

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

كلية الآداب والحضارة الإسلامية  
قسم التاريخ



جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية  
قسنطينة

رقم التسجيل: .....

الرقم الترتيبي: .....

## الحركة التجارية بين موانئ بلدان المغرب خلال العهد العثماني

مذكرة مكتملة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث

تخصص: العلاقات الاقتصادية والثقافية بين الجزائر العثمانية ودول المغرب الكبير.

إشراف الدكتور: عبد المجيد قدور

إعداد الطالب فيصل قاسم

### لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الدرجة	الجامعة الأصلية	الصفة
1. احمدية عمير اوي	استاذ	جامعة الامير عبد القادر	رئيسا
2. عبد المجيد قدور	أستاذ	جامعة الأمير عبد القادر	مشرفا ومقررا
3. خليفة حماش	دكتور محاضر -أ-	جامعة الامير عبد القادر	عضوا مناقشا
4. جميلة معاشي	أستاذة	قسنطينة 2	عضوا مناقشا

السنة الجامعية:

1434 - 1435 هـ / 2013 - 2014 م

## إهداء

إلى والدي اللذين ما بخلا علي بيد العون والدعم

إلى زوجتي قرة عيني وسندي في المآسي والأفراح التي لم تدخر جهدا لتكون بجانبني

إلى أبنائي فلذات كبدي

إلى كل من علمني حرفا من معلمين وأساتذة

إلى أصدقائي وإخوتي الذين دعموني بتشجيعهم وبما استطاعوا إليه سبيلا

إلى المشرف الذي لم يبخل علي بالمعونة اللازمة لكي انجز هذا العمل المتواضع

إلى أساتذتي بالجامعة الذين أعانوني بما لديهم من خبرة ومعرفة

# شكر وتقدير

أبدأ أمري بتوجيهي خالص شكري وتقديري إلى أستاذي القدير المحترم **عبد المجيد قدور** الذي لم يبخل علي ولم يدخر جهدا في تقديم يد العون لي بكل طيب خاطر ورحابة صدر وغرس في التشجيع والإرادة لمواصلة مشواري في عملي المتواضع هذا ...

كما لا أغفل أن أتقدم بخالص الشكر والامتنان لكل الأساتذة الذين كانوا سندا لي في مشواري الجامعي وساهموا بشكل أو بآخر في تكويني العلمي وأغدقوا علي بفيض علمهم ليكون نبراسا لي في مشوار عملي وبحثي .... فهم من ساهم بشكل كبير في نجاحي لإكمال مشروع هذه المذكرة

فيصل قاسم



## المختصرات

الرمز	المعنى
ص	الصفحة
ص ص	صفحات متعددة
ط	طبعة
ج	الجزء
ت	ترجمة
تح	تحقيق
تع	ترجمة وتعريب وتعليق
تق	تقديم
م خ	مخطوط
أ.و.ت	الأرشيف الوطني التونسي
أ.و.ج	الأرشيف الوطني الجزائري

## مقدمة

إن المتتبع لحركة النشاط البحري العثماني في حوض المتوسط بداية القرن السادس عشر يتأكد من اهتمام هذه الدولة بوضع إستراتيجية بحرية لتكون فاعلا في هذا المجال البحري الواسع، وذلك بمقتضى المصالح التجارية من جهة والتجاذبات العسكرية التي كانت بينها وبين الدول الأوروبية، وما يدعم هذا الرأي سعيها للسيطرة على مجالات ساحلية كبرى سواء في مشرقه أو في مغربه، أين أسست قواعد بحرية لإسناد أعمالها الحربية والتجارية.

وفي غرب هذا الحوض ظلت المدن الساحلية لبلدان المغرب رغم أن المغرب الأقصى يمثل استثناءً كونه لم يدخل ضمن مجال الحكم العثماني تشكل قواعد بحرية أساسية للنفوذ العثماني، وشكلت بموقفها هذا محط الصراع والتجاذب، ويبدو أن تعرضها لحمالات من طرف الأسبان والبرتغاليين وإصرارهم على احتلال هذه المدن جاء إدراكا منهم لما تمثله من أهمية اقتصادية.

وفي خضم ذلك فقد أسهبت الدراسات التاريخية في كتاباتها، وركزت جهودها على الجوانب السياسية والعسكرية لهذه المنطقة وعلاقتها بالضفة المقابلة، وأغفلت -نوعا ما- باقي الجوانب التي تعنى بواقع المجتمعات اجتماعيا، واقتصاديا، وثقافيا، ولعلّ جانب العلاقات الاقتصادية بين بلدان المغرب خلال الفترة العثمانية يدخل ضمن هذا الإغفال.

ويبدو أنه في المتأخر من السنوات الماضية ارتسم هذا التوجه ولكن يبق النقص واضحا يتطلب المزيد من الدراسة والتعمق في علاقات شعوب تلك الدول فيما بينها من الناحية الاقتصادية والتجارية، ومن هنا ارتسم اختياري لموضوع بحثي والموسوم بـ " الحركة التجارية بين موانئ بلدان المغرب خلال العهد العثماني".

## ❖ دواعي اختيار الموضوع:

- قلة الدراسات حول موضوع المبادلات التجارية البحرية بين بلدان المغرب خلال العهد العثماني جعل منه موضوعاً خصباً ومدعاة للبحث.

## ❖ الهدف من هذه الدراسة:

إن الهدف من هذه الدراسة هو محاولة إبراز حركة التجارة بين موانئ بلدان المغرب خلال العهد العثماني وذلك برصد حركة السفن والسلع بين هذه الموانئ وبالتالي فالخوض في تفاصيل هذا الموضوع يرجى منه الكشف عن حجم تلك المبادلات والكيفيات التي تمت بها.

## ❖ الإطار الزمني والمكاني للدراسة:

إن الإطار الزمني في موضوع الدراسة مرتبط بالعهد العثماني في المنطقة نظراً لما قد يعوقني من ندرة المادة العلمية المصدرية في حال ما حدد بفترة زمنية محدودة أما الإطار المكاني فقد اخترت بلدان المغرب لما تشكل من مجال واسع بتوفره على عديد الموانئ على البحر المتوسط والمحيط الأطلسي.

## ❖ إشكالية الدراسة:

أما الإشكالية المطروحة في هذه الدراسة فتتعلق بالظروف الطبيعية والوظيفية لموانئ بلدان المغرب، ومأمدى تأثير نشاطها القرصني على حركة المبادلات التجارية فيما بينها. وما مظاهر تلك المبادلات بين هذه الموانئ خارج نطاق القرصنة؟

## ❖ الدراسات السابقة:

استفدت في البداية من أربع دراسات هامة متعلقة بموضوع بحثي وهي:

- عمار بن خروف: "العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بين الجزائر والمغرب في القرن العاشر الهجري السادس عشر ميلادي" في جزئه الثاني رغم اقتصارها على المبادلات التجارية بين دولتين حيث تناولت المبادلات التجارية وطرقها البرية والبحرية، ومراكز التبادل التجاري بين الجزائر والمغرب.
- إنعام محمد شرف الدين: "مدخل إلى تاريخ طرابلس الاجتماعي والاقتصادي ( 1711-1835)" تقاطعت هذه الدراسة مع موضوع بحثي في أنها طرقت مجال النقل البحري لطرابلس وآلية الحركة التجارية داخل المدينة وخارجها، ومن جهة أخرى عرفتنا على العاملين بالتجارة بمدينة طرابلس بمختلف فئاتهم وأظهرت حجم المبادلات التجارية خاصة مع إيالة تونس.
- أحمد قاسم: "إيالة تونس العثمانية على ضوء فتاوى ابن عظوم ( 1574 - 1600م )" وقد طرقت هاته الدراسة إلى الحياة الاقتصادية ممثلة في النشاط التجاري البحري كما اهتمت بالعملية وأنواعها وطرق البيع وكل هذا يخص موضوع بحثي.
- حسن أميلي: "المغاربة والمجال البحري في القرنين 17 و 18 م" واستفدت من هذه الدراسة الهامة إذ من خلالها تتبعت الخصائص الطبيعية والوظيفية لموانئ المغرب.

## ❖ المنهج المتبع في الدراسة:

موضوع الحركة التجارية بين موانئ بلدان المغرب من الموضوعات الاقتصادية التي تعتمد على المنهج التاريخي الوصفي التركيبي التحليلي، لما له من خصائص الكشف عن الحقائق التاريخية من خلال تحليل وتركيب الأحداث والوقائع التاريخية، حيث يهتم بتحديد المشكلة التي هي محور التساؤلات ثم محاولة الإجابة



عليها من خلال تتبع ورصد محتوى تلك الوثائق التاريخية بغية الوصول إلى الحقيقة المستهدفة.

#### ❖ الخطة المتبعة في الدراسة:

وقد إتبع في هذه الدراسة خطة منهجية كالتالي مقدمة وتمهيد وثلاثة فصول وخاتمة . تعرضت في المقدمة إلى دواعي اختيار موضوع البحث والهدف منه وإلى الدراسات السابقة لهذا الموضوع أو الجزء منه مرفقة بالإشكالية المطروحة ثم المنهج المتبع في هذه الدراسة ثم عرجت إلى التعريف بأهم المصادر والمراجع التي اعتمدها في الانجاز والتي تخدم الموضوع بجدارة . وتطرق في التمهيدي إلى وضعية غرب حوض البحر الأبيض المتوسط قبل مجيء العثمانيين تناولت في الفصل الأول أهم الموانئ دراسة طبيعية ووظيفية ،حيث قسمته إلى مبحثين:

– الأول: درست فيه أهم الموانئ والمسالك البحرية .

– الثاني: تطرقت فيه إلى السفن والوظائف الإدارية

أما الفصل الثاني فقد درست فيه القرصنة وأثرها على حركة التجارة بين موانئ بلدان المغرب وقسمته

إلى مبحثين

– الأول: درست فيه نشاط القرصنة في المغاربية.

– الثاني: تطرقت إلى أثر القرصنة في حركة المبادلات التجارية بين بلدان المغرب .

أما الفصل الثالث فقد خصصته للمبادلات التجارية بين موانئ بلدان المغرب وقسمته إلى ثلاثة مباحث

هي:

– المبحث الأول: المبادلات التجارية بين الجزائر والمغرب

– المبحث الثاني: المبادلات التجارية بين الجزائر وتونس

– المبحث الثالث: المبادلات التجارية بين تونس وطرابلس

وقد أُنهِت هذه الدراسة بجائمة تضمنتها أهم النتائج المتوصل إليها في البحث، كما ذيلت المذكرة

بملاحقوبييلوغرافيا الدراسة.

❖ التعريف بأهم المصادر والمراجع المعتمدة:

✓ الوثائق الأرشيفية:

- الأرشيف الوطني التونسي دفاتر 182، 100، 276، 91

- الأرشيف الوطني الجزائري المجلد 1، المجموعة 1641 ووثائق العهد العثماني، المكتبة الوطنية

الجزائرية

تقدم لنا هذه الوثائق رصد لحركة السفن بين موانئ بلدان المغرب خاصة بين الجزائر وتونس وبين تونس

وطرابلس

✓ المصادر العربية:

- أبي الحسن علي بن أبي عبد الله محمد الجزولي التمجروقي المتوفى سنة 1003هـ، "النفحة المسكية

في السفارة التركية"، وهي عبارة عن رحلة بحرية قام بها انطلاقاً من المغرب وهي ذات قيمة علمية

بالغة إذ تعرفنا على أهم الموانئ والمسالك البحرية.

- حسن الفقيه حسن، "اليوميات الليبية (958-1228/1551-1832م)" وهي تتعلق

بكل ما يُعنى بدخول وخروج السفن من ميناء طرابلس، وفيها بيان لعدد المراكب وحمولتها

ورسوم الدخول ما شكل بالنسبة للموضوع مصدراً بالغ الأهمية.

- الوزان حسن بن محمد، "وصف إفريقيا" ويعد هذا الكتاب بأجزائه مصدراً هاماً في الدراسة التي

تخص بلدان المغرب وقد استقيت منه الكثير حول الموانئ وأنواع السفن وحركتها بين تلك الموانئ.

## ✓ المراجع العربية:

- إنعام محمد شرف الدين " مدخل إلى تاريخ طرابلس الإجتماعي والاقتصادي (1711-1835)"  
وتعد هذه الدراسة مختصة في المؤسسات التجارية بطرابلس واهتمت بدور طرابلس في حركية التجارة بين  
بلدان المغرب.

-أحمد قاسم، " إيالة تونس العثمانية على ضوء فتاوى ابن عظوم ( 1574 - 1600)" وقد استفدت  
من هذا المرجع في المبادلات التجارية بين تونس وطرابلس، وطرق البيع والعملة المتداولة  
-مروش المنور، " دراسات عن الجزائر في العهد العثماني"، وتناولت هذه الدراسة نشاط القرصنة وهو  
ما يخص موضوع بحثي هذا

-عمار بن خروف،"العلاقات الاقتصادية والإجتماعية والثقافية بين الجزائر والمغرب في القرن العاشر  
المهجري السادس عشر الميلادي " وقد تطرقت هاته الدراسة بتشريح واقع العلاقات الاقتصادية  
والإجتماعية والثقافية بين الجزائر والمغرب خلال القرن السادس عشر ميلادي واستفدت من خلالها  
خاصة فيما يتعلق بموضوع المبادلات التجارية بين البلدين.

## ✓ المراجع المعربة:

- روجي كواندرو، " قراصنة سلا " ويعد هذا المرجع بالغ الأهمية خاصة فيما يتعلق بالفصل الثاني  
من الدراسة حيث اهتم بموضوع القرصنة وأثرها على العلاقات بين بلدان المغرب  
- روسي أتوري،" ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911م" ويعد هذا الكتاب مرجعاً يعتمد فيما  
يخص تاريخ ليبيا في العهد العثماني حيث نجد فيه أوضاع طرابلس ودور قراصنتها وعلاقتها بدول  
الجوار .

## ❖ الصعوبات المعترضة:

لا تخلو أي دراسة أو مجهود يخصص للبحث العلمي من صعوبات تعترض الدارس أو الباحث وتعيق مسار دراسته ومن أهمها:

— صعوبة قراءة الوثائق الأرشيفية، المتحصل عليها خاصة إن كانت هناك عبارات ناقصة أو محذوفة .

— مشكل الترجمة من اللغات الأجنبية إلى العربية مع ضيق الوقت الذي خصص لإنجاز هذه الدراسة.

وفي الأخير لا يسعني إلا أن أتقدم بجزيل الشكر وكل الاحترام لأستاذي الدكتور عبد المجيد قدور على

سعة صدره وقبوله الإشراف على هذه الدراسة وأنا كلي امتنان للمساعدة التي تقدم بها لي، أشكره على

تواضعه وصبره معي، وأنا لا يسعني إلا أن اعترف بهذا الجميل الذي سيبقى راسخاً في ذاكرتي ما حييت.

## تهيد

### وضعية غرب البحر الأبيض المتوسط قبل مجيء العثمانيين

اكتسى البحر الأبيض المتوسط أهمية حضارية واستراتيجية بالغة عبر كل العصور فقد ظهرت على ضفافه حضارات عريقة، كما أعتبر في كثير من الأحيان مركزا لتداول التجارة البحرية العالمية وهو بذلك شكل الحلقة الواصلة بين مختلف شعوب ضفافه وباقي العالم، ومن خلال هذه الأهمية فإنه كذلك شكل البؤرة التي كانت محل التأثير والتأثر بين ضفتيه الشمالية والجنوبية خاصة في الفترة الحديثة التي امتدت من القرن العاشر هجري (السادس عشر ميلادي) حيث تميزت هذه الفترة بوجود قوى تشكلت على ضفتيه أهمها اسبانيا والبرتغال في الشمال، ودول المغرب الإسلامي والعثمانيون في الجنوب

فلعل السؤال الذي يطرح تبعا لأهمية تمركز هذه الدول على ضفتي هذا البحر، كيف تميز الوضع الذي ساد المنطقة الغربية من هذا الحوض المتوسطي؟ وكيف تأسست العلاقات بين تلك القوى؟ وماهي الظروف التي أدت إلى مجيء العثمانيين إلى هذه المنطقة؟

ظل البحر المتوسط حلقة وصل بين أجزاء العالم من خلال طرقه البحرية ومصادر ثروته، حيث ربط موانئ عديدة للدول ضمن حركة تجارية تبدو واضحة، رغم ما قد تشكله العلاقات السياسية من تقلبات وفي ذلك يقول "بروديل" «إن تاريخ البحر المتوسط لعب فيه الإقتصاد دورا حاسما في أغلب الأحيان، فالثروات التي يأتي بها البحر كمسطح للنقل فسيده هذه الثروات من يسيطر على البحر، وهذا البحر على سعته لا يقبل بسيد واحد في وقت واحد...»<sup>1</sup>

ومع مطلع القرن السادس عشر ميلادي (العاشر هجري) عرفت بلاد المغرب أوضاعا متأزمة وظهر ذلك

<sup>1</sup> - Braudel fernand, la mediterrannée et le monde mediterrannée a l'époque de philippe II, ed , tom2, paris, 1976, p133

من خلال مظاهر التطاحن والفرقة التي سادت هذا المجال الجغرافي المتشكل من ثلاث دويلات قامت على انقاض الدولة الموحدية<sup>1</sup>. وبدت بذلك بلاد المغرب منطقة صراع وتنافس على بسط النفوذ وغابت تلك السلطة القوية التي تفرض هيبة الدولة وتحافظ على عوامل قيامها.<sup>2</sup>

فكان لحالة التمزق هذه دور في ضعف هيبة دول بلاد المغرب وكان سببا صريحا لبداية ظهور أطماع خارجية وتهافت على التوسع والتوغل في أراضي هذه البلاد خاصة من قبل إسبانيا.<sup>3</sup> وعلى إثر تحقيق إسبانيا لوحدها بعد سقوط غرناطة 1492م بدأت عملية اضطهاد المسلمين بقيادة الكاردينال " خمينيس " ابتداء من عام 1501م تنفيذاً لوصية الملكة إيزابيلا، كما ظهرت الملاحة الأوربية في سواحل بلاد المغرب حيث احتل الإسبان أهم الموانئ<sup>4</sup> فاحتلت المرسى الكبير (916ه/1510م) ووهران في عام (915ه/ 1509م) ثم مدينة بجاية (916ه/1510م) وفرضت على بعض الموانئ الأخرى دفع الجزية، وبالتالي تمكنت اسبانيا من فرض سلطة سياسية وعسكرية على سواحل بلاد المغرب، الأمر الذي اضطر الزينيين، إلى عقد معاهدة الصلح معها سنة 1512م تعترف من خلالها بسلطة اسبانيا على تلك الموانئ.<sup>5</sup>

ولقد تعددت دوافع اسبانيا التوسعية باتجاه بلدان الضفة الجنوبية، حيث ساعدتها الأوضاع الدولية التي ارتسمت على الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط منذ نهاية القرن الخامس عشر ميلادي سواء التطورات

---

<sup>1</sup> - محمد خير فارس، تاريخ الجزائر الحديث من الفتح العثماني إلى الإحتلال الفرنسي، ط2 ، مكتبة الشرق، بيروت، 1979، ص6.

<sup>2</sup> - p.boyer : contribution a l'étude politique religieuse des ture dans la régence d'alger

<sup>3</sup> - villier (poline), marine royal corsaires et trafic dans l'tlantique de louis xiv a louis xvi presses universitaires du septentrioulille, 1991 , p,p 120-132

<sup>4</sup> - edela. Primaudie, document imédits sur l'histoire de l'occupation espagnoleen afrique, in r.a.alger, 1876, n 20 , p73

<sup>5</sup> - يحيى بو عزيز، علاقات الجزائر الخارجية مع دول وممالك أوربا (1500م/ 1830م) ، الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، 1985، ص11.

التي شهدتها أوروبا أو الأوضاع التي سادت منطقة بلاد المغرب، وبالرغم من أن المؤرخين الأوروبيين أنسوا للمظهر الديني كسبب رئيسي للمشاريع الإسبانية إلا انه هناك وفقا للمنظور الواقعي عدة دوافع أخرى.<sup>1</sup> فمنها الدوافع السياسية والتي من خلالها رات اسبانيا في عملها التوسعي نحو الضفة الجنوبية تحقيقا لسيادة الإسبان على الحوض الغربي وبالتالي تزعم العالم المسيحي<sup>2</sup>

كما أنه هناك دوافع اقتصادية متمثلة في رغبة اسبانيا في إقامة امبراطورية واسعة خاصة بعد اكتشاف العالم الجديد، وحماية الطرق البحرية التي تعتبر أهم روافدها التجارية مع افريقيا، وبالتالي سعت إلى إقامة المراكز التجارية واحتكار التجارة الخارجية لهذه المناطق.<sup>3</sup>

كما أنه هناك دوافع عسكرية كضرورة إقامة الحمايات العسكرية لمراقبة سواحل بلاد المغرب وهذا ما نتبينه من خلال احتلالها عدة موانئ بهذه البلاد. \_ سبق ذكرها \_

أما في المغرب الأقصى فقد بدأت البرتغال في مد نفوذها على سواحلها بالبحر والمحيط الاطلسي، وأقدموا على احتلال مدينة سبتة في سنة 1415م ثم احتلوا بلدة القصر الصغير في سنة 1458م ومديني أصيلا وطنجة في سنة 1471م واحتلوا اغادير سنة 1505م وآسفي في سنة 1508م وآزمور في سنة 1513م.<sup>4</sup>

أما بالنسبة لطرابلس الغرب فقد استقلت عن الحفصيين في مطلع القرن 10هـ/16م بسبب الضعف الذي نال من الدولة الحفصية وصارت تلقي الخطبة باسم السلطان المريني بفاس أما سيرت فكان عليه مجلس منتخب من الأعيان يرأسه الشيخ، في سنة 1510م/915هـ تمكن الاسبان من احتلال مدينة طرابلس

<sup>1</sup> - كورين شوفالييه، الثلاثون سنة الأولى لقيام دولة مدينة الجزائر ( 1510 / 1541)، ت جمال حمادنة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1991، ص 19.

<sup>2</sup> - عمار بن خروف، العلاقات السياسية بين الجزائر والمغرب في القرن 10هـ/16م، ج1، دار الامل للنشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص16.

<sup>3</sup> - عمار بن خروف، المرجع نفسه، ص 16.

<sup>4</sup> - عمار بن خروف، المرجع نفسه، ص، 47، 48 .

وظل تحت سلطتهم حتى منحها شارلكان الى فرسان القديس يوحنا سنة 1530<sup>1</sup>.

مما سبق يمكن القول ان الوضع السياسي الحرج الذي آلت إليه دول المغرب العربي مع مطلع القرن 10هـ/16م من حالات الفوضى والتطاحن و الإنقسام إلى عدم استقرار المنطقة كان سببا واضحا في جعلها محط أنظار دول الضفة الشمالية من البحر، لينفذوا مشروعاتهم التوسعي تدفعهم دوافع متعددة ومختلفة وبالتالي فقد شكل الحوض الغربي للمتوسط منطقة وبؤرة تنازع عليها الدول، خاصة الساحل الجنوبي منه، وتمثل هذا النزاع والصراع في قوتين أساسيتين هما الدولة العثمانية في شرق الحوض المتوسطي واسبانيا في الحوض الغربي وبدأت كل دولة تمد نفوذها وتدخل كثيرا من البلاد تحت سيطرتها وحكمها فقد كان السلاطين العثمانيون على علم بالحالة التي تمر بها دول شمال افريقيا وكانت أخبار مسلمي الاندلس الملاحقين تصل أسماعهم

وتبعاً لذلك فإن إرسال أبناء يعقوب لهذه الجهة كان هدفه التدخل لإنقاذ المسلمين من ملاحقات الاسبان وكذلك ليتفهم أن مركز الثقل انتقل باتجاه اسبانيا بعد اكتشافها لأمريكا وماحصلته من ثروات تم تسخيرها لتمويل حملاتها ضد المسلمين ، قد تم ذلك فعلا بناء على رسالة الفقيه أبو العباس احمد بن القاضي الزواوي لعروج حيث ذكر فيها "إن بلادنا بقيت إليك او لأخيك أو للذئب" وهنا قصد بالذئب الاسبان<sup>2</sup> وعليه فان التدخل العثماني في الجزائر وباقي بلاد المغرب باستثناء المغرب الأقصى لم يأت نتيجة تخطيط عثماني مسبق رغم ان هناك من يؤكد ان السلطان سليمان الاول كانت له أطماع في بسط نفوذه على كامل شمال افريقيا والحوض الغربي للمتوسط انظر عمار بن خروف في "العلاقات السياسية بين الجزائر والمغرب في القرن 10هـ/16م

بل جاء عن طريق المبادرة التي يسعى إليها أهل الجزائر من خلال الرسالة التي أرسلت من قبلهم إلى عروج وقد تم هذا الاتصال بعد أن ولت شهرة الإخوة بربروس الى القاصي والداني من الشعوب المستضعفة حينذاك، بما عرفوا به من شدة في المعارك وبالفعل فقد لبى هؤلاء الإخوة الدعوة ووجدوا من الأهالي العون والسند في حروبهم مامكن من استرجاع وتحرير بعض المدن والموانئ.

ولا شك أن ارتباط الجزائر بالدولة العثمانية في الآخر يعد بداية لمرحلة جديدة من تاريخها، ويعتبر خير

<sup>1</sup> ايتوري روسي: طرابلس تحت حكم الاسبان وفرسان مالطا، ت وتقديم خليفة محمد التليسي، ط1 ، مؤسسة الثقافة الليبية للتأليف والترجمة والنشر، طرابلس، 1969، ص18

<sup>2</sup> بن علي شعيب المهدي:ام الحواضر في الماضي والحاضر- تاريخ مدينة قسنطينة- مطبعة البعث، الجزائر، 1980، ص54-57.



الدين أول حاكم عثماني للجزائر تابعا للسلطان العثماني رغم تمتعه بسلطات واسعة مكنته من تحقيقه وحدة الدولة فيما بعد، وعملت على التصدي للحملات الاسبانية والزبانية والحفصية في مراحل أخرى.

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية

## الفصل الأول

موانئ بلدان المغرب \_ دراسة طبيعية ووظيفية \_

ويتضمن:

المبحث الأول : أهم الموانئ والمسالك البحرية

1-1 أهم الموانئ وطبيعتها

2-1 المسالك البحرية

المبحث الثاني : السفن والوظائف الإدارية

1-2 السفن والمسالك البحرية وأنواعها

2-2 الوظائف الإدارية

## الفصل الأول: موانئ بلدان المغرب \_ دراسة طبيعية ووظيفية

يكتسي حوض البحر الأبيض المتوسط أهمية حضارية بالغة، فقد ظهرت على ضفافه حضارات مختلفة عبر العصور التاريخية ما جعله محالا واسعا للتجارة البحرية التي نشطت على مسالكه البحرية التي تربط بين موانئه وبذا فقد كان هذا الحوض بمثابة حلقة الوصل بين الشعوب المحيطة به عبر الفترات التاريخية المختلفة.

وقد كانت الفترة الحديثة أي بداية من القرن العاشر هجري / السادس عشر ميلادي الفترة التي شهدت نشاطا ملاحيا بارزا خاصة في الحوض الغربي منه، هذه المنطقة التي تميزت ب بروز قوى على ضفتيه، قوى في الضفة الشمالية، وأهمها، إمبراطورية اسبانيا إلى جانب البرتغال ، وقوى أخرى في الضفة الجنوبية، تتمثل في الدولة العثمانية، ودول المغرب، هذا النشاط الملاحى بشقيه العسكري والتجاري كان متوقفا على خصوصية هذه المنطقة وبما تحويه من الموانئ المنتشرة على طول سواحلها، فشكلت مراكز هامة، للمبادلات التجارية بين شعوب المنطقة، تبعا لمسالك وطرق بحرية تربطها، وإذا كانت الحركة الملاحية بين ضفتي الحوض الغربي للمتوسط ليست مجال بحثنا بل الحركة الملاحية بين موانئ بلدان المغرب فلا بد من التعرف أولا على الموانئ في تلك البلاد.

## المبحث الأول: أهم الموانئ والمسالك البحرية

إن أي دراسة تهتم بالتجارة بين دول حوض المتوسط لا بد لها أولاً أن تولي عناية خاصة لأهم مرتكزاتها ألا وهي الموانئ، إذ لا تكتمل هذه الدراسة إل إذا تعرضنا لأهم الموانئ، وطبيعتها وموقعها الجغرافي وأهميتها الاقتصادية من خلالها نتعرف على أهم المسالك البحرية التي ربطت بين تلك الموانئ، وبالتالي نحيط بالعناصر المساهمة في بناء تلك الحركة الملاحية التجارية بين دول المنطقة، أما في بحثنا هذا والذي يعنى بالتجارة البحرية بين موانئ بلدان المغرب فإن على هذا المجال الجغرافي الساحلي تأسست عدة موانئ لا بد أن نتوقف عند أهمها وتفصيل طبيعتها الجغرافية وأهميتها الاقتصادية وعلى أثرها نتتبع مسارات السفن القادمة منها وإليها

### 1-1 أهم الموانئ وطبيعتها :

بما أنه لن تكون هناك دراسة وافية لحركة التجارة دون تتبع ورصد منطلقاتها ومنتهاياتها، أو ما يعرف بالمواصلات البرية والبحرية التي لها الأثر البالغ الأهمية في ازدهار تجارة ما أو انحصارها، ومع أن الطرق البرية ليست من ضمن هذا البحث فقد نكتفي بذكر أهم الموانئ كمراكز تنطلق منها السفن محملة بالسلع لتصل إلى مراسي أخرى للتفريغ والشحن مرة أخرى. أما الموانئ فهي منتشرة على الشاطئ المتوسطي بطول يقدر بحوالي أربعة آلاف كيلومتر مقابل لسواحل أوروبا، علاوة على الساحل المطل على المحيط الأطلسي<sup>1</sup>. ونذكر من أهم الموانئ ابتداءً من الغرب:

<sup>1</sup> - الزبيري محمد العربي ، مدخل إلى تاريخ المغرب العربي الحديث، ط2، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، 1985، ص119.

## 1-1-1 المغرب الأقصى :

يطل المغرب الأقصى على مجال بحري شاسع وذلك تبعا للموقع الجغرافي الذي يمتد من ناحية ملوية من أقصى الشمال الشرقي، إلى الرأس الأبيض في أقصى الجنوب الغربي، ولهذا الامتداد واجهتين متوسطية في الشمال وأطلسية في الغرب وهو بذلك شكل محط تجاذب بين قارتي إفريقيا وأوروبا جغرافيا من جهة، وبين الشرق والغرب حضاريا من جهة أخرى.<sup>1</sup>

ولقد زادت أهمية هذا الامتداد الجغرافي مع القرون التالية للكشوف الجغرافية، بما أحدثته من الاهتمام البالغ بالحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط على حساب الجهة الشرقية، ومن ثم انتقال مسارات التجارة البحرية إلى المجال الأطلسي، وكذا بما خلفته من تأثير على قيمة المجال البحري للمغرب بحكم اتصاله بهذه المسارات ووجوده على تماس من منطلقها ومنتهاها<sup>2</sup>، ويبدو الساحل الأطلسي للمغرب بخصوصيته في هيئة خليج كبير، خاصة في قسمه الشمالي الممتد من رأس سبارتيل إلى رأس بدوزة ويبرز موقع مصب أبي رقرق كعمق لتفعره ويتخذ شكلا محدبا انطلاقا من الرأس الأخيرة حتى خليج أكادير<sup>3</sup>.

ومن أهم موانئ هذا الساحل نذكر:

### ❖ ميناء سلا:

يصف الإدريسي ميناء سلا بقوله: «والمراكب الواردة عليها لا ترسي منها في شيء من البحر لأن مرساها مكشوف، وإنما ترسي المراكب بها في الوادي<sup>4</sup> وتجاوز المراكب على فمه بدليل بأن في فم الوادي أحجار وتروس تنكسر عليها المراكب وفيه أعطاف لا يدخلها إلا من يعرفها، وهذا الوادي يدخله المد

<sup>1</sup> - أميلي حسن ، المغاربة والمجال البحري في القرنين 17 و18 م، ط1، دار أبي رقرق للطباعة والنشر، المغرب، 2011، ص7.

<sup>2</sup> - أميلي حسن، المرجع نفسه، ص19.

<sup>3</sup> - أميلي حسن، المرجع نفسه، ص19.

<sup>4</sup> - الوادي المقصود به هو نهر أبي رقرق.

والجزر في كل يوم مرتين...»<sup>1</sup>

"فقد كان هذا الميناء المترمل صعب الدخول إليه، حيث كان الجرف الرملي يعوق مصب الوادي، وكانت الأمواج العالية تتكسر بقوة على هذا الحاجز الطبيعي مكونة بذلك سدا لا يقهر"، وتميز الميناء بمدخل ضيقة العمق كانت ملائمة للملاحة، حيث لا يزيد عن قدم ونصف في حالة الجزر، وفي حالة المد أحد عشر أو اثني عشر قدماً، ولعلّ أغلب المؤلفين العرب والأوروبيين أكدوا على خطورة هذا المرسى<sup>2</sup>.

ورغم ما يعوق هذا الميناء إلا أنه كان النقطة الوحيدة على الشاطئ الأطلسي في مأمن من سيطرة البرتغاليين والأسبان، وقد كان الميناء مؤهلاً كلياً ليكون مهذا لقراصنة المغرب. "فصعوبات الدخول إلى الميناء للسفن كانت مفيدة جدا للقراصنة فهؤلاء حينما كانوا يجتازون الجرف الرملي فإنهم يتحررون من كل خوف وقلق من سفن العدو التي تسعى لملاحقتهم"<sup>3</sup>.

وقد دفعت ضحالة عمق هذا المرسى القراصنة إلى عدم استعمال السفن ذات الأحجام الكبيرة، بل اعتمدوا على السفن الخفيفة مثل القرقورات والبنكات binques و البولاكرات polacres مستفيدين من سرعتها في عمليات المطاردة<sup>4</sup>. لهذا نجد أنه لم تكن هناك تبعات سلبية لخصوصية هذا المرفأ التضاريسية الصعبة، وبفعل تأقلم أهل سلا مع ما صُعب منه أصبح ذا قيمة هامة للملاحة المغربية والدولية.

وقد سجل الأب دان قرب سلا من مضيق جبل طارق، بما يمثله من أهمية بالغة كمنفذ للطرق البحرية مما جعل مجاهدي سلا "ينصبون الكمائن للسفن من الغرب إلى الشرق، ومن البحر الأبيض المتوسط إلى

---

<sup>1</sup> - محمد حسين، حمدي عبد المنعم، مدينة سلا في العصر الإسلامي، دراسة في التاريخ السياسي والإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993، ص 63.

<sup>2</sup> - روجي كواندور، قراصنة سلا، ت محمد حمود، المعهد الجامعي للبحث العلمي، المغرب، 1931، ص 30.

<sup>3</sup> - روجي كواندور، المرجع نفسه، ص 31.

<sup>4</sup> - بيبير دان، تاريخ برابريا وقراصنتها، ت حسن أميلي، المجلة التاريخية المغربية، العدد 109، زغوان، تونس، 2003، ص 205.

المحيط الأطلسي..."<sup>1</sup>، و عن مدينة سلا الحديثة فيقول: "ومدينة سلا الحديثة على ضفة البحر. وكانت في القديم من الزمان مدينة سلا على ميلين من البحر وموضعها على ضفة نهر ازميز الذي يتصل الآن بمدينة سلا الحديثة وأما سلا القديمة فأصبحت الآن خراب ويتصل بجراها عمارات متصلة وزروع ومواش لأهل سلا الحديثة، وسلا الحديثة على ضفة البحر المالح منيعة من جانب البحر لا يقدر أحد من أهل المراكب على الوصول إليها من جهته . وهي مدينة حسنة حصينة في أرض رملية ولها أسواق نافقة وتجاريات ودخل وخرج وترف لأهلها وسعة أموال ونمو أحوال والطعام بها كثير رخيص جداً وبها كروم وغلات وبساتين وحدائق ومزارع ومراكب أهل إشبيلية وسائر المدن الساحلية من الأندلس يقلعون عنها ويمحظون بها بضروب من البضائع وأهل إشبيلية يقدونها بالزيت الكثير وهو بضاعتهم ويتجهزون منها بالطعام إلى سائر بلاد الأندلس الساحلية .

والمراكب الواردة عليها لا ترسي في شيء من البحر، لأن مرساها مكشوف وإنما ترسي المراكب بها في الوادي الذي سبق ذكره<sup>2</sup> وتجاوز المراكب على فمه بدليل لأن في فم الوادي أحجاراً وتروسا تنكسر عليها المراكب. وفيه أعطاف لا يدخلها إلا من يعرفها وهذا الوادي يدخله المد والجزر في كل يوم مرتين. وإذا كان المد دخلت المراكب به إلى داخل الوادي وكذلك تخرج في وقت خروجها. وفي هذا الوادي أنواع من السمك وضروب من الحيتان، والحوت بها لا يكاد يباع ولا يشتري، لكن ثمرته وجودته وكل شيء من المأكولات في مدينة سلا موجود بأيسر القيمة، وأهون الثمن<sup>3</sup>.

---

1- رزوق محمد، الأندلسيون وهجرتهم إلى المغرب خلال القرنين 16-17، ط3، أفريقيا الشرق، الدار البيضاء، المغرب، 1998، ص 216.

2- الوادي المذكور هو نهر أبي الرقاق.

3- أبي عبد الله الشريف الإدريسي، المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق، تح محمد حاج صادق. الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1983، ص91.

## ❖ مرسى أسفي :

ومرسى أسفي آخر مرسى تصل إليه المراكب. وأسفي عليه عمارات وبشر كثير من برابرة رجراحة وزودة وأخلاق من البربر. وتحمل المراكب منه أوساقها وقت السفر وسكون حركة البحر المظلم. يقع هذا المرسى على الساحل الأطلسي خلف رأس سيدي بوزيد ويوفر هذا الموقع حوضا ملائما للرسو من حيث العمق، إذ يبلغ حوالي 17 مترا بالقرب من الساحل، ويصل إلى 30 مترا في عرض البحر وأبرز العراقيل التي تحد من نشاطه وجود الأقاليم<sup>1</sup> الصخرية والتي تعوق بين الاتصال بين الرصيف والعرض جراء شدة انكسار الموج وما قد يترتب عنه من جنوح السفن ، هذا ما حتم ضرورة الاعتماد على زوارق الشحن الخفيفة لتحقيق ذلك، إذ غالبا ما يتوجب على البحارة اجتياز هذه الأقاليم خلال فترات الشتاء وعند سوء الظروف الملاحية ، ومرد ذلك أن المرسى لا تستفيد من حماية رأس سيدي بوزيد إلا ضد الرياح الشمالية.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> - الأقاليم: القيعان القريبة من سطح الماء وهي ذات خطر كبير على السفن، ينظر عبد السلام محمد ، معجم الأسماء والمصطلحات، دار السلام، القاهرة، 1984، ص 107.

<sup>2</sup> - أميلي حسن، المرجع السابق، ص ص 17، 59.



## ❖ مرسى العرائش:

تقع عند مصب نهر اللكوس، واشتهرت بصعوبة اختراق مدخلها نظرا لوجود الأقاليم، مما جعلها عرضة للتحويلات البحرية المفاجئة، وبضخالة أعماقه التي تصل في المتوسط متران عند الجزر، وخمسة أمتار عند المد.

وفي مصب النهر عند اتصاله بالمياه المالحة تحدث اضطرابا مستمرا حيث تندلع أمواج عنيفة ممزوجة بالرمل ما يعوق تقدم السفن نحو رصيف الحوض الداخلي، ولا يسمح هذا إلا بدخول المراكب التي لا يتعدى غاطسها ثلاثة أقدام ونصف تفاديا لخطر الجنوح.

ورغم هذه العوائق يتمتع مرسى العرائش بخاصية متميزة عن بقية المراسي الأخرى، وهذا لتوفرها على حوض داخلي حقيقي الذي كان يرتبط بعرض البحر بواسطة قناة طبيعية يصل عمقها لحظة المد إلى ثمانية أمتار، مع تميزه بهدوئه، مقدما بذلك مرسى جيدة لرسو السفن التي لا تزيد حمولتها عن 200 طن.<sup>1</sup>

## ❖ مرسى الرباط:

يقع مرسى الرباط عند مصب نهر أبي رقراق حيث برزت هذه المدينة منذ القرن السابع عشر ميلادي كعاصمة للملاحة المغربية، فهي مرفأ مفتوح ومكشوف على التأثيرات المحيطية، ويتميز بخطورة أقاليمه التي عدت مع أقاليم أم الربيع الأكثر مناعة على الإطلاق، والأكثر بروزا كوسيلة دفاعية حامية لضفتي المصب من أي احتلال، ويعود سبب ذلك إلى أن نهر أبي رقراق يعرف في فصلي الشتاء والربيع تدفقات قوية تقتلع من ضفتيه مواد هامة يرسبها في أسفل الجرى، وتتحول لدى وصلها إلى التيار البحري إلى أقاليم شديدة العرقلة، مما أدى إلى ظهور المصب وكأنه مغلق دوما بحزام أبيض من الأمواج المتلاطمة، بصورة

---

<sup>1</sup> - أميلي حسن، المرجع نفسه، ص 52.

## تحول دون أي اتصال بين البحر والمرسى<sup>1</sup>

وفيما يخص المراسي المتوسطة فإنها تتوالى على طول الساحل فيما بين السعيدية شرقا وطنجة غربا، مستفيدة في تكون تلك الأحواض من مواصفات تضاريسية ملائمة في هيئة جزر مجتمعة توفر بداخلها موانئ آمنة مثل الجزر الجعفرية وجزر الحسيمة، أو في هيئة موانئ متقدمة بريا داخل البحر مثل مليلة وسبتة، أو على شكل خلجان صغيرة محمية طبيعيا مثل غساسة ويليش أو ترغة أو ساحل تتقدمه جزيرة صغيرة (بادس) أو مرفئ شبه معزولة عن البحر بوجودها داخل سبخة (بوعرك) أو مستغلة لمصب مجرى مائي.

وفي الغالب تتسم هذه الأحواض بأعماق متوسطة وسعة محدودة، وكذلك تتميز بانكشافها أمام الرياح الشرقية المعاكسة للملاحة، باستثناء بعضها (كالجزر الجعفرية) الأمر الذي جعل من تعددها أن تأخذ شكل مرفئ متكاملة فيما بينها، لكن رغم ذلك كان استغلال هذه المراسي قد تعرض منذ القرن الخامس عشر ميلادي للانحسار والانغلاق في وجه الملاحة المغربية بسبب تعرضها للاحتلال.<sup>2</sup>

ومن أهم مراسي الساحل المتوسطي نذكر:

### ❖ مرسى تطوان:

يقع مرسى تطوان عند مصب نهر □ واد مارتيل □ وقد شكلت منذ القرن 15م المرسى الرئيسية الوحيدة على الساحل المتوسطي وعلى غرار المراسي النهرية تعترض المرسى أقاصير رملية صعبة تعوق من إمكانية الاتصال بين البحر وحوض الرسو، والذي يقع على بعد أكثر من ميل من الساحل، بشكل يزيد من خطورة الرسو الداخلي، خاصة وأن مجرى النهر ليس عميقا بما يكفي، وبالتالي يقتصر الدخول على

<sup>1</sup> - أميلي حسن، المرجع نفسه، ص55.

<sup>2</sup> - أميلي حسن، المرجع نفسه، ص47.

المراكب التي لا تتعدى حمولتها 60 طن مع اشتراط المعرفة بمكان الأقاليم والصخور، أما السفن الثقيلة فهي مجبرة على الرسو قبالة المصل رغم انكشافها أمام الرياح الشرقية، ويتم اتصالها بالمرسى بواسطة زوارق الشحن.<sup>1</sup>

وهو نفس الوصف الذي أعطاه الكاتب الإنجليزي داود في كتابه تاريخ تطوان إذ جاء: "وها أنا قبل أن أغادر المدينة يعني تطوان أتى بموجز عن وصفها : لقد وجدتها أفضل إلى أقصى الحدود من جميع المدن الأخرى والتي شاهدناها في رحلتنا ويؤيد جمال الأراضي المحيطة بها والتي تعتبر أجمل لأراضي في بلاد المغرب وبها تجارة شعب من أقوى الشعوب روحانية وأكثرها تمدنا في هذه الإمبراطورية بأجمعها".

وقد سجل "الأب دان" أهمية تطوان كمركز من مراكز الجهاد البحري في شمال إفريقيا، وقد قدر في وقته أي سنة 1640م إن تطوان لم تكن بما إلا فركاطات صغيرة، تصب في كثير من الأحيان إلى سواحل إسبانيا، كما لاحظ "دوكاستر" إن تطوان لم تصل إلى مستوى تسليح سلا، وعلل ذلك كونها كانت محاصرة من سبته المحتلة من الأسبان، وبالإضافة إلى ذلك أن حدود عملها كان مقتصرًا على البحر المتوسط.<sup>2</sup>

### 2-1-1- الجزائر:

يمتد البحر الأبيض المتوسط على الحدود الشمالية وهو عبارة عن ساحل صخري متقطع، لا توجد به موانئ طبيعية، لكن الموانئ المنشأة مكلفة، لأن الخلجان التي تؤسس عليها مفتوحة أمام البحر، الأمر الذي يجعلها عرضة للرياح الشمالية والشمالية الغربية. "ويلاحظ أن هذه الموانئ واقعة على الضفاف الغربية للخلجان لوقايتها من الرياح الغربية السائدة، والتيارات البحرية الغربية القادمة من المحيط الأطلسي". وفي

<sup>1</sup> - أميلي حسن، المرجع نفسه، ص 51

<sup>2</sup> - رزوق محمد، المرجع السابق، ص 255

الغالب هي تيارات تحمل الرواسب لتلقي بها على الضفاف الشرقية للخلجان. وظهير الميناء غالبا ما يكون الوصول إليه صعبًا ، وذلك لوجود الحاجز الطبيعي المتمثل في جبال التل الممتدة من الشرق إلى الغرب، والفاصلة بين الميناء والداخل كما هو الحال في ميناء بجاية ودلس وتنس<sup>1</sup>

#### ❖ ميناء الجزائر:

يعود بناء مدينة الجزائر إلى الأمير الزيري بولوجين في النصف الثاني من القرن العاشر ميلادي على أنقاض مدينة رومانية قديمة تدعى (ايكوزيوم) ووصف البكري بعض أثارها الباقية، وسميت المدينة الجديدة "الجزائر" بسبب جزرها الصخرية الأربعة، ويرجع الرحالة المسلمون ازدهار الجزائر ونشاطها التجاري إلى القرنين العاشر والثاني عشر ميلادي ويذكر البكري إن مرسى الجزائر مأمون تقصده السفن من إفريقية والأندلس وغيرها.<sup>2</sup> لقد كان ميناء الجزائر يمتد إلى جانب المدينة على شكل هلالى قطعة فاتنة من طبيعة الجنوب.<sup>3</sup>

ويصف ابن المفي في تقييداته ميناء الجزائر بقوله: "كان ميناء الجزائر ملاذا لكل القادمين مسلمين كانوا أو كافرين حتى زمن احتلال النصارى للحصن الكبير"<sup>4</sup> ولقد تغير مصير مدينة الجزائر، عندما شيد الأسبان قلعة على إحدى الجزر المقابلة لها، وبعد قدوم، الأخوة برباروس، تخلصوا من حصن البنيون<sup>5</sup> ولم يبق منها سوى برجين فقط، ولتفادي أي خطر قاموا بطمر القنوات الواصلة بين الجزر ربطوها باليابسة، لتشكل رصيفا طويلا طوله 200متر وعرضه 25 مترا، وارتفاعه 4 أمتار يربط المدينة بالسفن والأساطيل

<sup>1</sup> - حلبي عبد القادر، جغرافية الجزائر ، ط1، المطبعة العربية، الجزائر، 1968 ، ص308.

<sup>2</sup> - خير فارس محمد، المرجع السابق، ص 101.

<sup>3</sup> - هاينريش فون مالتسان، ثلاث سنوات في شمال غربي إفريقيا، ج1، ت أبو العيد دودو، المكتبة الوطنية للنشر و التوزيع، الجزائر، ص19.

<sup>4</sup> - حسين بن رجب شاوش بن المفي، تقييدات ابن المفي في تاريخ باشوات الجزائر وعلمائها، ط1، تح فارس كعوان، بيت الحكمة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص79.

<sup>5</sup> - خير فارس، محمد ، المرجع السابق، ص101.

<sup>1</sup> بهذا تكون قد اكتملت منشآت ميناء الجزائر في القرن 16م وبعد بناء تحصينات عديدة مكان الجزر زودت ببطاريات المدافع ليصبح ميناء الجزائر موقعا عسكريا حصينا<sup>2</sup>، ووجدت السفن أخيرا مخبأ من خلاله تستطيع الالتجاء إليه، ومنذ ذلك اليوم وحتى سنة 1830 كانت مدينة الجزائر تثير الرعب والهلع في منطقة البحر الأبيض المتوسط<sup>3</sup>.

أما من الناحية الطبيعية فإن ميناء الجزائر كان معرضا للرياح الجنوبية الغربية حتى أنها قد تتسبب في إتلاف وغرق بعض السفن الراسية، أما من باقي الجهات الأخرى فإن الميناء كان آمنا إلى حد ما<sup>4</sup>.

### ميناء وهران:

في الفترة محل موضوع هذا البحث فإن مدينة وهران كانت في أغلبها تحت سلطة الأسبان وجاء في النفحة المسكية في هذا الصدد: "واجتزنا على مدينة وهران وفيها النصرى دمرهم الله وأعادها للإسلام"<sup>5</sup> حيث احتلها الأسبان سنة 1509م واسترجعها مصطفى بوشلاغم في سنة 1708م لكن الأسبان عاودوا احتلالها في سنة 1732<sup>6</sup> وعلى عهد الباي محمد بن عثمان تم استرجاع هذه المدينة والمرسى الكبير في سنة 1792<sup>7</sup>.

ويمتد ميناء وهران على مسافة 24هكتارا وتصل أعماق المرسى فيه حوالي 20 مترا وخلال فترة احتلاله

---

<sup>1</sup> - كورين شوفاليه، المرجع السابق، ص48.

<sup>2</sup> - ج، او، هابنسترايت، رحلة العالم الألماني ج.او.هابنسترايت إلى الجزائر وتونس وطرابلس ( 1145هـ-1732م )، ط1، ترجمة وتقديم وتعليق ناصر الدين سعيدوني، دار الغرب الإسلامي تونس، 2008م، ص36.

<sup>3</sup> - كورين شوفاليه، المصدر السابق، ص48.

<sup>4</sup> - ج.او. هابنسترايت، المصدر السابق، ص36.

<sup>5</sup> - أبي الحسن علي بن أبي عبد الله محمد الجزولي التمجروني، النفحة المسكية في السفارة التركية، تقديم وتعليق سليمان الصيد المحامي، ط1، دار أبو سلامة للطباعة والنشر والتوزيع، 1988، تونس، ص17.

<sup>6</sup> - مولاي بالحميسي، الجزائر من خلال رحلات المغاربة في العهد العثماني، ط2، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1981، ص45.

<sup>7</sup> - مولاي بالحميسي، المرجع نفسه، ص151.

جرت أعمال توسعته من طرف الإسبان وتدعيم الرصيف الذي يحميه الذي يبلغ طوله ما يقارب كيلومتر وميناء وهران له القدرة على استيعاب أكثر من 200 مركب بحمولة تفوق 100 برميل لكل مركب.<sup>1</sup>

#### ❖ المرسى الكبير:

يقول صاحب الثغر الجماني " و برج المرسى تقدم أن بينه وبين ميناء وهران نحو الثلاثة أميال وقال شارح الحلفاوية أنها قسبة حصينة وقلعة منيعة ليس لها إلا طريق واحد عرضه مقدار ذراعين أو ثلاث وأمامها برج يحرسها برا وبحرا، بناها هناك أبو الحسن الميريني..."<sup>2</sup> والمرسى الكبير في مأمن من العواصف والأعاصير حيث في كثير من الأحيان كانت بمثابة الملجأ الذي تلجأ إليه السفن في حالة اضطراب البحر، وقد استولى الأسبان على هذا المرسى قبل الاستيلاء على وهران.<sup>3</sup>

#### ❖ ميناء عنابة:

يصف مارمول كاربخال مرسى عنابة بقوله: « ولعنابة مرسى صغير غير مستور من رياح الشمال وتقصده سفن التجارة لشراء الجلد والصفوف والسمن والتمر وغيرها من البضائع الوفيرة في هذه الجهات»<sup>4</sup>. وقد اكتسب ميناء عنابة خلال العهد العثماني أهمية بالغة وذلك باعتباره المحطة التي تمر منها جلّ المبادلات التجارية بين بايلك الشرق وباقي المدن الأوربية مثل ليفورنا ومرسيليا وجنوه . وما زاد في تعزيز هذه المكانة كون ميناء عنابة محميا من الرياح الغربية، وما قد يصاحبها من تيارات مائية بمرتفعات "ايدوغ" الممتدة من سهل الجنوب حتى "رأس الحمراء" في الشمال على بعد مسافة 14 كم هذا فضلا عن كون

<sup>1</sup> - الزيري، محمد العربي، التجارة الخارجية للشرق الجزائري في الفترة ما بين 1792-1830، ط2، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984، ص ص 66، 67.

<sup>2</sup> - أحمد بن محمد علي سحنون الراشدي، الثغر الجماني في ابتسام الثغر الوهراني، تحقيق وتقديم المهدي البوعبدلي، مطبعة البعث، قسنطينة، 1973، ص 254.

<sup>3</sup> - الحسن الوزان، إفريقيا، ج2، ط2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 1983، ص 31.

<sup>4</sup> - مارمول كاربخال، إفريقيا، ت محمد حجي وآخرون، ج3، دار المعرفة والنشر والتوزيع، 1988-1989، ص8.

الميناء كان يستند إلى أسوار المدينة وتنصب بالقرب منه قطع المدفعية بالجهة الشرقية.<sup>1</sup>

ويصف أبو الحسن علي بن أبي عبد الله محمد الجزولي التمجروتي في رحلته المسماة النفحة المسكية في السفارة التركية، عنابة بعد أن وصل إليها من مرسى القل بقوله: «ثم سافرنا منه - مرسى القل - إلى مرسى بونة وهي مدينة تعرف ببلد العناب لأن أكثر شجر فجوجها العناب، قال بن عبد ربه ويطل على بونة جبل كثير الثلج وفيه مسجد لا يصيبه شيء من ذلك وإن عم الجبل..» ويواصل التمجروتي وصفه لعنابة بقوله: «قال أبو البقاء خالد ابن أبي خالد في رحلته: بونة مدينة مكينة وقلعة حصينة، شهيرة الامتناع بآتنة الارتفاع معدومة الشبيه والنظير في القلاع...»<sup>2</sup>.

إذن من خلال هذا الوصف فإن مدينة عنابة كانت تتصف بقلعتها الحصينة إذ يردف التمجروتي في موطن آخر بقوله: «وقد أقمنا بمرسى بونة يومين وهو مرسى حصين في جون<sup>3</sup> واسع جدا...»<sup>4</sup> ولعل هذا ما جعل ميناء عنابة مرفأ آمناً لرسو السفن خاصة من عواصف الرياح إذ كانت هناك الكثير من السفن تلجأ إليه لقضاء فصل الشتاء ومن خلاله تتم مراقبة النشاط البحري خاصة القرصنة المسيحية في فتحة البحر أمامه إذ من المعروف أن نشاط الغزو البحري يفتر في هذه الفترة من السنة لسوء الأحوال الجوية<sup>5</sup>.

### 1-1-3- تونس:

تفتقر إيالة تونس إلى موانئ مهيأة للملاحة البحرية على أكمل وجه إذ تقتصر منشأها البحرية على

<sup>1</sup> - سعيدوني، ناصر الدين ، الحياة الاقتصادية بعنابة أثناء العهد العثماني، مجلة الأصالة، العدد 34-35 ، مطبعة البعث، قسنطينة، 1976م، ص90.

<sup>2</sup> - التمجروتي، المصدر السابق، ص24.

<sup>3</sup> - جون: في الجغرافيا هو الجزء الضيق من البحر الداخل إلى الأرض أنظر أبي دينار، المونس في أخبار إفريقيا وتونس، ص8

<sup>4</sup> - التمجروني، المصدر السابق، ص25.

<sup>5</sup> - ليلي الصباغ، عنابة بين اسمها وموقعها وعلاقتها مع العالم المتوسطي حتى الاحتلال الفرنسي، مجلة الأصالة، العدد 34-35، مطبعة البعث، قسنطينة، 1997، ص155.

موانئ حلق الوادي وبترت وسوسة وغار الملح وصفاقس، إذ كانت في الجمل تمثل مأوى للمراكب التجارية وسفن القرصنة. إلا أن تطور الإقتصاد بازدياد حركة تصدير الإنتاج الفلاحي كان له الأثر في دعم دور مرسى "رأس النيقرو" ورصيف جزيرة طبرقة، وبقدر ما كانت بعض الموانئ الأخرى دون تهيئة بقدر جعلها عرضة لتقلبات المناخ وما ينتج عنه من حوادث قد تؤدي إلى خسائر باهظة.<sup>1</sup>

### ❖ حلق الوادي:

إن حلق الوادي هو ميناء تونس وهو بحيرة ممتدة قليلة العمق إلى درجة أن القوارب تشق الرمل في عبورها، ويتكون هذا المرفأ من مضيق يصل البحيرة بالبحر وشاطئ حلق الوادي تحت حماية خط طويل من المدافع وفي ظل حراسة يقوم بها جيش نظامي.<sup>2</sup>

وقد وصف اندريه بيسونال ميناء حلق الوادي في رحلته إذ قال: "... ويظهر أن عرضه أربعة فراسخ ومثلها طولاً ويبدأ من رأس قرطاج بقليل ترسي المراكب الحربية والسفن الكبرى، ويمكن للمراكب الأخرى التقدم مسافة فرسخ للإرساء أمام حصون حلق الوادي".<sup>3</sup> وترسو السفن مرغمة خارج القنال في عرض البحر ويكون هذا الإرساء مضطرباً دوماً بسبب الرياح الشرقية تارة والرياح الشمالية تارة أخرى.<sup>4</sup>

وبجانب هذه القناة بني الرصيف والحصن في جهة الجنوب مربع الشكل وبه أبراج مربعة، والبرج على جهة البحر مقوساً إلى الخارج، وأقيم الحصن الآخر على أنقاض برج قديم، وله أربعة أبراج محصنة، وبعد

---

<sup>1</sup> - بو بكر الصادق، إيالة تونس في القرن السابع عشر وعلاقتها التجارية مع موانئ البحر الأبيض المتوسط - مرسيليا وليفورنة -، مركز الدراسات والبحوث العثمانية والأندلسية - الموريسكية، زغوان، تونس، 1987، ص 10.

<sup>2</sup> - أرنست بيلسي دي راينو، وصف إيالة تونس، ت محمد العربي السنوسي، ط 1، مطبعة المغرب للنشر، تونس، 2010، ص 48.

<sup>3</sup> - اندريه بيسونال، الرحلة إلى تونس، ط 1، ت محمد العربي سنوسي، مركز النشر الجامعي، تونس، 2003م، ص 24.

<sup>4</sup> - أرنست بيلسي دي راينو، المصدر السابق، ص 25.



اجتياز هذه الحصون نلج حلق الوادي وهي بحيرة شبه دائرية لها فرسخان ونصف طولاً وفرسخ ونصف عرضاً.<sup>1</sup> وقد وصف محمد بن عبد الوهاب المكناسي في رحلته مدينة تونس قائلاً: «ومدينة تونس مدينة كبيرة مقصودة المراكب البحرية، مؤسّسة في بسيط من الأرض على ساحل بحيرة صغيرة أدخلت إليها من البحر»<sup>2</sup> وقد أنشئت دار لصناعة السفن بها ما يكفي لبناء أربع عشرة سفينة حربية سريعة، وذلك بالقرب من البحيرة،<sup>3</sup> ويتكون التجمع البحري من مخازن لعمال الملاحة التونسية ومواضع لعمل الجمارك.<sup>4</sup>

#### ❖ ميناء سوسة:

سوسة مدينة هامة وتبعد بقدر 32 مرحلة جنوب شرق تونس، وهي مبنية على هضبة، وجلّ سواحلها قابلة لإرساء السفن.<sup>5</sup> وكان لسوسة ميناء قديم ذا أهمية يقع بين رصيفين داخل البحر بشمال المدينة، وبه بقايا تعمل على شكل منفرج تعمل كأقاصير أو مكسرات للأمواج (في الجزء الجنوبي لهذين الرصيفين) تعمل على حماية الميناء من الرياح الشرقية. أما الميناء الحالي فيقع قبالة المدينة<sup>6</sup> هذا الميناء الذي أُعتبر الميناء الرئيسي على الساحل الشرقي، ورغم مجارته للرياح فقد كان عمق حوضه وتواجد المدافع بقصبة المدينة جعلاً منه ميناءً آمناً نسبياً، رغم انفتاحه على الرياح الشرقية.<sup>7</sup>

ورغم توفر الأمن إلا أن الرسو بالميناء كان غير ممكن للسفن الكبرى وذلك راجع لضيق المعابر بسبب

<sup>1</sup> - أندريه بيسونال، المصدر نفسه، ص25.

<sup>2</sup> - محمد بن عبد الوهاب المكناسي، إحرار المعلي والرقيب في حج بيت الله الحرام وزيارة القدس الشريف والخليل والتبرك بقبر الحبيب، ط1، تح محمد بوكبوت، دار السويد للنشر والتوزيع، ابو ظبي، 2003، ص325.

<sup>3</sup> - مارمول كاربخال، المصدر السابق، ص23.

<sup>4</sup> - أرنست بيلسي دي راينو، المصدر السابق، ص50.

<sup>5</sup> - هنري دونان، الإيالة التونسية سنة 1858، تع محمد فريد الشريف، المطبعة العصرية، تونس، 2012، ص71.

<sup>6</sup> - أرنست بيلسي دي راينو، المصدر السابق، ص68.

<sup>7</sup> - رقية مراد، ملامح الموقع التجاري والوضع الجبائي لميناء سوسة التجاري في ما بين سنة 1185هـ (1771-1772) وسنة 1223هـ (1808-1809م) من خلال الدفاتر الجبائية، المجلة التاريخية المغربية، العدد 61-68، زغوان تونس، 1991، ص85.

تراكم الصخور وكان الرسو فقط للسفن الأقل حجما كسفن " القادرغة"، بينما تبيت سفن أوروبا التجارية أمام القلعة، في مواضع ساكنة مهيأة للإرساء<sup>1</sup>. واعتبر الأب دان هذا الميناء كميناء للقرصنة وكان يستقبل السفن المذكورة قبل إنشاء أساطا مراد ميناء غار الملح حوالي سنة 1640 ورغم تميزه بالضيق إلا أنه كان الميناء المفضل والمختار الذي يربط تونس بأستنبول<sup>2</sup>.

#### ❖ غار الملح:

ميناء غار الملح موجود على مرتفع يجعله محميا من الرياح الشمالية والشمالية الغربية والشمالية الشرقية وهي الأكثر خطراً في العادة، يمتاز بخليجه الكبير بجوالي فرسخ طولاً على نصف فرسخ عرضاً، ومدخله يمتاز بالضيق<sup>3</sup>. "ولا يفصله عن البحر سوى لسان أرضي ضيق" وفي وسطه ممر ضيق في الغالب تغمره الرمال ويطلق الأوربيون عليه اسم "بورتو- فارينا" وتحميه ثلاثة أبراج صخرية والميناء مربع الشكل محمي بكواسر بحرية محكمة البناء<sup>4</sup>، وفي الإمكان أن يسع هذا الميناء ثلاثين مركبا بكل أمان، وبه دفاعات متمركزة بأربع قلاع صغيرة مجهزة بسلسلة من المدافع تطل من جهة اليابسة<sup>5</sup>. ويبعد حوالي 30 ميلا عن ميناء تونس<sup>6</sup>. وقد قدر القس الإسباني "فرانسيسكو خيمينات" حين أقام بتونس من سنة 1720 الى سنة 1735م "إن غار الملح عمره الأندلسيون حوالي سنة 1660، وكان مراد باي قد بادر بتشييد قصر هناك"<sup>7</sup>. وهو محاط

<sup>1</sup> - حايماز أوغلي، يعقوب، تونس من خلال كتاب بحرية " للرحالة التركي بيري رايس" في القرن السادس عشر ميلادي، المجلة التاريخية المغاربية، العدد 110، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، زغوان، تونس، 2003، ص 284.

<sup>2</sup> - قاسم أحمد، إيالة تونس العثمانية على ضوء فتاوى ابن عظم (1574-1600)، تح عبد الجليل التميمي، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، زغوان، تونس، 2004، ص 322.

<sup>3</sup> - أندريه بيسونال، المصدر السابق، ص 131.

<sup>4</sup> - أرنست بيليسي دي رانيو، المصدر السابق، ص 23، 24.

<sup>5</sup> - أندريه بيسونال، المصدر السابق، ص 132.

<sup>6</sup> - حايماز أوغلي، يعقوب، المرجع السابق، ص 280.

<sup>7</sup> - الحمروني أحمد، المحجرات الأندلسية إلى البلاد التونسية، ط1، ميديا كوم، تونس، 2009م، ص 51.

بأرصفة وعنابر ومخازن شاسعة<sup>1</sup>، ويحتوي على مركز لإصلاح وصناعة المراكب<sup>2</sup>، واستنفر الناس وحثهم على السكن وإعمارهم، حتى صار من أهم موانئ البلاد التونسية<sup>3</sup>

### ❖ صفاقس وبترت:

مرفاً صفاقس مرفاً صغير قليل العمق عند الإرساء، وهو آمن رغم اشتداد تيارات المد والجزر والتي قد تصل إلى أربعة أقدام، كما تحميه بطارية خارجية مكونة من عشرة مدافع، من أي خطر قد يتهدهده<sup>4</sup>، وتوجد في مدينة صفاقس عدد من البعثات القنصلية الأوروبية وبها كنيسة كاثوليكية رومانية<sup>5</sup>. هذا ما يعطي الانطباع أن لمرفاً صفاقس أهمية بالغة ودور فعال.

وقد جاء في النفحة المسكية للتمجروني وصف لمدينة صفاقس حيث قال: «وهي حصن مصور في أرض قفراء جدبة يابسة بيضاء لا نبات فيها وقبالتهم في البحر جزيرة قريبة فيها رياضهم وأشجارهم وثمارهم وخيلهم يقطعون إليها بالصنادل»<sup>6</sup>

أما بترت فهي إحدى المدن الساحلية الرئيسية خاصة في العهود القديمة، ولها ميناء يتصل بالبحر عن طريق قناة تعبرها السفن بسهولة رغم ضيقها ولها امتداد على مسافة ثلاثة أميال بحرية داخل اليابسة، وبسبب انفتاحها فقد كانت تتعرض لأخطار المد والجزر<sup>7</sup>. ولقد كان ميناء بترت في الماضي أكثر أماناً

<sup>1</sup> - أرنست بيليسي دي راينو، المصدر السابق، ص 24.

<sup>2</sup> - هنري دونان، المصدر السابق، ص 70.

<sup>3</sup> - محمد بن أبي القاسم أبي عبد الله بن أبي دينار، المونس في أخبار أفريقيا وتونس، ط 3، تحقيق وتعليق محمد شمام، المكتبة العتيقة، تونس، 1967، ص 210.

<sup>4</sup> - أرنست بيليسي دي راينو، المصدر السابق، ص 86.

<sup>5</sup> - هنري دونان، المصدر السابق، ص 77.

<sup>6</sup> - التمجروني، المصدر السابق، ص 48.

<sup>7</sup> - ج.او. هابنسترايت، المصدر السابق، ص ص 105، 106.

وأجمل مرفأ على كامل الساحل حيث تحميه عدة مدافع من جهة البحر<sup>1</sup>، وقد عرج التمجروني على بتزرت بعد ما وصل إليها قادمًا من عنابة حيث قال فيها " ثم سافرنا منها إلى ميناء بتزرت فأقمنا فيها يومًا واحدًا وفيها حلق ينفذ منه البحر إلى بحيرة هناك واسعة يدخل منه ماء البحر عند المد آخر النهار إلى البحيرة ويخرج منه عند الجزر أول النهار... "<sup>2</sup> وهذه البحيرة المليئة بالأسمك تدخلها سفن القرصنة وسفن التجارة وذلك لاتساع المعبر ما جعله مهياً للإرساء.<sup>3</sup>

وقد فاضل التمجروني بين موانئ تونس الثلاث بتزرت وغار الملح، وحلق الوادي كل حسب خصائصه الطبيعية وأهميته بالنسبة لحركة السفن، وجاء في النفحة المسكية: «وهذه المراسي الثلاثة بتزرت وغار الملح وحلق الوادي لتونس إلا أن بتزرت أوسع منها كلها، وغار الملح أفضلها للسفن ولا عمارة فيه يخاف فيه أرباب السفن عليها من العدو، وكذلك حلق الوادي وهو أصعبها للسفن وأقربها إلى المدينة بينه وبين تونس اثني عشر ميلاً. »<sup>4</sup>

#### 4-1-1 طرابلس الغرب:

كان لمدينة طرابلس الدور البارز في الأحداث التي شهدتها البحر الأبيض المتوسط، حيث كانت قاعدة أساسية، ولعلّ بسبب هذا الدور تعرضت للحملة الإسبانية في 25 يوليو 1510 والتي أدت إلى احتلالها، ووضعها ضمن الأهداف الرئيسية<sup>5</sup> ويطلق العرب القدامى اسم "زيواغة" على طرابلس التي وصفوها بأنها ميناء صخري تحيطه أشتات الأحجار ومن ناحية الغرب على الساحل توجد قرى عربية تسمى

<sup>1</sup> - هنري دونان، المصدر السابق، ص25.

<sup>2</sup> - التمجروني، المصدر السابق، ص25.

<sup>3</sup> - يعقوب حايماز أوغلي، المرجع السابق، ص280.

<sup>4</sup> - التمجروني، المصدر السابق، ص26.

<sup>5</sup> - التليسي، خليفة محمد، حكاية مدينة طرابلس لدى الرحالة العرب والأحباب، ط3، الدار العربية للكتاب، ليبيا، 1997، ص ص 66،67.

"زيوارة"، وتبعد طرابلس الأصلية عن طرابلس القديمة بحوالي 50 ميلا نحو الشرق<sup>1</sup>.

وورد في شهادة قائد الحملة الإسبانية الكونت "بدر دي نافارو" إلى نائب الملك بصقلية حيث قال "سيدي إن هذه المدينة هي أكبر في واقعها مما كنت أتصور، ورغم أن الذين يشيدون بها ويطرونها يتحدثون عنها حديثا حسنا إلا إني أرى أنهم لم يقولوا إلا نصف الحقيقة، وبين المدن التي رأيتها في هذا العالم لم أجد مدينة تضاهيها سواء في نظافتها أو تحصيناتها-الدفاعية -"<sup>2</sup> أما ميناء طرابلس فقد تطرق إليه الرحالة وبعض رجال الحملة الإسبانية بكثير من الأسهاب ومن أهم هذه الشهادات نورد:

- شهادة "باتستينو دي تونسيس" وهو أحد رجال الحملة الإسبانية إذ يقول: "تقع مدينة طرابلس في سهل مربعة الشكل ويحيط بها سور يمتد أكثر من ميل ولها سوران مزدوجان وتحف بهما خنادق منخفضة ضيقة" ويواصل "تونسيس" في مقام آخر وصفه إذ يقول: "وهي ذات مواقع دفاعية قوية ضخمة، ومحاطة بالبحر من جهاتها الثلاث، ولها ميناء ممتاز قادر على أن يستوعب أربع مائة سفينة".

- شهادة العياشي التي ضمنها في رحلته حيث وصف مدينة طرابلس إذ قال: "ولهذه المدينة بابان إلى البر وباب إلى البحر لأن البحر يحيط بكثير من جهاتها والحصن الذي فيه الأمير متصل بالمدينة من ناحية البر بينها وبين البحر"<sup>3</sup>

- شهادة التمحروني التي ضمنها في رحلته المشهورة حيث وصف ميناء طرابلس قائلاً: "ومرسى طرابلس لا يمنع إلا من الرياح الغربية تكسر فيه السفن وتفسد كثيرا وقد كنا نشرف على البحر في تلك الأيام فنشاهد فيه من قدرة آيات عظيمة باهرة، أمواج كأنها جبال من زمردة سائرة تعطف عطفًا وتنقصف

<sup>1</sup> - حايماز اوغلي، يعقوب، المرجع السابق، ص 292.

<sup>2</sup> - التليسي، خليفة محمد، المرجع السابق، ص 68.

<sup>3</sup> - التليسي، خليفة محمد، المرجع نفسه، ص 89.

قصفا وتأتي خاضعة إلى البحر كأما تقبل منه كفا".<sup>1</sup>

ومن خلال ما تقدمت به هذه المشاهدات نلاحظ أنها قد أشادت في مجملها بميناء طرابلس، فوصف بأنه ميناء ممتاز وله القدرة على استيعاب وإيواء عدد كبير من السفن ولكن رغم ذلك فإنه لا يصلح إلا للقطع الصغيرة والمتوسطة، أما السفن الكبيرة الحجم فإن المياه الضحلة نسبيا أرغمتها على الرسو خارج هذا الميناء وعلى بعد ثلاثة أميال<sup>2</sup>، وبذا تتأكد الأهمية البحرية والصلات التي كانت قائمة بين طرابلس وبين الموانئ الشرقية وموانئ باقي بلدان المغرب والموانئ الأوروبية في الشمال .

## 1-2 المسالك البحرية:

كانت حركة السفن تنطلق من الموانئ المغربية المختلفة إلى مختلف الموانئ المصرية، وكانت معظم هذه السفن أوربية والتي في الغالب كانت تغير على السفن المغاربية<sup>3</sup> ولعل ارتباط المغرب الأقصى بالبحر الأبيض المتوسط من الشمال والمحيط الأطلسي من الغرب حتم وجود عدد من المسالك البحرية التجارية يتم من خلالها انتقال السلع والبضائع من وإلى المغرب الأقصى مروراً ببلدان المغرب الأخرى.<sup>4</sup> وقد اختلفت هذه المسالك البحرية حسب نقاط العبور والتوقف ونوجز أهمها كالتالي:

<sup>1</sup> - التمجروقي، المصدر السابق، ص56.

<sup>2</sup> - إنعام محمد شرف الدين، مدخل إلى تاريخ طرابلس الاجتماعي والاقتصادي دراسة في مؤسسات المدينة التجارية (1711-1835)، ط1 ، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 1998، ص67.

<sup>3</sup> - عبد الرحيم، عبد الرحمن عبد الرحيم، الطرق التجارية بين مصر وبلاد المغرب العربي وغرب إفريقيا في العصر العثماني، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية، منشورات مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، زغوان، 2000، ص ص 131، 132.

<sup>4</sup> - بان علي محمد البياتي، النشاط التجاري في المغرب الأقصى خلال القرن (ق3-5 هـ / 9-11م)، ماجستير تاريخ وسيط، إشراف صباح إبراهيم الشبخلي، كلية التاريخ، جامعة بغداد، 2004، ص58.

- المسلك الأول: وتعبه في الغالب السفن الأوربية، حيث كانت السفن تخرج من الموانئ المغربية باتجاه قبرص وأزمير وبورصة واسطنبول، وفي بعض الأحيان تتوقف في مالطا ثم تتجه من أي من هذه الموانئ إلى الموانئ المصرية، أين يتم إنزال البضاعة ويتم التبادل بالبيع والشراء<sup>1</sup>. وبالتالي فقد ارتبطت موانئ المغرب الأقصى بموانئ بلدان المغرب كما سجل ذلك البكري أين ربط حركة السفن المتجهة إلى مصر والشام بلزوم توقفها أو مرورها بموانئ المغربين الأوسط والأدنى<sup>2</sup>.

- المسلك الثاني: وكانت السفن التي تعبها في الغالب مغربية وتأتي من موانئ المغرب مباشرة إلى الموانئ المصرية ثم تعود، ووثائق المحاكم الشرعية ترصد لنا حركة هذه السفن وأسماء الرؤساء الذين يملكونها، هذا سفينته انطلقت من تونس متجهة إلى الإسكندرية وأخرى غادرت الجزائر على متنها الحجاج توقفت في مالطا ثم اتجهت إلى الإسكندرية، ولعل توقفها في مالطا كان بهدف التجارة<sup>3</sup>. وقد ارتبط ميناء سوسة بخط بحري يربطها بصقلية<sup>4</sup> حيث يسافر أهل المغرب من سوسة إلى صقلية<sup>5</sup> أما مدينة المهدية التي تقع على الساحل المغربي فكان مرساها مقصد للمراكب لمن قصدتها من مختلف الجهات<sup>6</sup>. وفي الأخير يمكن أن نوجز حركة السفن عبر موانئ بلاد المغرب حيث أن مياه البحر الأبيض المتوسط شكلت المجال الرافد لها، والواصل بينها وبين موانئ مصر والشام وباقي الجهات المختلفة.

ولو تتبعنا رحلة التمجروتي فإنها تبرز أهم المحطات التي توقف عندها حيث مثلت حينذاك مراكز أسياسة

<sup>1</sup> - عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 132.

<sup>2</sup> - أبي عبيد البكري (ت487هـ)، المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب، دار الكتاب الاسلامي، القاهرة، ص 86.

<sup>3</sup> - عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 132.

<sup>4</sup> - بان على محمد البياني، المرجع السابق، ص 60.

<sup>5</sup> - البكري، المصدر السابق، ص 35، 36.

<sup>6</sup> - البكري، المصدر نفسه، ص 48.

لتوقف المراكب لأي طارئ كان، فمن مدينة تيطوان أين انتظر قدوم السفينة من الجزائر وانطلاقاً من تيطوان سارت السفينة فيما دون بادس والتي سيطر عليها النصارى<sup>1</sup> وأثر مواجهة الرياح الشرقية القوية توقف بجزر ملوية، ومنها دخل المجال البحري لإيالة الجزائر أين أرسى بهنين ثم منها إلى وهران التي كانت محتلة من طرف الإسبان<sup>2</sup> وبعد وهران واصل التمجروني رحلته إلى مستغانم ثم انتقل إلى تنس فشرشال وصولاً إلى ميناء الجزائر ومنه إلى بجاية بعد التوقف في دلس<sup>3</sup>. اجتاز بجاية وأرسى بمرسى القصب<sup>4</sup> وعند حلوله بميناء القل امتدحه إذ قال فيه: "وهو مرسى مليح مستكن من الرياح ففيه سوق وديار وجامع وأقمنا فيه يومين" وبعد القل واصل التمجروني مساره إلى أن وصل مرسى بونه والذي قال فيه: "وهو مرسى حصين" وقال واصفاً عنابه: "وبونة مدينة مكينة وقلعة حصينة شهيرة الامتناع"<sup>5</sup> وبعدها غادر بونة وصل إلى ميناء بترت ومنه انتقل إلى ميناء غار الملح ثم مرسى حلق الوادي والذي يعتبر ميناء تونس<sup>6</sup> وانتقل بعد ذلك إلى ميناء سوسة بعد المرور بمرسى اقليبية وبعدها اتجه إلى المنستير والتي كانت قريبة من سوسة<sup>7</sup> ثم وصل إلى صفاقس وبعد اجتياز قابس<sup>8</sup> وصل جزيرة جربة ومنها انتقل إلى مرسى طرابلس<sup>9</sup>. أما طرابلس فقد كانت لها أهمية اقتصادية وسياسية رغم التقلبات التي مرت بها العلاقات مع تونس إلا أن هناك عوامل ربطت وشدت الشعبين بعضهما ببعض ممثلة في حركة الهجرة المتبادلة ودخول كل من

---

<sup>1</sup> - التمجروني، المصدر السابق، ص ص 15، 16.

<sup>2</sup> - مولاي بالحميسي، المرجع السابق، ص 45.

<sup>3</sup> - التمجروني، المصدر السابق، ص 18.

<sup>4</sup> - التمجروني، المصدر نفسه، ص 23.

<sup>5</sup> - مولاي بالحميسي، المرجع السابق، ص 53.

<sup>6</sup> - التمجروني، المصدر السابق، ص 26.

<sup>7</sup> - التمجروني، المصدر نفسه، ص ص 44، 45.

<sup>8</sup> - التمجروني، المصدر نفسه، ص ص 48، 49.

<sup>9</sup> - التمجروني، المصدر نفسه، ص 52.



ليبيا وتونس تحت المضلة العثمانية، وبرز دور جغرافية طرابلس بالنسبة للعثمانيين الذين كانت طموحاتهم نحو الجنوب وإفريقيا السوداء.<sup>1</sup> وبعد طرابلس انتقل التمجروني إلى بلاد الترك أين توقف في عديد الأماكن بها بسبب اشتداد الأمواج والأخطار والتي كانت تهدد المركب.<sup>2</sup> وتعد إستانبول مركزا تجاريا هاما يتردد عليه كثير من التجار هذا إضافة لكونها كانت تلعب دورا ثقافيا ودينيا وبالتالي كانت بمثابة نقطة إشعاع لكل الولايات العثمانية مما جعلها تشكل محطة جذب للمغاربة لأجل أي نشاط مهما كان نوعه.<sup>3</sup>

عبد القادر للعلوم الإسلامية

---

<sup>1</sup> - منير عبيد، البحرية التجارية التونسية في ضوء مراسلات وكلاء وقناصل الباي باستانبول ومالطة وطرابلس، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية، إعداد وتقديم عبد الجليل التميمي، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، ط1، زغوان، تونس، 2000، ص 143.

<sup>2</sup> - التمجروني، المصدر السابق، ص ص 59- 61.

<sup>3</sup> - منير عبيد، المرجع السابق، ص 141.

## المبحث الثاني: السفن والوظائف الإدارية:

كان الحوض الغربي للمتوسط مجالا رحبا للسفن التجارية والعسكرية من مختلف الدول، هذا الحوض الذي كان يشهد فترات متفاوتة من السلم والحرب وتبعاً لذلك، اختلفت الشعوب في طرائق بناء السفن وكانت كذلك للظروف المناخية الدو البارز في تغيير انماط بناء السفن وبالتالي فقد شهد هذا الحوض المتوسطي انواعاً مختلفة من السفن، كما تجدر الإشارة إلى ان عمليات بناء السفن وحركات الإقلاع والملاحة، والرسو تبعتها وظائف ادارية تنظمها وتشرف عليها وتسهر على مراقبتها لضمان سهولة ويسر الحركة الملاحية بين اهم الموانئ ببلاد المغرب.

### 2-1- السفن وأنواعها:

كان للصراع البحري الذي كان البحر الأبيض المتوسط مجالا له وظيفته الشمالية والجنوبية عنصراه، الأثر البالغ على كفاءات وطرائق بناء السفن لكلا الضفتين، فالأوروبيون أرادوا في بناء سفنهم تحقيق القوة والصلابة رغبة منهم في المناعة والتغلب على العدو، بينما كان للمغاربة أن يجدوا في سفنهم ما يجنبهم هذه القوة والمناعة التي يمثلها العدو، فراعوا ضمان السرعة وتحقيق أسباب السبق، وبالتالي اتصفت عملياتهم الملاحية بعنصر المفاجئة، ومن بين سفنهم المستعملة الطارطان، الفلك، والشباك، والبريك والبولاكر وهي في مجملها سفن ليس بمقدورها الابتعاد عن الساحل إلا بمقدار بضعة أميال، كما صنع الجزائريون البريكانتان والتي كانت قادرة على السير في البحر دون أن تكون تحت رحمة الرياح، رغم أنها في الواقع لا تصمد أمام العواصف العاتية.<sup>1</sup>

وقد أدخل أهل المغرب بعض التجديد على بحريتهم، فظهرت الشيطات والبطاشات والتي تعتبران من

---

1- قاسم أحمد، المرجع السابق، ص386.

السفن الكبيرة التي ظهرت خلال عهد "عثمان داي" (1610-1594) بتونس وظهرت كذلك في الجزائر.<sup>1</sup> بعد أن كانت أساطيل بلاد المغرب خلال القرن السادس عشر تتكون من قطع صغيرة الحجم وتقليدية و من خلال الاتصالات مع أوروبا والتي كان البحر مجالها تمكن المغاربة من تطوير سفانتهم وظهر ذلك جليا مع مطلع القرن السابع عشر حيث ظهرت السفن المستديرة أو المكورة سابقة الذكر<sup>2</sup> والتي استطاع من خلالها المغاربة الابتعاد عن الساحل والغوص في أعماق البحر والمحيط .

والأكيد أن المغاربة لم يحققوا هذا التطور التقني في بناء سفنهم إلا بعدما استوعبوا مختلف التقنيات التي جاء بها بعض الأسرى الأوروبيون وكان من أبرزهم الفلاماندي "سيمون دانسا"<sup>3</sup> الذي وظف في البحرية الجزائرية سنة 1606م و قدم خدمات جليلة للصناعة الملاحية حيث كان له الفضل في صناعة السفن المستديرة التي عملت على اعتراض السفن الإسبانية العائدة من أمريكا<sup>4</sup>

## 2-1-1- السفن بالمغرب:

عمل المغرب على استقطاب العناصر المؤهلة بكل الوسائل، قصد خلق نواة أسطول أساسية، الأمر الذي أدى إلى الانفتاح على الكفاءات الجزائرية بعد عهد محمد الشيخ السعدي، زمن الجهاد البحري. بمصعب أبي رقرق، ومن بعده على عهد سيدي محمد بن عبد الله وبالتالي تم استغلال الخبرات والتقنيات الملاحية التركية وقد انفق سيدي محمد بن عبد الله أموالا طائلة بغرض إفتداء رياس ولايات المغرب الذين تم أسرهم

2- محمد بن أبي القاسم أبي عبد الله، المصدر السابق، ص 203.

<sup>2</sup> - دلندة الارقش، وآخرون، المغرب العربي الحديث من خلال المصادر، مركز النشر الجامعي، تونس، 2003، ص ص 222، 223.

<sup>3</sup> - سيمون دانسا ( دانسير ) قرصان فلامندي جاب البحر وأقترف العديد من الأعمال القرصنية، أنظر القرصنة ومعتقداتهم بشمال إفريقيا في كتاب "برباريا وقراصنتها"، ت حسن إميلي، المجلة التاريخية المغاربية، العدد 115، ص 175، 176.

<sup>4</sup> - قاسم أحمد، المرجع السابق، ص ص 386، 387.

لدى مختلف الدول الأوروبية، وكان له أن نجح في تحرير رجال البحر من طرابلس والجزائر وتونس، بعد أن أوفد سفارات لأجل ذلك إلى مختلف البلاطات ومن أبرز هذه السفارات سفارتا بن عثمان المكناسي، إلى ملك إسبانيا سنة 1779 وإلى نابولي ومالطا سنة 1781م.<sup>1</sup>

وقد ساهم الأندلسيون بخبرتهم بترميم السفن المأسورة وصنعوا سفنا ببعض الورشات التي أقاموها، وجلبوا مساعدة من الأجانب لتسليحها، ولعب اليهود دور الوسيط في هذا.<sup>2</sup> ونجحت البحرية المغربية من تحقيق القفزة النوعية ملاحيا خاصة في مصب أبي رقراق وتطوان وأسفي من حيث الكفاءة المهنية والصناعية، وبفضل العلوج حدثت الطفرة بما أسهموا به من تقنيات ملاحية فكان منهم الرئيس المحنك والصانع الخبير في ورشات البناء.<sup>3</sup> وظهر هذا جليا في سلا حيث استخدم السلاويون سفنا مستديرة وخفيفة تتلاءم مع مينائهم، واستخدموا أنواع أخرى أهمها، الترتان والشباك والبينك والبولاكر والكرافيل والفركاطة والفسط والفلوتة والصندل والخفارة والغليون ومهما اختلفت هذه السفن فإنها تشترك في أنها تمتاز كلها بالسرعة والخفة والقدرة على المناورة أثناء الهجوم.<sup>4</sup>

وفي النصف الثاني من القرن السابع عشر كان الأسطول المغربي لا يضاهي أساطيل الدول الأوروبية، إذ كتب ضابط بريطاني يعمل في السلك الدبلوماسي في المغرب يقول: " إن الأسطول المغربي في الوقت الحاضر يتكون من حوالي عشرين سفينة يحمل أكبرها عشرين مدفعا..."<sup>5</sup>

<sup>1</sup> - إميلي حسن، المرجع السابق، ص ص 129، 130.

<sup>2</sup> - رزوق محمد، المرجع السابق، ص ص 129، 130.

<sup>3</sup> - إميلي حسن، المرجع السابق، ص 216.

<sup>4</sup> - رزوق محمد، المرجع السابق، ص 217.

<sup>5</sup> - العربي إسماعيل، العلاقات الدبلوماسية بين دول المغرب والولايات المتحدة (1776-1818)، ط2، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984م، ص ص 26، 27.

## 2-1-2- السفن بالجزائر:

شجع نشاط البحرية الجزائرية وتطور عمليات الغزو البحري من أيام الإخوة برباروسة، على تشكيل نواة أسطول وموانئ وترسانات لبناء السفن<sup>1</sup> وكانت أهم المراسي المخصصة لذلك هي مراسي الجزائر وشرشال وجيجل و عنابة، حيث كان يتم صناعة السفن بمختلف الحمولات ومن أهمها الفرقطات التي كانت تجهز بـ 20 إلى 30 مدفعا.<sup>2</sup>

ومن خلال هذا الاهتمام عرف الأسطول الجزائري تطورا ملحوظا منذ القرن السادس عشر حتى بداية القرن السابع عشر حيث أشار صاحب كتاب "غزوات" إلى أنواع الفرقطات والعشريات والغليطات والجنان التي يتكون منها هذا الأسطول في القرن السادس عشر<sup>3</sup>. ولقد أسهم المرتدون الذين جلبوا إلى الجزائر بعد عمليات الغزو البحري، ووظفوا في الأعمال البحرية، وبما تميزوا به من مهارات وفنيات صناعية في الحفاظ على الأسطول الجزائري وعلى فعاليته<sup>4</sup>.

ومن جهة أخرى فقد كانت الجزائر تستغل عملياتها البحرية في الحصول على عدد هام من السفن لتقوم بترميمها وإعادةها للخدمة<sup>5</sup> فبعد هزيمة شارلكان سنة 1541 ترك الجيش الإسباني غنائم هائلة بيد الجزائريين، وهذا ما جاء في تقرير أرسله جاسوس فرنسي للملك "فرنسوا الأول" حيث عدد خسائر شارلكان في هذه الحملة، بفقدانه كل المدفعية والخيول و 130 سفينة و 17 قادسا<sup>6</sup> ولم ينجوا سوى المركب الذي حمّله إلى بجاية التي كانت تخضع لنفوذه. هذه السفن تساق إلى ورشات البناء في الميناء ويعاد

<sup>1</sup> - مروش المنور، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني، ج2، دار القصة للنشر، الجزائر 2009، ص71.

<sup>2</sup> - سعيدوني ناصر الدين، المهدي البوعبدلي، الجزائر في التاريخ، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1884، ص65.

<sup>3</sup> - هلال حنفي، بنية الجيش الجزائري خلال العهد العثماني، ط1 دار الهدى، الجزائر، 2007، ص55.

<sup>4</sup> - وليام سبنسر، الجزائر في عهد رياس البحر، تع عبد القادر زبادية، دار القصة للنشر، الجزائر 2007، ص ص 168، 169.

<sup>5</sup> - وليام سبنسر، المرجع نفسه، ص ص 171، 172.

<sup>6</sup> - مروش المنور، المرجع السابق، ص 102.

إصلاحها ثم تعاد إلى البحر بأسماء جديدة تحت إمرة قباطنة القرصنة.<sup>1</sup>

وبفعل أهميته وهيكلته فقد اختص ميناء الجزائر منذ القرن 17م بصنع السفن المستديرة القادرة على الإبحار في أعالي البحار، وتم ذلك بفعل الطرق الفنية التي استخدمها الفلامندي "سيمون دانسا" -سابق ذكره- وبفضل المهندس الفرنسي "جوفروا" أثناء فترة الوفاق بين فرنسا والجزائر على عهد الداوي "بابا حسن" سنة 1798.<sup>2</sup>

وبفضل المهاجرين المورسكيين وفي نهاية القرن السابع عشر عرفت الجزائر سفن البرتون والسفن المدفوعة بالأشعة التي تم تطويرها بأوربا منذ سنة 1600.<sup>3</sup> وتقدم لنا أرشيفات القنصلية الفرنسية في بداية القرن الثامن عشر حتى بداية القرن التاسع عشر ميلادي قائمة كاملة عن أنواع السفن التي كانت تعمل في الجزائر في الفترة ما بين 1737 إلى 1830، والتي تمثلت في "الشطيات والصنادل والشنيات ونصف الشنيات والأغربة والفرقاطات والغليوطات والشالويات والبولاكر"<sup>4</sup> وذكر الشريف الزهار بعض أنواع السفن التي عاصرها مثل اللنجور والفرقاطة والبوكني والشطيات.<sup>5</sup>

أما بخصوص تجهيز السفن وتسليحها ففي القرن السادس عشر فإن الفرقاطات والشبيكات والغليوطات والبريكنيتي كانت مجهزة بستة عشر مقعدا للتجديف.<sup>6</sup> وفي بداية القرن السابع عشر تحسن تسليح

<sup>1</sup> - وليام سبنسر، المرجع السابق، ص 172.

<sup>2</sup> - سعيدوني ناصر الدين، المهدي البوعبدلي، المرجع السابق، ص 66، 65.

<sup>3</sup> - جون ب وولف، الجزائر وأوروبا (1500-1830)، تعل أبو القاسم سعد الله، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1986م، ص 185.

<sup>4</sup> - حنفي هلايلي، المرجع السابق، ص 56.

<sup>5</sup> - الزهار أحمد الشريف، مذكرات الحاج أحمد شريف الزهار (1754-1830)، تع أحمد توفيق المدني، الشركة الوطنية للتوزيع، الجزائر، 1974م، ص 24، 25.

<sup>6</sup> - جون ب وولف، المرجع السابق، ص 185.

السفن<sup>1</sup>. فحسب الأدميرال الانجليزي " رينسبورغ" بلغ عدد السفن ما بين 40 إلى 50 وحدة، منها ما بين  
أثنى عشر إلى عشرين مجهزة بالمدفعية هذا في سنة 1637<sup>2</sup>. أين وقع تطور كبير في تجهيز السفن بالقوة  
المدفعية حيث أصبحت الشبيكات تصل أسلحتها إلى أربعة و عشرين مدفعا وفي سنة 1657 امتلك  
الأسطول الجزائري سفنا تحمل ما بين ثلاثين وخمسين مدفعا<sup>3</sup>.

### 2-1-3- السفن بتونس:

كانت بإيالة تونس دار لصناعة السفن وتوجد على مقربة من بحيرة حلق الوادي، وكانت لها القدرة على  
بناء أربع عشر سفينة حربية سريعة<sup>4</sup>. كما كان النشاط البحري ممثلا في عمليات الغزو (القرصنة) الأثر في  
تشكيل وحدات أسطول الإيالة، ففي عهد السلطان مراد (1637 - 1640) وهو مملوك جنوي  
الأصل غنم الأسطول التونسي العديد من المراكب وكذا الأسرى المسيحيين<sup>5</sup>. وحسب الرحالة الألماني ج.  
أو. ها بنسترايت فإن بداية القرن الثامن عشر كان الأسطول التونسي "لا يتجاوز بعض السفن الحربية  
الراسية بمرسى غار الملح - بورتوفارينا - والسفن من نوع الغليوطات التي استعملت في العمليات  
القرصنية"<sup>6</sup>.

وقد جاء في مراسلات ممثلي الباي ذكرا لأنواع السفن التي كانت تربط بين إيالة تونس والموانئ الليبية

والمشرقية وهي

<sup>1</sup> - وليام سبنسر، المرجع السابق، ص 168.

<sup>2</sup> - زروق محمد، المرجع السابق، ص 218.

<sup>3</sup> - حنيفي هلايلي، المرجع السابق، ص 56، 57.

<sup>4</sup> - مارمول كاربخال، المصدر السابق، ص 23.

<sup>5</sup> - الشريف محمد الهادي، تاريخ تونس من عصور ما قبل التاريخ إلى الاستقلال، تع محمد الشاوش محمد عجينة، ط3، دار سراس للنشر،  
تونس، 1993، ص 72.

<sup>6</sup> - ج. أو. هابنسترايت، المصدر السابق، ص 119.

- البريك التي كانت تستعمل في التجارة والأعمال الحربية.
  - الشباك وهي ذات ثلاث سواري ولها شكل مثلث.
  - الشطية وكانت تستعمل في الخط البحري بين تونس وطرابلس.
  - الفلوكة وهي التي تدفع بالمجاديف أو عن طريق القلوع وهي سفينة صغيرة الحجم.
- كما عرفت الإيالة سفن القلايط والصندل، وأبرز هذه السفن الفرقاطة الحسينية التي يبلغ طولها ثلاثين مترا وتوقف العمل بها سنة 1868<sup>1</sup>. وقد ذكر "وليام إيتون" قنصل الولايات المتحدة الأمريكية في تونس سنة 1799م أن القوات البحرية التونسية كانت تتشكل من 94 سفينة مسلحة بمجموع 928 مدفعا وحوالي 88 سفينة غير مسلحة<sup>2</sup>. وفي عهد أحمد باي 1837-1855 أنشئت مدرسة عسكرية لتخريج الضباط والفنيين والمهندسين ودعم الأسطول بشراء 12 سفينة من الحجم الكبير، وأعد لها مرسى حربي بغار الملح والحق به دار صناعة السفن<sup>3</sup>.

#### 2-1-4- السفن بطرابلس الغرب:

كانت مدينة طرابلس تمتلك حوضا لصناعة السفن يعود إلى فترة العصور الوسطى وعندما دخلت تحت راية الباب العالي عام 1551م، وتحت قيادة رجل البحر "درغوث باشا" نشطت هذه الصناعة من جديد، وبعثت من خلال تدليل كل العقبات وذلك باستيراد لوازم البناء والاستفادة من بقايا المراكب التي حطمت أثناء المواجهات البحرية، واستغلال المواد المحلية المتوفرة كالأخشاب والجمال<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - منير عبيد، المرجع السابق، ص 145.

<sup>2</sup> - العربي إسماعيل، المرجع السابق، ص 27.

<sup>3</sup> - شوقي عطاء الله الجميل، المغرب العربي الكبير في العصر الحديث، ط1، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1977، ص 114.

<sup>4</sup> - الطويل محمد سعيد، تطور صناعة السفن في ولاية طرابلس الغرب، مجلة أفاق الثقافة والتراث، العدد 25-26، دائرة البحث العلمي والدراسات، دبي، 1999، ص ص 124، 125.



وقد اعتمد النقل البحري في طرابلس على السفن التجارية وكذا على السفن والمراكب الحربية ويتجلى هذا في المسميات التي تعطى للسفن مثل "الصندل والبرقني والشطية والبريك والهوى والسكونة والشخطور والمرقاوة والفلوكة والانثونة ووالباركو والقايق والكوتر والطرباقلو"<sup>1</sup>

ومع بداية القرن السابع عشر ميلادي شهدت صناعة السفن الطرابلسية تطورا ملحوظا، فعرفت في هذه الفترة السفن المستديرة وهي بهذا شابهت ايلاتي تونس والجزائر مستفيدة من كفاءات اليد العاملة التي وفرتها عمليات الغزو البحري<sup>2</sup>. ورغم وصف القنصل الفرنسي في 27 سبتمبر 1765 السيد "دي لانسي" الوضع الذي وجد عليه البلاد حيث قال "لقد تدهورت قوة طرابلس البحرية فلم تعد مثلما كانت عليه في سالف الأيام، فهي لم تعد تملك سوى ثلاث سنايك لا يزيد تسليح أضخمها عن 20 مدفعا هذا إلى جانب 5 قوادم غليونية..."<sup>3</sup>

إلا أنه في نهاية النصف الأول من القرن السابع عشر وخلال القرن الثامن عشر ثبت أن ترسانة طرابلس ضمت إليها خبيرا في صناعة السفن يدعى "بيير ابلنج pierre palange" الذي بنى لها مركبين على الطراز الحديث، وفي سنة 1654 قام الأسير الفرنسي "باتروجر patroux ronger" وهو خبير فرنسي ببناء أربعة مراكب حديثة. كما أن هناك عدد من الفنيين والصناع المغاربة إضافة إلى الأجانب الذين أسهموا في تطور هذه الصناعة خلال هذه الفترة ومن بينهم "الأسطى علي الجزائري" و"الأسطى حسن التونسي" وبذا احتوى الأسطول الطرابلسي على السنايك ومربعات الأشرعة وهي مركبات حربية بحجم كبير ولا تعتمد على المجاديف.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - إنعام محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص 68.

<sup>2</sup> - الطويل محمد سعيد، المرجع السابق، ص 126.

<sup>3</sup> - شارل فيرو، الحوليات اللبية منذ الفتح العربي حتى الغزو الإيطالي، تح محمد عبد الكريم الوافي، منشورات غار يونس، بنغازي، ص 320.

<sup>4</sup> - محمد سعيد الطويل، المرجع السابق، ص ص 126، 127.

ومن خلال ما جاء في اليوميات الليبية من إشارات لاستخدام رياس البحر الطرابلسيين للمراكب تحت إمرتهم في الأعمال التجارية حيث كان التركيز على استخدام أنواع من المراكب أكثر من غيرها مثل المرتقاوة والطرباقلو والسكونة والبريك.<sup>1</sup>

والسكونة تعتبر من المراكب التي تم صنعها في حوض مخصص لذلك بطرابلس - سبق ذكره - وهي من المراكب الشراعية تستعمل للإغراض الحربية والتجارية، كان بعض منها مبطن بالنحاس وتحمل على ظهرها مدافع يصل عددها إلى أربعة وعشرين مدفعا، وميزتها أنها خفيفة وسريعة الحركة ودخلت في الخدمة سنة 1796م.

## 2-2- الوظائف الإدارية:

لقد قمنا بتقسيم الوظائف الإدارية إلى قسمين الأول يتعلق بالأداءات الجمركية كحقوق الرسو ودخول البضائع ، والقسم الثاني يخص الوظائف البحرية بطريقة هرمية.

### 2-2-1- الجمارك (الديوانة)

كانت الديوانة هي المكتب المركزي بالمراسي المغربية، أين تعالج معظم الصفقات مع مختلف التجار خاصة المسيحيين، إذ بمجرد نزول السلع من السفن تقدم إلى الديوانة، ومن ثم تسجل في حساب صاحب السلع في سجلات المكتب بواسطة عملاء مخصصين لهذا الأمر، وبعد ذلك يتم إيداع السلع في المخازن الخاصة بالديوانة أو يتم نقلها إلى بعض الفنادق المسيحية مع دفع رسوم.

وتنص بعض المعاهدات على وجود مستخدم مسيحي بالديوانة بالمغرب ويكلف بمسك دفاتر حسابات

---

<sup>1</sup> - حسن الفقيه حسن، اليوميات الليبية ( 958هـ - 1228هـ / 1551م-1832م)، ج1، تح محمد الاسطي، عمار جحيدر، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، ليبيا، 2001، ص ص 613، 636.

مواطنيه وتصفية الحسابات مع الإدارة المينائية (الديوانة)<sup>1</sup> ولقد كان جابي حقوق الجمركة يسمى أمين الثغر أو واسط الدولة العلوية، ثم تغير وحل محله اسم أمين الديوانة.<sup>2</sup>

وكانت الرسوم الجمركية في الغالب تقدر بنسبة 25% من قيمة الصادرات والواردات، وكانت السلع التي تدخل إلى الميناء دون دفع رسوم يقوم أمناء المراسي بمصادرتها بعد ضبطها ويضعون فيها بطاقة خاصة بهذه السلعة أهم ما يكتب بها نوع السلعة، وعددها، وزنها وقيمتها واسم صاحبها ومقدار رسمها الجمركي.<sup>3</sup>

أما بالنسبة لإيالة الجزائر فقد حددت قيمة الرسوم على السلع والبضائع الواردة بنسبة 12.5% مع أن فئة اليهود لا يدفعون إلا ما مقداره 4%، بينما الأوروبيون فقد نزلت نسبة الرسوم من 12.5% إلى 5% وقد يدفعون أكثر من ذلك، وقد قسمت الرسوم الجمركية إلى نوعين: النوع الأول خاص بالأوروبيين وكانت نسبتها منخفضة وذلك لدفع هؤلاء إلى تصدير منتجاتهم التي كان الإيالة بحاجة إليها، ورسوم خاصة بالأهالي على اختلافهم في العرق والدين.<sup>4</sup>

وتخضع الجمارك ورسومها في إيالة تونس إلى اللزمة هذا فيما يخص الواردات، أما الصادرات فيقع خلاصها في مختلف موانئ الإيالة وكان الباقي نفسه الذي يعطى ترخيص التصدير بعد دفع كل الرسوم.<sup>5</sup> ويقوم مدير الجمارك بجمع الرسوم المفروضة على السلع التي تخرج من الميناء وكذا البضائع التي قد تدخل إليه، وفي العادة يتولى هذه المهمة أحد اليهود الأغنياء، ويوجد مركز الجمارك لمدينة تونس على بحيرة قناة

<sup>1</sup> - بنعبد الله عبد العزيز، تطوان عاصمة الشمال ومنبع إشعاعه، 2005، ص 119.

<sup>2</sup> - بنعبد الله عبد العزيز، المرجع نفسه، ص 07.

<sup>3</sup> - بنعبد الله عبد العزيز، المرجع نفسه، ص 135.

<sup>4</sup> - وداد بيلامي، النفوذ الاقتصادي - السياسي لليهود الجزائر (1516-1830)، ماجستير تاريخ حديث، م خ، إشراف د. أحمدية عميراي، قسم التاريخ، جامعة منتوري، قسنطينة، 2004م، ص 70، 71.

<sup>5</sup> - أرنست بيلسي، دي راينو، المصدر السابق، ص 244.

حلق الوادي.<sup>1</sup>

وقد أشارت بعض الدراسات أنه في القرن السابع عشر بأن اليهود يدفعون 2.5% بعد أن كانوا يدفعون ما مقداره 10% ، ويدفع الأوروبيون ما نسبته 5% ، أما خلال القرن الثامن عشر فقد انخفضت نسبة الرسوم لدى الأوروبيين لتبلغ 3% وفي معاهدة بين فرنسا وتونس في نوفمبر 1772 اقتضت نسبة الجمركة للبضائع الفرنسية على 3% ، باستثناء بعض البضائع التي كانت تأتي من دولة عدوة لتونس فقد حددت النسبة بـ: 10% ، ويذكر مصدر آخر أن التونسيين يدفعون على تجارتهم مع أوروبا نسبة 11% ومع المشرق نسبة 15%

وكان الديوان التابع لدار الجلد يجبي 1% وفي الغالب كانت تخصص هذه النسبة لفائدة الميناء وقد كانت جباية الجمارك تباع التزاما (لزمة) يدفعها صاحبها للخزندار، وذكر أن الملتزم هو الذي يقوم البضاعة ويأخذ 4.5%، أما بالنسبة لليهود والأوروبيين فإن رسوماتهم الجمركية تدفع لدار الجلد مهما كان مصدر سلعهم، أما المسلمين فإنهم يدفعون الحقوق الجمركية على بضائعهم ذات المصدر الأوربي إلى دار الجلد وإلى القائد إذا كانت ذات مصدر شرقي، أما البضاعة ذات الأصل التركي فصاحبها معفى من دفع تلك الرسوم.<sup>2</sup>

وفي طرابلس الغرب فالرسوم الجمركية تعتبر من الضرائب غير المباشرة، إذا كانت ذات مردود إقتصادي كبير، وكانت نسبة الرسوم على الصادرات تقدر بـ 12% والواردة بـ 5% ولقد حدد قيمة الرسم على الواردات والصادرات بنسبة 8% كمعدل.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - الحسن الوزان ، المصدر السابق، ص 80.

<sup>2</sup> - قاسم أحمد ، المرجع السابق، ص 320.

<sup>3</sup> - مروان محمد عمر، الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في مدينة غدامس خلال العهد العثماني الثاني ( 1261-1331هـ) (1835-1912م)، ج 2، ط 1، دار الكتب الوطنية بنغازي، 2009، ص 451.

## 2-2-2- الوظائف البحرية :

إن إدارة الوظائف البحرية بما تحتويه من مهام تركزت في بعض المناصب الهامة، التي تدير شؤون البحرية مع وجود بعض الاختلافات بين بلدان المغرب، و أبرز هذه المناصب، وكييل الحرج، والقبودان، قائد المرسى.

### • وكييل الحرج:

وهو بمثابة وزير البحرية، وقد كان القرن السادس عشر نقطة تحول، إذ تدرج المحتسب للمستودعات، والمخازن البحرية إلى أن أصبح أهم شخصية في شؤون البحرية.<sup>1</sup> ويعمل وكييل الحرج على مراقبة النشاط البحري وأعمال الترسانة ويقوم بالإشراف على التحضير لأية أعمال حربية، ويقوم كذلك بتوزيع الغنائم البحرية، وقد يشمل نشاطه العلاقات الخارجية مع الدول<sup>2</sup> ويعمل تحت سلطته اثني عشر من البلوكباشية إذ يسهرون على أمن المخازن وتموين الأسطول.<sup>3</sup>

### • القبودان ( القبطان):

وهو «القائد العام للأسطول عند خروجه إلى عرض البحر، ويعد القبودان من أبرز ضباط البحرية» رغم تزايد قوة وكييل الحرج، خلال عهد الدايات الأوائل وقبل هذا العهد كان للقبودان مسؤولية عسكرية والمتمثلة في قيادة الأسطول في عرض البحر وإدارية متمثلة في الإشراف على المنشآت البحرية في الميناء، وكذا يشرف على الأمن واستقرار النظام والوقوف على تطبيق القوانين والأحكام الإدارية المتعلقة بالقرصنة وما يتصل بها. لكن في عهد الدايات بقيت له المسؤولية العسكرية وانتقلت الوظائف الإدارية والقانونية إلى

<sup>1</sup> - حنيفي هلايلي، المرجع السابق، ص 51.

<sup>2</sup> - سعيدوني ناصر الدين، النظام المالي للجزائر في أواخر العهد العثماني (1792-1830)، ط2، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1985، الجزائر، ص 27.

<sup>3</sup> - حنيفي هلايلي، المرجع السابق، ص 51.

قائد المرسى<sup>1</sup>.

● قائد المرسى:

«وكانت مهامه المراقبة والتفتيش وكان له سفينة خاصة يجوب بها المياه الإقليمية لمدينة الجزائر لتفقد شواطئها ومراقبة السفن التي تدخل الميناء وتخرج منه»<sup>2</sup>. ومن مهامه تلقي الأخبار الدولية من قبل أصحاب السفن القادمة واستلام الرسائل الموجهة للباشا أو لأحد وزرائه ولهذا الأمر ولأهمية موقعه كان الباشا يستقبله لتلقي تقاريره في دار الإمارة<sup>3</sup>. ولقد كان "الوارديان باشي" كذلك من أبرز الموظفين في البحرية حيث كان يشرف على أعمال الخدم المكونين من الأسرى في الميناء ويوزع هؤلاء على عدد من السفن حسب الحاجة للعمل على ظهر السفينة<sup>4</sup>.

ومن بين الوظائف التي تمارس في حركة النقل البحري، وظيفة المرشد البحري أو ما يعرف عند المصادر باسم "البلوط" ومن مهامه السفر مع السفن لإرشادهم<sup>5</sup> فالمرشد له الدور الأهم في تحديد المسلك البحري الواجب إتباعه<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> - مروش لمنور، المرجع السابق، ص 217.

<sup>2</sup> - حمّاش خليفة إبراهيم، العلاقات بين إيالة الجزائر والباب العالي من سنة 1798 إلى 1830، ماجستير تاريخ حديث ومعاصر، م خ، إشراف

د. خليل عبد الحميد عبد العال، قسم التاريخ والآثار، جامعة الإسكندرية، 1988، ص 139.

<sup>3</sup> - الشريف الزهار، أحمد، المصدر السابق، ص ص 152، 153.

<sup>4</sup> - حمّاش خليفة إبراهيم، المرجع السابق، ص 140.

<sup>5</sup> - إنعام، محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص 70.

<sup>6</sup> - مروش، لمنور، المرجع السابق، ص 222.

الفصل الثاني: القرصنة وأثرها على حركة المبادلات التجارية بين

بلدان المغرب

ويتضمن:

المبحث الأول: نشاط القرصنة المغاربية

1-1 آراء حول القرصنة المغاربية

1-2 رصد لأهم الأعمال القرصنية لدول المغرب

المبحث الثاني: أثر القرصنة في حركة المبادلات التجارية المغاربية

1-2 العمليات البحرية المشتركة

2-2 تجارة الغنائم البحرية بين دول المغرب

## الفصل الثاني: القرصنة وأثرها على حركة المبادلات التجارية بين بلدان

### المغرب

ظل البحر المتوسط مجالا واسعا للصراع بين جنوب غرب أوروبا، ودول شمال افريقيا خاصة بين الاسبان والبرتغاليين ضد المسلمين الفارين من الاندلس أو مسلمي بلاد المغرب، والوجود العثماني في الحوض الغربي للمتوسط كان بمثابة السند الذي ساعد دول المغرب على مواجهة تلك الحملات الأوربية على سواحلها. وقد كانت أعمال القرصنة الصفة التي كانت دائما تلتصق بالمجال البحري للمتوسط، وكذا المحيط الاطلسي، في خضم تلك الحملات والحملات المضادة، فبعد انضمام المغاربة والأندلسيين إلى أعمال البحرية العثمانية أصبح هناك مجالا للتصدي ومجابهة قراصنة الضفة الشمالية، وتبعاً لموضوع بحثنا فإن القرصنة المغاربية كانت في هذه الفترة نشطة، لكن السؤال المطروح هل كان لها أثر على حركة المبادلات التجارية بين بلدان المغرب؟



## المبحث الأول: نشاط القرصنة المغاربية

باعتبار أن القرصنة كانت ملازمة لكل الاعمال البحرية التي كانت تتم بالحوض المتوسطي والمحيط الأطلسي ولما كان لها الاثر البالغ في العلاقات السياسية والتجارية بين دول ضفتي المتوسط من جهة وبين بلدان المغرب فيما بينها من جهة أخرى، فقد أفردت في هذا المبحث بالدراسة والرصد لآراء حول القرصنة المغاربية وكذلك رصد لأهم الاعمال القرصنية لدول المغرب، والتساؤل المطروح هنا هل القرصنة المغاربية كانت بمثابة ردة فعل على تلك الحملات الاوربية على الساحل المغربي؟ أم كانت أسلوبا للسطو والسيطرة على المسالك البحرية؟

### 1-1 آراء حول القرصنة المغاربية:

اعتبر كثير من الأوربيين أن كلمة "قرصنة" ارتبطت أو التزمت بكلمة بلاد المغرب فهما متلازمان، فتعددت أوصافهم لبلاد المغرب ومدنها وقراصنتها نذكر منها «إذا كان التسامح يشجع على السرقة فإن المغاربة هم عصارة السارقين»، وهناك من وصف البلدان الساحلية لبلاد المغرب بالمدن المتوحشة.<sup>1</sup> في حين اعتبر المؤرخ الفرنسي بروديل: «القرصنة أو الغزو ما هو في الواقع إلا شكل من أشكال التبادل إنما كان بالقوة في كل أرجاء البحر المتوسط»<sup>2</sup> وهناك من أعطى تعريفا للقرصنة بأن جعلها ظاهرة استيطان البحر الأبيض المتوسط وهي قديمة قدم التاريخ، واعتبرها نشاط يعتمد على المصادفة تنشيط لتضيق ثروة مكمل للثروة

---

<sup>1</sup> - أحمد قاسم، المرجع السابق، ص 366.

<sup>2</sup> - عمار بن حروف، العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بين الجزائر والمغرب في القرن 10هـ - 16م، ج2، الامل للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2008، ص29.

الموجودة في مجتمع ما خوفا من المجاعة والبؤس<sup>1</sup>.

إن القرصنة كظاهرة لا تنسب لأمة دون أخرى، أو فئة دون أخرى، فقد مارستها الدول الساحلية والفئات الاجتماعية المختلفة<sup>2</sup> ويحاول بعض الباحثين الغربيين التفريق بين كلمة "Piraterie" والتي يعدونها شكل من أشكال اللصوصية البحرية، وبين أختها "course" والتي حسب رأيهم هي عبارة عن قرصنة تحت إدارة الدولة<sup>3</sup>. كما قدم هذا النشاط الاقتصادي البحري، على أنه نوع من أنواع الشذوذ التي تميز به برابرة شمال إفريقيا "les bar baresques"، ومن عادة أصحاب هذه النظرة أنهم لم يميزوا بين القرصنة ولصوصية البحر، لكن في الواقع أن الغزوات البحرية كانت تتميز عنها- في الحقيقة- تميز الحرب عن قطع الطريق<sup>4</sup>

وقد حظي موضوع القرصنة باهتمام العديد من الدراسات، التي اهتمت بالتاريخ السياسي والاقتصادي لبلدان المغرب في علاقتها بالدول الأوروبية المطلية على البحر المتوسط، وباعتبار أن القرصنة هي شكل من أشكال العنف الذي طبع العلاقة بين البلدان المتوسطية<sup>5</sup> على امتداد الفترة الحديثة فإنه تحول إلى فاعل رئيسي في تحديد التوجهات الاقتصادية والسياسية لهذه الدول.<sup>6</sup>

وخلال القرن الخامس عشر ميلادي غدت المدن الساحلية لبلاد المغرب من سواحل المحيط الأطلسي إلى

---

<sup>1</sup> -كورين شوفالييه، المصدر السابق، ص49.

<sup>2</sup> -أحمد قاسم، المرجع السابق، ص 366.

<sup>3</sup> -شريف محمد، الإنسان والمجال البحري بساحل الريف المغربي من خلال "المقصد الشريف لعبد الحق البادسي"، أعمال المؤتمر العالمي الثامن

لدراسات العثمانية، ت عبد الجليل التميمي، ط1، منشورات التميمي للبحث العلمي والمعلومات، زغوان، تونس، 2000، ص105.

<sup>4</sup> - الشريف محمد الهادي، المرجع السابق، ص74.

<sup>5</sup> -غفيري موسى، القرصنة بالبحر الأبيض المتوسط في القرنين (16-18م) بين القراءة التاريخية والطرح المدرسي، المحلة التاريخية المغربية، العدد146، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات -زغوان، تونس، 2012، ص84.

<sup>6</sup> -غفيري موسى، المرجع نفسه، ص81.

جربه بتونس تمارس نشاط القرصنة حتى اعتبرت أكبر مورد اقتصادي لها.<sup>1</sup> ويصف شارل أندري جوليان الظاهرة بـ: "أقامت المراسي من جربه إلى المغرب الأقصى أنواعا من الجمهوريات أعدت العدة لممارسة القرصنة فسلحت تونس وبترت و بجاية ومدينة الجزائر ووهران وهنين وكل لحسابها سفنا شرعية تجوب البحر الأبيض المتوسط"<sup>2</sup>

فعلى الرغم من ارتباط القرصنة باسم الأتراك فإن الحقيقة الظاهرة أنها كانت سابقة لهم ببلاد المغرب وكل ما فعلوه أنهم نشطوها ونظموها وجعلوها من مهام الدولة، وبالتالي فالقرصنة كظاهرة بحرية ليست شيئا جديدا في حوض البحر المتوسط الغربي، فمنذ قرون سابقة على القرن الخامس عشر كان قد مارسها المسلمون والمسيحيون على حد السواء.<sup>3</sup> وكان لكل ميناء قرصنة حتى قيل أن القرصنة بنت البحر الأبيض المتوسط، وحسب ابن خلدون أن القرصنة في الجزائر مثلا بدأت سنة 1360 في بجاية.<sup>4</sup>

وخلال القرن السادس عشر كانت القرصنة مجرد عنصر مساعد في الأعمال الحربية، وتطورت فيما بعد حتى أصبحت تمثل النشاط الاقتصادي الأساسي والمحوري للجزائر،<sup>5</sup> حيث عرفت أوجها بظهور الأخوين بارباروس، ومن خلالهما أصبحت للقرصنة تنظيمات تتعدى كل سلطة ووصلت إلى حد تأسيس دول نظامية والجزائر واحدة منها وخير مثال لذلك .

وبالتالي فقد منح الأتراك القرصنة فعالية كبيرة، وذلك بما قدموه من أسلحة نارية (المدافع - البنادق) وإقامة التجهيزات الضرورية مثل بناء الرصيف الرابط بين الجزر واليابسة، وإقامة ورشات لبناء السفن في

---

<sup>1</sup> \_عباد صالح، الجزائر خلال الحكم التركي 1514-1830، ط2 دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص20.

<sup>2</sup> \_أندري جوليان شارل، تاريخ إفريقيا الشمالية من الفتح الإسلامي إلى سنة 1830، تع محمد مزالي والبشير بن سلامة، الدار التونسية للنشر والشركة الوطنية للنشر و التوزيع، 1978، ص322.

<sup>3</sup> \_عباد صالح، المرجع السابق، ص20.

<sup>4</sup> \_خير فارس محمد، المرجع السابق، ص90.

<sup>5</sup> \_مروش المنور، المرجع السابق، ص200 .

الجزائر<sup>1</sup> وقد اتخذ الصراع البحري منذ مجيء الأتراك إلى الجزائر أبعادا عالمية، ودخل ضمن الصراع المحتدم بين القوتين العالميتين المتصارعتين على سيادة البحر الأبيض المتوسط الذي شكل مجال التصارع بين القوة المسيحية والقوة الإسلامية<sup>2</sup>.

وبذلك غدت "القرصنة حرب مشروعية تتم بواسطة بيان صريح للحرب أو ترخيص" من خلاله يتم تجهيز السفن وجوازات السفر والتقيد بالتعليمات المعطاة، وأصبح للقرصنة كذلك قوانين ناظمة وعادات وتقاليد متعارف عليها،<sup>3</sup> وكانت تستفيد من المساعدات التي تقدمها الدولة كالترسانة والأرصفة والمخازن والمستودعات، ويذكر هايدو في هذا أن: "الدولة هي التي كانت تزود سفن القرصنة بالمؤونة (بشماط، رز، زيتون، لحم مجفف، فواكه جافة) وفي المقابل كان للدولة نصيب من الغنائم أو سهما يتناسب مع قيمة تلك المساهمة المقدمة لتجهيز الحملة القرصانية"<sup>4</sup>.

« لقد أخذت القرصنة طابع المؤسسة الخاصة كان هدفها الربح، وكانت سفن القرصنة ملكية لكبار القراصنة أو للحكام أو لشركات ذات أسهم، يتم فيها توزيع الغنائم و الأسلاب»<sup>5</sup>. وأما من الناحية الاقتصادية فإن القرصنة ارتبطت ارتباطا وثيقا به، فكلما ازداد حجم الغنائم والأسرى نشطت واستفادت حركة التجارة، وذلك لأن القرصنة تقتضي مجموعة متسلسلة من المبادلات، وبالتالي فمدينة الجزائر مثلا لن تصبح ميناء كبيرا للقرصنة إلا إذا أصبحت مركزا تجاريا نشيطا، وبالتالي هناك تأثير وتأثر وتلازم بينهما<sup>6</sup>. أي بين القرصنة والتجارة.

<sup>1</sup> \_عباد صالح، المرجع السابق، 397.

<sup>2</sup> - سعيدوني ناصر الدين، وآخرون، المرجع السابق، ص 44.

<sup>3</sup> - شوفالييه كورين، المصدر السابق، ص 49.

<sup>4</sup> - مروش المنور، المرجع السابق، ص ص 201، 202.

<sup>5</sup> - مروش المنور، المرجع نفسه، ص 201.

<sup>6</sup> - شوفالييه كورين، المصدر السابق، ص 49.

## 2\_1 رصد لأهم الأعمال القرصنية لدول المغرب:

### 1\_2\_1 المغرب:

إن عمليات الغزو البحري الأساسية لم تبدأ إلا في سنة 1617، وفي هذا الصدد كتب القبطان الهولندي أبي ويليامس "Abbe Willemez" إلى روتردام يقول: «منذ سنة لم يكن المورسكيون يملكون سفنا والآن أصبح عددها أربعة ، وسيصبحون أقوى إذا لم تتخذ الإجراءات الضرورية ضدهم، وهم لا يخضعون لسلطة ملك المغرب، ويستحوذون على كل ما يغنمونه»<sup>1</sup>، لذا فإن سلا لم تكن حتى بداية القرن السابع عشر ميلادي معقلا خطيرا للقرصنة، وفي هذا تحدث "بول دان" عن بعض السفن الصغيرة للقرصنة التي كانت تملكها سلا لكنه قلل من شأنها رغم شهرة القراصنة السلاويين.<sup>2</sup>

وانطلاقا من سنة 1627 استطاع القائد البحري العليج مراد أن يقوم بعمليات واسعة وهامة وتمكن من الوصول إلى أيسلندا وفي سنة 1631م أغار على سواحل إيرلندا وهكذا ففي الفترة ما بين 1620 إلى 1630م غنمت القرصنة المغربية أكثر من 100 سفينة مسيحية.<sup>3</sup> ورغم تناقص عمليات الجهاد البحري خلال سنة 1632م وذلك بفعل هجمات المجاهد العياشي<sup>4</sup> ضد القصبية، لكن الأندلسيون عاودوا نشاطهم البحري في سنة 1633م بعد أن ضمنوا تأييد السلطان لهم.<sup>5</sup>

لقد كانت الشواطئ المغربية فضاء يتردد عليه القراصنة من مختلف الدول، فالمعمورة كانت معقلا للقرصنة المسيحيين والأتراك، وكانت الصويرة وأسفي تأويان مغامري البحار الذين كانوا يعترضون السفن

<sup>1</sup> - زروق محمد، المرجع السابق، ص ص 210، 211.

<sup>2</sup> - كواندرو روجي، المرجع السابق، ص 30، حول قرصنة سلا أنظر دلندة الارقش وآخرون، المغرب العربي الحديث من خلال المصادر ، ص ص 377، 378.

<sup>3</sup> - زروق محمد، المرجع السابق، ص 212.

<sup>4</sup> - أنظر عبد اللطيف الشاذلي، الحركة العياشية، ص ص 137، 140.

<sup>5</sup> - زروق محمد، المرجع السابق، ص 30.

الشراعية الكبرى المحملة بالسلع والعائدة من أمريكا والهند.<sup>1</sup> ولقد كان عند السلطان العلوي المولى إسماعيل من أسرى المسيحيين "المستعملين في بناء قصوره ومبانيه خمسة وعشرين ألف أسير" هذا حسب ما جاء في "البيان الظريف" للزياني وكان بإسطنبول بمدينة مكناس اثني عشر ألف فرس ولكل فرس سائس من المسلمين ولكل سائس أسير من الأسرى يقوم بخدمته، ولما فتح المهديّة أسر من الأسبان نحو ثلاثمئة وستة من الأسرى وأسر كذلك عند فتح العرائش ألفي أسير.<sup>2</sup>

ولقد اهتم السلطان سيدي محمد بن عبد الله<sup>3</sup> بالجهاد البحري فقد سجل كتابه وسفيره " أحمد بن المهدي الغزال" في مقدمة كتابه " نتيجة الاجتهاد": « جد \_ إليه الله \_ في تهيئ المراكب للجهاد واجتهد وشحنها بالعدد والعدد ، وخص عساكره المؤيدة بالله على حضور النية على القتال لتكون كلمة الله هي العليا...»، كما سجل لنا ذلك "محمد الضعيف الرباطي" وهو يعدد منجزات هذا السلطان: «... وأعظم من هذا كله ما فيه من الوجهة للجهاد وجمع آلاته وجميع ما يحتاج إليه من عدة وعدد وقد جمع من ذلك ما لم يتفق لأحد ممن تقدمه، وسخر الله له السفن في البحر من أهل سلا ورباط والفتح وغيرهما...»<sup>4</sup>

وكان للأندلسيين دور كبير في الأعمال البحرية، فقد اضطلعوا بمهام بالغة الأهمية نظرا لذكائهم ومهاراتهم، فاختصوا بصناعة السلاح واشتغلهم على ظهر السفن.<sup>5</sup> فتقوى بذلك الأسطول المغربي في هاته الفترة، بدءا ببناء سفينة كبيرة مكونة من طبقتين وكذا بفضل الغنائم التي تحصل عليها المغاربة نتيجة لعملياتهم البحرية، وهذا ما أشار إليه محمد الضعيف وهو بصدد الحديث عن أعمال هذا السلطان الجهادية

<sup>1</sup> \_ كواندور روجي، المرجع السابق، ص30.

<sup>2</sup> \_ الناصري جعفر بن أحمد، سلا ورباط الفتح أسطولهما وقرصنتهما الجهادية، ج3، تح أحمد بن جعفر الناصري ، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، المغرب، 2006، ص50.

<sup>3</sup> \_ هو حفيد السلطان إسماعيل، وأحد ملوك الدولة العلوية انظر جعفر بن أحمد الناصري، سلا ورباط الفتح أسطولهما وقرصنتهما الجهادية، ص59.

<sup>4</sup> \_ زروق محمد، دراسات في تاريخ المغرب، ط1، مطابع أفريقيا الشرق، الدار البيضاء، المغرب، 1991، ص119.

<sup>5</sup> \_ كواندور روجي، المرجع السابق، ص49.

«...و تكاثرت سفنه في البحر من أهل سلا ورباط الفتح وأقبلت عليه الأيام، وكان الرايس من أهل سلا

والرباط يقدمون عليه بمراكش بالنصارى الأسرى في كل سنة ...»<sup>1</sup>

ولعب اليهود دورا بارزا في دعم القرصنة بدول المغرب عامة، فكانوا-اليهود- هم الممولين الكبار لها فيعطون تسبيقات الأموال اللازمة لتجهيز السفن، وكان يهود سلا يقيمون علاقات مع الفئات المطرودة من إسبانيا والبرتغال، ووجدت هولندا نفسها منقادة عن طريق الوسطاء لمساعدة قرصنة سلا، مقابل الحصانة التي كانت تتمتع بها سفنها التجارية بالمقارنة مع سفن دول أوربية أخرى.<sup>2</sup>

ونشير إلى أنه كان للقرصنة المغاربة عدة قواعد بحرية مساعدة "في كل من تطوان وفضالة وأزمور والوليدية وأسفي" وكانت رحلاتهم تمتد وتبتعد في أعالي البحار نذكر على سبيل المثال رحلة مراد رايس إلى هولندا في سنة 1622م وإلى أيسلندا في سنة 1627م وإيرلندا سنة 1631م، وأبحر قرصنة المغرب فوصلوا إلى بحر المانش وفي سنة 1625م خرجت حوالي ثلاثين سفينة في اتجاه بريطانيا، ووصلوا إلى بلاد الغال - فرنسا سابقا- سنة 1626م وهناك استولوا على خمس سفن، وتمكن القرصنة كذلك من الوصول إلى أمريكا الشمالية عن طريق المحيط الأطلسي.<sup>3</sup>

## 2\_2\_1 الجزائر:

اهتم الأخوة بربروسة منذ بداية أمرهم بأن يكون نشاطهم البحري تحت سلطة سياسية أي سلطة الدولة، فقد عمل عروج تحت إمرة سلطان مصر المملوكي ثم عمل تحت سلطة الأمير كركد العثماني، وبانتقاله إلى تونس عمل بترخيص من السلطان الحفصي، وقد اهتم الأخوة بربروسة بادئ الأمر بنقل الأندلسيين من الشواطئ الإسبانية إلى الساحل المغربي، وبهذا نجد اختلافا بين عمل هؤلاء والذي اتصف بالجهاد وبين

<sup>1</sup> - زروق محمد، دراسات في تاريخ المغرب، المرجع السابق، ص120.

<sup>2</sup> - كواندرو روجي، المرجع السابق، ص49.

<sup>3</sup> - زروق محمد، الأندلسيون وهجرتهم إلى المغرب خلال القرنين 16\_17، المرجع السابق، ص221.

عمل القراصنة الذين يعملون بشكل فردي ومستقل.<sup>1</sup>

وقد اقتصر عمل القراصنة في الجزائر خلال القرن السادس عشر ميلادي على البحر الأبيض المتوسط «وارتبط نشاطهم ارتباطا وثيقا بنشاط الدولة العثمانية وبلغ ذروته في الستينات».<sup>2</sup> وقد تعرض الحسن الوزان لنشاط مدن المغرب الساحلية فيما يخص القرصنة فقال «فسكان مدينة الجزائر سلحوا سفنا وتحولوا إلى قراصنة فصاروا يغيرون على جزر يابسة وميورقة ومنورقة وحتى على شواطئ إسبانيا».<sup>3</sup>

ولقد تجلت قيمة القرصنة كشكل من أشكال الحركة التجارية «أيام الحرب تعتمد على التفوق في العتاد الحربي وبلورة مجموعة من المعطيات في بيان تلك القيمة وحولت القرصنة إلى طريقة متوخاة بصورة عادية» ومن أهم هذه العوامل المحاولات الأوربية لاحتلال الجزائر تحت مسميات مختلفة منها الحروب الصليبية، أو تحرير العبيد، أو الدفاع عن المصالح التجارية وكثيرا ما شنوا حروبا لفرض منطقتهم هذا<sup>4</sup>. وذكر في مخطوط المحكمة<sup>5</sup> أنه من جملة أسباب الحملة الإسبانية على الجزائر في عهد شارل كان أن اليريس كتشك على استولى على سفينة إسبانية محملة بالسلع والنقود التي كانت تحملها لحماية وهران المحتلة، وكان بها أيضا كميات من الرصاص والأسلحة وسبعين مسيحي منهم أربع نساء أسرن وأرسلوا جميعا إلى مدينة الجزائر مع الغنائم<sup>6</sup>.

وفي الفترة الممتدة ما بين 1570 إلى 1580م تشكل ما سماه "دي غرامون" بالعهد المركنتيلي للقرصنة حيث اتخذت القرصنة طابع المؤسسة الخاصة هدفها الربح، وظهر ذلك في أن سفن القراصنة كانت

<sup>1</sup> - مروش المنور، المرجع السابق، ص 86.

<sup>2</sup> - خير فارس، محمد، المرجع السابق، ص 91.

<sup>3</sup> - عباد صالح، المرجع السابق، ص 20.

<sup>4</sup> - برينان اندري، وآخرون، الجزائر بين الماضي والحاضر، ت إسطنبولي رابح، منصف عاشور، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 1984م، ص 143.

<sup>5</sup> - مخطوط المحكمة وجد بمقر المحكمة بمدينة الجزائر، نشره وترجمه إلى الفرنسية روني باسي "ReneBasser" مع جملة وثائق جزائرية وهو يعود لشاهد عيان يقال أنه نقل عن تقرير بعثه حسن أعما إلى إستانبول، أنظر: مروش المنور، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني القرصنة الأساطير والواقع، ص 100.

<sup>6</sup> - مروش المنور، المرجع نفسه، ص 100.



إما ملكية لكبار القراصنة والحكام، أو ملكية لشركات ذات أسهم يتم فيها تقسيم الغنائم "حسب قواعد لم تتغير كثيرا خلال مدة ثلاث قرون".<sup>1</sup> وفي بداية القرن السابع عشر قدر الرحالة الاسكتلندي "وليم لثجو" الذي زار الجزائر، عدد القراصنة بـ 200 قرصان والذين كان لا عمل لهم سوى مطاردة السفن التجارية المسيحية، وبفضل هذه الأعمال البحرية وما ينجر عنها من مكاسب ومغانم أصبحت مدينة الجزائر من أغنى المدن المطلة على حوض البحر الأبيض المتوسط.<sup>2</sup>

ويعتبر القرن السابع عشر ميلادي عصرا ذهبيا للقرصنة الجزائرية. فقد شملت الأعمال البحرية لرجال البحر في الجزائر مجال البحر المتوسط كله، وامتدت إلى السواحل الشمالية لأوروبا، بل وصلت إلى البرازيل وأيسلندا والأرض الجديدة، ويُذكر أنه في الفترة الممتدة بين 1621 إلى 1628م كان في الجزائر خمسة وعشرون ألف أسير من مختلف الجنسيات.<sup>3</sup> وما ساعد على نجاح البحرية الجزائرية في الوصول إلى هذه السواحل وامتداد أعمالها في أعالي البحار هو استعمالها لنوع من السفن الصغيرة والسريعة وكذا استعمال السفن مستديرة المقدمة التي لها القدرة على بلوغ مياه المحيط عبر مضيق جبل طارق.<sup>4</sup>

وفي القرن الثامن عشر وتزايد قوة الأساطيل الأوربية بدأ انحطاط أعمال البحرية الجزائرية وقد حدثت سياسة إبرام المعاهدات مع الدول الأوربية من نشاط القرصنة وقلت الغنائم، لكن هذا لم يمنع من انتعاشها في فترات مختلفة حتى بداية القرن التاسع عشر.<sup>5</sup> ويذكر الشريف الزهار على عهد الداوي محمد بن عثمان: «كان محمد باشا من حين ولايته لا يفتر عن بعث المراكب لغزو الإسبانيول، فترجع بالغنائم ويرمي السرية

<sup>1</sup> \_ مروش المنور، المرجع نفسه، ص ص 200، 201.

<sup>2</sup> \_ آبار ميشيل، الجزائر في القرن السابع عشر لرحالة اسكتلندي، ت حنفي عيسى، مجلة الأصالة، العدد3، مطبعة البعث، قسنطينة، 1973، ص48.

<sup>3</sup> \_ خير فارس محمد، المرجع السابق، ص92.

<sup>4</sup> \_ سعيدوني ناصر الدين، بوعبدلي، المهدي، المرجع السابق، ص44.

<sup>5</sup> \_ خير فارس محمد، المرجع السابق، ص92.

في أرضه فتسبى النساء والذراري والصبيان...»<sup>1</sup> وتوضح الإحصائيات التقريبية إن القرصنة غنموا عددا كبيرا من السفن إذ بلغت 178 سفينة بين سنتي 1766 و1782<sup>2</sup> وبلغ عدد الأسرى المسيحيين في عهد الداي محمد بن عثمان ما مجموعه 24000 أسير.<sup>3</sup>

### 1\_2\_3 تونس:

دعمت السلطة بتونس غداة الغزو العثماني نشاط القرصنة حيث مارسته أجناس مختلفة من مشاركة ومسيحيين أسلموا،<sup>4</sup> وقد شكلت القرصنة أساسا لأوجاق بلاد المغرب حيث كانت غزواتهم تعتبر نوعا من أنواع الجهاد، وباتحاد الرياس البربر والأتراك أصبحت البحرية العثمانية تمثل قوة يحسب لها حسابها.<sup>5</sup> لقد كانت بداية الأخوة بربروسة في تونس متواضعة ثم تكاثرت الغنائم سواء في جربة أو في تونس حيث بعد التحاق خير الدين بأخيه عروج ورفاقه بسفينة اشتراها، استولوا على سفينتين إحداهما مشحونة بالقمح والأخرى كانت مملوءة بكمية من الملف والمنسوجات الحريرية، وسافروا من جديد بقصد الغزو واستولوا على سفينة إسبانية وتوالت الغنائم على تونس، وبعد العودة أخذ الأخوة بربروسة في بناء أربع سفن، وفي غزوة أخرى غنموا عشرين سفينة وحوالي 3800 أسير الأمر الذي أثار حماسة السكان حسب ما جاء في كتاب "غزوات"<sup>6</sup>.

والقرصنة ليست جديدة على سكان تونس، ففي القرن الرابع عشر ميلادي قدمت سفارة من مرسليليا إلى تونس تنظر في استرجاع بضاعة احتجزت، كما اشتكى سكان بروفانس الفرنسية في سنة 1435م من

<sup>1</sup> \_ الزهار أحمد الشريف، المصدر السابق، ص26.

<sup>2</sup> \_ عباد صالح، المرجع السابق، ص 168.

<sup>3</sup> \_ الزهار أحمد الشريف، المصدر السابق، ص25.

<sup>4</sup> \_ الشريف محمد الهادي، المرجع السابق، ص69.

<sup>5</sup> \_ ألتر عزيز سامح، الأتراك العثمانيون في شمال أفريقيا، ت محمود علي عامر، ط1، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1989م، ص148.

<sup>6</sup> \_ مروش المنور، المرجع السابق، ص87.

الأعمال البحرية التونسية<sup>1</sup>. وفي كثير من الأحيان مارس أهل تونس القرصنة لدفع الهجمات على سواحلهم، فأهل صفاقس مارسوا القرصنة دفاعاً عن النفس ودفعاً لظلم مالطا، وكلما ابتعدوا عن الغزو البحري عادت تلك الهجمات والاعتراضات البحرية عليهم<sup>2</sup>.

وقد كان عثمان داي أول من اتخذ الأساطيل والسفن الكبيرة واستعملها في الأعمال البحرية وحصل على غنائم معتبرة، وفي عهد يوسف داي بلغ عدد سفن القرصنة خمس عشرة مركبا من الكبار دون احتساب المراكب الصغيرة، التي كانت لا تنفك عن الأعمال القرصنية في البحر المتوسط<sup>3</sup>.

ومن قبله كان الراجس درغوث بعد استقراره في جربة، يقوم في الفترة الممتدة بين سنتي 1547 \_ 1549 بهجمات قوية على السواحل الإسبانية، وعلى صقلية وسردينيا، وقام بهجمات على مالطا في سنة 1547 واستولى سنة 1548 على سفينة تابعة لها، كانت محملة بعشرين ألف أيكي، وقام بالهجوم على خليج نابولي، وحمل سفنه بالأسرى حتى كادت السفن أن تغرق من كثرة عددهم<sup>4</sup>.

وتجدر الإشارة هنا إلى أنه في عهد الدايات "دخل كثير من المماليك والأسرى للإسلام والتحقوا بالأعمال البحرية وبرزوا فيه وكانوا من المدبرين والناصحين لرجال السلطة في تونس بتشديد القرصنة البحرية وذلك انتقاماً مما عانوه في بلادهم الأصلية بعدما تم طردهم منها"<sup>5</sup>. فأصبحت القرصنة تدفع إلى سوق مدينة تونس آلاف الأسرى من مختلف الجنسيات، الأمر الذي ساعد على زيادة مداخيل الدولة بعد

<sup>1</sup> \_ قاسم أحمد، المرجع السابق، ص 366.

<sup>2</sup> \_ قاسم أحمد، المرجع نفسه، ص 374.

<sup>3</sup> \_ أحمد بن أبي الضياف، إتحاف أهل الزمان بأخبار ملوك تونس وعهد الأمان، ج2، تح لجنة من كتابة الدولة للشؤون الثقافية والأخبار، الدار التونسية للنشر، 1977م، تونس، ص ص 33، 39.

<sup>4</sup> \_ مروش المنور، المرجع السابق، ص 113.

<sup>5</sup> \_ الحمروني أحمد، المرجع السابق، ص 32.

الحصول على أموال الفدية، أو تدفع بالسلع المغنومة لتنشيط حركة التجارة الداخلية والخارجية.<sup>1</sup>

وقد نشطت القرصنة التونسية حيث تمكن قراصنتها في الفترة الممتدة بين 1611 و 1613 من حجز ستة (6) سفن حربية وأربعة (04) قوارب بريك فرنسية إذ فاقت الغنائم التونسية خلال هذه الفترة ما بلغته الغنائم الجزائرية.<sup>2</sup> وتمكن قراصنة تونس في سنة 1616م من غنم أكثر من مليوني فرنك فرنسي من خلال اعتراض السفن التجارية المارسلية.<sup>3</sup> وكرد فعل سلحت مرسلية سبع سفن حربية وزورقين تحت إمرة " دوقا نشوجير " على حسابها الخاص.<sup>4</sup>

وعلى العموم فقد كانت الأعمال البحرية تلعب دورا بالغا في تنشيط الاقتصاد النقدي التونسي بما كانت تدره من عملات أجنبية، فصار الريال الإسباني عملة تداول بين فئات المجتمع سنة 1630م وانتشرت مدخرات الفضة الإسبانية.<sup>5</sup> وحسب قنصل الولايات المتحدة في تونس سنة 1977م فإن أسطول تونس تكون من 94 سفينة مسلحة محملة بحوالي 928مدفعا و88 سفينة غير مسلحة، وبلغ مجموع العاملين في مجال البحرية نحو ثمانية آلاف رجل،<sup>6</sup> وهذا ما يفسر في الغالب تعاظم دور القرصنة كمنشط لحركة التجارة وازدياد مداخيل الدولة.

## 1\_2\_4 طرابلس الغرب:

مارس أهل طرابلس القرصنة قبل مجيء الأتراك بقرون، ففي سنة 1181م استولى الأهالي على سفينة

---

<sup>1</sup> \_ الشريف محمد الهادي، المرجع السابق، ص73.

<sup>2</sup> - paul masson, histoire du commerce francais dans le levant au xvll eme siecle, hachette, paris, 1896 ( introduction) p36.

<sup>3</sup> - روسو الفانس، الحوليات التونسية من الفتح العربي حتى احتلال فرنسا للجزائر، ت عبد الكريم الوافي، ط1، منشورات جامعة قار يونس، بنغازي، 1992، ص118.

<sup>4</sup> - louis antoine de ruffi, histoire de la ville de marseilles, henri martin – imprimeur, libraire, marseilles, 1696, t1, p 458.

<sup>5</sup> \_ الشريف محمد الهادي، المرجع نفسه، ص ص 73، 74.

<sup>6</sup> \_ العربي إسماعيل، المرجع السابق، ص27.

قادمة من صقلية محملة بالقمح بعد ما رمت بها الرياح عند موقع ماكري غربي طرابلس،<sup>1</sup> وتم أسر بحارتها من طرف الشيخ "أبو بكر" الذي تولى حكم طرابلس في ظل الدولة الموحدية، وفي سنة 1358م توجه ماركو فرننيه "Marcovernier" باحتجاج إلى طرابلس طالب من خلاله باسترجاع أمواله وإطلاق سراح الأسرى الفينيسيين، وفي سنة 1475م قام أربعة من العرب وهم على ظهر سفينة تابعة للبندقية بالاستيلاء على السفينة بعد قتل رجالها وتم نقلها إلى طرابلس حيث تم بيعها، وفي سنة 1493 هاجم بعض القراصنة الأتراك ثلاث سفن تجارية للبندقية كانت محملة بالبضائع واقتيدت إلى طرابلس لاقتسام الغنائم لكن في شهر أغسطس من نفس السنة تم تحرير هذه السفينة.<sup>2</sup>

وبعد دخول طرابلس تحت راية الدولة العثمانية، شغل "مراد أغا" منصب الوالي أول مرة من خلاله عادت طرابلس إلى حظيرة الدول الإسلامية بعدما لحقها من أضرار فادحة خلال الاحتلال الإسباني ومن بعده احتلال فرسان مالطا، بهذه العودة أصبحت طرابلس قاعدة هامة للبحرية العثمانية في البحر المتوسط وكان لها الدور المؤثر في استرداد الثغور المحتلة من تونس أو في الإغارة على السواحل الأوروبية أو في دفع هجمات أساطيلها.<sup>3</sup>

وتؤكد المصادر التاريخية كذلك إن عهد الداوي مصطفى الشريف شهد نشاطا للبحرية الطرابلسية وتعاضم دورها في البحر المتوسط، وأصبحت إلى جانب تونس والجزائر وسلا تمثل تهديدا وخطرا محققا بالأساطيل التجارية الأوروبية، وفي عهد محمد الساقزلي الذي كان من المغامرين الكبار نمت موارد الولاية نموا كبيرا بسبب دعمه لحركة الجهاد البحري، حيث ارتفع دخل الولاية إلى مائة وثمانين ألف دوكاتو

---

<sup>1</sup> - روسي، اتوري، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911م، ت خليفة محمد التليسي، ط2، الدار العربية للكتاب، 1990، ص158.

<sup>2</sup> - روسي اتوري، المرجع نفسه، ص ص160،161.

<sup>3</sup> - خليفة محمد التليسي، المرجع السابق، ص76.

وارتفع عدد الأسرى إلى خمسمائة.<sup>1</sup>

ولما ولي عثمان باشا الساقزي اتجهت اهتماماته نحو إعداد الأساطيل، وبلغت في عهده درجات عالية في الإتقان والجودة وانتهى به الأمر إلى أن قوت شوكته وشوكة أساطيله في البحر الأبيض المتوسط،<sup>2</sup> ولما استقر "بالي شاوش" على الحكم قام بتجهيز أسطول بقيادة مصطفى الكبير الاستنكولي، وغنموا سفينة لبعض المسيحيين حسب ما جاء في التذكار لابن غليون وذلك سنة 1086هـ.<sup>3</sup>

وفي سنة 1707م لاحظ الرحالة الفرنسي "بول لوكاس" تدهور حالة الأسطول في طرابلس إذ يقول: «إن قوة ومنعة هاته المدينة التي اشتهرت في سالف الدهر بجبروت قراصنتها، قد اندثرت في رأيي فهي لم تعد تملك سوى ثلاث سفن ومركب شراعي واحد للقيام بالغزوات القرصانية...».<sup>4</sup>

وفي عهد أحمد القرمانلي شهدت الأعمال البحرية القرصنية تطورا وحضا أوفر، إذ تمكن في كثير من الأحيان قراصنة طرابلس من الإغارة على سفن تجارية أوربية وغنموا ما فيها وبيع كل ذلك بالمزاد العلني، وفي سنة 722م احتجز أحد القراصنة الطرابلسيين سفينة من مرسيليا تحت إمرة القبطان أوليه "ollier"، محملة بالحرير واعتبرها أحمد القرمانلي غنيمة حرب رغم احتجاج القنصلية الفرنسية.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> \_ محمد التليسي، خليفة، المرجع نفسه، ص ص 87، 86.

<sup>2</sup> \_ أحمد بك النائب الأنصاري، المنهل العذب في تاريخ طرابلس الغرب، ج 1، منشورات مكتبة الفرجاني، ليبيا، ص 239.

<sup>3</sup> \_ أبي عبد الله محمد خليل غليون الطرابلسي، التذكار في من ملك طرابلس من الأخبار، تعليق الطاهر أحمد الزاوي الطرابلسي، المطبعة السلفية ومكنتها، القاهرة، 1349هـ، ص ص 128، 129.

<sup>4</sup> \_ شارل فيرو، المرجع السابق، ص ص 252، 253.

<sup>5</sup> \_ شارل فيرو، المرجع نفسه، ص ص 284، 285.

## المبحث الثاني: أثر القرصنة في حركية التجارة بين دول المغرب:

تبعاً لما جاء بالمبحث السابق من رصد لأهم الاعمال القرصنية المغاربية في الحوض الغربي للمتوسط والمحيط الأطلسي وما له من تداعيات في العلاقات السياسية بين دول الضفتين فإن السؤال المطروح في هذا المبحث ما إذا كان للقرصنة أثر في الحركية التجارية بين موانئ دول المغرب؟ ومن خلال ذلك أفردت بالدراسة والتتبع لاهم العمليات البحرية المشتركة بين دول المغرب وكذلك إلى تجارة الغنائم البحرية بين هذه البلدان

### 2\_1 العمليات البحرية المشتركة:

شهدت المنطقة المغاربية تدهوراً سياسياً واقتصادياً خطيراً بدءاً بسقوط غرناطة سنة 1492 وما إنجر عنه من ملاحظات للمسلمين وكذا احتلال بعض الثغور في الأراضي المغاربية من طرف الدول الأوربية، ومن حملات شهدتها البلاد، فكان لزاماً إيجاد حل للخروج من المأزق فأدرك السعديون تلك الضرورة فحاولوا تجميع شتات تلك البلدان، وإقامة وحدة مغاربية تحميهم من خطر الحملات الأوربية . فحاولوا الوصول إلى وهران لتحريرها من الأسبان وحماية الثغور، وكذا مشاركة عبد الملك السعدي في معركة حلق الوادي بجانب الجيش التونسي سنة 1574م وكذا في مد أوصل العلاقات مع دول الجوار الشرقية والتنسيق معها في عمليات الجهاد البحري.

وقد ظهر ذلك جلياً بين مدن سلا والعرائش وبجاية وحلق الوادي<sup>1</sup>، وقبل ذلك بسنوات وفي بداية سنة 1530م قام أحد القراصنة المسلمين من أصل برتغالي بالهجوم على سواحل إسبانيا وكان معه سفينتان من الجزائر، وسفينة من بادس وأخرى من تطوان وأرسى قرب فاروا حيث أسروا ما بين 50 إلى 60 أسيراً وفي طريق العودة استولوا على سفينة من الرأس الأخضر محملة بالقطن والعاج. وفي شهر ماي من سنة

<sup>1</sup> - رزوق محمد، دراسات في تاريخ المغرب، المرجع السابق، ص77.

1531م غزت اثنتا عشرة سفينة مغاربية بحر الأدریاتیک واتجهت أخرى نحو سانتا ماريا وغنمت ثلاث  
مراكب بالقرب من كالبيولي، وفي سنة 1532م استولت أربع سفن مغاربية على غنائم في خليج قارانت.<sup>1</sup>  
وتبرز الروابط الملاحية بين موانئ بلاد المغرب في نشاط بعض القراصنة الذين كانوا يترددون عليها  
باستمرار، ولعل من بينهم:

• "سيمون غتزالفيس" simonganzalves": وهو من أصل برتغالي أسر من طرف قرصان مسلم سنة  
1541م وكان سيده قارة علي ينتقل بين الموانئ المغاربية ويغير على الشواطئ الأندلسية وجزر البليار  
وكان غتزالفيس يشارك في هذه العمليات ولما أصبح من الرياس امتلك سفينة من نوع الفوست شارك في  
بعض الأعمال البحرية بالتعاون مع بعض الموانئ المغاربية.<sup>2</sup>

• مراد راييس: غادر الجزائر في سنة 1585 مع ثلاثة سفن حربية واتجه إلى المحيط الأطلسي وتوقف بسلا  
ربما للتزود بما يحتاجه من مؤن ثم سار في اتجاه جزر الكناري ووصل إلى مدينة لتزورت "lanzarot"  
وأسر حوالي 300 أسير من بينهم أم الحاكم وزوجته وابنته لكن أطلق سراحهم فيما بعد مقابل فدية  
وخوفا من مهاجمة الأسطول الإسباني اضطر مراد راييس للاختباء بأحد الموانئ المغربية لمدة شهر كامل.<sup>3</sup>

• جان جانس: وهو قرصان من أصل هولندي انشق عن هولندا وعمل تحت إمرة القرصان الجزائري  
سليمان راييس، وقد ذكر في مستندات مختلفة باسم "جون بربر" أو القبطان جون وعرف كذلك "باسم  
مراطو" وبعد وفاة سليمان راييس سنة 1619م استقر مراطو بمدينة سلا وتزوج بمورسكية وفي سنة  
1622م أبحر في بحر المانش ودخل ميناء "فيير veere" بزيلندا وذلك للتموين ولم يتردد في كثير من  
الأحيان على مهاجمة سفن بلاده الأصلية هولندا حيث أسر سفينة لها سنة 1623م ذات حمولة 240 طن

<sup>1</sup> - مروش المنور، المرجع السابق، ص 90.

<sup>2</sup> - مروش المنور، المرجع نفسه، ص ص143، 144.

<sup>3</sup> - كواندور روجي، المرجع السابق، ص 59.



وبعد يومين أسر أخرى وفي يوليو من نفس السنة استولى على سفينة هولندية ثالثة.<sup>1</sup>

• اليريس روسي: وهو قائد لسفينة مجهزة بأربعة عشر مدفعا في سنة 1691م استولى على سفينة برتغالية

في مياه جزر مادر وأسر 31 شخصا، وفي سنة 1695م أسر هذا القبطان سفينة إسبانية إتجه بها إلى

الجزائر حيث مكث حوالي شهرا، وعاد إلى مدينة سلا في 15 مارس سنة 1696م.<sup>2</sup>

ومن خلال ما تقدم نلاحظ بقوة وجود روابط وتشارك في العمليات البحرية بين المغرب وباشوية الجزائر

، فقد لوحظ مشاركة عدد كبير من القراصنة الجزائريين في العمليات الجهادية في الموانئ المغربية، وقد

أشارت بعض التقارير الفرنسية إلى نشاط القرصان محمد بوسطانجي في سلا، كما تشير نفس التقارير إلى

عمليات بحرية لقرصنة المغرب في مدينة الجزائر، وتجلى كل هذا التنسيق في المفاوضات التي باشرها سلاطنة

المغرب مع الدول الأوروبية التي كان هدفها تحرير أسرى الجهاد المشترك.<sup>3</sup>

لقد عمل قرصنة سلا على ربط علاقات وطيدة مع الجزائر التي تشترك معها في ملامح متعددة، إذ كانوا

يبادلونهم الزيارات المتواصلة، وقاموا بغارات بحرية مشتركة، ووصل الأمر إلى حد إدعاء قرصنة الجزائر أنهم

من سلا تجنبا ربما للملاحقات،<sup>4</sup> ورغم إن عمليات الغز البحري \_ الجهاد \_ التي يقوم بها قرصنة المغرب

كان مجالها المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط كان مجالا لنشاط قرصنة الجزائر وكان مضيق جبل

طارق حدا فاصلا إلا أنه في كثير من الأحيان مارس الجزائريون أعمالهم القرصنية في المحيط الأطلسي وذلك

لحسابهم الخاص أو باتفاق مع إخوانهم السلاويين .

<sup>1</sup> \_ كواندور روجي، المرجع نفسه، ص ص 59، 60.

<sup>2</sup> \_ كواندور روجي، المرجع نفسه، ص 68.

<sup>3</sup> \_ بنخادة عبد الرحيم، المغرب والباب العالي من منتصف القرن السادس عشر إلى نهاية القرن الثامن عشر، ط 1، مؤسسة التميمي للبحث

العلمي والمعلومات، زغوان، تونس، 1998م، ص 148.

<sup>4</sup> \_ كواندور روجي، المرجع السابق، ص ص 41، 40.

وقد عمل السلاويون في البحر المتوسط وأغاروا فيه وأدعو أهم جزائريين.<sup>1</sup> ومن جهة أخرى فإن قراصنة طرابلس وتونس والجزائر كانت لهم أعمال بحرية منسقة، ضد السفن الأوربية وحسب "بول ماسون" في كتابه "تاريخ التجارة الفرنسية في الشرق" نجد اهتمام بالقراصنة في كل من تونس والجزائر ضد فرنسا وكذا يتطرق إلى الوضع العام في مجال البحر الأبيض المتوسط، ويقول "فردريك لاين": «أن تونس والجزائر لا تعترفان بالعهد والمواثيق التي عقدها السلطان مع الدول الغربية ويعتبر أن كل دولة لم تتعاقد معها رأسا دولة عدوة يجوز السطو على سفنها والغارة على بلادها...»<sup>2</sup> وظهر ذلك في تضامن قراصنة بتزرت وبورتوفينا مع قراصنة الجزائر خاصة في الفترة التي تتأزم فيها العلاقات مع فرنسا وقد شنوا أعمال قرصنية مشتركة كان تجار البروفونص هدفا لها حيث أحصى الأب دان الخسائر الفرنسية بعشرين مليون فرنك فرنسي.<sup>3</sup>

ولعل بدايات هذا التنسيق البحري ظهرت أول الأمر أيام درغوث رايس الذي قاد قراصنة من مختلف الموانئ المغربية في عديد حملاته البحرية.<sup>4</sup> وخلال القرن السابع عشر غطت مداخيل القرصنة جزءا من ميزانيات الإيالات المغربية الثلاث، كما أن مدن تونس وصفاقس والجزائر وعنابة وطرابلس ساهمت بطريقة أو بأخرى في التجارة المتوسطية.<sup>5</sup> وبالتالي فقد شكلت القرصنة محرجا حتميا لدول المغرب ورد فعل اقتصادي وعسكري نتيجة للخسائر التي كانت

---

<sup>1</sup> \_رزوق محمد، المرجع السابق، ص 219.

<sup>2</sup> \_الساحلي خليل، الصراع بين قراصنة تونس والجزائر والبنديقية في القرن 17، المجلة التاريخية المغربية، العدد 4، زغوان، تونس، 1975م، ص ص 105، 106.

<sup>3</sup> \_ p,dan (le père), histoire de la barbarie et ses corsaires, pierre rocollet libraire, paris, 163, p 282.

<sup>4</sup> \_ مروش المنور، المرجع السابق، ص 113.

<sup>5</sup> \_ التميمي عبد الجليل، من دلالات الأنشطة الاقتصادية للإيالات المغربية العثمانية في العصر الحديث \_ دراسات في التاريخ العثماني خلال القرن السادس عشر، منشورات مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، ط1، المغربية للطباعة، تونس، 2009م، ص 168.

منتظرة بعد تحول طرق التجارة من البحر الأبيض المتوسط وما ينجر عنه من تهميش هذه البلدان في الحركة التجارية<sup>1</sup>.

## 2\_2 تجارة الغنائم البحرية بين دول المغرب:

ترتب على الأعمال القرصنية وقوع أعداد كبيرة من الأسرى في يد كلا الفريقين المتقاتلين، المغاربي من جهة والأوروبي من جهة ثانية. وتبعاً لذلك نشأت حركة تبادل التحرير بين الطرفين<sup>2</sup> وحسب روجي كواندرو فإن "الأسرى يشكلون بضاعة لتجارة لا أخلاقية، لكنها تجارة مربحة وكان مصير هؤلاء يثير الشفقة"<sup>3</sup> وقد شكل الرجال الأسرى بضاعة رائجة وقطاعاً هاماً من النشاط الاقتصادي، ففي سنة 1533م وجد بالجزائر سبعة آلاف أسير<sup>4</sup> وهكذا فإن النشاط القرصني كان مربحاً لا بما تستولي عليه من السفن وبضائع وممتلكات فحسب بل كان الأسرى مصدراً هاماً للدخل<sup>5</sup>.

2\_2\_1 الأسرى : شكل بيع وتوزيع الأسرى القسم الأكبر من مدخول الجزائر، إذ تشير المصادر الأوربية بأنهم كانوا عبيداً في كامل الأراضي العثمانية، إلا أنهم في الجزائر اعتبروا أسرى حرب<sup>6</sup> "وقد سيطرت مسألة الأسرى على علاقات الجزائر مع أوروبا"، إذ بلغ عددهم في الفترة ما بين 1621 إلى 1627 حوالي عشرون ألف أسير في الجزائر<sup>7</sup> وتشكل عمليات بيعهم مصادر دخل رئيسية، وتختلف القيمة المالية من أسير لآخر ، فالقبطان قائد السفينة المغنومة تتطلب فديته دفع ألفين وخمسمائة قرش، أما معاونه وصانع السفن والجراح فيدفع مقابل حريتهم ألف وخمسة مائة قرش، لكل واحد. أما البحار فعليه تسديد مبلغ ألف

<sup>1</sup> \_ بو بكر الصادق، المرجع السابق، ص5.

<sup>2</sup> \_ قاسم أحمد، المرجع السابق، ص210.

<sup>3</sup> \_ كواندور روجي، المرجع السابق، ص42.

<sup>4</sup> \_ شوفاليه كورين، المرجع السابق، ص53.

<sup>5</sup> \_ العربي إسماعيل، المرجع السابق، ص30.

<sup>6</sup> \_ هلايلي حنيفي، المرجع السابق، ص64.

<sup>7</sup> \_ سبنسر وليام، المرجع السابق، ص173.

وفي هذا المجال فقد لعب القناصل الدور الأساسي في عمليات تحرير وافتداء الأسرى الأوروبيين ولقد تلقوا كذلك مساعدة أعضاء السلك الديني مثل الآباء الثلاثيين واليسوعيين ومختلف الهيئات البروتستانتية والتي عملت على إرسال بعثات إلى مدينة الجزائر بهدف العمل على افتداء الأسرى المسحيين<sup>2</sup> ولقد حضى القساوسة المختصين في عمليات الفداء برعاية القنصل الفرنسي وحميتهم<sup>3</sup>.

وقد مارس اليهود هذا النشاط \_ الفداء \_ إذ لعبوا دور الوسيط بين الأسير وأهله بأوروبا، أو الاتجاه مباشرة للأسير وإقراضه مالا بالربا ليفتدي نفسه، أو عن طريق شراء هذا الأسير وبيعه في أسواق ليفورن<sup>4</sup>. وفي حالة التقصير من جهة الدولة التي لها أسرى بالجزائر مثل الولايات المتحدة الأمريكية فقد عمل المواطنون الأمريكيون من تلقاء أنفسهم، وقاموا بجمع تبرعات خاصة لفدية بعض الأسرى، كما شكلوا جمعيات للتصدي لظاهرة القرصنة، وحث حكومة بلادهم على العمل على تحرير أسراهم<sup>5</sup>. واعتبرت مدينة الجزائر سوقا رائدة في مجال الفداء الموجودة نظرا لوجود أعداد ضخمة من الأسرى الأوروبيين حيث بلغ عددهم سنة 1691م ستة وثلاثون ألف أسير. ومع بداية القرن الثامن عشر تراجع هذا العدد<sup>6</sup>.

أما في المغرب فقد سجل الأب دان أن الأسرى الأسبان والبرتغال بتطوان كان أكثر عددا من أسرى سلا والجزائر، كما سجل أن عملية افتداء الأسرى تعتبر نشاطا بالغ الأهمية بالنسبة لتطوان، وذكر خلال

<sup>1</sup> \_ ج. او. هابنسترايت، المصدر السابق، ص 42.

<sup>2</sup> \_ سبنسر وليام، المرجع السابق، ص 158.

<sup>3</sup> \_ هلايلي حنفي، المرجع السابق، ص 64.

<sup>4</sup> \_ بن صحراوي كمال، الدور الدبلوماسي ليهود الجزائر في اواخر عهد الدايات، ط1، بيت الحكمة للنشر والتوزيع، 2009م، الجزائر، ص 84.

<sup>5</sup> \_ تابليت علي، الأسرى الأمريكان في البلدان المغاربية (1784\_ 1816)، المجلة التاريخية المغاربية، العدد 142، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، تونس، 2011، ص 33.

<sup>6</sup> \_ هلايلي حنفي، المرجع السابق، ص 65.

ذلك عملية افتداء 116 أسير إسباني من قبل رجال الدين، وما وجدوه من صعوبات حمة في المفاوضات حتى استقر الأمر على مبلغ ستين ألف فرنك<sup>1</sup>، أما مدينة سلا فقد كان بها سوقا للعبيد موجود على طول نهر أبي الرقراق أسفل القصبية، ويبيع هناك الأسرى مثل البضائع، الأمر الذي جعل هؤلاء يبائعون في إظهار مساوئهم وبؤسهم أملا في تقليل أثمانهم في أعين مشتريهم . وكذا رغبة في تقليص أموال الفدية المحتملة، وبهذا الصدد فقد عمل رجال الدين من مختلف الكنائس على تحرير وافتداء هؤلاء الأسرى وبلجؤون في أحيان كثيرة إلى الوسطاء والتجار يكلفونهم بالتفاوض حول مبالغ الفدية وكيفية أدائها وتبليغها إلى الجهات المطالبة بها<sup>2</sup>.

أما مالكي الأسرى في إيالة تونس فكانوا لا يرفضون طالبي الحرية، بل تفاعلوا مع النظم الإسلامية التي تحث على العتق، وقد انتشر ما يعرف بالاقتراض الذي التجأ إليه الأسرى لافتداء أنفسهم، إذ هناك من اشترى أسيرين ب450 إيكو ذهباً وعندما تحررا دفعا ألفا ومائتين بعد ما تداينا، وقل ما كان القرض دون فوائد ذلك بأن أصحاب الأموال ينتهزون الفرصة لزيادة هامش الفائدة والربح<sup>3</sup>.

وقد لعبت المراكز الأوربية دورا هاما في عمليات التحرير، وتشير في هذا الصدد الوثائق الصادرة عن مؤسسة الباستيون أو الحصن الفرنسي في تحرير كثير من الأسرى، و من جهة أخرى تؤكد المصادر ما لطريقة من دور في الوساطة لتحرير الأسرى، وأصبحت مركزا معروفا سنة 1600م، أما المنظمات الدينية فقد لعب رجال الدين الدور البالغ وتأسست المنظمات الدينية وكان أقدمها منظمة الثالوث المقدس، وتجمع هذه المنظمات الأموال لتحرر بها الأسرى المسيحيين عن طريق والي طبرقة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> \_ رزوق محمد، المرجع السابق، ص 257.

<sup>2</sup> \_ كواندور روجي، المرجع السابق، ص 42، 43.

<sup>3</sup> \_ قاسم أحمد، المرجع السابق، ص 210، 211.

<sup>4</sup> \_ قاسم أحمد، المرجع نفسه، ص 216.

كما لا يغفل الدور الذي لعبته البعثات الدبلوماسية وخاصة منها الفرنسية لتحرير التجار الأوربيين، ولكن نجاحها لم يكن مؤكدا دائما، فقد يتعلل القراصنة بالشك في نسب الأسير، أو اتهام السفينة بالقتال<sup>1</sup> وتوجد بتونس ساحة لبيع الأسرى، وفي أواخر القرن الثامن عشر كان عدد الأسرى بتونس كبيرا . ومن مختلف الجنسيات . أما بالنسبة لأسعار الشراء فقد اختلفت ،فالقبطان كان ثمنه 460 سكنس بالعملة البندقية، والبحار ب 230 سكنس .أما معاملة الأسرى فقد كانت في منتهى اللطف<sup>2</sup>.

## 2\_2\_2 البضائع البحرية المغنومة:

كان للغزو البحري أثر في إيجاد حركة تجارية نشيطة في المدن التي اشتهرت بهذا النشاط البحري، خاصة في الجزائر والمغرب، حيث كان يتم بيع الغنائم والسلع، أو مبادلتها بسلع أخرى. ولعل أهم هذه المدن هي مدن الجزائر وسلا وتطوان.<sup>3</sup> وبفعل إشراك كبار القراصنة لرؤساء المدن الساحلية في أعمالهم القرصنية عن طريق أداء الضرائب، مقابل السماح لهم ببيع تلك البضاعة المغنومة، أصبحت القرصنة فرعا من التجارة أكثر من كونها أعمال ملاحية يقوم بها مغامرون<sup>4</sup>.

أما بالنسبة للدول الأوربية فإنها اعتبرت كل الساحل الأفريقي والممتد من سلا إلى تونس موطننا موحدا للقرصنة<sup>5</sup> والأكد أن هناك كثير من القراصنة في بلاد المغرب اعتبروا موانئ المدن الساحلية لهاته البلاد موطننا ومقرا لهم، وسوقا لبيع غنائمهم نذكر منهم البعض على سبيل المثال لا على سبيل الحصر:

أ- القرصان المرتد جان جانس: المعروف بمراطو \_ سبق ذكره \_ في سنة 1631 وبعد قيامه بالاستيلاء على 237 شخصا ما بين رجال ونساء وأطفال لم يعد بهم إلى المغرب، بل غير مساره واتجه إلى مدينة

<sup>1</sup> \_ قاسم أحمد، المرجع نفسه، ص 217.

<sup>2</sup> \_ دونان هنري، المصدر السابق، ص 111، 112.

<sup>3</sup> \_ بن خروف عمار، المرجع السابق، ص 29.

<sup>4</sup> \_ كواندور روجي، المرجع السابق، ص 18.

<sup>5</sup> \_ كواندور روجي، المرجع نفسه، ص 5.

الجزائر وعرض أسراه للبيع هناك، ولم يكن هذا النشاط القرصني لهذا القرصان السلاوي خاليا من الربح بفضل ما يتحصل عليه من غنائم ومكافآت كأموال وعمولات من أسلاب البحر وقد كان لهذا القرصان أن استقر بالجزائر مع عائلته المسلمة مع مواصلته للعمليات القرصنية.

ب- القرصان سيدي عبد الله بن عائشة: في نهاية القرن السابع عشر وفي سنة 1687م تحديداً بنى هذا القرصان سفينة وجعلها وأبحر تحت الراية الجزائرية رغم أنه مغربي وقام بالاستيلاء على الباخرة المسماة مرسى Mercier المزودة بستة مدافع ومشحونة بالقمح والتي كانت متجهة إلى مرسيليا، ودخل بها إلى ميناء الجزائر وفي الفترة ما بين 11 و 14 مايو من نفس السنة استولى هذا القرصان على ثلاث سفن مملوءة بالقمح، وساق واحدة منها إلى مرسى تطوان بالمغرب الأقصى، والسفينتين الأخيرتين إلى ميناء الجزائر أين يتم بيع تلك الشحنة<sup>1</sup>.

ج- القرصان محمد التاج: كان مجال عمله البحر الأبيض المتوسط إذ غادر سنة 1681م سلا واتجه إلى الجزائر لشراء سفينة وتجهيزها للقرصنة، وفي طريقه غنم سفينة إنجليزية محملة بالرخام وطاقم مكون من ستة وعشرين رجلا وقادها معه إلى الجزائر.<sup>2</sup>

أما على مستوى الدولة فإن بلدان المغرب لم تمنع حركة الغنائم بين موانئها، بل كانت في كثير من الأحيان تمد يد المساعدة، وفي أحيان أخرى تغض الطرف. ففي سنة 1649م حاولت هولندا تخريب أسطول سلا باستعمال أسطولها الذي كان تحت قيادة "جوريس فان كا horis van cats" لكن في الأخير لم تبلغ هدفها إلا جزئياً، وبعد سنة قام أسطولها بمهاجمة سلا وحصارها، وانتهت هذه الحملة بعقد إتفاقية بين البلدين، لكن المغرب لم يحترم كل بنودها، إذ سمح الأندلسيون لكل من قراصنة تونس والجزائر

<sup>1</sup> - كواندور روجي، المرجع السابق، ص 62.

<sup>2</sup> - كواندور روجي، المرجع السابق، ص 69.

وطرابلس ببيع ما يغمونه من السفن الهولندية في الموانئ المغربية. وهذا خلافا للبند الرابع للمعاهدة.<sup>1</sup>

وبفعل المعاهدات التي تعقدها دول المغرب مع دول أوروبا. فإن قراصنة بلاد المغرب كانوا يتحينون الفرص لفكثها، والعمل دون مراعاة بنودها. فنجد قراصنة جزائريين يدعون أنهم سلاويون وقراصنة سلاويون يدعون أنهم جزائريون، وبالتالي فقد كان السلاويون يبيعون الغنائم المحصل عليها في أسواق الجزائر ما لم يستطيعوا بيعه في المغرب هروبا من الدخول تحت طائلة بنود الاتفاقيات أو المعاهدات، كما كان لقراصنة الجزائر نفس الأمر حيث قاموا في كثير من الأحيان ببيع البضائع المغنومة بأسواق سلا.<sup>2</sup>

وقد أدت هذه الحركة التجارية في الغنائم إلى خلق مبادلات مثمرة بين البلدين. ولقد كان هذا التبادل المتميز في الغنائم البحرية يعمل على تقريب قراصنة بلدان المغرب فيما بينهم مادامت لم تنشب بينها أسباب الفرقة. وبهذه المناسبة تجدر الملاحظة إلى أن القرصنة لم تكن عاملا مثبطا لحركة التجارة بين موانئ بلدان المغرب، بل على العكس فقد شكلت القرصنة حافزا ومشجعا لها وتفسير ذلك أن الأهالي كانوا دائما في حاجة لتلك السلع المغنومة، والتي تمثل منتجات الصناعة الأوربية<sup>3</sup>. وعلى العموم فإن القرصنة كانت منشطا من الطراز الأول، ففي تونس اشتهرت عملات نقدية إسبانية، كما انتشرت بين تونس والجزائر العملة الأجنبية والفضة الإسبانية<sup>4</sup>. وربما هذا دليل آخر على التناسق والتشارك الذي ميز نظرة سكان بلدان المغرب لكل ما يغمونه من البحر.

إن القرصنة كمنشأ عسكري بحري شكل بالنسبة لدول المغرب الملجأ الأخير من وجهة نظر سياسية وإستراتيجية، وهي في الجمل كانت بداياتها نتيجة لضغط متزايد على هذه الدول، والتي لم تجد مخرجا إلا

<sup>1</sup> \_رزوق محمد، المرجع السابق، ص 214.

<sup>2</sup> \_رزوق محمد، المرجع نفسه، ص 219.

<sup>3</sup> \_كواندور روجي، المرجع السابق، ص 41.

<sup>4</sup> \_الشريف محمد الهادي، المرجع السابق، ص 74.



عمليات الغزو البحري. وكان هدفها من ذلك تجنب الانهيار المتدرج، وبالتالي يمكن القول إن ممارسة دول المغرب لهذا النشاط جاء كردة فعل - أولاً - سياسية لما لحق بالمسلمين من ضرر بعد انهيار وسقوط آخر معاقل لهم بالأندلس. ثانياً اقتصادية لما يمثله تحول الطرق التجارية من انعكاسات سلبية على اقتصاديات تلك البلدان (الجزائر، تونس، طرابلس خاصة) ثالثاً عسكرية لعدم توازن القوى بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط بما تملكه أوروبا من أساطيل وسفن حربية متطورة، الأمر الذي حدا بدول المغرب لاعتماد أسلوب المفاجئة والسرعة في أعمالهم القرصنية، وفي مرحلة أخرى فقد سيطرت القرصنة على أذهان الأهالي والحكام معاً، بما تدره من أرباح. فأصبحت تشكل هاجساً وحلماً لكل المغامرين والحالمين بزيادة ثروتهم، ومن خلال ذلك احتكمت لقوانين ناظمة وأصبحت عبارة عن منظمة اقتصادية ذات أبعاد اجتماعية، لها وزنها الاقتصادي والسياسي المؤثر على الدولة والشعب على حد سواء<sup>1</sup>.

كما تجدر الإشارة هنا إلى أن القرصنة لم تردعهم اتفاقيات مع الدول الأوروبية، أو الخلافات مع بلدان المغرب العربي فيما بينهم. بل في كثير من الأحيان واصلوا نشاطاتهم بطرق متحايلة وساهموا في الأخير في ربط الأواصر بين دول المغرب وساهموا في تنشيط المبادلات التجارية رغم كل شيء.

---

<sup>1</sup> - القرصنة كعامل اقتصادي يعتمد عليها كمورد مالي لجميع الميادين .

## الفصل الثالث: المبادلات التجارية بين موانئ بلاد المغرب

ويتضمن :

### المبحث الأول: المبادلات التجارية بين الجزائر والمغرب

1-1 أهم السلعة المتبادلة

2-1 العملة وطرق البيع

3-1 القوافل البحرية

4-1 أهم مراكز المبادلات

### المبحث الثاني: المبادلات التجارية بين الجزائر وتونس

1-2 أهم السلع المتبادلة

2-2 العملة وطرق البيع

3-2 أهم مراكز المبادلات

4-2 الوسائط التجارية

### المبحث الثالث: المبادلات التجارية بين طرابلس وتونس

1\_3 أنواع السلع المتبادلة

2-3 التجار

3-3 الملاحة والمراكز التجارية

## الفصل الثالث: المبادلات التجارية بين موانئ بلاد المغرب

باعتبار ما اوردناه في الفصل الثاني من اعمال تجارية بين موانئ بلدان المغرب تخص كل ما تغنمه سفن القراصنة المغاربية وحركة المبادلات التي كانت تتم بين أهم الموانئ المعروفة في كل بلدان المغرب فإن التساؤل المطروح هنا وعلى خلاف تجارة الغنائم البحرية المتحصلة من الاعمال القرصنية كيف كانت المبادلات التجارية بين موانئ بلاد المغرب ؟ أي التي تعنى بمبادلة المنتجات المحلية او المستوردة بالرغم من ما عرفته هذه البلدان من خلافات وتوترات سياسية في كثير من الاحيان ؟

لطرق هذا السؤال فقد تناولت بالدراسة المبادلات التجارية بين الجزائر والمغرب وكذلك بين الجزائر وتونس، وفي الاخير تناولت المبادلات التجارية بين طرابلس وتونس .

## المبحث الأول: المبادلات التجارية بين الجزائر والمغرب:

يرى الحسن الوزان وهو من الذين عاشوا في القرن العاشر هجري (10هـ) السادس عشر ميلادي (16م) أن العلاقات الاقتصادية بين الجزائر والمغرب متمثلة في حركة المبادلات التجارية بين بعض المدن الجزائرية ومثيلاتها في المغرب، تشكلت مراكز لذلك التبادل، كتلمسان ودرعة وفجيج وغيرها وهي علاقات تتسم بالاستمرارية<sup>1</sup>.

ورغم حالات النزاع والعداء التي قد تنشبت بين البلدين فإن تلك المبادلات لم تصل إلى حد قطعها، إذ ظلت المصادر تشير إلى تلك الروابط التجارية بين المدن في كلا البلدين خاصة القرية من بعضها البعض كما رصدت لنا تلك المصادر حركة تنقل التجار بين البلدين<sup>2</sup>. وهذا ما أكده صاحب تاريخ الدولة السعودية التاكداربية الذي رصد من خلال ما جاء في هذا الكتاب إلى مداومة اتصال تجار المغرب بالجزائر خلال عهد السلطان عبد الله الغالب رغم ما تميزت به الفترة من فتور العلاقات بين البلدين إذ لم تكن تتسم دائما بالسلمية<sup>3</sup>.

### 1\_1 أنواع السلع المتبادلة:

إن أهم ما كانت تصدره الجزائر إلى المغرب السيوف والأقمشة الهندية والخناجر والأجواخ المستوردة من إنجلترا ومواد الصباغة التي مصدرها أمريكا، أما المغرب فقد كانت تصدر للجزائر العسل والصابون والذهب والأحجار الكريمة والسكر<sup>4</sup>، كما كانت المغرب من خلال تجارها تبيع في أسواق الجزائر سلع

<sup>1</sup> \_ الوزان الحسن، بن محمد، وصف إفريقيا، ت حجي محمد وأخرون، ج2، ط2، دار المغرب الإسلامي، بيروت، 1983م، ص424.

<sup>2</sup> \_ عمار بن خروف، المرجع السابق، ص53، 54.

<sup>3</sup> \_ مجهول، تاريخ الدولة السعودية التاكداربية، تقديم وتحقيق عبد الرحيم بن حادة، ط1، دار تينمل للطباعة والنشر، 1994م، ص94.

<sup>4</sup> \_ عمار بن خروف، المرجع السابق، ص59.

أخرى كالأمشاط والخردوات والبخور والنييلة وأنواع من الشواشي.<sup>1</sup>

وحسب ما جاء في العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بين الجزائر والمغرب للأستاذ عمار بن خروف فإن هذا الأخير قد أشار بأنه وبحسب نوعية المواد المتبادلة بين الطرفين خاصة تلك السلع الموردة إلى المغرب من قبل الجزائر مصادرها بلدان أخرى وذلك تبعاً لما لحق بها من أوصاف توحى بأصل السلعة، مثلاً الأقمشة الهندية أو القسطنطينية أو الأجواخ الإنجليزية أو الحرير التونسي والتمر السوداني ما جعله يستنتج أن الإنتاج الجزائري لا يرقى إلى أن يصبح سلعة موردة إلى بلدان أخرى أو ينافس البضائع الموردة إلى الجزائر من البلدان الأجنبية.<sup>2</sup>

## 2\_1\_ العملة وطرق البيع:

يشير الوزان إلى أن وسائل الدفع التي كانت رائجة في المبادلات التجارية بين المغرب والجزائر هي العملة النقدية أو في حالات أخرى كانت المقايضة سلعة بأخرى كانت متداولة خاصة في النصف الأول من القرن العاشر هجري السادس عشر ميلادي، ولعلّ رواج هذه الطريقة في التعامل راجع إلى نقص سك العملة النقدية في كثير من المناطق بكلا البلدين.<sup>3</sup>

وفي النصف الثاني من القرن السادس عشر فقد شهد تطور ملحوظ في كمية السيولة النقدية حيث ارتبط ذلك بارتباط المغرب بتجارة هامة مع السودان ما انجر عنه تدفق العملة الذهبية على المدن المغربية، قابله ازدياد حركة التجارة للجزائر مع دول شمال المتوسط، وحسب هذا التطور والتغير انتشر البيع نقداً

---

<sup>1</sup> \_ carette(e), du commerce de l'Algérie avec l'Afrique, centrale et les etatsbarbaresques, paris, 1844, p23.

<sup>2</sup> \_ عمار بن خروف، المرجع السابق، ص60.

<sup>3</sup> \_ الوزان، المصدر السابق، ج1، ص ص76، 89.

وقابله انحصار لأسلوب المقايضة.<sup>1</sup>

وقد استعملت العملات المسكوكة محليا والعملات الأوروبية والعثمانية في عمليات المبادلات التجارية بين

الجزائر والمغرب ولعل أهمها:

الزياني التلمساني: وهو من الذهب الخفيف وقد لاقت هذه العملة رواجاً وانتشاراً في البلدين خلال القرن

السادس عشر وكانت هذه العملة تسك بتلمسان في عهد ملوك بني زيان.

السلطاني: وهي كذلك من الذهب الخفيف كانت تسك بمدينة الجزائر.

الأسبر: ويسمى الأقجة وهي عملة فضية عثمانية.

المثقال الفاسي: انتشر في الجزائر وزادت قيمته على عهد جعفر باشا (1580\_1582) وأصبح يساوي

225 أسبر وذلك ناتج عن انخفاض أصاب العملة الفضية.

الدينار الذهبي: سك الدينار الذهبي بالمغرب في عهد المنصور وقد تراوح وزنه بين اثنين إلى أربعة ونصف

الغرام وكانت هذه العملة مرغوبة بشدة في أسواق المغرب وحتى خارجها.

السلطاني العثماني: كانت تسمى أيضا السكة "sequin" أو الشريفي وتساوي 125 أسبر وهي من

العملات الرائجة في الجزائر.

الريال: وهي عملة إسبانية دخلت إلى الجزائر وقد كان الريال الرباعي وريال الثمانية عملة قابلة للصرف

خارج الإيالة خاصة في مصر والهند والصين. والملاحظ أن حركة العملة بين البلدين وخارجهما لم تكن

عليها قيود تحد من انتشارها ما يؤكد استمرارية حركية المبادلات التجارية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> \_عمار بن خروف، المرجع السابق، ص 61.

<sup>2</sup> \_عمار بن خروف، المرجع نفسه، ص 62، 63.

### 3\_1 القوافل البحرية:

تعددت أغراض القوافل البحرية بين الجزائر والمغرب فمنها من اختص بنقل البضائع بغرض التجارة وهناك من اختصت بنقل الحجاج وأخرى اهتمت بنقل السفراء إلى غير ذلك. والأکید من خلال الوثائق والمصادر أن حركية التجارة بين موانئ البلدين كانت موحودة وقائمة ، وقد يكون هذا النشاط لسبب التجارة أو بهدف السفر إلى مناطق أخرى.

أما هايدو فإنه يقول في هذا الصدد: " إن تجار الجزائر يرسلون إلى فاس عن طريق تطوان بضائعهم المختلفة... على متن سفن ذات مجاديف كانت تبحر في كل الفصول، ويرافق بضائعهم أبناءهم أو مواليتهم أو أقاربهم ليبيعها هناك واستخلاص أثمانها." <sup>1</sup>

وفي رسالة للسفير الإنجليزي بإسبانيا الذي دامت فترته من سنة 1620م إلى سنة 1625م هناك شهادة بوجود سفن جزائرية بالمغرب إذ جاء فيها: " وقد علمت من مالقه أن السير روبرت مانسل أميرال الأسطول الإنجليزي له علم بمراكب تركية معينة بحمولتها الغنية في وادي تطوان...." وقد كانت هذه المراكب على أهبة للإبحار نحو الجزائر محملة بالسلع والمسافرين. <sup>2</sup>

وقد عانت القوافل البحرية المغربية والجزائرية على حد سواء من هجومات وغارات الأسطول الهولندي فقد تعرضت للسفن السلاوية المتجهة إلى الجزائر وتعرض كذلك إلى السفن القادمة من الجزائر في طريقها إلى موانئ المغرب ولعل هذا ما يؤكد مدى الخطورة التي كانت تواجه الملاحة البحرية بين البلدين وتعرض تجارها إلى الأعمال القرصنية التي قد تؤدي في بعض الأحيان إلى فقدان كميات هامة من السلع والبضائع

<sup>1</sup> - عمار بن خروف، المرجع نفسه، ص 66.

<sup>2</sup> - محمد داود، تاريخ تطوان، المجلد 1، معهد مولاي حسن، 13679هـ - 1959، تطوان، ص 89.

المراد تسويقها إلى البلد الآخر.<sup>1</sup>

ورغم كل هذه العوائق والمخاطر إلا أن العلاقات التجارية كانت مستمرة بين أهم المراكز التجارية<sup>2</sup> ولعل ذلك يعود إلى الروابط المشتركة التي تجمع بين الشعبين مما أدى إلى تنقل التجار وفي كثير من الأحيان هناك من استقر في البلد الآخر، فمدينة الجزائر مثلا هناك مؤشرات توحي إلى هذه الروابط التي تجعل من كثير من التجار المغاربة يستقرون بمهاته المدينة فسميت أحياء بأسمائهم كحومة سيدي علي الفاسي، وحرارة السلاوي إلى غير ذلك وقد قدم هؤلاء التجار من مختلف مدن المغرب فأتوا من فاس وتطوان وتازة ومارسوا تجارتهم وسجلوا عقودا تجارية.<sup>3</sup>

#### 1\_4 أهم مراكز المبادلات:

جاء في النفحة المسكية للتمجروتي وهو يصف مدينة الجزائر حيث قال: " وأفضل من جميع بلاد إفريقيا وأعمر وأكثر تجارا وفضلا وأنقد أسواقا وأوجد سلطة ومتاعا حتى انهم يسمونها إسطنبول الصغرى"<sup>4</sup> ولأن صاحب النفحة شبه مدينة الجزائر بإسطنبول فإن ذلك يوحي بقوة إلى الأهمية التجارية لها وعلاقتها مع مدن المغرب وموانئه تأتي في هذا السياق ولعل ابرز هذه المدن والموانئ نجد بادس وتارغة وتطوان فأصيلا والعرائش وسلا التي كانت لها صلات تجارية بميناء الجزائر.<sup>5</sup>

#### ● ميناء الجزائر وميناء بادس:

بعدها تحررت بادس سنة 1522م اتخذها السفن الجزائرية مقصدا وذلك بهدف التزود بالمؤن أو التجارة

<sup>1</sup> \_ عمار بن خروف، المرجع السابق، ص ص 66،67.

<sup>2</sup> \_ عمار بن خروف، المرجع نفسه، ص 73.

<sup>3</sup> \_ عائشة غطاس، الحرف والحرفيون بمدينة الجزائر 1700\_1830 مقارنة اجتماعية اقتصادية، منشورات ANEP المؤسسة الوطنية للاتصال والنشر والإشهار، روية، 2012، ص34.

<sup>4</sup> \_ التمجروتي، المصدر السابق، ص139.

<sup>5</sup> \_ عمار بن خروف، المرجع السابق، ص80.



حيث ذكر أن حسن آغا في سنة 1541م قصد بادس ليستورد سفنا وأغراض أخرى تحضيراً واستعداداً لصيد شارلكان وتهديداته.

#### ● ميناء الجزائر وميناء تطوان:

كان للجالية الأندلسية الدور البالغ في إعادة بناء تطوان أواخر القرن الخامس عشر، وتطوان تعتبر المنفذ الوحيد للمغرب على ساحل البحر الأبيض المتوسط - سبق ذكر ذلك -<sup>1</sup> وفي خلال القرن السادس عشر (10 هـ) تذكر الوثائق أن خير الدين بربروس ورد الحبوب منها نحو الجزائر بعد ما عانته من جفاف وبالتالي صارت تطوان مقصداً للمراكب الجزائرية المحملة بالبضائع بقصد التجارة وتعود محملة بالحجاج والمسافرين والسفراء والبضائع المغربية.<sup>2</sup> ولأن هذه العلاقات التجارية بين مينائي الجزائر وتطوان أضرت بمصالح البرتغال والأسبان التجارية فإنهما حاولا قطع هذه العلاقات بمحاولة سد مدخل نهر تطوان ليكون هناك حائلاً دون وصول السفن الجزائرية إلى مبتها بتطوان لكن كانت تلك المحاولات تنتهي دون أن تترك الأثر الذي يحد من منع هذا النشاط الملاحي.<sup>3</sup>

#### ● ميناء الجزائر وميناء سلا:

كما أسلفنا الذكر في الفصل الثاني فإن مدينة سلا شكلت لقراصنة الجزائر سوقاً رائجا يبيعون فيها أسلابهم من غنائم وأسرى كما شكلت مدينة الجزائر كذلك سوقاً لقراصنة سلا يبيعون فيها ما يغنمونه من حملاتهم البحرية وفي عهد الدلائيين (1051\_1074 هـ / 1641\_1664م) التي أدخلت سلا تحت سلطتهم تدعمت المبادلات التجارية بين المدينتين حتى كادت السفن المتوجهة من سلا إلى ميناء الجزائر وكذلك السفن الجزائرية المتوجهة لميناء سلا لا تنقطع حركتهما، محملة بأنواع من البضائع والسلع مما أدى

<sup>1</sup> - داود محمد، المرجع السابق، ص 85.

<sup>2</sup> - عمار بن خروف، المرجع السابق، ص 81، 82.

<sup>3</sup> - عمار بن خروف، المرجع نفسه، ص 82.

إلى جني أرباح هائلة للدلايين، وذلك بعدما أدركوا أهمية ميناء الجزائر التجارية ما جعلهم يرفضون القبول بالمعاهدة التي أبرمت مع الهولنديين والتي مفادها منع قرصنة الجزائر وتونس وطرابلس بيع غنائمهم والأسرى الهولنديين بسلا.<sup>1</sup>

ومن خلال ما تقدم نتأكد أن هناك فعلا تجارة قائمة بين موانئ المغرب والجزائر وربما شكلت فارقا في معيشة من مارسها في كلا البلدين رغم افتقارنا إلى الدراسات التي تجعلنا نجزم بأنها كانت تفوق تجارة القوافل البرية، أو تعطينا إحصائيات عن حجم ومقدار تلك المبادلات لمن مالت كفة الميزان التجاري رغم أن الأستاذ عمار بن خروف قد رجح كفة المغرب.

---

<sup>1</sup> \_ عمار بن خروف، المرجع نفسه، ص 83، 84.

## المبحث الثاني: المبادلات التجارية بين الجزائر وتونس

ارتبطت الجزائر بعلاقات تجارية مع إيالة تونس وذلك لاعتبارات تاريخية وجغرافية.<sup>1</sup> وكما ذكر الأب "رينال" بأن نشاط التجارة كان كثيفا بين البلدين ولاحظ كذلك ارتفاع أثمان المبيعات من السلع.<sup>2</sup> ومن خلال ما كتبه السفير المغربي محمد بن عثمان المكناسي حول أوضاع مدينة تونس الطبيعية والاقتصادية نلاحظ أنها كانت مؤهلة للأعمال التجارية البحرية مع دول الجوار وغيره حيث قال: "... مدينة كبيرة مقصودة للمراكب البحرية مؤسسة في بسيط من الأرض على ساحل بحيرة صغيرة أدخلت إليها من البحر وهي كبيرة طولها نحو العشرين ميلا."<sup>3</sup> ومن مظاهر خيراتها والتي جاء ذكرها في رحلة المكناسي أنها كثيرة الزيتون حيث قال: "... وهي كثيرة الزيتون تحمل زيتها المراكب إلى بر النصارى طول أيام السنة، وقد أخبرني بعض أهلها الذين كانوا قائمين بمؤونتنا أن أعشار زيت تونس فقط من غير عملها ستة وثلاثون ألف مطر والمطر فيه قلتان والقللة اثنان وثلاثون رطلا مستلزم عند من استلزمه بهذا العدد المعلوم أنه استلزمه ليربح فيه ومعاصر زيت تونس وما حولها نحو ثلاثمائة".<sup>4</sup> ومن جهة أخرى فإن طبيعة الأوضاع الطبيعية والاقتصادية للجزائر خاصة المدن القريبة من تونس كانت مناسبة لإقامة تبادلات نشطة بين البلدين حيث جاء في قول الوزان سنة 923هـ/1516م حول مدينة عنابة: "وتملك -عنابة- كثيرا من البقر والضأن وتنتج هذه المواشي من السمن كميات يبيعها أصحابها في سوق عنابة بثمن قليل لوفرتها وكذلك بالنسبة للقمح.."

<sup>1</sup> - ابن أبي الضياف، أحمد، المصدر السابق، ص 195، 196.

<sup>2</sup> - البرهومي عثمان، اللزم والمجال الحضري بالإيالة التونسية (1705-1856)، المجلة التاريخية المغاربية، العدد 141، منشورات مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، تونس، 2011، ص 167.

<sup>3</sup> - محمد بن عبد الوهاب المكناسي، المصدر السابق، ص 325.

<sup>4</sup> - بوكبوط محمد، أوضاع الدولة العثمانية وإيالة تونس أواخر القرن الثامن عشر من خلال كتاب إحرار المعلي والرقيب للسفير المغربي محمد بن عثمان المكناسي، المجلة التاريخية، المغربية، العدد 107-108، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، زغوان، 2002، ص 342.

ولعلّ انخفاض أسعار السلع داخل أسواق عنابة قد يشكل حافزا للتجار بأن ينقلوا بعض أعمالهم خارجها ويبدو أن تونس كانت إحدى هذه الخيارات.

كما لا يجب أن نغفل دور المؤسسات الأجنبية في ربط موانئ تونس بموانئ الجزائر، فقد ذكر بعضهم أن الشركة الملكية لإفريقيا الفرنسية قامت باحتكارات تجارية وأنشطة مالية بين تونس والجزائر خاصة فيما يتعلق بتجارة العملة.<sup>1</sup>

## 2-1 أنواع السلع المتبادلة:

استفادت الحركة التجارية الملاحية بين الجزائر وتونس خلال العهد العثماني من إجراءات جمركية مشجعة، إذ اختلفت رسوم الجمرک بالموانئ التونسية حيث كانت للمراكب التجارية التي تحمل السلع الجزائرية الأفضلية وذلك بانخفاض تلك الرسوم لتبلغ ما مقداره 5% من قيمة البضائع مقابل ما تدفعه المراكب التي تحمل سلع أوروبية تدفع 11% من قيمة البضائع كحقوق جمركية. ولعلّ هذا ما حفز التجار الجزائريين على الإقبال على الفعل التجاري وعلى ربط جزء من نشاطهم بالموانئ التونسية<sup>2</sup> وقد نلمس هذا في تنوع السلع المتبادلة بين البلدين وكذا في استقرار تجار البلد في البلد الآخر، إذ رصدت بعض الوثائق حوالي ثلاثة وعشرون (23) تاجرا من جربة بمدينة الجزائر وفي عنابة شكلوا جماعة يرأسها أمين، وقد يفسر هذا الدور الذي لعبته جزيرة جربة في النشاط التجاري خاصة في مجال تصدير الشمع والزيت.<sup>3</sup>

كما كانت قسنطينة تشكل سوقا رائجة للشاشية التونسية والأحزمة الحريرية والصوفية والجوخ الذي يدخل في صناعة الألبسة الفاخرة وكذا أنواع من العطور، كما تجب الإشارة فقد وردت تونس بعض

<sup>1</sup> -قاسم، أحمد، المرجع السابق، ص361.

<sup>2</sup> -الرهومي، عثمان، المرجع السابق، ص167.

<sup>3</sup> -غطاس، عائشة، المرجع السابق، ص34.

السلع المصنعة بأوروبا أو بالمشرق كالمنسوجات القطنية والخيط الحريري بالنسبة للأولى، والعمامات والأقمشة الحريرية بالنسبة للثانية، ونخص بالذكر أن تونس كانت ترسل في كل سنة سفينة محملة بالأحزمة الحريرية وغيرها.<sup>1</sup>

وفي بيان ما جاء في قانون أسواق مدينة الجزائر لعبد الله بن محمد الشويهد من رسوم الاستيراد نجد ذكرا لسلع ذات منشأ تونسي ولعل من أهمها القماش التونسي، و الخايك الجربي والنيلة التونسية<sup>2</sup> ولأن سكان نابل كانوا نشطين في الصناعة الحرفية واشتهروا بصناعة الفخار فإنهم وردوا بعضا من إنتاجهم إلى الجزائر.<sup>3</sup> وقد رصدت لنا وثيقة بعضا من تلك السلع التي صدرتها إيالة تونس إلى الجزائر وما استوردته منها، ورغم صعوبة التفريق بين السلع الموردة أو الواردة من والى تونس فإننا نذكرها جملة كما وجدناها حيث جاء فيها دفع ثلاثين ألف سلطاني للصلح وعشرين ألف فدية ثلاثين نصراي وحمل كذلك المركب بأربعة مخازن وأربعمئة (400) كور للمدافع وأربعين مدفع من الحجم الكبير والحجم الصغير، وخمسمائة قنطار بارود وخمسين سارية للمراكب، وكذا خمسين ألف قنطار من الحبال بالإضافة إلى الهدايا<sup>4</sup> وفي وثيقة أخرى جاءت إشارة إلى بيان كمية الشواشي التونسية المحملة إلى الجزائر حيث ذكر عدد 85 طوزينة<sup>5</sup> وفي سنة 1173هـ حسب وثيقة أخرى رصدت عدد رؤوس الأبقار التي تم استيرادها من الجزائر والبالغ مائتين وثلاثة - وكذا- مع ذكر ثمنها والمقدر بـ 2676 ريال<sup>6</sup> وحسب ما رصدته وثائق القنصلية الفرنسية

<sup>1</sup> - عباد صالح، المرجع السابق، ص 341، 342.

<sup>2</sup> - الشويهد عبد الله بن محمد، قانون أسواق مدينة الجزائر (1107-1117هـ/1695-1705)، تحقيق وتقديم وتحليل ناصر الدين سعيدوني دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 2006، حول الرسوم الجمركية لمدينة الجزائر لعام 1651، انظر المغرب العربي الحديث من خلال المصادر، لندة الأرقش وآخرون، ص 344، 345.

<sup>3</sup> - دي راينو، ارنست تيليسي، المصدر السابق، ص 59.

<sup>4</sup> - أ، و، ت، الدفتر ص 182، 117.

<sup>5</sup> - أ، و، ت، الدفتر 182، ص 98.

<sup>6</sup> - أ، و، ت، الدفتر 100، ص 65.

بالجزائر وفي الفترة الممتدة بين سنتي 1686 و 1791 فقد سجلت نشاط التجار التونسيون بميناء الجزائر

وحركية المبادلات بين البلدين وذكر أنهم استحوذوا على عقود تجارية هامة<sup>1</sup>

كما شكلت مدينة عنابه سوقا هامة لتجار تونس حيث كانوا يقصدونها لشراء القمح والسمن وهذا لما عرفته المدينة في وفرة في الإنتاج وتدني الأسعار خاصة منذ بدايات القرن السادس عشر، وبهذا فان حركة التبادل التجاري من البلدين ليست وليدة ظروف معيشية بل هي متأصلة ومستمرة رغم العوائق العارضة<sup>2</sup>.

وفي ظروف معينة فقد كان داي الجزائر وباي قسنطينة يعملون في المجال التجاري إذ يشترون الماشية ويوردونها إلى تونس وفي ظروف سياسية خاصة والتي تتسم بسيطرة الطرف الجزائر على الجانب التونسي تحظى بأولوية البيع قبل الماشية المحلية بتونس<sup>3</sup> ومن ناحية أخرى فإن العلاقات الملاحية موثقة في المراسلات التي تمت بين البلدين ولعل من بينها رسالة من حسين القزاز وكيل طبرقة إلى قبطان القالة سنة 1187هـ - ومن بين جاء فيها طلب إرسال أسيرين وكمية من الخل و الكاغط<sup>4</sup>

## 2-2 العملة وطرق البيع

عرفت تونس تعدد في العملات المتداولة فانتشرت العملة الإسبانية والإيطالية والمغربية في المعاملات التجارية لكن هذا الانتشار للعملة الأجنبية لم يجنب أسواق تونس من ظهور المقايضة والاقتراض بديلا عن نقص قد يطرأ فيها في ظروف معينة، ولعل ذلك مرده لانعدام وجود نظام مصرفي قائم بحد ذاته، مما أدى إلى اعتماد العملة الإسبانية كعملة رسمية للإيالة، ما قابله انخفاض في ضرب السكة المحلية فمنذ القرن السابع عشر كثر الطلب على النقود الذهبية الإسبانية، أما القطع النقدية التونسية فاقترنت على السلطاني الذي استعمل في

<sup>1</sup> - غطاوس عائشة، المرجع السابق، ص 34.

<sup>2</sup> - حاجيات عبد الحميد، عنابة في عهد الحفصيين، مجلة الأصدالة العدد 34-35، مطبعة البعث، قسنطينة، 1976، ص 83.

<sup>3</sup> - خير فارس، محمد، المرجع السابق، ص 111.

<sup>4</sup> - أ.و.ج، المجلد 1، المجموعة 1641 وثائق العهد العثماني، المكتبة الوطنية الجزائرية، رسالة رقم 45 .

المعاملات التجارية مع المشرق وكان يزن ثلاث غرامات ونصف من الذهب، أما عن النقود الفضية فقد اشتهر استعمال الريال الاسباني الذي دخل إلى تونس عن طريق التجارة وحسب وثيقة مؤرخة بتاريخ 1670 إذ رصدت دخول مليون ريال اسباني عن طريق طريقة<sup>1</sup> وفيما يخص النقود العثمانية فقد ذكر استعمال النواصر في سنة 1569 واقتصرت استعمالها داخل القيروان، والناصرى العثماني " محاط بإطار من النقطة المتتالية ووسطه كتابة تحمل اسم السلطان سليم وبتاريخ سنة 1569/977هـ<sup>2</sup> وفي القيروان كذلك خرجت عملة أخرى وهي الدراهم الحيدرية والتي طرحت وانتشرت في الأسواق التجارية أواخر القرن السابع عشر وحتى بعده،<sup>3</sup> وقد انتشر في مقام الآخر التعامل بالكرونة الاسبانية في الثلث الأخير من القرن السادس عشر وظهرت في كل من المنستير وصفاقس وتونس وفي جربة والقيروان وسوسة، ونجد كذلك عملات دول البحر المتوسط منتشرة في سوق النقد التونسي، ولعل مرد ذلك إلى نشاط القرصنة وعمليات افتداء الأسرى ومن بينها الأونص الصقلي، الإيكو الفرنسي والإيكو الجنوبي والإيكو المالطي، والدوكا والكارلين النابوليتين<sup>4</sup>

## 2-3 أهم المراكز التجارية:

لعبت المدن الساحلية الدور البالغ في الحركة التجارية بين تونس والجزائر ورغم عدم تمكننا من تقدير حجم هذه المبادلات ومعرفة مدى تأثيرها على النسق الاقتصادي العام لكلا البلدين، فإن مدنا كتونس وصفاقس والجزائر وعناية قد ساهمت بشكل أو بآخر في التجارة المتوسطية على عمومها.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> - بوبكر الصادق، المرجع السابق، ص 7، 8.

<sup>2</sup> - قاسم أحمد، المرجع السابق، ص 350.

<sup>3</sup> - قاسم أحمد، المرجع نفسه، ص 350، 351.

<sup>4</sup> - قاسم، أحمد، المرجع نفسه، ص 354، 356.

<sup>5</sup> - التميمي عبد الجليل، من دلالات الأنشطة الاقتصادية للإيالات المغاربية العثمانية في العصر الحديث، دراسات في التاريخ العثماني المغاربي الحديث خلال القرن السادس عشر، ط1، منشورات مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، تونس، 2009، ص 168.

فقد كانت مدينة تونس مركزا تجاريا هاما بالنسبة للتجارة مع أوروبا أو مع دول المشرق، ونشأت فيها طبقة مترفة بمينائها لتعزيز صادرات الإيالة نحو المشرق وذلك لتعويض الخسائر أو انحسار الأرباح التجارية مع أوروبا وذلك من خلال ما برعت فيه من صناعات تقليدية والتي وجدت أسواقا رائجة ولعلّ الشاشية التونسية لاقت هذا الانتشار.

أما مدينة الجزائر فهي الأخرى شهدت تطورا تجاريا خاصة في نهاية القرن السابع عشر أي قبل احتكار الأوروبيين لنسبة هامة من التجارة المتوسطية<sup>1</sup> فأصبحت مركزا تجاريا هاما فكانت مقصودة الجانب من طرف الأهالي من مختلف القرى للتسوق وقضاء حاجياتهم وبيع غلالهم الزراعية ومصنوعاتهم، فشكل الريف عصب تموين لمدينة الجزائر بالمواد الغذائية، كما كانت لمدينة الجزائر روابط تجارية مع دول جنوب الصحراء كمالى والنيجر ونيجيريا التي عرفت باسم السودان، أما فيما يخص موضوع بحثنا فمدينة الجزائر شكلت بؤرة اقتصادية بالغة الأثر في ربط موانئ بلاد المغرب بعضها ببعض ولعل أهم المعاملات كانت تتم مع موانئ تونس<sup>2</sup>، أما بالنسبة لمدينة عنابة فبالإضافة إلى دورها الحربي كما وصفها الرحالة "شو" بأنها " مدينة قوية ومحاربة" كان لها دورا تجاريا ذا أهمية فقد استثمرت موقعها الجغرافي القريب من موانئ تونس ووقوعها في الطرق البحرية الواصلة بين المشرق والمغرب وكذا قربها من السواحل الأوربية لتصبح مركزا تجاريا نشطا رغم أنه كان متذبذبا مع مطلع القرن السادس عشر إلا أنه وفي العموم وبعد فرض السلطة العثمانية ودحر الحملات التي شنت ضدها، ومع تعاظم دور عنابة في مجال الغزو البحري ما انجر عنه تدفق السلع والغنائم زاد النشاط التجاري البحري لهذه المدينة وأصبح مينائها يشهد حركة السفن القادمة من الشرق أو من الغرب الأوربي، وهكذا ازدهرت عنابة اقتصاديا ونافست مدينة الجزائر، وللتدليل على هذه الأهمية فإن

<sup>1</sup> - التميمي عبد الجليل، المرجع نفسه، ص 171.

<sup>2</sup> - ارزقي شويتام، الحكم العثماني في الجزائر وعوامل انهياره ( 1800 - 1830)، ماجستير تاريخ حديث، م خ، إشراف د خليل عبد العال، قسم التاريخ، جامعة الإسكندرية، ص ص 54، 56.



شركة لينش دديدة كانت حريصة على اختيار مكان الباستيون بالغرب من هذه المدينة وذلك تبعا لقيمتها التجارية بالنسبة لمرسيليا وبالفعل قد أصبحت فيما بعد مركزا من مراكز أعمال الشركة الإفريقية الفرنسية ومنه يمكن القول أن مدينة عنابة كانت مركز تفاعل بين المغرب المتوسطي والمشرق العربي<sup>1</sup> وقد لعبت جزيرة طبرقة دورا هاما في التجارة المتوسطية باختلاف هوياتها، فقد كانت بها تجارة شبيهة بتجارة كاب نيقرو والقالة حيث اهتمت بتجارة القمح والشمع والجلد والزيوت والصوف، وقد عمل بها الجنويون واهتموا بصيد المرجان مقابل لزمة مقدمة لباي تونس، ولعل لأهمية هذه الجزيرة البالغة جعلت بيسونال يرسل وزير خارجية فرنسا في 25 افريل 1725، حيث إقترح عليه اقتناء هذه الجزيرة حيث قال: " إن اقتناء جزيرة طبرقة له نتائج كبيرة لفرنسا، وستجني تجارها فوائد جسيمة فمن الممكن أن يصبح المصرف سيد أسعار الشراء لكل البضائع المتداولة من مدينة الجزائر إلى مدينة تونس....."<sup>2</sup>

## 4-2 الوسائط التجارية:

مع تزايد نشاط القرصنة في حوض المتوسط، وتعظم دور القراصنة لدول المغرب في هذا المجال البحري الواسع، وبتقدم الزمن، وفي هذا الإطار فإن الدول الأوروبية ابتعدت تدريجيا عن هذا النشاط وأصبحت أكثر تركيزا واهتماما بتأمين أساطيلها التجارية بعد اكتشاف وتطور النشاط التجاري على المسار الشرقي المعني أساسا بتجارة التوابل. فاضطر قناصل ووسطاء هذه الدول خاصة جنوه وليفرونه ومرسيليا وهولندا والدول الاسكندنافية للإقامة في مدن الموانئ المغاربية سعيا منهم إلى عقد معاهدات وصفقات تمنحهم امتيازات خاصة وتجنبهم هجمات القراصنة المغاربية، بمقابل هدايا وإتاوات يتم الاتفاق حولها، وعلى ضوء

<sup>1</sup> - ليلي الصباغ، المرجع السابق، ص ص 158، 161.

<sup>2</sup> - بيسونال اندريه، المصدر السابق، ص ص 145، 146.

ذلك فان مرسيليا وجنوه وليفرونه كانت بمثابة وسائط تجارية بين الغرب والإيالات العثمانية<sup>1</sup>. " فاحتكر اليهود تجارة الجلود وجزءا من تجارة الحبوب " و اهتم الفرنسيون والجنويون باحتكار تجارة الحبوب، فقد لاحظ ماسون أن عدد السفن الفرنسية على السواحل الجزائرية كان كثيرا رغم أنها لم تكن تعمل لصالح فرنسا فقط، بل كانت تستأجر من قبل الأجانب خاصة فئة اليهود الذين فتحو مركزا لهم على موانئ المتوسط.<sup>2</sup> وطوروا أنشطتهم التجارية بالرأس الأسود وطبرقة والقالة وعنابة حيث كانت القبائل تموهم بالسلع الفلاحية والحرفية مباشرة دون الرجوع إلى السلطة المحلية، وتشتري من هذه الوكالات البضائع خاصة الأوربية التي قد لا تجدها في جهة أخرى، وهذا ما أدر عليها أرباحا طائلة بالنقد الاسباني ممثلا في الريال .... أما في تونس وتبعاً لهذا المنظور البراغماتي فقد أنشأت طبقة مترفة بميناء تونس هدفها تعزيز مبيعاتها نحو الشرق وتعويض ما لا تربحه من تجارتها مع أوروبا بتجارقتها مع المشرق والدولة العثمانية، ولعل انتشار الشاشية التونسية أكبر دليل على ذلك.<sup>3</sup>

وفي نهاية القرن السابع عشر شهدت التجارة المتوسطية للإيالات العثمانية انكماشاً متأثراً بظهور احتكار قامت به الدول الأوربية، ومارسه اليهود بفعالية الأمر الذي مكّنهم من السيطرة على التجارة الملاحية بالبحر الأبيض المتوسط.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - التميمي، عبد الجليل، المرجع السابق، ص 169.

<sup>2</sup> - بن صحراوي، كمال، المرجع السابق، ص 75.

<sup>3</sup> - التميمي، عبد الجليل، المرجع السابق، ص 170، 171.

<sup>4</sup> - التميمي، عبد الجليل، المرجع نفسه، ص ، 171.

## المبحث الثالث: المبادلات التجارية بين طرابلس وتونس

تطرقنا في الفصل الأول إلى الطرق البحرية والتي من خلالها وجدنا أن طرابلس وتونس تقعان داخل الرقعة التجارية المتصلة بالسواحل السورية وجزيرة مالطا، ولأهمية هذا الرابط البحري الذي أوقع المدينتين في خضم الحركة التجارية للمتوسط فإن فصل البحرية التونسية عن الموانئ الطرابلسية والعكس يعد ضرب خيال، إذ أن الموقع الطبيعي لموانئ البلدين وضعهما بنفس الخط التجاري الذي يربط موانئ شمال إفريقيا وموانئ المشرق وهو ما حال دون ذلك<sup>1</sup>.

### 3-1 أنواع السلع المتبادلة :

انقسم النشاط التجاري لمدينة طرابلس إلى قسمين، قسما يختص بماله علاقة بالمدن التي تدخل ضمن سلطة الإيالة وقسم خارجي وله علاقة بالتجارة مع دول حوض المتوسط، وكان لمؤسسات طرابلس التجارية ولتجارها أفضلية إصدار المعاملات التي تنضم حركة التجارة داخل المدينة وخارجها<sup>2</sup> ولهذا ارتبطت مدينة طرابلس مع أهم مدن الإيالة بعلاقات تجارية هامة، وحسب سجلات المحكمة الشرعية فهي تؤكد تلك العلاقات التي ارتبطت طرابلس ومدن بنغازي ودرنة ومصراة ومسلاته وزليطن وغريان والجبل والزاوية وفزان<sup>3</sup> أما أنواع السلع التي تتم مبادلتها بين هذه المدن وطرابلس فهي تشكل الصادرات والواردات، فمدينة طرابلس تصدر لتلك المدن المصنعة المحلية أو الأجنبية واهم واردتها تمثلت أساسا في المواد

<sup>1</sup> \_ عبيد منير، المرجع السابق، ص 147.

<sup>2</sup> \_ إنعام شرف الدين، المرجع السابق، ص 73.

<sup>3</sup> \_ إنعام شرق الدين، المرجع نفسه، ص 90.

الفلاحية والأولية.<sup>1</sup> وقد شكلت الوكالة الدور البارز في تنشيط الحركة التجارية بين مدن الإيالة، رغم أنه هناك نوع آخر من الوكالة تهتم بالنشاط التجاري الخارجي - وهذا مقصد موضوعنا-، فقد استقر وكلاء طرابلس في بعض المدن التي لها روابط تجارية معها، ومن مواقعهم يساهمون في إثراء وتنشيط المعاملات التجارية التي تهتم وتخدم تجار طرابلس ومن هؤلاء نذكر أحمد الشرفي المقيم بصفاقس والذي كان وكيلا ممثلا لأسطى أحمد بن خاطر، ورغم نشاط الوكلاء هذا فإن ذلك لم يمنع من ظهور التجارة الذاتية أي وجود بعض التجار الذين يمارسون فعلهم التجاري بأنفسهم.<sup>2</sup>

ومن أهم السلع التي تصدرها طرابلس إلى إيالة تونس " الفلفل والفوة وبعض أنواع الأقمشة وتستورد منها التمر والزيتون والحمص والبقول والحلبة والخروب والحناء والدهان والصفوف والجلد والرصاص ومواد الصباغة وبعض المنتجات كاللثة والبرانيس والحوالي والشواشي"<sup>3</sup>. ولا بد أن نشير في هذا الشأن أن تجارة طرابلس مع مختلف المناطق الداخلية ومع إيالة تونس كانت تتم بصفة جماعية أي أن القائمين بنشاط التجارة كانوا يشكلون مجموعات لممارسة نشاطهم.<sup>4</sup> وفيما يخص الجانب التونسي ونظرا لما تشكله طرابلس من أهمية تجارية فإن عديدا من تجارها استقروا بها وعملوا كوكلاء لغيرهم من البلاد التونسية، وما يؤكد ذلك الألقاب التي كانت تميزهم وتشير إلى أصلهم مثل: التونسي، الصفاقسي، الجربي، الباجي،....<sup>5</sup>

### 3-2-2-3- التجارة:

لقد شهدت مدينة طرابلس توافدا للتجار من بلاد المغرب وكان تجار البلاد التونسية أكثرهم عددا إذ بلغ عدد العاملين في مجال المبادلات التجارية حوالي 44 تاجرا من بين 70 تاجرا المشار إليهم، وإن دل

<sup>1</sup> \_ إنعام شرف الدين، المرجع نفسه، ص 97.

<sup>2</sup> \_ إنعام شرف الدين، المرجع نفسه، ص ص 101، 102.

<sup>3</sup> \_ إنعام شرف الدين، المرجع نفسه، ص ص 104، 106.

<sup>4</sup> \_ إنعام شرف الدين، المرجع نفسه، ص 102.

<sup>5</sup> \_ إنعام شرف الدين، المرجع نفسه، ص 141.

ذلك فإنه يدل على قيمة وحجم المبادلات التجارية بين إيالتي تونس وطرابلس الغرب، وقد شكل التجار الجرابية أغلب هؤلاء بعدد 30 تاجرا حيث حملوا لقب الجرابي مشكلين جماعة تسمى بالجرابية<sup>1</sup> أما الباقيون فيمثلون مدينة تونس بـ 7 تجار و صفاقس بـ 5 تجار وكذا من المهديّة وباجة وكان لكل هؤلاء وكيل معين في طرابلس من قبل باشا تونس يرعى مصالحهم<sup>2</sup> وقد كان نشاط هؤلاء التجار يمثل امتدادا لحركة المبادلات بين الإيالتين، فاستقرارهم في مدينة طرابلس شجع على عقد صفقات تجارية مع المدن التونسية التي ينحدرون منها فتمت مبادلات بين الجرابية بطرابلس مع جربة والصفافسيون مع صفاقس وتجار مدينة تونس مع مدينتهم هم كذلك،<sup>3</sup> "ولقد تركز تجار الجرابية التونسية في سوق الرباع القديم والجديد" وهذا لمزاولة نشاطهم المتمثل في تجارة المنسوجات والأقمشة، كالعباءات والبرانيس والاردية والسفاسر والشاشية<sup>4</sup> ولعلّ هذه الأخيرة من المصنوعات التونسية التي اشتهرت بمدينة طرابلس وغيرها كما لا نستثنى المواد الغذائية التي شكلت بعضا من إهتمام هؤلاء التجار كالقمح والشعير والزيت<sup>5</sup>

وبالإضافة إلى فئة التجار ذوي الأصول التونسية فهناك فئة من التجار ذوي أصول تركية عملت هي الأخرى على ربط علاقات تجارية بين طرابلس أين استقروا وإيالة تونس، "وقد أمكن تمييزهم من خلال ألقابهم مثل التركي، الازميتلي، القرينلي، الساقزي، القرمانلي، المورالي، القرجي، المالطي....." وقد بلغ هؤلاء بداية القرن الثامن عشر 43 تاجرا منهم 7 تجار اختصوا بالمعاملات التجارية مع تونس.<sup>6</sup> أما التجار المحليين الطرابلسيين فقد امتد نشاط حركتهم التجارية إلى المناطق الإسلامية وإيالة تونس كانت ضمن هذا

<sup>1</sup> \_ حسن الفقيه حسن، المصدر السابق، ص 327.

<sup>2</sup> \_ جعيدر عمار، آفاق ووثائق تاريخ ليبيا الحديث، الدار العربية للكتاب، الجماهيرية الليبية، 1991، صص، 211، 216.

<sup>3</sup> \_ إنعام شرف الدين، المرجع السابق، ص 144.

<sup>4</sup> \_ إنعام شرف الدين، المرجع نفسه، ص 145، 146.

<sup>5</sup> \_ حسن الفقيه حسن، المصدر السابق، ص ص 373، 552.

<sup>6</sup> \_ إنعام شرف الدين، المرجع السابق، ص ص 149، 150.

المنظور إذ تمت في الفترة الممتدة بين سنتي 1722 و1727م 51 معاملة تجارية معها<sup>1</sup> وقد مثلت تونس

بالنسبة لهؤلاء سوقا رائجة فصدروا إلى صفاقس الإبل والقمح والشعير والزعفران والعطور.<sup>2</sup>

2 أنواع السلع التي حددت بالسجلات اللبية:<sup>3</sup>

النسبة	عدد التجار	نوع السلعة
26.21%	10	المواد الغذائية
17.23%	71	العبيد
15.53%	64	المنسوجات
9.95%	41	المواد الأولية
7.76%	32	مواد الصباغة
5.82%	24	المواشي
3.39%	14	الأسلحة الخفيفة
2.94%	12	عطارة
2.66%	11	دخان
1.69%	7	مواد معدنية
2.66%	11	ذهب وفضة

وفي الفترة الممتدة ما بين 1722 إلى 1727م فإن عدد المعاملات التي تمت بين التجار الطرابلسيون وإيالة

تونس قد بلغ 60 معاملة نسبية 8.99%<sup>4</sup>، وهناك إشارات إلى تعامل بعض التجار المحليين في طرابلس

مع عناصر من بعض الجاليات التجارية الأخرى أو توكيلهم للقيام بأعمال تجارية خارجية، فمن ذلك على

<sup>1</sup> - إنعام شرف الدين، المرجع نفسه، ص 152.

<sup>2</sup> - عبيد منير، المرجع السابق، ص 146.

<sup>3</sup> - إنعام شرف الدين، المرجع السابق ص 153، 154.

<sup>4</sup> - إنعام شرف الدين، المرجع نفسه، ص 155.

سبيل المثال توكيل احمد الوردان التاجوري لأحمد العكروت الصفاقسي في معاملة تجارية بصفاقس<sup>1</sup>

### 3-3 الملاححة والمراكز التجارية:

تميزت حركة النقل البحري بين إيالتي تونس وطرابلس بأنها كانت لا تتم بواسطة مراكب مخصصة للتجارة فقط بل ومن خلال مختلف المسميات التي أطلقت على تلك المراكب فنجد أن هناك مراكب حربية استغلت في حركة المبادلات البينية بين البلدين، مثل الشطبية والبرقني وهذا ما توضحه اليوميات الليبية، في إشارتها إلى استخدام الرياس الطرابلسيين للمراكب التي تحت إمرتهم في الأعمال التجارية<sup>2</sup>. ولقد كانت السفن الشراعية القرقنية و الحربية والصفاقسية تربط صفاقس وطرابلس يوميا مرورا بجربة في أغلب الأحيان تنقل المسافرين والبضائع المختلفة حسب السبل القانونية أو خلسة هروبا من الجمارك<sup>3</sup>.

وفي بيان مقبوض حق الرسو أو لزمة الجمرك نجد وثيقة بها بيان لمبلغ 2250 ريال لزمة دخول فرقاطة طرابلسية لميناء تونس<sup>4</sup> وفي نص وثيقة أخرى صدور تذكرة مقدارها 14 ريال لتوريد طرابلس بالدخان من تونس<sup>5</sup> وقد اعتبرت موانئ تونس وكذا البلدان المجاورة مراكز تجارية لها أهميتها الاقتصادية بالنسبة لطرابلس، فسجلات المحكمة الشرعية في القرن التاسع عشر، ومن خلال اليوميات الليبية أسماء الكثير ممن كانت لهم معاملات مع هذه البلدان، وفيما يخص حركة المبادلات مع تونس نذكر علي بن إبراهيم بن علي اللبدي وهو شريك بالثلثين في مركب ومرقاوة محملين بالحمص والبول والحلبة والشعير والخروب قادمين من تونس، وفي دعوى مرفوعة على مسعود بالقاسم الحميدي من طرف أحمد بن علي بن مريم وأخوه حول اقتسام ثمن السلعة ممثلة في جلود مستوردة من تونس قدر ثمنها بـ 4345 ريالا

<sup>1</sup> - إنعام شرف الدين، المرجع نفسه، ص 158.

<sup>2</sup> - إنعام شرف الدين، المرجع نفسه، ص 68.

<sup>3</sup> - عبيد منير، المرجع السابق، ص 146.

<sup>4</sup> - ا، و، ت، الدفتر رقم 276، ص 22.

<sup>5</sup> - ا، و، ت، الدفتر 91، ص 143.

ويأتي في اليوميات ذكر " لمحمد الهواشي الذي كان له شريك بطرابلس يرسل إليه الأقمشة والبسط من صفاقس، وكذا هناك ذكر " للامين بن شتيوري الذي كانت له تجارة في جربة، حيث يقوم بشراء اللفة، كما كان حسن الفقيه حسن صاحب اليوميات نفسه تاجرا إذ يذكر أنه أرسل وصيفه إلى تونس ليتسوق له من هناك.<sup>2</sup>

وفي الأخير تجب الإشارة إلى أنه في المجال الملاحي التجاري بين إيالة طرابلس ونظيرتها تونس قد سيطرت الملاحة الساحلية وذلك تبعا للظروف الطبيعية والوظيفية - كما جاء في الفصل الأول - فحالة الطقس ونوعية المراكب وبطء تجهيز المراكب وتفريغها كانت كلها عوامل مؤثرة على مدة السفر بين مختلف الموانئ.

وقد تميز العمل الملاحي بين البلدين انه كان حرا وفردى أو في نطاق شركات مصغرة قد تكون ظرفية ولا تخضع إلى نظام ثابت وكان الترقب سائدا لدى بعض التجار في كثير من الأحيان ليتمكنوا من توريد سلعهم، كما تضطر كثير من السفن إلى الانتظار عدة أيام لتحصيل كامل حمولتها من بضائع ومسافرين<sup>3</sup> وبهذا يمكن القول أنه في ظل الظروف الملاحية التي أشرنا إليها فقد كان لها انعكاسات سلبية على حجم المبادلات التجارية خاصة إذا عرفنا أنها تجارة احتكارية إذ كثيرا ما يضيع التجار فرصا وأسواقا ملائمة تبعا لتلك الظروف سالفه الذكر<sup>4</sup>

ومما سبق نستخلص أن العلاقات التجارية بيم موانئ بلدان المغرب في الفترة موضوع البحث استمرت

<sup>1</sup> -إنعام شرف الدين ، المرجع نفسه، ص183.

<sup>2</sup> - حسن الفقيه حسن ، المصدر السابق، ص ص 216، 340.

<sup>3</sup> - عبيد منير، المرجع السابق، ص 147.

<sup>4</sup> عبيد منير، المرجع نفسه، ص149.



رغم ما تعرضت له دول المنطقة من خلافات سياسية ومرد ذلك أنها لم تأخذ صبغة سياسية رسمية، أي لم تخضع للاتفاقيات بين الدول المعنية. وكذا الموقع الجغرافي لدول المغرب وارتباط موانئها بمسالك بحرية معروفة حيث شكلت امتداد واحد سهل حركة المبادلات التجارية بين موانئ بلدان المغرب رغم عدم توافر الاحصاءات عن هاته المبادلات.

الأخير  
عبد القادر للعلوم الإسلامية

## خاتمة:

يكتسي موضوع العلاقات الاقتصادية بين بلدان المغرب خلال العهد العثماني عموما أهمية بالغة خاصة إذا عرفنا أن هذا الموضوع لم يدرس من مختلف جوانبه ويأتي موضوع هذه الدراسة والموسوم بحركة التجارة بين موانئ بلدان المغرب خلال العهد العثماني " ضمن هذا الإطار، خاصة إذا عرفنا أن جل الدراسات التي تناولت هاته المنطقة تعلقت في مجملها بالعلاقات السياسية والعسكرية بين تلك الدول أو بينها وبين الضفة الشمالية من البحر المتوسط. وبعد الانتهاء من الدراسة تمكنت من الخروج بجمله من النتائج تمثلت في:

✓ إن الأوضاع والظروف الطبيعية التي ميزت معظم الموانئ في بلدان المغرب كانت عاملا غير مساعد لبعث النشاط الملاحي بشقيه التجاري والقرصني ففي حالات عديدة تسببت تلك الظروف في تدمير جزء من الترسانات البحرية لتلك الدول.

✓ إن نشاط القرصنة الذي مارسته دول المغرب في حوض البحر المتوسط والمحيط الأطلسي بصرف النظر عن شرعيته كان نشاطا محفزا و محركا لحركة التجارة داخليا أو خارجيا مع باقي دول الجوار

✓ كانت السلع المتداولة بين موانئ دول المغرب تلقى الدعم والأفضلية الجبائية رغم ما عرفته دول المنطقة من حساسيات سياسية ونزاعات عسكرية وتدخل في الشؤون الداخلية.

✓ بما أن ملكية السفن القرصنية أو التجارية كانت في مجملها ليست ملكية للسلطة أو الدولة بل هي ملكية شخصية للتجار ولأصحاب رؤوس الأموال أو للقرصنة فان النشاط الملاحي لها بشقيه القرصني والتجاري كان يتم بصفة فردية أو ضمن جماعة محدودة أو شركات مصغرة خارجة عن نطاق الدولة هذه الأخيرة التي في غالب الأحيان لا يهتمها سوى جباية الرسوم من حقوق الرس أو

## لزم الجمارك

✓ كانت معظم الموانئ في بلاد المغرب لا تعتبر فقط مكان لرسو السفن تتم منها عمليات الشحن والتفريغ بل شكلت في حد ذاتها بؤرة تجارية اتخذت شكل المؤسسة التجارية الحرة التي تتم فيها عمليات عقد الصفقات ونشاط الوكلاء فيها يبدووا واضحا، إذ تجدهم يستقرون في المدن التي تمتلك موانئ.

✓ إن عدم امتلاك دول المغرب لأساطيل تجارية لم يمنع من قيام حركة مبادلات تجارية بين موانئها ودليل ذلك أن السفن والمراكب الحربية قامت بهذا النشاط.

✓ إن عدم وجود نظام مالي محلي لكل دولة من دول المغرب جعل من أسواق تلك البلدان موطنا للعمليات الأجنبية ما نتج عنه ظهور فئة تجار العملة ومحتكريها وعدم ثقة التجار المحليين بالعملة المحلية التي قد لا تتجاوز معاملاتها حدود المدينة.

✓ إن استقرار بعض التجار لدولة ما في مدينة مجاورة وارتباطهم بالوطن الأصلي، ساهم في دعم المبادلات التجارية بين دول المغرب.

✓ كان لدور الوكلاء التجاريين الأثر البالغ في حركة البضائع والسلع بين موانئ بلدان المغرب.

✓ صعوبة تقدير حجم المبادلات التجارية البحرية بين دول المغرب وكذا مقارنتها مع تجارة هاته الدول بالدول الأوروبية أو مقارنتها بتجارة القوافل ما جعل هذا الموضوع مجالاً واسعاً لبحث الباحثين أو لمخابر البحث في كل دول المنطقة مع ضرورة التنسيق.

✓ إن عدم اهتمام السلطة العثمانية بالجمال التجاري بين دول المغرب ومحاوله ربط اقتصاديات هاته الدول بالدولة العثمانية جعل من هذه التجارة تتم بصفة غير منظمة وليست شبيهة بالتجارة التي تربط بلدان المغرب مع أوروبا التي اعتمدت على عقد اتفاقيات ومنح الامتيازات والتي كانت الباب العالي تسمح بها

## ملخص

يكتسي موضوع " حركة التجارة بين موانئ بلدان المغرب خلال العهد العثماني " أهمية بالغة كونه يعنى بالعلاقات البينية بين دول المغرب في شقها الاقتصادي بعيدا عن كل ما أحاط بالمنطقة والحوض الغربي للمتوسط عموما من ظروف سياسية سادها التوتر في اغلب الأحيان وما انجر عنه من تداعيات عسكرية كانت ولا زالت تشكل المادة الدسمة للكتابات التاريخية ومن خلال طرق هذا الموضوع فإنه تجب الإشارة إلى قلة الدراسات السابقة حوله، مما صعب من المهمة، وجعل من تقدير حجم المبادلات بين تلك الدول بالأرقام والإحصاءات الدقيقة أمرا لم يتم، وهذا ما يجعل هذا الموضوع مدعاة للبحث والتنقيب من قبل الباحثين والمهتمين ورغم ذلك فإنه يمكن تلخيص أهم ما أدرجناه في هذا البحث في نقاط أهمها:

- القرصنة كظاهرة عسكرية أدرجت في كثير من الدراسات لتداعياتها السياسية والعسكرية على العلاقات الدولية خاصة بين دول ضفتي المتوسط، أما في حال موضوعنا هذا فقد تطرقنا إليها من منظور اقتصادي، وفعلا قد تبين أن لها مساهمة فعالة في الفعل التجاري الملاحي بين موانئ بلدان المغرب بما تحمله من سلع وغنائم نحو الموانئ المجاورة لبيعها، وفي هذا لم نراع ما إذا كانت تجارة مشروعة أو غير ذلك.
- إن عدم اهتمام الدولة العثمانية بالمجال التجاري للإيالات المغاربية، والسعي لربط اقتصادياتها بالدولة الأم جعل الحركة التجارية الملاحية بين تلك البلدان تتم بصفة غير منظمة، بل كانت في الغالب تتم عن طريق حواصل او شراكات بين مجموعة تجار، ما يبرر عدم عقد اتفاقيات تجارية أو منح امتيازات بينها.
- رغم التأثيرات السياسية والتوتر الذي قد يسمم العلاقات بين عواصم بلدان المغرب فإنه ثبت أن المجال البحري بينهم كان دائما مفتوحا للقراصنة وأسلامهم وللتجار وسلعهم لممارسة تجارتهم عبر

المراكز التجارية المتاحة في كل دولة .

● عملت الوسائط التجارية دور المحفز للملاحة التجارية بين ضفتي المتوسط وبين موانئ بلدان المغرب فيما بينها، فلا احد ينكر دور الأوربيين الذين استقروا في المدن الساحلية سعياً منهم إلى عقد الصفقات وكذا لتجنب الأعمال القرصنية لدول المغرب. كما تجدر الإشارة إلى اليهود الذين احترفوا الفعل التجاري وكانوا مساهمين بخبراتهم في حركية المبادلات التجارية واستقروا في كثير من المدن مثل طبرقة والقالة وعنابة وغيرها، ومن خلال هذا نستخلص أن اقتصاديات بلدان المغرب خلال الفترة المدروسة كانت اقتصاديات مفتوحة وحررة ورأس المال كان يتنقل دون قيد أو مصادرة من أحد رغم الأنظمة الجمركية والضريبية لكل بلد والتي في الغالب كانت تشجع التجارة الملاحية بين دول المغرب وذلك بتخفيض نسبة الضرائب على السلع الموردة وكذا حقوق الرسوم والإقلاع .

من خلال الإطلاع على نوعية السلع المتبادلة بين موانئ بلدان المغرب فإنه تجب الإشارة إلى أن كثير من تلك السلع ليست ذات منشأ محلي بل في الغالب هي سلع مستوردة ( الهند، أفريقيا، ...

## RESUME

le thème du mouvement commercial entre les ports magrébins dans l'époque Ottoman a une importance bijourative car il est lie par les relations entre les pays magrébins dans le coté commercial éloignant les collisions politiques et circonstances tendues qu'enveloppa la région dans la plupart du temps, cette dernière qui garde encore sa place dans les études historiques, et autant qu'on parle sur ce thème , il doit mentionner la rareté des études antérieure faites dans ce thème , la chose s'impose d'évaluer le volume des échanges et ses statistiques et posent une difficulté de les l'entourer .

- on peut résumer les chapitres étudiés de cette recherche comme suite :

- la piraterie comme un phénomène militaire établit en plumiers études comme un élément ayant des résultats politiques et militaires concernent ces pays surtout ceux entre les deux bords de la méditerranéen , mais dans notre thème on discute ce phénomène d'un point de vue économique qui illustre la participation de cette dernière dans l'acte commercial entre les ports magrebins avec les butins portés comme des marchandises a vendre sur les ports voisins , sans rendre compte de la légalité ou non de ce geste .

- la négligence de la commerce des provinces magrébins par l'état Ottoman et son désir d'attacher ses économies avec celle de l'état fait le désordre sur le mouvement commercial entre ces provinces et souvent faites a titre personnel ou par des groupes des commerçants, la chose qui justifie l'absence des pactes ou contrats commerciaux et

des bonus entre eux.

-Malgré les influences politiques et la tension entre les capitales des pays magrébins, il était montré que les ports restaient neutres et ouverts pour les butins des pirates et les marchandises des commerçants pour pratiquer leur commerce à travers les centres commerciaux dans chaque pays .

-les intermédiaires commerciaux jouaient un rôle important dans le mouvement commercial entre les deux bords méditerranéen et les ports magrébins ; les européens stabilisaient dans les côtières pour faciliter les pactes et éviter les affaires des pirates ,et les juifs qui utilisaient leurs expériences pour participer à motiver les échanges commerciaux en stabilisant à TABRAKA, AL-KALA, ANNABA...etc. on peut déduire que les économies des pays magrébins durant cette période étaient ouvertes et libre et le capital se mobilisa sans confiscations malgré la présence des systèmes des douanes de chaque pays , ce dernier encouragea la commerce navigué entre les pays magrébins par une réduction des impôts des exports et sur le droit de stationnement et départ.

-On a noté, concernant l'origine des marchandises échangées entre les pays magrébins , que n'étaient pas souvent locales mais importées ( inde , pays d'Afrique etc.)

## Brief

The subject of the commercial movement between the countries' ports of Maghreb in the ottoman pact has a golden importance because it is about the economic relations of Maghreb far of all political circumstances and tension in this region and of its military results ,this last, which took well in historical studies .

- We note that the scarcity of studies in our subject and statistical numbers make difficult our research:

- The piracy had studied as military and political phenomena but in our thesis we studied it with an economic view and we found its efficacious role in the commercial action between ports of Maghreb with what brings as profits, merchandises without speaking about legitimacy of the question.

- The negligence of provinces' economies in the Maghreb by Ottoman nation and its aim to centralize it makes disorders in the movement and makes limit for some traders and group of them and explains the absence of compacts and contacts and concessions.

- in spite of political impacts between countries of Maghreb ,the naval area stay open for the gains of pirates and the merchandises of traders for practise their commerce.

-The commercial intermediaries between the shores of Mediterranean played in important role in the movement of commerce, we saw the Europeans in the coastal regions in doing compacts and to limit the piracy action and the experts of Jews who



participated in the commercial changes and lived in TABRKA, AL-KALA, ANNABA, etc. And we can conclude that the economies on those countries in that period were open and the capital was transformed without seizing neither confiscation in spite of the customs system that encouraged the naval commerce with reduction of taxes and duties of standing and departure.

-We note that the merchandises were changed were not local but imported ones (INDIA, countries of AFRICA)

## الملاحق

جامعة الأميرة  
عبد القادر  
للعلوم الإسلامية

الملحق 1: الأرشيف الوطني التونسي، الدفتر رقم 400، ص 6.

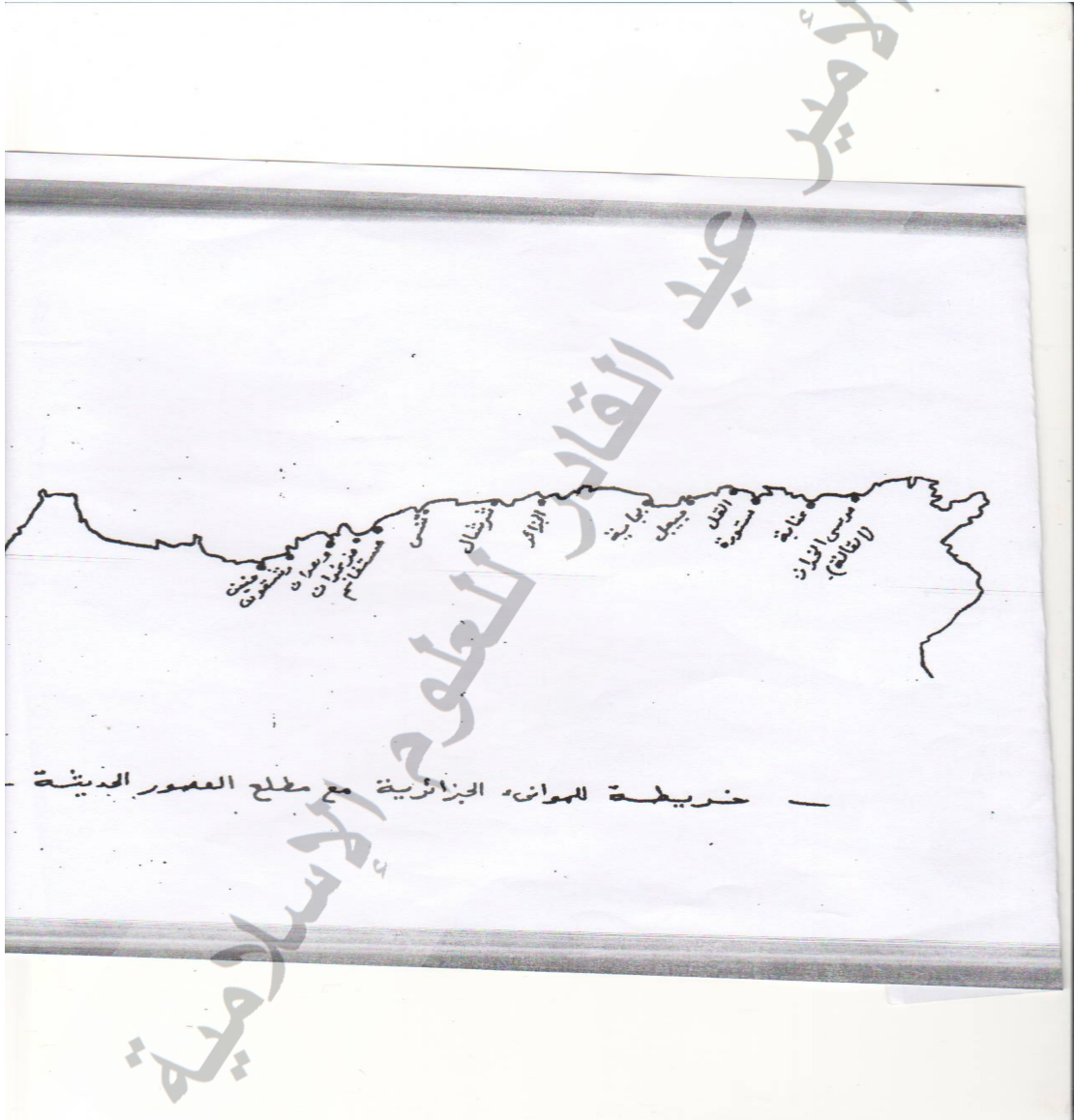
ونجد في الوثيقة: رسم خمسين ريال، دورو، حق كراء سفينة من تونس إلى الجزائر

ريالات دورو	
المولف بياه ما في قبل الشيخ محمد الفيليلي امين دار السكك	١٠٠٠٠
قبل المذكور في رجب الاصب عشرين الف ريال دورو	٢٩٤٩
يلجرح من ذلك ثلاثة الاف ريال دورو واخبر واحد وتضيق ريال دورو	١٧٠٥١
<b>٦</b>	
ريالات تونسي المذجوع من ذالك	
حق يكفان ذهب	١٠٦٤
ذجوع	٣٩٠٠
<b>٥٩٦٤</b>	
ذجوع	٤٥٠٠
مذجوع	٤٥٠٠
مذجوع ريات دورو المراميون مركب التصديده الب دورو	٣٥٠٠
مذجوع ضيق ريال دورو الحرايين المتقوله بالمشاوش للجزاير	١٧٥٠
<b>١٥٦٣</b>	
ذمع على يد يوسف المملوك	٣٠٠٠
ذمع على يد المذكور	١٠٠٠
ذمع المذكور	١٠٠٥
ذمع المذكور	١٠٠٠
ذمع المذكور	٠٠٠٥
<b>٢٠٢٨٩٣</b>	
ذمع عن ابن ابي العيش راتب الربيهم بخلق الواد عن السعيان	٢٥٠٠
ذمع عن ابن وبيان حمضه	١٤٧٩
ذمع عن اربعة اطلب كون عابري شيخ المربيه	٦٦٥
ذمع احسان ليع زرون الفصطيه وحق قبل عابري حاز باوش المورين	١٦٠٠
ذمع تسمي سليمان خاصه فبضائهم به سراج ثلاثة اية فنتار بباط	٣٣٥٥
ذمع تسمي المورين حق صوبا	٣٤٧٥
<b>٣٠٢٥٦٢</b>	



الملحق 3: المجلد 1، المجموعة 1641 وثائق العهد العثماني، المكتبة الوطنية الجزائرية،

خريطة للموانئ الجزائرية مطلع العصور الحديثة





الملحق 5: أ، و، ت، الدفتر رقم، 276، ص 27.

أسماء أسرى الذين أسرو من طرف قراصنة تونسيين

اندريس نوردي	١٠
سليمان بن محمد	١٤
جوان سكاكس	١٤
انورياس بن رام سليديس	١٤
نيلس انزل	١٤
اصم	٣٣
النوايا بنت نور بن سوارايب	١٤
النوايا جازي	١٤
النوايا سليمان كزله	١٤
النوايا جوان كوش	١٤
النوايا سليمان در نهوا	١٤
النوايا فلورانس	١٤
النوايا بن تارديس	١٤
النوايا افتون بيكون	١٤
النوايا زستان اعنت	١٤
اصم	٣٣
بن ذميطة صليح راسي	١٤
صيمون بوشلويدي بيبيان	١٤
جوزابادو بوشلويدي بيبيان	١٤
جلال جعي	١٤
افتون بيبي	١٤
جوزابادو رانر	١٤
جوانه اتويدي	١٤
ديبا اوليبي	١٤
بن انميصا صيني	١٤
بيتي كوريبي	١٤
جوليب روماني	١٤
بارنارد كصاليوني	١٤
انوايا بن بستم زبيبي نوردي	٤٤
	١٤
	٤٥

الملحق 6، أ، و، ت، الدفتر نفسه ، ص 28.

أسماء أسرى الذين أسرو من طرف قراصنة تونسيين

الاسم	رقم
سايين ربيعي	1
تريفيق باشور	2
عوان همام	3
داها انكي	4
علي	5
ساري هياجي	6
عسا او دور لوتة	7
كويان لوتة	8
كيوان لوتة	9
كاردي في ميني	10
بها اعرفه دا	11
الاسماء	12
العصاة حتى في بلدنا	13
التوا تسمياتو انباطان	14
الاسماء قطرة غنيمته رمضان راس	15
انتون ملاكونك نيلك	16
مكيال مكيال لبيونة	17
اندريج رسيرو	18
ذكوره احتشا نياكي	19
جوزابا باجي	20
دوتانت لوني	21
بونصيدك ماورة	22
جوان بيري	23
جوزان قنيبي	24
جوزان كيبيات	25
ذكوره دون بروكسي	26
ميشوا اورون	27
جوزابا رورس	28
ديتور	29
جوزان ارجس حلسيان	30
ميو اتيرير	31
بستوا مكونك	32
ابنم مكيال مكونك	33

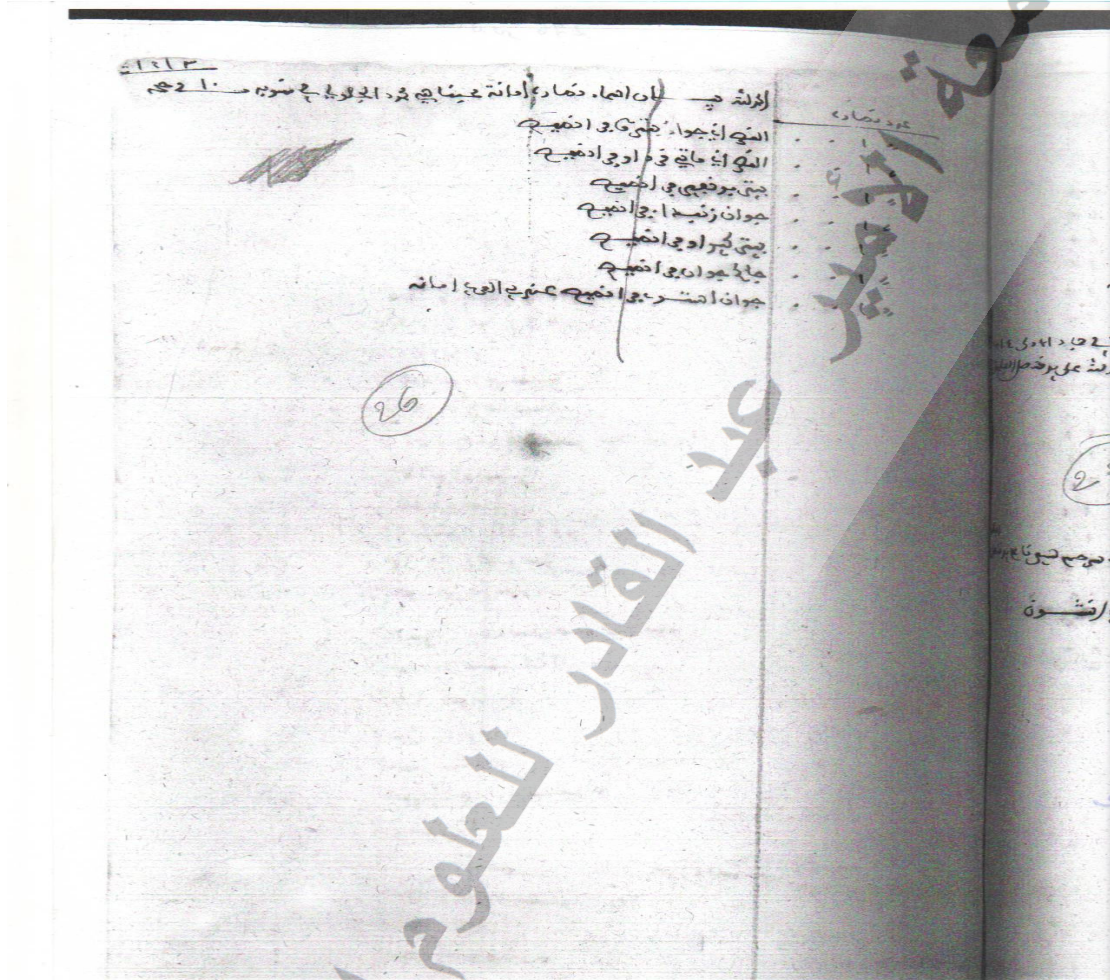


الملحق 7، ا، و، ت، الدفتر نفسه، ص 25.

أسماء أسرى الذين أسرو من طرف قراصنة تونسيين

أسماء	عدد
انوار اسمعيل	1
جوزاء دلسبي	1
جوزاء في	1
نخيل مروى	1
صادد ورفوتارح	1
روضة صفا مستحيل	1
الغواية مستحيل	1
ذكرة مستحيل	1
السماء النصارى	1
حبيب صؤونه	1
مفتي بون باري جارد	1
جواد صوا صارد	1
مفتي ذكوية مكين	1
مفتي زبير هلسيليان	1
جوزاء ياديه هلسيليان	1
افستون كاديه صارد	1
اد و لب جلميت	1
مروان هيلكيتيم	1
أسماء نصارى غنيمته	1
بشير حيوان	1
بشار بونيم	1
بادو الصفا ديس	1
بشير باي الاروسى	1
مفتي بونش	1
بشير حيوان كوه اران	1
افستيل مستحيل	1
حيوان بيم	1
حيوان بيم	1
ديمشق باقتموز	1
مفتي صا صا	1
حيوان بيم	1
علاء بن وور بونيم	1

الملحق 8، ا، و، ت، الدفتر نفسه، ص 26.  
أسماء أسرى الذين أسرو من طرف قراصنة تونسيين



الملحق 9، أ، و، ت، الدفتر نفسه، ص 22.

دفع حقوق رسو فرقاطة طرابلسية في تونس

أولها (وهو) دفع رسو فرقاطة طرابلسية في تونس...

رقم	وصف	م	د	س
١	رسو فرقاطة طرابلسية في تونس	١	٥	٠
٢	رسو فرقاطة طرابلسية في تونس	٢	٥	٠
٣	رسو فرقاطة طرابلسية في تونس	٣	٥	٠
٤	رسو فرقاطة طرابلسية في تونس	٤	٥	٠
٥	رسو فرقاطة طرابلسية في تونس	٥	٥	٠
٦	رسو فرقاطة طرابلسية في تونس	٦	٥	٠
٧	رسو فرقاطة طرابلسية في تونس	٧	٥	٠
٨	رسو فرقاطة طرابلسية في تونس	٨	٥	٠
٩	رسو فرقاطة طرابلسية في تونس	٩	٥	٠
١٠	رسو فرقاطة طرابلسية في تونس	١٠	٥	٠

الإيفاد الرظني العظم

الملحق 10، دلندة الأرقش وآخرون، المرجع السابق، ص 338.

تعداد الاغربة التي بمرسی الجزائر سنة 1588

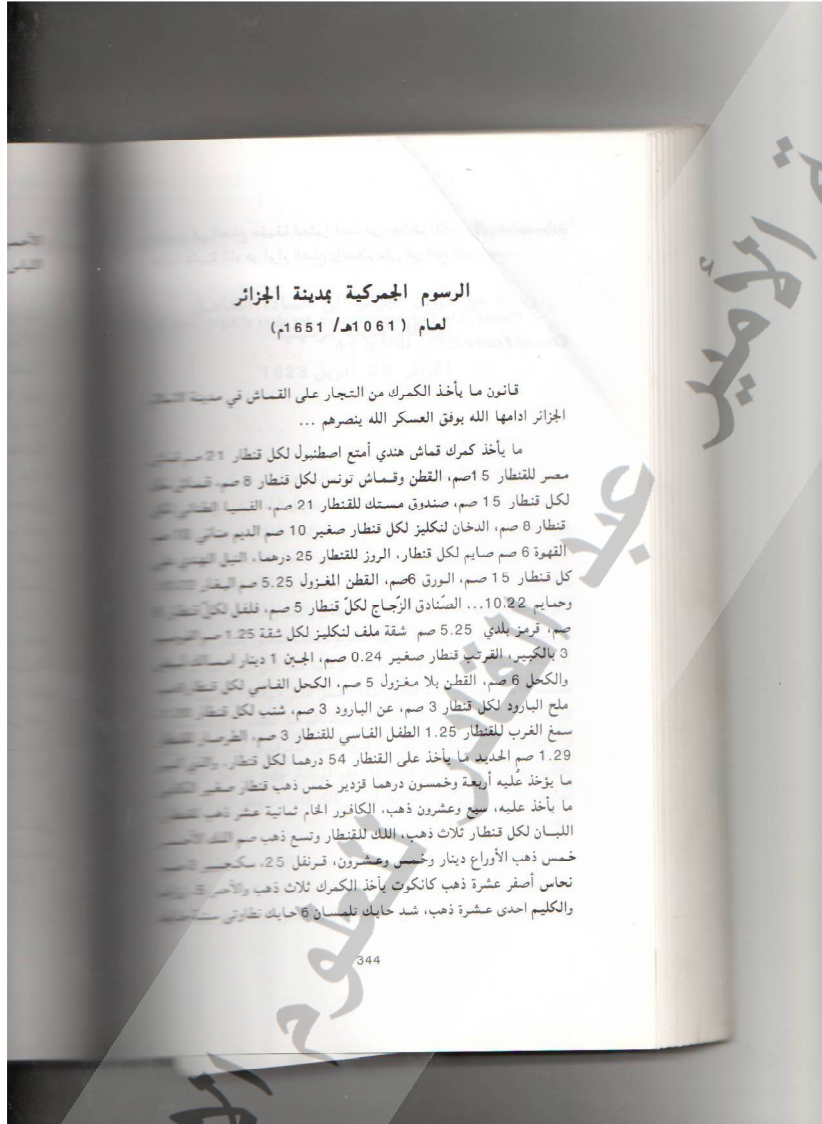


الملحق 11، دلندة الأرقش وآخرون، المرجع نفسه، ص 339.  
تعداد الاغربة التي بمرسی الجزائر سنة 1588.

- غراب ب 22 صف من المقاعد للقائد جيبي  
- غراب ب 18 صف من المقاعد لماريا مامي، مرتد جنوي  
- غراب ب 15 صف من المقاعد للقائد محمد يهودي مرتد  
- غراب ب 18 صف من المقاعد لمامي شا، مرتد جنوي  
- غراب ب 22 صف من المقاعد لمامي رايس، مرتد بندقي  
- غراب ب 18 صف من المقاعد لمامي شا، تركي  
- غراب ب 22 صف من المقاعد لمامش غوش، مرتد بندقي  
- غراب ب 20 صف من المقاعد لمامي، مرتد كرسكي  
- غراب ب 22 صف من المقاعد لمدوان رايس، ابن مرتد  
- غراب ب 22 صف من المقاعد لقاض رايس  
- غراب ب 19 صف من المقاعد لدوردي، مرتد يوناني  
- غراب ب 22 صف من المقاعد لجعفر ممتاز، مرتد صقلي  
- غراب ب 15 صف من المقاعد لحسن فرناري، مرتد جنوي  
- غراب ب 18 صف من المقاعد لقاري رايس، تركي  
- غراب ب 20 صف من المقاعد لقاره علي، ابن مرتد  
- غراب ب 20 صف من المقاعد ليوسف رنولار، مرتد نابولطان  
- غراب ب 20 صف من المقاعد لجعفر، مرتد جنوي  
- غراب ب 20 صف من المقاعد لمامي، مرتد كليري  
35 غرابا في الجملة، دون اعتبار الفرقاطات.

Dan (P). *Histoire de Barbarie et de ses corsaires des royaumes et des villes d'Alger, de Tunis, de Salé et de Tripoli*,  
- Paris 1637, p270.

الملحق 12، دلندة الأرقش، المرجع نفسه، ص 344.  
مقدار الرسوم الجمركية بميناء الجزائر عام 1061هـ - 1651م.



# بيبايو وخرافيا

جامعة الأمير  
عبد القادر للعلوم الإسلامية

## قائمة المصادر والمراجع :

### • الوثائق:

#### 1-الأرشفيف الوطني التونسي

3 أ، و، ت، الدفتر 100.

4 أ، و، ت، الدفتر 182.

5 أ، و، ت، الدفتر 182.

6 أ، و، ت، الدفتر رقم 276.

7 أ، و، ت، الدفتر 91 .

#### 2-الأرشفيف الوطني الجزائري

8 المجلد 1، المجموعة 1641 وثائق العهد العثماني، المكتبة الوطنية الجزائرية، رسالة رقم 45

### • المصادر

#### 1- المصادر العربية :

9 أبي الحسن علي بن أبي عبد الله محمد الجزولي التمجروتي، النفحة المسكية في السفارة التركية، تقديم

وتعليق سليمان الصيد المحامي، دار بو سلامة للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، 1988م، تونس.

10 أبي عبد الله محمد خليل غليون الطرابلسي، التذكار في من ملك طرابلس من الأخبار، تعليق الطاهر

أحمد الزاوي الطرابلسي، المطبعة السلفية ومكبتها، القاهرة، 1349هـ.

11 أبي عبيد البكري ( ت 487 هـ )، المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب، دار الكتاب الإسلامي،

القاهرة.



- 12 أحمد بك النائب الأنصاري، المنهل العذب في تاريخ طرابلس الغرب، منشورات مكتبة الفرجاني، ج1، ليبيا.
- 13 أحمد بن أبي الضياف، إتحاف أهل الزمان بأخبار ملوك تونس وعهد الأمان، ج2، تحقيق لجنة من كتابة الدولة للشؤون الثقافية والأخبار، الدار التونسية للنشر، 1977م، تونس.
- 14 حسن الفقيه حسن، اليوميات الليبية ( 958هـ - 1228هـ / 1551م - 1832م)، ج1، تحقيق محمد الاسطوي، عمار جحيدر، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، ليبيا، 2001م.
- 15 حسين بن رجب شاوش بن المفتي، تقييدات ابن المفتي في تاريخ باشوات الجزائر وعلمائها، تحقيق فارس كعوان، ط1، بيت الحكمة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009م.
- 16 الزهار، أحمد الشريف، مذكرات الحاج أحمد شريف الزهار (1754-1830)، ت أحمد توفيق المدني، الشركة الوطنية للتوزيع، الجزائر، 1974م.
- 17 الشويهد، عبد الله بن محمد، قانون أسواق مدينة الجزائر (1107-1117هـ/1695-1705)، تحقيق وتقديم وتحليل نصار الدين سعيدوني دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 2006.
- 18 مجهول، تاريخ الدولة السعودية التاكداربية، تقديم وتحقيق عبد الريم بن خادة، الناشر عيون المقالات، ط1، 1994م، دار تينمل للطباعة والنشر.
- 19 محمد بن أبي القاسم أبي عبد الله بن أبي دينار، المؤنس في أخبار أفريقيا وتونس، تحقيق وتعليق محمد شمام، ط3، المكتبة العتيقة، تونس، 1967م.
- 20 محمد بن عبد الوهاب المكناسي، إحراز المعلي والرقيب في حج بيت الله الحرام وزيارة القدس الشريف والخليل والتبرك بقبر الحبيب، 1785، تحقيق محمد بوكبوط، 2003م، ط1، دار السويد للنشر والتوزيع، أبو ظبي.

- 21 الوزان الحسن، بن محمد، وصف إفريقيًا، ترجمة حجي محمد وآخرون، ط2، دار المغرب الإسلامي، ج2، بيروت، 1983م.
- 22 الوزان حسن بن محمد، وصف إفريقيًا، ط1، ت محمد حجي، محمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983م.
- المصادر المعربة:
- 23 أنست بيلسي دي راينو، وصف إيالة تونس، ت محمد العربي السنوسي، مطبعة المغرب للنشر، ط1، 2010م.
- 24 اندريه بيسونال، الرحلة إلى تونس، ت محمد العربي سنوسي، مركز النشر الجامعي، 2003م.
- 25 ج،او، هابنسترايت، رحلة العالم الألماني ج.او. هابنسترايت إلى الجزائر وتونس وطرابلس ( 1145هـ-1732م )، ترجمة وتقديم وتعليق ناصر الدين سعيدوني، ط1، دار الغرب الإسلامي تونس، 2008م.
- 26 كورين شوفاليه، الثلاثون سنة الأولى لقيام دولة مدينة الجزائر (1510-1541)، ت جمال حمادنة ديوان المطبوعات الجامعية، 2007م.
- 27 كورين شوفاليه، الثلاثون سنة الأولى لقيام دولة مدينة الجزائر (1510-1541)، ت جمال حمادنة ديوان المطبوعات الجامعية، 1991م.
- 28 مارمول كاربخال، إفريقيًا، ت محمد حجي وآخرون، ج3، دار المعرفة والنشر والتوزيع، 1988، 1989م.
- 29 هاينريش، فون مالتسان، ثلاث سنوات في شمال غربي إفريقيًا، ت أبو العيد دودو، ج1، المكتبة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر.

- 30 هنري دونان، الإيالة التونسية سنة 1858م، ترجمة وتعريب محمد فريد الشريف، المطبعة المصرية، تونس، 2012م.
- المراجع باللغة العربية والمعرّبة:
- 31 آبار، ميشيل، الجزائر في القرن السابع عشر لرحالة اسكتلندي، ترجمة حنفي عيسى، مجلة الأصالة، العدد3، 1973م.
- 32 ابن عبد الله عبد العزيز، تطوان عاصمة الشمال ومنبع إشعاعه، 2005.
- 33 أبو بكر، الصادق ، إيالة تونس في القرن السابع عشر وعلاقتها التجارية مع موانئ البحر الأبيض المتوسط - مرسيليا وليفورنة -، مركز الدراسات والبحوث العثمانية والأندلسية- المورسكية، زغوان، تونس، 1987م.
- 34 أحمد قاسم، إيالة تونس العثمانية على ضوء فتاوى ابن عضوم (1574-1600)، ط1، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، زغوان، تونس، 2004.
- 35 أتر، عزيز سامح، الأتراك العثمانيون في شمال أفريقيا، ترجمة محمود علي عامر، ط1، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1989م.
- 36 أميلي، حسن، المغاربة والمجال البحري في القرنين 17 و18م، دار أبي رقرق للطباعة والنشر المغرب، 2011، ط1.
- 37 إنعام، محمد شرف الدين، مدخل إلى تاريخ طرابلس الاجتماعي والإقتصادي دراسة في مؤسسات المدينة التجارية (1711- 1835)، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، ط1 طرابلس، 1998م.
- 38 برينان اندري، وآخرون، الجزائر بين الماضي والحاضر، ترجمة إسطنبولي رابح، منصف عاشور،

- المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 1984م.
- 39 بن صحراوي، كمال، الدور الدبلوماسي ليهود الجزائر في أواخر عهد الدايات، ط1، بيت الحكمة للنشر والتوزيع، 2009م، الجزائر.
- 40 بنحادة، عبد الرحيم، المغرب والباب العالي من منتصف القرن السادس عشر إلى نهاية القرن الثامن عشر، ط1، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، زغوان، تونس، 1998م.
- 41 التميمي عبد الجليل، من دلالات الأنشطة الاقتصادية للإيالات المغاربية العثمانية في العصر الحديث، دراسات في التاريخ العثماني المغاربي الحديث خلال القرن السادس عشر، منشورات مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، ط1، تونس، 2009م.
- 42 التميمي، عبد الجليل، من دلالات الأنشطة الاقتصادية للإيالات المغاربية العثمانية في العصر الحديث \_ دراسات في التاريخ العثماني خلال القرن السادس عشر، منشورات مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، ط1، المغربية للطباعة، تونس، 2009م.
- 43 جحيدر، عمار، آفاق ووثائق تاريخ ليبيا الحديث، الدار العربية للكتاب، الجماهيرية الليبية، 1991م.
- 44 جلال، يحيى، تاريخ العالم الإسلامي الحديث والمعاصر، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 1982.
- 45 جون، ب وولف، الجزائر وأوروبا (1500-1830)، ترجمة و تعليق أبو القاسم سعد الله، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1986م.
- 46 حليمي، عبد القادر، جغرافية الجزائر، المطبعة العربية، الجزائر، 1968، ط1.
- 47 الحمروني، أحمد، الهجرات الأندلسية إلى البلاد التونسية، ميديا كوم، ط1، تونس، 2009م.

- 48 خليفة محمد التليسي، حكاية مدينة طرابلس لدى الرحالة العرب والأجانب، ط3،الدار العربية للكتاب، ليبيا، 1997م.
- 49 خير فارس محمد، تاريخ الجزائر الحديث من الفتح العثماني إلى الإحتلال الفرنسي، ط1، مكتبة دار الشرق، 1969م.
- 50 خير فارس محمد، تاريخ الجزائر الحديث من الفتح العثماني إلى الإحتلال الفرنسي، مكتبة دار الشرق، ط2، دمشق، 1979م.
- 51 داود محمد، تاريخ تطوان، المجلد 1، معهد مولاي حسن، 1379 هـ \_ 1959 م، تطوان، ص89.
- 52 دلندة الأرقش، وآخرون، المغرب العربي الحديث من خلال المصادر، مركز النشر الجامعي، تونس، 2003م.
- 53 رزوق، محمد، الأندلسيون وهجرتهم إلى المغرب خلال القرنين 16- 17، طبعة 3، أفريقيا الشرق 1998.
- 54 رزوق، محمد، دراسات في تاريخ المغرب، ط1، مطابع أفريقيا الشرق، الدار البيضاء، المغرب، 1991م.
- 55 روجي، كواندرو، قراصنة سلا، ت محمد حمود، المعهد الجامعي للبحث العلمي، 1931.
- 56 روسي أتوري، ليبيا منذ الفتح العربي حتى س1911م، خليفة محمد التليسي (مترجم)، ط2، الدار العربية للكتاب، 1990م.
- 57 روسي أتوري، طرابلس تحت حكم الإسبان وفرسان مالطا، ت خليفة محمد التليسي، ط1، مؤسسة الثقافة الليبية للتأليف والترجمة والنشر، طرابلس، 1969.

- 58 الساحلي، خليل، الصراع بين قراصنة تونس والجزائر والبندقية في القرن 17، المجلة التاريخية المغربية، العدد 4، زغوان، تونس، 1975م.
- 59 سعيدوني، ناصر الدين ، المهدي البوعبدلي، الجزائر في التاريخ المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1884.
- 60 سعيدوني، ناصر الدين، النظام المالي للجزائر في أواخر العهد العثماني (183-1972)، ط2، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1985، الجزائر.
- 61 شارل فيرو، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى الغزو الإيطالي، تحقيق محمد عبد الكريم الوافي، منشورات غاريونس، بنغازي.
- 62 الشريف محمد الهادي، تاريخ تونس من عصور ما قبل التاريخ إلى الإستقلال، تعريب محمد الشاوش، محمد عجينة، ط3، دار سراس للنشر، تونس، 1993م، ص72.
- 63 الشريف، محمد الهادي، تاريخ تونس من عصور ما قبل التاريخ إلى الإستقلال، تعريب محمد الشاوش، محمد عجينة، ط3، دار سراس للنشر، تونس، 1993م.
- 64 الطويل، محمد سعيد ، تطور صناعة السفن في ولاية طرابلس الغرب، مجلة أفاق الثقافة والتراث، العدد25-26، 1999م.
- 65 عائشة غطاس، الحرف والحرفيون بمدينة الجزائر 1700\_1830 مقارنة إجتماعية إقتصادية، منشورات ANEP المؤسسة الوطنية للإتصال النشر والإشهار ، روية، 2012م.
- 66 عباد صالح، الجزائر خلال الحكم التركي 1514-1830، ط2 دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر 2007م.
- 67 عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، الطرق التجارية بين مصر وبلاد المغرب العربي وغرب إفريقيا

- في العصر العثماني، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية، منشورات مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، زغوان، 2000م.
- 68 العربي إسماعيل ، العلاقات الدبلوماسية بين دول المغرب والولايات المتحدة ( 1776-1818)، ط2، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984.
- 69 عطاء الله الجمل، شوقي، المغرب العربي الكبير في العصر الحديث، ط1، المكتبة الأنجلو مصرية، القاهرة، 1977م.
- 70 قاسم أحمد ، إيالة تونس العثمانية على ضوء فتاوى ابن عظوم (1574-1600) تقديم عبد الجليل (4) التميمي، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، زغوان، تونس ، 2004م.
- 71 محمد العربي الزيري، مدخل إلى تاريخ المغرب العربي الحديث، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، 1985، طبعة 2.
- 72 محمد حسين، حمدي عبد المنعم، مدينة سلا في العصر الإسلامي ، دراسة في التاريخ السياسي والإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية 1993.
- 73 محمد داود، تاريخ تطوان، المجلد 1، معهد مولاي حسن، 1359هـ-1959م، تطوان.
- 74 مروش المنور ، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني، ج2 القرصنة الأساطير والواقع، دار القصبة للنشر، الجزائر 2009، ص71.
- 75 منير عبيد، البحرية التجارية التونسية في ضوء مراسلات وكلاء وقناصل الباي بإستانبول ومالطة وطرابلس، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية، ط1، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، زغوان، 2000م.
- 76 مولاي بالحميسي، الجزائر من خلال رحلات المغاربة في العهد العثماني، ط2، ش. و. ن. ت.

الجزائر، 1981.

- 77 الناصري، جعفر بن أحمد، سلا ورباط الفتح أسطولهما وقرصنتهما الجهادية، تحقيق أحمد بن جعفر الناصري، ج3، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، المغرب، 2006م.
- 78 هلايلي، حنيفة، بنية الجيش الجزائري خلال العهد العثماني، ط1 دار الهدى، الجزائر، 2007.
- 79 وليام سبنسر، الجزائر في عهد رياس البحر، تعريب وتقديم عبد القادر زبادية، دار القصة للنشر، الجزائر 2007.
- 80 أندري جوليان، شارل، تاريخ إفريقيا الشمالية من الفتح الإسلامي إلى سنة 1830، تعريب محمد مزالي والبشير بن سلامة الدار التونسية للنشر والشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1978م.
- 81 عمار بن خروف، العلاقات السياسية بين الجزائر والمغرب في القرن 10هـ/ 16م، ج1، دار الامل للنشر والتوزيع، الجزائر، 2006.
- 82 يحي بوعزيز، علاقات الجزائر الخارجية مع دول وممالك أوربا (1500م، 1830م) الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، 1985.
- 83 بن علي شعيب المهدي، أم الحواضر في الماضي والحاضر \_تاريخ مدينة قسنطينة\_، مطبعة البعث، الجزائر، 1980.

• المراجع باللغة الفرنسية:

- 84 Carette(e), du commerce de l'Algerie avec l'Afrique, Centrale et les Etatsbarbarsque, Paris, 1844.
- 85 Villier (poline) , marine royel corsaires et trafic dans l'tlantique de louis xiv a louisxvi presses universitaires des septentrioulille,



1991.

86 Edela. Primaudie, document inédits sur l'histoire de l'occupation espagnole en Afrique, in r.a.algerie, 1876.

87 Louis Antoine de Ruffi, Histoire de la ville de Marseille, Henri Martin – imprimeur, libraire, Marseille, 1696, t1, p 458.

88 P. Dan (le père), Histoire de la Barbarie et ses corsaires, Pierre Rocollet libraire, Paris, 163, p 282.

89 Paul Masson, Histoire du commerce français dans le Levant au XVII<sup>e</sup> siècle, Hachette, Paris, 1896 (introduction) p36.

• المقالات والدوريات العربية:

90 البرهومي، عثمان اللزم والمجال الحضري بالإيالة التونسية (1705 - 1856)، المجلة التاريخية

المغربية، العدد 141، منشورات مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، تونس، 2011م.

91 أمين الطي، احتلال البرتغاليين لمدينة سبتة المغربية، مجلة الدعوة الإسلامية، العدد 5، ليبيا،

1988.

92 بوكبوط، محمد، أوضاع الدولة العثمانية وإيالة تونس أواخر القرن الثامن عشر من خلال كتاب

إحراز المعلي والرقيب للسفير المغربي محمد بن عثمان المكناسي، المجلة التاريخية، المغربية، العدد

107-108، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، زغوان.

93 بيار دان، تاريخ بربريا وقراصنتها، تحسن أميلي، المجلة التاريخية المغربية، العدد، زغوان، 2003م.

94 أشغال المؤتمر الأول لتاريخ المغرب العربي وحضارته، مركز الدراسات والأبحاث الاقتصادية

والإجتماعية، الجامعة التونسية، 1979.

95 تابليت، علي، الأسرى الأمريكان في البلدان المغربية (1784 \_ 1816)، المجلة التاريخية المغربية،

العدد 142، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، تونس، 2011.

- 96 جايماز أوغلي، يعقوب، تونس من خلال كتاب بحرية " للرحالة التركي بيروي رايس " في القرن السادس عشر ميلادي، المجلة التاريخية المغاربية، العدد 110، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات ، زغوان تونس، 2003م.
- 97 حاجيات، عبد الحميد، عنابة في عهد الحفصيين، مجلة الأصالة العدد34-35، مطبعة البعث، قسنطينة، 1976م.
- 98 رقية، مراد، ملامح الموقع التجاري والوضع الجبائي لميناء سوسة التجاري في ما بين سنة 1185هـ (1771-1772م) وسنة 1223هـ (1808م-1809م) من خلال الدفاتر الجبائية ، المجلة التاريخية المغربية، العدد 61-68، زغوان، تونس، 1991م.
- 99 سعيدوني، ناصر الدين ، الحياة الاقتصادية بعنابة أثناء العهد العثماني، مجلة الأصالة، العدد 34-35 ، مطبعة البعث، قسنطينة، 1976م.
- 100 شريف محمد، الإنسان والمجال البحري بساحل الريف المغربي من خلال "المقصد الشريف لعبد الحق البادسي"، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية ، ت عبد الجليل التميمي، ط1، منشورات التميمي للبحث العلمي والمعلومات ، زغوان، تونس، 2000م.
- 101 غفيري موسى، القرصنة بالبحر الأبيض المتوسط في القرنين (16-18م) بين القراءة التاريخية والطرح المدرسي، المجلة التاريخية المغاربية، العدد146، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات -زغوان، تونس، 2012.
- 102 ليلى الصباغ، عنابة بين اسمها وموقعها وعلاقتها مع العالم المتوسطي حتى الإحتلال الفرنسي، مجلة الأصالة، العدد 34-35، السنة مطبعة البعث، قسنطينة.
- 103 مروان محمد عمر، الحياة الاقتصادية والإجتماعية والثقافية في مدينة غدامس خلال العهد العثماني

الثاني ( 1261-1331هـ ) (1835-1912م)، ط1، دار الكتب الوطنية بنغازي، 2009.

104 منير عبّيد، البحرية التجارية التونسية في ضوء مراسلات وكلاء وقناصل الباي بإسطنبول ومالطا وطرابلس، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية، إعداد وتقديم عبد الجليل التميمي، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، ط1، زغوان- تونس، 2000م.

105 عمار حجيدر، الجهاد البحري في العصر الحديث، مجلة الدعوة الإسلامية، العدد5، ليبيا، 1988.

• الرسائل الجامعية:

106 أرزقي شويّتام، الحكم العثماني في الجزائر وعوامل انهياره ( 1800 - 1830)، ماجستير تاريخ حديث، م خ، إشراف د خليل عبد العال، قسم التاريخ، جامعة الإسكندرية.

107 بان علي محمد البياتي، النشاط التجاري في المغرب الأقصى خلال القرن (ق3-5 هـ/9-11م)، رسالة ماجستير، إشراف صباح إبراهيم الشخلي، جامعة بغداد، 2004م.

108 حمّاش خليفة إبراهيم، العلاقات بين إيالة الجزائر والباب العالي من سنة 1798م إلى 1830م، ماجستير تاريخ حديث ومعاصر، إشراف د. خليل عبد الحميد عبد العال، قسم التاريخ والآثار، جامعة الإسكندرية، 1988م.

109 ودا د بيلامي، النفوذ الإقتصادي - السياسي ليهود الجزائر (1516-1830)، ماجستير تاريخ حديث، م خ، إشراف د. أمّحيدة عمير اوي، قسم التاريخ، جامعة منتوري، قسنطينة.

رقم الصفحة	الموضوع
	شكر وتقدير
	المختصرات
06.....	المقدمة.....
13.....	التمهيد.....
18.....	الفصل الأول: أهم الموانئ - دراسة طبيعية ووظيفية -.....
20.....	المبحث الأول: أهم الموانئ والمسالك البحرية.....
20.....	1-1 -أهم الموانئ وطبيعتها.....
38.....	1-2 - المسالك البحرية.....
42.....	المبحث الثاني: السفن والوظائف الإدارية.....
42.....	1-2 السفن وأنواعها.....
50.....	2-2 الوظائف الإدارية.....
55.....	الفصل الثاني: القرصنة وأثرها على حركة التجارة بين موانئ بلدان المغرب.....
57.....	المبحث الأول: نشاط القرصنة لدول المغرب.....
57.....	1-1 آراء حول القرصنة المغربية.....
61.....	2-1 رصد لأهم الأعمال القرصنية لدول المغرب.....
72.....	المبحث الثاني: أثر القرصنة في حركة المبادلات التجارية بين دول المغرب.....

72.....	1-2 الأعمال البحرية المشتركة .....
76.....	2-2 تجارة الغنائم البحرية بين دول المغرب .....
83.....	الفصل الثالث: المبادلات التجارية بين موانئ بلاد المغرب.....
85.....	المبحث الأول: المبادلات بين الجزائر والمغرب.....
86.....	1-1 أنواع السلع المتبادلة .....
87.....	2-1 العملة وطرق البيع .....
88.....	3-1 القوافل البحرية .....
90.....	4-1 أهم المراكز التجارية .....
92.....	المبحث الثاني : المبادلات بين الجزائر وتونس.....
93.....	1-2 أنواع السلع المتبادلة .....
95.....	2-2 العملة وطرق البيع.....
96.....	3-2 أهم المراكز التجارية .....
98.....	4-2 الوسائط التجارية .....
100.....	المبحث الثالث : المبادلات بين طرابلس وتونس.....
100.....	1-3 أنواع السلع المتبادلة .....
101.....	2-3 التجار .....
104.....	3-3 الملاحة والمراكز التجارية .....
107.....	الخاتمة .....
109.....	ملخص.....

111.....	ملخص
113.....	ملخص
115.....	الملاحق
128.....	ببليوغرافيا
141.....	المحتويات

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية