



حرفة الصيد البحري بمدينة سبتة "ق 8/هـ 14م".

أحمد الفيتوري أحمد سولم

جامعة مصراتة، كلية التربية، قسم التاريخ، دولة ليبيا

*a.sowalem@edu.misuratau.edu.ly

الاقتباس: سولم، أحمد الفيتوري. (2026). حرفة الصيد البحري بمدينة سبتة "ق 8/هـ 14م". مجلة كلية الآداب جامعة مصراتة (Faculty of Arts Journal). 21، 428-415. <https://doi.org/10.36602/faj.2026.n21.23>

تاريخ التقديم: 2026-03-30 تاريخ القبول: 2026-06-02 نشر إلكتروني في: 2026-06-16

ملخص البحث

تتوأ مدينة سبتة موقعاً استراتيجياً حيوياً يتحكم ببحر الرقاق "مضيق جبل طرقل"، وظلت المدينة محافظة على هويتها العربية الأندلسية العريقة، وتجلت أهمية المدينة كونها وكراً مهماً ساعد على تقوية التجارة البرية والبحرية خاصةً بين المغرب والأندلس، وكذلك الجزر الإيطالية، فضلاً عن شهرة أهلها بركوب البحر وصناعة السفن، وصيد المرجان، الذي يعد من السلع الباهظة الثمن، وفي منتصف القرن الثامن الهجري - الرابع عشر للميلاد - بلغت المدينة أوج قوتها الاقتصادية، بفضل مينائها الذي يعد من أهم الموانئ الاستراتيجية الأكثر تأثيراً في المنطقة. إن ما تهدف إليه الدراسة هو تسليط الضوء على الدور غير الطبيعي الذي يلعبه البحر في صياغة الهوية الاقتصادية للمدينة، واستعراض أهم المواد المستخدمة في عمليات الصيد، من شباك ومراكب. كما حدد البحث مشكلة الدراسة المتعلقة باستفادة مدينة سبتة من الموقع الجغرافي بأن استغلته مبنائها البحري في الصيد أم لا؟ وهل كان للمدينة بصمة حضارية كونها مدخل المغرب الأقصى للعبور نحو أوروبا لبناء علاقات تجارية وسياسية؟ اعتمد الباحث المنهج السردى والوصفى وكذلك التحليلى بغية الوصول إلى نتائج علمية مرضية، في حين توج البحث بمجموعة من النتائج أهمها: دعم اقتصاد المدينة مالياً وتمويل التحصينات الدفاعية، وتنشيط التبادل التجارى فى الصيد البحري بين سبتة وأوروبا بما يعود بالنفع على اقتصاد المدينة.

الكلمات المفتاحية: سبتة؛ المغرب؛ الأندلس؛ الصيد البحري.

1. المقدمة

جبل طارق في ازدهار حرفة الصيد البحري خلال القرن الثامن الهجري (الرابع عشر الميلادي)، وما الدور الذي لعبته هذه الحرفة في تشكيل الهوية الاقتصادية للمدينة، وتعزيز صناعة السفن، وتنشيط التبادل التجاري البحري مع كل من أوروبا (خصوصاً المدن الإيطالية والإسبانية) والعالم الإسلامي؟

2.1 تساؤلات الدراسة

1. ما طبيعة العلاقة بين موقع سبتة الجغرافي، وتطور حرفة الصيد البحري وصناعة السفن؟
2. كيف أسهم صيد السمك والمرجان في دعم اقتصاد المدينة، وتمويل تحصيناتها الدفاعية، وتحقيق الأمن الغذائي لها؟
3. ما أهم أنواع السفن التي صنعتها سبتة، وما الغرض منها (عسكري/تجاري)، وما الدور الذي لعبته دار الصناعة البحرية في تطوير النشاط الملاحي؟

4. هل استطاعت سبتة من خلال منتجاتها البحرية أن تبني علاقات تجارية متينة مع دول حوض البحر المتوسط؟ وما انعكاسات ذلك على مكانتها كمعبر حضاري بين المغرب وأوروبا؟

5. ما حجم التبادل التجاري البحري لسبتة مع العالم الإسلامي مقارنة مع أوروبا، وما العوامل المؤثرة في ذلك؟

6. هل شكل تعاقب الدول (المرابطون، الموحدون، بنو العزفيون، المرينيون) عائقاً أمام تطور حرفة الصيد البحري، أم كان عامل دفع واستقرار؟

3.1. فرضية الدراسة:

تحتل مدينة سبتة موقعاً استراتيجياً حيوياً يتحكم ببحر الرُّقاق "مضيق جبل طارق"، وظلت المدينة عربية ذات طابع أندلسي، وقد اشتهرت سبتة بالعلم والعلماء، وأضحت مركزاً مهماً للتجارة برأً وبحراً خاصةً بين المغرب والأندلس، وكذلك الجزر الإيطالية، كما اشتهر أهلها بركوب البحر وصناعة السفن وصيد الأسماك، بفضل رصيفها القاري، فضلاً عن صيد المرجان الذي يُعد من أغلى السلع أو المنتوجات البحرية، وقد دأبت عبر عصور طويلة تتحكم في الملاحة البحرية، بفضل موقعها الجغرافي، الذي استغلته في تطوير تجارتها البحرية مع دول أوروبا والعالم الإسلامي، فكانت مع جنوة وميورقة وبلنسية ومرسيليا ومملكة أرغون، كما أصبحت المدينة محطة لرحلات المراكب من جنوة إلى إسبانيا وفرنسا، وكذلك رحلات بحرية إلى المشرق، وبلاد السودان الغربي (الطبي، 1997، ص 168).

وقد حقق ثراء مدينة سبتة قوة سياسية واقتصادية، خاصةً أيام حكم العزفيين، وفي أيام السلطان المريني (أبو الحسن)، الذي حرص على تأمين الطرق البرية والبحرية، وما يؤكد ازدهار سبتة ما تحدّثت به المصادر العربية، كالأنصاري حينما ذكر سبتة بأنها غنية بأسواقها، وفنادقها، وتربيعاتها، ومصاندها، ومضاربها، فظلت المدينة تزخر بنشاط بحري وتجاري كبيرين عبر عصور متعددة إلى أن سقطت المدينة بيد البرتغاليين (الأنصاري، 1983، ص 51).

1.1. مشكلة الدراسة:

تتمحور إشكالية الدراسة حول التساؤل الرئيسي التالي:
كيف أسهم الموقع الجغرافي الاستراتيجي لمدينة سبتة على مضيق

5. إظهار البصمة الحضارية لمدينة سبتة بوصفها معبراً حيويًا بين المغرب وأوروبا، ودورها في بناء علاقات تجارية وسياسية واجتماعية مع دول حوض البحر المتوسط، مما جعلها قوة بحرية مؤثرة في القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي.

5.1. أهمية الموضوع:

1. تناول موضوعاً لم يحظ باهتمام كاف في الكتابات التاريخية، حيث ركزت معظم الدراسات السابقة على الجوانب السياسية والعسكرية لمدينة سبتة، بينما تأتي هذه الدراسة لتسلط الضوء على حرفة الصيد البحري كركيزة أساسية في الازدهار الاقتصادي للمدينة خلال القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي.

2. تكشف العلاقة بين الموقع الجغرافي والنشاط الاقتصادي، من خلال تحليل كيفية استغلال سبتة لموقعها الاستراتيجي على مضيق جبل طارق وموانئها ومراسيها المتعددة في تطوير صناعة الصيد وبناء السفن، مما يقدم نموذجاً تفسيرياً لتفاعل الجغرافيا مع الاقتصاد في العصر الوسيط.

3. تُبرز دور المنتجات البحرية في بناء شبكة تجارية دولية، حيث تبين كيف جعلت أسماك التونة والحوت والمرجان من سبتة محطة جذب للندن الإيطالية، والفرنسية، والإسبانية، مما يؤكد مكانة سبتة كمعبر حضاري بين أفريقيا وأوروبا.

4. تسد فجوة معرفية في المكتبة التاريخية العربية، إذ تندر الدراسات المتخصصة في حرفة الصيد البحري بسبتة خلال القرن الثامن الهجري، وتعتمد الدراسة على مصادر عربية أصيلة (كالإدريسي، والبكري، وابن حوقل، وابن خلدون،

تفترض الدراسة إن الموقع الجغرافي المتميز لمدينة سبتة على مضيق جبل طارق، وما وفرته مراسيها ومضاربعها من ظروف ملائمة لتكاثر الأسماك والمرجان، قد جعل من حرفة الصيد البحري قاطرةً اقتصاديةً حقيقيةً ساهمت في ازدهار المدينة خلال القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي، وذلك من خلال دعم صناعة السفن، وتوفير الأمن الغذائي، وفتح آفاق واسعة للتبادل التجاري مع أوروبا (خاصة المدن الإيطالية والإسبانية) والعالم الإسلامي، مما أكسب سبتة مكانةً محوريةً كمعبر حضاري وتجاري بين القارتين الأفريقية والأوروبية.

4.1. أهداف الدراسة:

1. توضيح أثر الموقع الجغرافي الاستراتيجي لمدينة سبتة على مضيق جبل طارق في ازدهار حرفة الصيد البحري، وتحولها إلى مركز بحري متقدم.

2. التعرف على أهم أنواع الأسماك والمرجان التي كانت تُصاد في مياه سبتة، وطرائق صيدها وحفظها، وتصنيع المرجان وتصديره.

3. دراسة صناعة السفن البحرية بسبتة كإحدى أقدم ورش بناء السفن في الغرب المتوسطي، وأنواع السفن، ودور دور الصناعة في توفير الأيدي العاملة وتطوير الأسطول التجاري والحربي.

4. تحليل انعكاس حرفة الصيد البحري على اقتصاد المدينة، من حيث تمويل التحصينات الدفاعية، وتحقيق الأمن الغذائي، وخلق فرص عمل متنوعة، وكذلك تنشيط التبادل التجاري البحري مع أوروبا والعالم الإسلامي.

فمن طريق هذين النصين يرى الباحث أنّ مدينة سبتة جاءت على موقع استراتيجي مهم ومتوسط، وتُحيط بها البحار وتواجه مباشرة العدو الأندلسية، وهذا يساعد على التواصل مع المناطق المجاورة.

ثمّ إنّها تكاد أن تكون جزيرة، إذ يحيط بها الماء من جميع الجهات تقريباً، وهذا جعل المرابطين يستعينون على أخذها بأسطول المعتمد بن عباد صاحب (إشبيلية) (الطبي، 1997، ص 163).

ويذكر أبو عبيد البكري: "وهي على ضفة البحر الرومي، وهو بحر الزقاق الداخل من البحر المحيط، وهي في طرف من الأرض داخل من الغرب إلى الشرق، ضيق جداً، والبحر محيط بها شرقاً وشمالاً وقبلة، وماؤها مجلوب من نهر أويات مع ضفة البحر القبلي في وقتنا إلى الكنيسة، التي هي اليوم (الجامع) (البكري، 1992، ص 779).

وصاحبها "البان أو بليان(*)"، الذي أجاز طارق بن زياد وأصحابه إلى الأندلس، والمدينة مسورة بسور صخر مُحكم البناء، وحماماتها يُجلب الماء إليها على الظهر من البحر (البكري، 1992، ص 781).

وقد أنشئت فوق برزخ يصل اليابسة في الغرب بشبه جزيرة جبل الميناء في الشرق، وحظيت بموقع استراتيجي مهم جداً؛ لأن البحر يحدها من الشرق، ويكتنفها خليجان، أحدهما في الشمال، والآخر في الجنوب (الطبي، د.ت، ص 20).

2.3. نبذة تاريخية عن مدينة سبتة:

والأنصاري) إلى جانب مراجع أجنبية، مما يمنح البحث قيمة علمية مضافة.

5. تحمل قيمة تطبيقية معاصرة، حيث يمكن الاستفادة من نموذج سبتة التاريخي في تنمية الاقتصاد البحري لدى الدول المطلة على البحر المتوسط، كما تُوثق الهوية العربية الإسلامية لمدينة سبتة في مرحلة تاريخية كانت فيها المدينة في أوج ازدهارها.

2. المنهجية:

تعتمد هذه الدراسة على المنهج السردى، وعلى الوصف والتحليل مستعينة بنصوص ذات صلة بالموضوع وتحليلها، بغية الوصول إلى نتائج علمية مرضية.

3. الموقع الجغرافي والتطور التاريخي:

1.3. الموقع الجغرافي:

يذكر الحميري: "سبتة مدينة عظيمة على الخليج الرومي المعروف بالزقاق، وهو أول البحر الشامي المنتهي إلى مدينة صور من أرض الشام، وهي تقابل الجزيرة الخضراء، والبحر يحيط بسبتة شرقاً وجوفاً وقبلة (الحميري، 1975، ص 303).

وسبتة: "فهي تقابل الجزيرة الخضراء، وهي سبعة أجبل صغار، متصلة بعضها ببعض معمورة، طولها من الغرب إلى المشرق نحو ميل، ويلى المدينة من جهة الشرق جبل عالٍ يسمى جبل المينة، وسميت بهذا الاسم (سبتة)؛ لأنها جزيرة منقطعة، والبحر يطيف بها من جميع جهاتها إلا ناحية المغرب" (الإدريسي، 1957، ص 107).

(*) بليان: هو الكونت بليان الشهير في سيرة فتح الأندلس، كان حاكماً لفر سبتة المنيع (ابن الخطيب، مج(1)، 1973م، ص 100).

خاصةً في دخولهم للأندلس، وعمامةً بأن أصبحت ممراً أو مسلكاً للعدوتين بين بلاد المغرب والأندلس.

وهذه المدينة تتحكم بالملاحة في بحر الزقاق، ونشاطها التجاري، ولهذا طمع الجنويون فيها، فلجأ تجارهم المقيمون إلى محاولة الاستيلاء عليها، غير أنهم فشلوا في ذلك؛ بسبب نصرة قبائل منطقة سبتة لصاحب المدينة آنذاك؛ أبي العباس النيشي (ابن عذاري، 1989، ص 347).

وفي عهد إمارة بني الغزني التي استمرت نحو سبعين عاماً شهدت سبتة أوج قوتها ورخائها، فقد عملوا على تطوير التجارة فيها عبر البحر المتوسط (ابن خلدون، 2000، ص 287).

وفي عام (1305) استولى سلطان غرناطة محمد بن نصر على سبتة بمداخلة صاحب القصة بالمدينة، ومن بين سلاطين (بنو الغزني) أيضاً محمد بن علي الغزني، الذي كان قائد لأسطول المريني، الذي استطاع تدمير أسطول قشتالة عام (1340م) (الطبي، 1997، ص 168).

كما تعرضت المدينة إلى العدوان البرتغالي عليها، ظناً منهم أن هناك شعوباً في شمال أفريقيا لازالت وثنية، ويمكن تنصيرها والتحالف معها ضد المسلمين، وهذه إحدى الدوافع أو الأسباب وراء هذا الغزو، وغيرها فكانت دوافع اقتصادية وسياسية (الطبي، د.ت، ص 24).

فالعدوان البرتغالي على مدينة سبتة عام 1415م، كان بمثابة السلع عديدة في المغرب أراد البرتغاليون أخذها كالقمع والشعير

المثمين: سلطان المغرب الأقصى، وباني مدينة مراكش، ولد في صحراء المغرب (الزركلي، 2002، ج 8، ص 222).

بعد فتح المسلمين للأندلس من طريق سبتة أصبحت فرضية المجاز، وقليلاً ما ذُكرت في المصنفات الأندلسية، إلى أن دخلها الخليفة عبد الرحمن الثالث "الناصر لدين الله"، عام (319هـ-931م)، وذلك تحوطاً من الخطر العبيدي، كما وأُخذت أيضاً قاعدة للأسطول في بر العدو لإمداد حلفائه (ابن حيان، 1979، ص 288).

وفي عهد الدولة العامرية، اتخذها الحاجب عبد الملك ابن المنصور منقياً للعصاة من فتيانه (الطبي، د.ت، ص 164).

ثم إن الأهمية التاريخية التي تمتعت بها مدينة سبتة، فرضة المجاز للأندلس، وقعت بعد دخول المرابطين إلى الأندلس، ووقوع الاتصال بين العدوتين من طريقها، وكذا الحال في فترة الموحدين، فالمسجد الجامع بسبتة كان قد بناه يوسف ابن تاشفين^(*)، وكذلك سور الميناء السفلي (الشنتريني، 1979، ص 78).

ويذكر ابن خلدون: "إن سبتة كانت منذ قيام دولة الموحدين ثغر العدو، ومرفاً للأسطول، ودار إنشاء الآلات البحرية، وفرضة الجواز إلى الجهاد" (ابن خلدون، 2000، ص 372).

ويذكر أيضاً "سبتة من الأمصار القديمة قبل الإسلام، وكانت يومئذٍ منزل يليان، ولما زحف إليه موسى بن نصير صانعه بالهدايا وأذعن للجزية، فأقره عليها، وأنزل طارقاً بها، ولما هلك يليان، استولى العرب على مدينة سبتة صلحاً من أيدي قومه، فعمروها (ابن خلدون، 2000، ص 372).

ومن وجهة نظر الباحث فإنّ هذا النص يبين مدى عظم مدينة سبتة وموقعها الاستراتيجي، وكيف خدمت المسلمين

(*) يوسف بن تاشفين: هو يوسف بن تاشفين بن إبراهيم الصالح الصنهاجي المتون الحميري، أبو يعقوب، أمير المسلمين، وملك

كما اعتبر مركزاً تجارياً مهماً عند المرينيين إبان سيطرتهم على المدينة (الحميري، 1975، ص 303)؛ فقد لعب الرصيف القاري دوراً مهماً، بسبب الموقع الاستراتيجي له، في توفير الظروف الملائمة لتكاثر السمك، ليصبح ميناءها أو مرساها من أهم مراكز الصيد البحري بشمال المغرب في العصر الوسيط (الشريف، 2006، ص 36).

ويذكر الأنصاري: "أنّ عدد المراسي بسبتة ثلاثون مرسى، وتبدأ من طرف قب منت شرقي حيون غرناطة، جنوبي بحر أبي السول، وشمالاً، إلى بحر الرملة، ومنها مرسى المدينة المعروف بحفرة مختار، هو من المراسي الجيدة، غير أنه يخاف منه الهواء برانياً، أي شديد الرياح" (الأنصاري، 1983، ص 50).

أما المضارب^(*)، فعددها تسعة، وأعظمها فائدة مضرب أويات، ومنها بداخل المدينة وخارجها، أما عدد المصايد فيصل إلى تسعة وتسعين ومئتي مصيدٍ مفترقة من طرف قبمنت، من بحر أبي السول إلى مرسى موسى، من أرض مصمودة، من بحر الرملة (الأنصاري، 1983، ص 51).

ومن بين المضارب أيضاً مضرب الشبكة، المجاور لدار الصناعة، فهو لا يقل أهمية عن سابقه، من جهة رمي الشباك؛ لصيد الأسماك وكثرة الإنتاج (الشريف، 2006، ص 37).

3.4. صناعة السفن البحرية:

تعد صناعة السفن من أهم الحرف التي اعتمدت عليها المدينة؛ بسبب إطلالتها البحرية، وهذا اقتضى إنتاجاً هندسياً واسعاً تمثل في وجود شبكة من العاملين بالميناء، من جهة

والماشية والأسماك والجلود، لأنها تعينهم كثيراً في سد النقص من إنتاجها، فضلاً عن جاذبية تجارة ذهب السودان (شارل أندري، 1978، ص 248).

4. النشاط البحري في مدينة سبتة:

1.4. الموانئ والمراسي:

كوّنت المراسي أو الموانئ لمدينة سبتة نقطة تحول كبيرة في تاريخها بسبب موقعها الجغرافي، الذي يطل على البحر المتوسط مباشرةً، وقباله الساحل الأندلسي هذا من جهة، ومن جهة أخرى فقد لعبت دوراً مهماً في التجارة مع دول الحوض الغربي للبحر المتوسط (الاستبصار، 1985، ص 138).

2.4. كيف طور أهل المغرب المرسى ليصبح ميناء؟

والجواب أنّ أهل المغرب والأندلس استعملوا لفظة المرسى أكثر من غيرهم؛ لأن الميناء يظهر في أول أمره مرسى، ثم يتطور ليصبح ميناءً، وكذلك الرباطات البحرية تحولت إلى مراسٍ، إذاً الميناء هو المرسى، وكلا اللفظين صحيح، وغايتهما واحدة ومهمتهما واحدة.

ثم إنه يوجد في مدينة سبتة الميناء الرئيس، الذي يقابل الجزيرة الخضراء، والبحر يحيط به من كل الجهات سوى الغربية منها؛ ليلتقي باليابس في شريط ضيق، وكوّن هذا الميناء مركزاً تجارياً مهماً ربط المغرب بدول الحوض الغربي للبحر المتوسط، وكذلك هو نقطة عبور للجهد في بلاد الأندلس، ومركز مهم للصيد (الحميري، 1975، ص 303).

(*) المضارب: جمع مضرب أو مضربة، وهو المكان الذي تضرب فيه شبك صيد السمك (الأنصاري، 1983، ص 51).

عهدهم، فلم يكن يرباط في سلا وسبتة سوى ستين مركباً (العبادي وسالم، 1969، ص 200)، في حين ازدادت قوة المرينيين البحرية في عهد السلطان أبي الحسن، الذي استفاد من خبرة الملاحين الجنويين في تنظيم أسطوله وتطويره؛ ليضاهي به أساطيل أراغون وقشتالة (السائح، 2000، ص 14).

ولعلّ الباحث يسأل: ما أنواع السفن البحرية؟ وهل كانت عسكرية صرفة أو تجارية؟

والجواب أنه كانت السفن قد صنعت في سبتة لأغراض تجارية وعسكرية، في حين أن الفارق بينهما يسير، فمنهما سفنٌ استعملت في الغرضين التجاري والحربي (الغزوي، 1997، ص 73).

والسفن البحرية في سبتة أنواع عدّة، منها:

- القرقورة: سفينة عظيمة تحمل الزاد للأسطول، واسمها بالإسبانية (كاركا)، ولها ثلاث طبقات، وثلاثة قلاع، تمكنها من السير في الرياح العاصفة (ابن بطوطة، د.ت، ص 822).

- الشيني أو شونة: مركب كبير وطويل له مائة وأربعون مجدافاً، ويحمل المقاتلين والجدافين، ويتوفر عليه أبراج وقلاع تستعمل للدفاع والهجوم (العبادي وسالم، 1972، ص 133).

- الطريدة: سفينة مخصصة لحمل الخيل، تحمل أربعين فرساً، واستعملت في حمل السلاح والجيش والمؤن (المأحي، 1986، ص 162).

- الحراقة: مركب حربيّ يدل اسمها على وظيفتها في إحراق سفن العدو (العبادي وسالم، 1972، ص 134).

والتقنيين، وكذلك الأيدي العاملة المدربة التي ساهمت ببناء السفن، هذا من جانب، ومن جانب آخر فنشاط الحركة التجارية ساعد على تطوير التجارة البحرية الدولية بالمدينة، مما والمدينة بتطورها وتطور ميناؤها، ودار صناعة السفن بها (الشريف، 2006، ص 37).

ثم إنّ ورش سبتة لصناعة السفن تعد الأقدم في الساحل الغربي للبحر المتوسط، فكانت القاعدة الرئيسة للبيزنطيين قاعدةً بحريةً، وكذلك في عهد الموحدين لم يستغنوا عنها، كما اهتمّ الموحدون بتوسيع دار صناعة السفن البحرية إلى سقوط المدينة بأيدي البرتغاليين عام (818هـ - 1415م) (الشريف، 2006، ص 49).

وكانت الأخشاب هي المادة الأساس المتوفرة في أحواز سبتة، ولذا فإن المرابطين والموحدين أنشئوا فيها داراً لصناعة السفن، وإن ثابتي خلفاء الموحدين يوسف بن عبد المؤمن بنّي دار (صناعة الإنشاء) بسبتة عام 783هـ-1381م (الحلل، 1979، ص 37).

وظلت سبتة هي القاعدة البحرية والأساسية لصناعة السفن المغربية، فصناعة السفن مرتبطة بتاريخ الخشب، فالمواد الأولية اللازمة لصناعة السفن كانت بنواحي سبتة وقرها، قال الأنصاري: "كانت تتوفر في القرى ضروب الشجر وشعاري الأرز والبلوط والطحش والبقلي وما أشبهه من مكارم الخشب وأنواعه، ومعادن الحديد والقار، وسوى ذلك مما يعود على الثغر، ويستعان به على الإنشاء" (الأنصاري، 1983، ص 56).

كما أنّ المرينيين أولوا منذ إخضاعهم المغرب الأقصى اهتماماً كبيراً بالأسطول والبحرية التي اتسمت بالضعف في أوائل

ويوجد كذلك سمك السردين، وسمك الجري، وسمك الطردنس، وهذا الأخير لا يوجد إلا في المياه العميقة (الشريف، 2006، ص 37).

ومياه سبتة غنية بالمرجان، الذي كانت تصدره إلى الأندلس والشرق والهند، ويُعمَلُ منه أوانٍ لطاف (الطبي، 1997، ص 174).

وقد كان الناس مولعين به، في بلدان المحيط الهندي، التي لم يتوفر فيها سوى المرجان الأبيض (Lombard, 1975، ص 66).

ويذكر أبو حامد الغرناطي: "وفي سبتة (الحوت المشوي) وهي سمكة طولها أكثر من ذراع، وعرضها شبر، وكان الناس يتهادونهم فيما بينهم، خاصة اليهود الذين كانوا يحتكرون تسويق هذه النوع من الحوت (الغرناطي، 1991، ص 71).

وسمك التّن كان يُصَادُ بكميات كبيرة تتجاوز الاحتياجات اليومية لسكان سبتة، فهم يصطادونه طرياً، وما زاد عن حاجتهم يحفظ ويخزن ويعبأ في ظروف تمنع تلفه (الشريف، 2006، ص 41).

والسؤال هنا هو: ما الطريقة التي كان يستعملها أهل مدينة سبتة في حفظ هذا النوع من الأسماك وتعبئته ونقله وتصديره؟ والجواب أنه لا بد من وجود طريقة ما، وهي أن يحفظ السمك في الجرات أو الخايبات، وكذلك يحفظ بطريقة التمليح، ولكن سرعان ما عوّض هذا الأمر باستعمال طريقة أخرى أكثر أمناً في الحفظ، وهي استعمال (البراميل) المصنّعة من خشب البلوط، وهذا يعطينا إشارة إلى أنّ سبتة كانت تستورد الخشب من المدن الإيطالية سيما جنوة، حيث كان التعاون بين سبتة وجنوة

وهناك سفن أخرى ومراكب معدة للصيد البحري والتجاري، فالسبتيون اكتسبوا تجربة كبيرة في شؤون البحر، وعرفوا الوسائل الضرورية لإنشاء الملاحة البحرية، ومن الأنشطة الصناعية الأولى في سبتة كانت صناعة السفن (الشريف، 2006، ص 50).

4.4. صيد السمك والمرجان:

امتازت مدينة سبتة بصيد الأسماك وكذلك المرجان؛ بسبب موقعها على بحر الزقاق بين المغرب والأندلس، الذي ساعد على تطوير هذه الحرف بنحو واسع، وزاد من أهمية هذه الحرف تطوير نظام التجارة البحرية بين سبتة وأغلب بلدان البحر المتوسط (الطبي، 1997، ص 169).

قال الإدريسي: "ومدينة سبتة مصايد للحوت ولا يعدلها بلد في إصابة الحوت وجلبه، ويصاد بها من السمك نحو من مائة نوع، ويصاد بها السمك المسمى التّن الكبير، وصيدهم له يكون زرقاً بالرماح، في أسنتها أجنحة بارزة، تُنَشَّبُ في الحوت، ويصاد بالمدينة كذلك شجر المرجان الذي لا يعدله صنف من صنوف المرجان المستخرج بجميع أقطار البحار، ومدينة سبتة سوق لتفصيله وحكه وصنعه خرزاً، وثقبه وتنظيمه، ويُرسَلُ إلى غانه وجميع بلاد السودان" (الإدريسي، 1957، ص 108).

ومن طريق هذا النص يرى الباحث أن الإدريسي أعطى وصفاً دقيقاً لصيد السمك أو الحوت وطريقة صيده ونوعه، وهذا يدل على مدى الأهمية الكبيرة التي حصلت عليها سبتة في القرن الثامن الهجري في المصايد البحرية، وكذلك ما أكده في شأن المرجان وتنظيمه وتصديره إلى البلدان المجاورة.

وكانت سبتة مركزاً لتصريف السلع التي يجلبها التجار الجنوبيون، وكذلك تجار مرسيلىا ومملكة آراغون، ولتجار مرسيلىا علاقات مع اليهود وكوكلاء لهم في سبتة، يبيعون عملات عربية.

ومما ساعد على ازدهار سبتة بُعدها عن العواصم السياسية للمغرب الأقصى، وعن الصراعات والفتن، فأصبحت المدينة قوةً بحرية متميزة (الطبي، 1997، ص 171).

وفي فترة حكم بني العزبي حظيت بفترة من النشاط التجاري والازدهار الاقتصادي، فكانت السفن تتاجر من بعض الدول البحرية بحوض البحر المتوسط، كل ذلك لأجل تطوير النشاط البحري التجاري للمدينة (ابن عذاري، 1989، ص 347).

ثم لعبت التجارة البحرية دوراً مهماً مع مدينة مرسيلىا الفرنسية فقد وصل التجار الفرنسيون إلى موانئ سبتة؛ لاصطياد المرجان، والجنوبيون هم الوسطاء في التعامل التجاري بين الطرفين، وكذلك اليهود المقيمون في سبتة عملوا وسطاءً مع تجار مرسيلىا، فاليهود كان لهم علاقات وثيقة مع أبناء دياتهم في أغلب مناطق حوض البحر المتوسط (الشريف، 2006، ص 93).

والعلاقات التجارية المرسيلىية السبتية كانت قد توطدت منذ القرن السابع الهجري، فأغلب السفن التجارية المرسيلىية كانت تبحر باتجاه سبتة لنقل حمولتها من الأمتعة سواء منتجات بحرية أم سلعاً غذائية أخرى (الشريف، 2006، ص 94).

ثم إنه توجد علاقة تجارية أخرى نشطة لمدينة سبتة مع الأندلس أو شبه الجزيرة الأيبيرية، فقد كان التجار القشتاليون والبرتغاليون يتاجرون مع سبتة، وهذا الأمر ساعد على توطيد

وطيداً، مع وجود طريقة أخرى لحفظ السمك، وهي: وضع السمك في (براميل) الزيت، وهذا كان من اختصاص الجنوبيين في حوض المتوسط.

ثم إن جودة مرجان سبتة ذاع صيته كذا في دول أوروبا، حتى نُعتت المدينة في خرائطها القديمة، "بجزيرة المرجان"، فاستخراج المرجان من سبتة سهّل العمل بحرفة أخرى، وهي: تصنيعه، وتنظيفه تسويقه خارجياً، كل ذلك أعطى مجالات أخرى للعمل، فكان يُسوّق إلى غانه وبلاد السودان (الإدرسي، 1957، ص 108).

أما طريقة استخراجها، فقد كان السبتيون يستخرجونه من البحر بالركوب في مركب، وهو يضم حوالي عشرين رجلاً، فيتكاثفون جميعهم بالغطس تحت الماء، مزودين بآلات ذوات دوالب كثيرة تصنع من القنب، وتدار هذه الآلة في أعالي المراكب، فتلتف الخيوط على ما قاربها من نبات المرجان، فيُجذَّب بعد ذلك إليهم (الشريف، 2006، ص 44).

ويرى الباحث مما تقدم ذكره أنّ مدينة سبتة بلغت تقدماً كبيراً في صيد السمك والمرجان، حتى عُرفت بجزيرة المرجان، فضلاً عن صيدها الوفير من الحوت، الذي أعطى ازدهاراً وموَّجاً تجارياً كبيرين مع بقية بلدان حوض البحر المتوسط، وكذا أوروبا.

5. التجارة البحرية لمدينة سبتة:

1.5 التجارة البحرية مع أوروبا:

بحكم الموقع الجغرافي المتميز لمدينة سبتة على بحر الزقاق بين المغرب والأندلس اشتهرت المدينة بالتجارة البحرية، ولهذا احتلت سبتة مكانة الصدارة بين موانئ شمال أفريقيا، وأصبحت محطة لرحلات المراكب البحرية من جنوة إلى أسبانيا وفرنسا (ابن الخطيب، 1983، ص 102).

وصلت إليها الرحلات البندقية لتجار الأسماك والسلع الأخرى كالحبوب وما شابه (الشريف، 2006، ص 83).

ويرى الباحث أن معظم دول أوروبا وخاصةً المدن الإيطالية قد وجدت مسلكاً مهماً في تجارتها مع سبتة، سواءً في مجالات الصيد البحري أو نقل البضائع منها وإليها، وهذا أثر بوضوح في عمق التبادل التجاري بين معظم دول حوض البحر المتوسط وسبتة.

2.5. التجارة البحرية مع العالم الإسلامي:

يذكر الإدريسي: "أن تجار سبتة كانت لهم صلات تجارية وبحرية في صيد المرجان واستخراجه من البحر وتسويقه، وأكثره يحمل إلى غانه وجميع بلاد السودان" (الإدريسي، 1957، ص 108).

بينما يذكر ابن حوقل: "أن سبتة غنية بالمرجان الجيد وكانت تُصدّره إلى الأندلس والمشرق والهند، وأنه كان يعمل به قويريات، أي أوانٍ لطاف" (ابن حوقل، 1992، ص 62).

وكان ميناء سبتة من أبرز موانئ البحر المتوسط، وقد لعب دوراً كبيراً في الحركة التجارية في الصادر والوارد من السلع مع دول المغرب الأقصى (زنيبر، 1999، ص 380).

وقد ارتبط موضوع صيد السمك في سبتة بالتجارة، فعملية الصيد كانت تُدرّ على الدولة أموالاً كثيرة تستعين بها لتلبية حاجاتها المتزايدة، ولا يمكن لسبتة أن تحمل هذه الحرفة خاصةً في حال التصدير إلى البلدان المجاورة (زنيبر، 1999، ص 381).

العلاقات التجارية السبتية مع القسطلانيين^(*) طيلة القرن الثامن الهجري، فالقسطلانيون هم من توافدوا في البداية على سبتة، وتبعهم الجنويون (الطبيي، د.ت، ص 55).

كذلك الحال كانت التجارة مع ميورقة ومينائها البحري، فقد أعطت عمقاً قوياً في التبادل التجاري البحري مع سبتة وفي النصف الأول من القرن (14) الميلادي احتلت سبتة مكانة متميزة في التجارة البحرية مع ميورقة، وميناؤها كان يُصدّر الأسماك والمرجان والحيوانات البحرية إلى ميورقة (الشريف، 2006، ص 97).

ثم لتأصيل العلاقات التجارية الجنوبية مع سبتة استثمر قسمٌ كبيرٌ منها في صيد السمك، وخاصةً في تسويقه إلى دول أوروبا، وبلدان المحيط الأطلسي، فالتعاون الجنوبي شمل أيضاً تقنية صيانة سمك التن في الزيت، وذلك بتصبيره بواسطة الملح في الجرات والخيايات الحزفية، وكذلك الحال مع للمرجان، الذي ذاع صيته وشهرته في دول أوروبا، حتى نُعتت المدينة بجزيرة المرجان (الإدريسي، 1957، ص 102).

وكانت مدينة بيزة أول المدن الإيطالية التي عقدت معاهدة تجارية مع المرابطين عام (1133م)، وبعدها أصبح تجارها يترددون منتظمين على سبتة، وميناء سبتة أصبح الميناء الوحيد في المغرب المعترف به من قبل تجار بيزة إثر معاهدة وقّعت بين الموحدين والسبتيين (الشريف، 2006، ص 82).

وكذا الحال مع جمهورية البندقية، فهناك وثائق محفوظة بـ (أرشيف) البندقية تشير إلى التعاون البحري بين الطرفين، وسبتة

الممالك المسيحية في العصور الوسطى بالأندلس (الحميري، 1975، ص 483).

^(*)القسطلانيون: مصطلح تاريخي يطلق على جماعة أو ففة انتسبت إلى مدينة قسطة في شبه الجزيرة الأيبيرية، ومملكة قشتالة كانت من أهم

جداً، وهي طرق بحرية يلجأ إليها التجار والمسافرون، وهذا شجع الاتصال البحري بين سبتة وبادس وملييلة، وكذلك مدن المغرب الأوسط وأفريقيا وشرق البحر المتوسط (الشريف، 2006، ص 108).

6. الخاتمة:

توصل هذا البحث إلى نتائج عدة، يمكن حصرها في الآتي:

1. أهمية مدينة سبتة من جهة موقعها الجغرافي، والمتمثل في إطلالتها على البحر المتوسط، جعلتها بوابة العبور إلى أوروبا، وميداناً للتجارة البحرية.
2. الدور التاريخي المتطور للمدينة جعل منها محطة يُنظر إليها بعين الاعتبار، والكل يتسابق إليها إما لاحتلالها أو مصادقتها، أو للمتاجرة معها.
3. حرفة الصيد البحري واستخراج السمك والمرجان جعلاً المدن الإيطالية والأسبانية تتسابقان من أجل الوصول إلى عقد معاهدة أو اتفاقية؛ لنيل الرضا من المدينة حتى تتواصل مع الطرفين تجارياً.
4. أضحت سبتة من أهم الأماكن الاستراتيجية التي تربط معظم دول أوروبا الجنوبية معها، ومن ثم أصبحت في حكم المسيطرة على التجارة البحرية، واعتبرت كذلك حلقة وصل حيوية بين القارتين الأفريقية والأوروبية.
5. اقتصاد مدينة سبتة انعكس على من يقيم فيها، فقد وُفرت هذه الحرفة دوراً لصناعة السفن وورشاً وعمالاً للصيانة، فهي قد ساهمت في بنية اقتصادها مساهمةً ناجحة.
6. استقرار حرفة الصيد وتطورها في سبتة ساعد كثيراً على جودة الأمن الغذائي، وعدم تعرض المدينة إلى المجاعة أو الاضطرابات السياسية.

ولكن التبادل التجاري البحري بين سبتة وبعض دول العالم الإسلامي لم يكن كثيراً، وهذا راجع إلى نقص تقنيات الملاحة المغربية، بينما يوجد نشاط بين سبتة وبعض دول المشرق الإسلامي، فالسفن تسير من ساحل نول إلى وادي السوس، ثم تنتقل إلى طنجة ثم إلى سبتة، وتقف في مراسي الشاطئ المغربي لبحر الروم (الأنصاري، 1983، ص 60).

ولعبت مدينة سبتة دوراً كبيراً في التجارة المتوسطية، كما احتكرت نسبة كبيرة من التجارة البحرية المغربية طيلة العصر الوسيط، فكانت المدينة المنفذ الرئيس إلى الواجهة البحرية المتوسطية للمغرب، فأصبح النشاط التجاري البحري عماد المدينة الاقتصادي، وشريانها الحيوي، سيما في تبادل المنتجات البحرية مع الدول المحيطة بها وصيدا وبيعه (الشريف، 2006، ص 107).

كما كان التجار السبتيون مؤلّعين بالدخول إلى بلاد السودان والمشرق؛ لنقل تجارتهم، وهذا لا يعني أنهم توقفوا عن أنشطتهم البحرية الأخرى مع المدن الإيطالية، وكذلك المدن الفرنسية والبرتغالية، فكانت لهذه المدن أيضاً نشاط تجاري بالغ الأهمية في بيع السلع وتبادلها وصيد الأسماك والمرجان (الإدرسي، 1957، ص 109).

كانت سبتة قد مثلت دور المنفذ الرئيس للمناطق الداخلية؛ لأن الموانئ المتوسطية الأخرى مثل باديس، ومكناسة، وملييلة، لم تصل إلى أهمية موانئ سبتة، ومزاحمة سبتة تجارياً؛ بسبب الموقع الاستراتيجي للمدينة، فالواقع أن مدينة سبتة ومدن الواجهة الأطلسية كانت الأنشطة بينهما نشطة جداً، ويمارسها المسلمون والتجار المسيحيون على حد سواء، فالطرق البحرية لسبتة نشطة

7. وقّرت هذه الحرفة فرص شغل كثيرة للبحارة، والصيادين، ومصلحي السفن، فضلا عن تنوع أسواق بيع السمك الأمر الذي سهّل استقطاب الأيدي العاملة من خارج المدينة.

8. خلّصت الدراسة إلى وجود نمو وازدهار اقتصادي تمثل في إقامة ورش صناعة السفن، وتوفير الأيدي العاملة، هذا الأمر ساعد على تعزيز البنية الاقتصادية للمدينة وتطورها.

تضارب المصالح

يُقرّ المؤلف بعدم وجود تضارب في المصالح.

إقرار باستخدام أدوات الذكاء الاصطناعي

يؤكد المؤلف أنه لم يتم استخدام أدوات الذكاء الاصطناعي في جمع البيانات أو تحليلها أو كتابة المناقشة أو الاستنتاجات.

المراجع:

- الإدريسي، الشريف. (1957). وصف أفريقيا الشمالية والصحراوية مأخوذاً من كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. (تصحيح: هنري بيريس). مكتبة الثقافة الدينية.
- الاستبصار في عجائب الأمصار. (1985). (تعليق: سعد زغلول). (دار النشر المغربية).
- أندري، شارل. (2011). تاريخ أفريقيا الشمالية. (تعريب: محمد مزالي والبشير بن سلامة). (ط2). مؤسسة تاوالت الثقافية.
- البكري، أبو عبيد. (1992). المسالك والممالك. (ج2) (تحقيق: أدريان فان ليوفن، أندري فيري). الدار العربية للكتاب.
- ابن بطوطة، أبو عبد الله محمد الطنجي. (د.ت). تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار. (ج2). (ط4). (تحقيق: علي الكتاني). مؤسسة الرسالة.
- الحميري، محمد بن عبد المنعم. (1975). الروض المعطار في خبر الأقطار. (ط1). (تحقيق: إحسان عباس). مكتبة لبنان.
- ابن حيان القرطبي، أبي مروان. (1979). المقتبس في أخبار الأندلس. (ج5). المعهد الإسباني العربي للثقافة.
- ابن حوقل، أبو القاسم محمد. (1992). صورة الأرض. منشورات مكتبة الحياة.
- الحلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية. (1979). (تحقيق سهيل زكار، عبد القادر زمامة). دار الرشاد الحديثة.
- ابن الخطيب، لسان الدين. (1983). معيار الاختبار من كتاب مشاهدات ابن الخطيب في بلاد المغرب والأندلس. (تحقيق: أحمد مختار العبادي). مؤسسة شباب الجامعة.
- ابن الخطيب، لسان الدين. (1973). الإحاطة في أخبار غرناطة. (مع1). (ط2). (تحقيق: محمد عنان). مكتبة الخانجي.
- ابن خلدون، عبد الرحمن. (2000). ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر. (ج7). دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع.
- الزركلي، خير الدين. (2002). الأعلام. (ج8) (ط15). دار العلم للملايين.
- زينبر، محمد. (1999). المغرب في العصر الوسيط الدولة - المدينة - الاقتصاد. منشورات كلية الآداب والعلوم.

- السبتي، الأنصاري محمد بن القاسم. (1983). اختصار الأخبار عما كان يغير سبتة من سني الآثار. (ط2). تحقيق عبد الوهاب بن منصور). دار الرباط.
- السائح، الحسن. (2000). الحضارة المغربية البدائية والاستمرار. منشورات عكاظ.
- الشريف، محمد. (2006). سبتة الإسلامية دراسات في تاريخها الاقتصادي والاجتماعي. (تقديم: محمد بن عبود). (ط2). جمعية تطاون أسير.
- الشتري، ابن بسام. (1979). الذخيرة في محاسن أهل الجزيرة. (مج1، 2). الدار العربية للكتاب.
- الطبي، أمين توفيق. (1997). دراسات في تاريخ المغرب والأندلس. (ج2). الدار العربية للكتاب.
- الطبي، أمين توفيق. (د.ت). دراسات في تاريخ مدينة سبتة الإسلامية. منشورات جمعية الدعوة الإسلامية العالمية.
- العبادي، أحمد مختار وسالم، السيد عبد العزيز. (1969). تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس منذ قيام دولة المرابطين حتى سقوط مملكتي غرناطة. دار النهضة العربية.
- العبادي، أحمد مختار وسالم، السيد عبد العزيز. (1972). تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام. دار الأحد البحري.
- ابن عذاري، أبو عبد الله محمد. (1989). البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب. (ج3) (ط1). (تحقيق: ج. س. كولان، ليفي برونسال). دار العرب الإسلامي.
- الغزواني، أبو حامد. (1991). المغرب من بعض عجائب المغرب. (تحقيق: رينفردبيخاراتو). المجلس الأعلى للأبحاث العلمية.
- الغزواني، أحمد. (1997). الأسطول التجارية القرصنة في القرنين 6، 8هـ، 12-14م. منشورات مطبعة النجاح.

The Maritime Fishing Craft in The City of Ceuta (8 AH / 14 AD)

* Ahmed Al-Fitouri Ahmed Sowalem

Misurata University, College of Education, Department of History, Libya

* a.sowalem@edu.misuratau.edu.ly

Received 30- 03 - 2026

Accepted 02- 06 - 2026

Published Online 16- 06 – 2026

Abstract

The city of Ceuta occupies a vital strategic location controlling the Strait of Gibraltar. It has preserved its rich Arab-Andalusian identity, and its importance stems from its role as a vital center that facilitated land and sea trade, particularly between Morocco and Andalusia, as well as with the Italian islands. Furthermore, its inhabitants were renowned for their seafaring skills, shipbuilding, and coral harvesting, a highly prized commodity. In the mid-8th century AH (14th century CE), the city reached the zenith of its economic power, thanks to its port, one of the most strategically important and influential in the region. This study aims to highlight the extraordinary role the sea plays in shaping the city's economic identity and to examine the key materials used in fishing operations, including nets and boats. The research also addresses the question of whether Ceuta capitalized on its geographical location by utilizing its seaport for fishing, and whether the city left a cultural mark as the gateway to the Maghreb for trade and political relations with Europe. The researcher adopted the narrative, descriptive, and analytical approach in order to reach satisfactory scientific results, while the research culminated in a set of results, the most important of which are: supporting the city's economy financially and funding defensive fortifications, and stimulating trade in maritime fishing between Ceuta and Europe, which benefits the city's economy.

Keywords: *Ceuta; Morocco; Andalusia; Sea fishing.*