



doi: 10.22034/icrs.2025.537566.1372

نشریه علمی علم و تمدن در اسلام

سال هفتم / شماره بیست و هفتم / بهار ۱۴۰۵



## تبیین جایگاه و کارکرد ناوگان دریایی در دولت موحدون

محمدحسن بهنام‌فر<sup>۱</sup>

## چکیده

دریا مهم‌ترین عامل شکل‌گیری قدرت دریایی و رکن اصلی قدرت دریایی، نیروی دریایی است که ابزار اصلی اعمال قدرت در دریاهاست. دست‌یابی به قدرت و سیادت دریایی می‌تواند در حفظ و امنیت مرزها و نیز بالا بردن توان اقتصادی و سیاسی یاری نماید. در منطقه غرب جهان اسلام و شمال آفریقا با وجود دریاها و راه‌های آبی، ناوگان دریایی جایگاه بالایی داشته و دولت‌هایی که در آن مناطق روی کار می‌آمدند، برنامه‌های ویژه‌ای برای امنیت، تجارت و نبردهای دریایی داشته‌اند. موحدون از جمله دولت‌هایی بودند که موفق شدند در قرن ششم هجری، در مغرب و اندلس حاکمیت خود را بسط دهند. از جمله اجزای تشکیل دهنده ساختار قدرت نظامی و حاکمیت سرزمینی، ناوگان دریایی این دولت بوده است. عواملی چون وسعت منطقه مغرب، حضور در اندلس و ارتباط با سواحل، توجه به نیروی دریایی را ضروری می‌کرد. موحدون از عمق کوه‌های اطلس سر برآورده بودند، اما با توجه به شرایط جغرافیایی و مقتضیات موجود به دریانوردی و اهمیت نیروی دریایی پی بردند. این پژوهش با رویکردی توصیفی-تحلیلی به این پرسش پاسخ خواهد داد که ناوگان دریایی چه جایگاهی در ساختار سیاسی و نظامی دولت موحدون داشته است؟ همچنین با توجه به شرایط قرن ششم هجری، ناوگان دریایی چه کارکردی برای استقرار قدرت دولت موحدون ایفا کرد؟ با بررسی منابع چینی به نظر می‌رسد که دولت موحدون با توجه به وجود راه‌های دریایی و ارتباط با اندلس و مسیحیان، ناگزیر از ناوگان دریایی بودند، بر این اساس جهت تداوم قدرت و تعاملات خود، به ناوگان دریایی پرداختند.

واژه‌های کلیدی: ناوگان دریایی، موحدون، مغرب اسلامی، اندلس، ساختار نظامی-سیاسی.

## Explaining the position and function of the navy in the Almohads government

۱. استادیار گروه معارف، مجتمع آموزش عالی اسفراین، اسفراین، ایران. mohamadbehnamfar@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۵/۰۶ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۷/۰۷ نوع مقاله: پژوهشی (۳۳-۵۸)

MohammadHasan Behnamfar<sup>1</sup>

### **Abstract**

*The sea is the most important factor in the formation of maritime power, and the main pillar of maritime power is the navy, which is the main tool for exercising power at sea. Achieving maritime power and sovereignty can help maintain and secure borders as well as increase economic and political power. In the western region of the Islamic world and North Africa, despite the presence of seas and waterways, the navy held a high position, and the governments that came to power in those regions had special plans for security, trade, and naval battles. The Almohads were among the states that succeeded in expanding their rule in the Maghreb and Andalusia in the sixth century AH. Factors such as the vastness of the Maghreb region, presence in Andalusia, and connection to the coasts made it necessary to pay attention to the navy. The Almohads had emerged from the depths of the Atlas Mountains, but due to the geographical conditions and existing requirements, they realized the importance of seafaring and the navy. This research, with a descriptive-analytical approach, will answer the question of what position the navy had in the political and military structure of the Almohad state? By examining the sources, it seems that the Almohad government, given the existence of sea routes and connections with Andalusia and the Christians, was forced to have a navy. Accordingly, they turned to a navy to maintain their power and interactions.*

**Keywords:** Navy, Almohads, Maghrib, Andalusia, military-political structure.

---

1. Assistant Professor, Department of Islamic Teachings, Higher Education Complex of Esfarayen, Esfarayen, Iran. mohamadbehnamfar@yahoo.com

## مقدمه

در عصر فتوحات اسلامی و به دنبال ارتباط مسلمانان در شام با رومیان، نبردهای دریایی بیش از پیش اهمیت پیدا کرد. ناوگان دریایی علاوه بر نبردهای مختلف که سواحل و شهرهای بندری را مورد توجه قرار می‌داد، از منظر تجاری نیز حائز اهمیت بود. حضور مسلمانان در سواحل دریای مدیترانه برای مقابله با رومیان و حتی اندلس به قرون اولیه هجری و دوره امویان می‌رسد. اگرچه با توجه به شرایط جغرافیایی و محیطی، مسلمانان تمایل بیشتری به قدرت زمینی داشتند، اما این عاملی نمی‌شد که به نیروی دریایی اهمیت ندهند، لذا از همان ابتدا توجه ویژه‌ای به آن پیدا کردند. چه برای مقابله با نبردهای دریایی و چه تجارت، ضرورت داشت که به تجهیز و بازسازی کارگاه‌های کشتی‌سازی در مناطق ساحلی برنامه‌ریزی صورت گیرد. افریقه و اندلس مهم‌ترین مناطقی در غرب جهان اسلام محسوب می‌شد که به سبب موقعیت جغرافیایی و اهمیت سرزمینی، پایگاه ناوگان دریایی در آن مناطق وجود داشت. با حضور مسلمانان در قرون اولیه، به تجهیز و ساماندهی آن توجه وافری صورت گرفت. همچنین مسلمانان در امر شهرسازی و ایجاد پایگاه‌های دریایی اقدامات مناسبی انجام دادند. اگرچه خلافت عباسی توجه زیادی به ناوگان دریایی نداشت اما دولت‌هایی که در افریقه و اندلس حضور داشتند، به این موضوع اهتمام ورزیدند. اغلبیان، طولونیان، آخشیدیان، فاطمیان، بنی زیری، امویان اندلس، مُرابطون و به طور ویژه موحدون، در این امر تلاش زیادی کردند. این دولت‌ها علاوه بر ایجاد عملیات نظامی دریایی، به ساخت و تجهیز کشتی‌های جنگی و احداث مراکزی برای این منظور همت گماشتند. اهمیت نیروی دریایی دولت موحدون به نقش‌آفرینی آن در تقویت سواحل حوزه غربی مدیترانه، ایجاد امنیت و تقابل با تهدیدات اروپاییان برمی‌گشت.

آنچه در این پژوهش به آن پرداخته می‌شود، جایگاه و نقش ناوگان دریایی موحدون در فرآیند استقرار قدرت سیاسی و ثبات تجاری آن است. بر این اساس مسئله اصلی آن است که ناوگان دریایی دولت موحدون چه جایگاه و کارکردی در ساختار نظامی و سیاسی این دولت ایفا کرد؟ و چگونه توانست در رویارویی با قدرت‌های اروپایی و خطرات احتمالی نقش‌آفرینی کند؟ چنین به نظر می‌رسد که موحدون با توجه به گفتمان مذهبی و استقرار ساختار سیاسی، نیاز به بسط قدرت در مرزها و فراتر از مرزها داشتند. یکی از بخش‌های مهم حاکمیت سرزمینی موحدون در منطقه مغرب، حوزه مدیترانه

غربی و جزایری بود که به اندلس مرتبط می‌گشت. از این رو، توجه به ناوگان دریایی از همان ابتدای تأسیس حکومت، مدنظر خلفای موحدی بوده است و در روند قدرت‌یابی، این بخش نیز تقویت گشت. موحدون اگرچه همانند همتای بربری خود اطلاعات اندکی از مسائل دریایی داشتند، اما فراتر از نبردهای دریایی، موضوعاتی چون تجارت، دزدی دریایی، مراودات سیاسی و اجتماعی و همچنین سفرهای دریایی، آنان را واداشت که توجه خود را به مسئله دریا بیشتر کنند و همین امر یکی از دلایل استقرار قدرت موحدون در مغرب و اندلس به حساب می‌آید. موحدون موفق شدند یکی از موثرترین دولت‌های بربر در تاریخ مغرب پایه‌گذاری کرده که، نه تنها در سواحل مدیترانه بلکه بر جنوب اسپانیا تسلط پیدا کنند.

#### پیشینه پژوهش

در خصوص دولت موحدون، تحقیقات و پژوهش‌های متعددی صورت گرفته و محققان به تشکیلات نظامی و ناوگان دریایی آنها پرداخته‌اند. از معدود کتاب‌هایی که به فارسی در خصوص تشکیلات و سازمان‌های موحدون وجود دارد، اثر ترجمه شده، عزالدین عمر موسی (۱۳۸۱) است که در فصل ششم به تشکیلات نظامی و ناوگان دریایی پرداخته است. کتاب «تاریخ البحریة الإسلامية فی حوض البحر الأبيض المتوسط - البحریة الإسلامية فی المغرب و الاندلس» از عبدالعزیز سالم و احمد مختار عبادی (۱۹۶۹) از معدود آثاری است که مطالب مفیدی دارد. این کتاب به مصر و شام و به اندلس و مغرب تمرکز دارد. «دراسات فی تاریخ الملاحه البحریة و علوم البحار بالغرب الإسلامي» اثر الجعماطی (۲۰۱۲) به خوبی و جوجه مختلف اهمیت دریا و سفرهای دریایی را مورد واکاوی قرار داده است. در میان پژوهش‌های صورت گرفته نیز می‌توان به «تحول و تطور در نیروی دریایی مسلمانان» اثر قائدان (۱۳۸۰) و مقاله «سازمان نیروی دریایی مسلمانان در مدیترانه تا پایان سده ششم هجری» اثر علی‌زاده و جلیلی (۱۳۸۶) اشاره کرد که این تحقیقات تأکید بر خلافت عباسی داشته‌اند. در میان آثار غیرفارسی نیز نویسندگان عرب، تحقیقاتی در حوزه نیروهای نظامی موحدون انجام داده‌اند: فتنحی زَغرُوت (۱۴۲۶) «البحوش الإسلامية و حركة التَّغییر فی دولتی المرابطين و الموحدین»، را به رشته تحریر درآورده است. صلاحی (۲۰۱۹) مقاله‌ای تحت عنوان «البحریة الموحدية فی الحوض الغربي

للمتوسط ۶۶۸-۵۱۵ ق/ ۱۲۶۹-۱۱۲۱ م» دارد که مورد مطالعه قرار گرفت. رساله دکتری، با عنوان «البحریة الإسلامية فی عهد المرابطين و الموحدين» اثر فُوزیه (۱۴۱۹) خوبی مسائل مربوط به دریانوردی در دولت‌های مُرابطون و موحدون را مورد تحلیل قرار داده است. این تحقیقات نیروی نظامی و نیروی دریایی را از جوانب گوناگون مورد بررسی قرار داده‌اند اما آنچه در پژوهش حاضر مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفته، علاوه بر تشکیل آن در دوره موحدون، مقایسه آن با دوره مُرابطون و جایگاه ناوگان دریایی با توجه به شرایط زمانی بوده است. دولت موحدون در دوره تثبیت قدرت و در جریان مواجهه شدن با مسائل مختلف تجاری و سیاسی و از آنجا که بخش مهمی از حوزه حاکمیتی در احاطه دریاها و بندرها قرار داشت، برنامه‌ریزی دقیقی در استفاده از ناوگان دریایی در نظر گرفتند. نکته دیگری که در این پژوهش مورد توجه قرار گرفته، کارکرد و نقش‌آفرینی نظام دریایی در مسائل تمدنی، تجاری و ارتباطات سرزمینی بوده که در پژوهش‌های موجود کمتر به آن پرداخته شده است. در حقیقت آنچه تثبیت قدرت موحدون در مغرب و اندلس را رقم زد و تعاملات پایداری با دولت‌های متعدد برقرار نمود، مجموعه‌ای از سیاست‌ها و تدابیر بوده که بخش مهمی از آن در حوزه دریایی قابل تفسیر است.

## ۱. جایگاه ناوگان دریایی موحدون

**شکل‌گیری ناوگان دریایی:** مبانی حاکمیت دولت موحدون (۶۶۸-۵۱۵ ق/ ۱۲۶۹-۱۱۲۲ م) به دو دوره نهضت و نظام تقسیم می‌شد. در دوره نهضت که در واقع انقلاب موحدون رقم خورد، ساختار نظامی ابتدایی و قبیله‌ای از ارکان اصلی آن بود. ابن تومرت با اتکاء به گفتمان مذهبی و کمک قبایل مَصموده نهضت خود را شروع کرد. نیروهای نظامی موحدون به تدریج منظم‌تر و گسترده‌تر گشت و قبایل دیگری نیز به آن ملحق شده (بیدق، ۱۹۲۸: ۴۰) و تجهیزات و امکانات بیشتری نیز مورد استفاده قرار گرفت. با استقرار دولت در دوره عبدالؤمن بن علی (۵۵۸-۵۲۴ ق/ ۱۱۶۳-۱۱۳۰ م)، جاه‌طلبی موحدون برای دستیابی اندلس و نقاط دیگر بیشتر شد، لذا با برنامه‌ریزی به مسائل نظامی نگرسته و تجهیزات متعدد مورد توجه خلفای موحدی قرار گرفت. (ابن ابی زرع، ۱۹۷۴: ۱۸۸) حوزه جغرافیایی شمال آفریقا و اندلس به سبب وجود مرزهای دریایی، بنادر و مراکز کشتی‌سازی از قبل در خود داشته

است. از این رو موحدون برای استقرار قدرت سیاسی، ارتباطات تجاری و نهادینه کردن گفتمان خود، به ناوگان دریایی روی آوردند. امویان اندلس و فاطمیان از جمله دولت‌هایی بودند که قبل از موحدون به ناوگان دریایی توجه و اهتمام داشتند. با تشکیل دولت امویان اندلس و تقابل با نورمان‌ها، دریانوردی و ناوگان نظامی مورد توجه قرار گرفت. (ابن حیان، ۱۹۶۵: ۲۴۴) امویان بنادر دریایی را تجهیز کرده و استحکامات متعددی بنا نهاد، (مقری، ۱۹۹۸، ج ۱: ۱۶۲) منصب امیرالبحر (عذری، بی تا: ۸۲) و کارخانه‌های کشتی‌سازی ایجاد کردند. همچنین نیروی دریایی فاطمیان، پیش از انتقال به مصر، از حیث توان و سازمان، به درجات بالایی دست یافته بود. نامه‌ها و مکاتبات خلیفه معز فاطمی با کاتبش، در خصوص چاره‌اندیشی نسبت به تأمین لوازم ناوگان، مرمت دژهای ساحلی، ترمیم یا حفظ بنادر و ایجاد امنیت دریایی، نشان‌دهنده میزان توجه وی به امور مربوط به ناوگان‌هاست. (جوذری، ۱۹۵۴: ۱۰۸ و ۱۰۵، ۱۰۲) موحدون نیز اهمیت نیروی دریایی را درک کرده و خیلی زود به آموزش نیز روی آورده و ساختار نظامی خود را بر این اساس ساماندهی کردند. نیروی دریایی موحدون در نظر مسلمانان و اروپاییان شهرت فراوانی کسب کرد و مردم آن به مهارت و چیره دستی در کشتی‌سازی شهرت داشتند. تا آنجا که ابن اثیر از آن یاد کرده است. (ابن اثیر، ۱۹۸۷، ج ۱۰: ۱۶۰) ابن خلدون نیز تأکید داشته که ناوگان موحدون به سطحی از عظمت و اعتبار رسید که هیچ دولتی در مغرب قبل یا بعد از آن به آن نرسیده بود. (ابن خلدون، ۱۴۲۵، ج ۱: ۴۴۰) عوامل و مؤلفه‌های بسیاری در تأسیس نیروی دریایی موحدان نقش داشتند و توجه به آن را برای موحدان ضروری ساختند، تا این‌که به نیروی دریایی‌ای تبدیل شد که در حوزه غربی مدیترانه دست کم گرفته نمی‌شد. از جمله این عوامل عبارتند از: توجه خلفای موحدون به نیروی دریایی، منابع اولیه، اهمیت اندلس، توجه به کارخانه‌های کشتی‌سازی، وجود میراث دریایی و تلاش برای توسعه و احیای آن، رباط و مراکز نظامی و مبارزه با دزدی دریایی

توجه خلفای موحدون به نیروی دریایی: موقعیت مغرب اسلامی به نسبت دیگر نقاط جهان اسلام، ایجاب می‌کرد که خلفای موحدی به امر نیروی دریایی اهتمام ویژه‌ای داشته باشند. زیرا نقاط ساحلی و نبردهای دریایی با اروپاییان، همچنین ارتباط با اندلس و حاکمیت یافتن در آن حوزه بر اهمیت این موضوع می‌افزود. موحدون از جمله دولت‌های بومی منطقه و از مضمودی‌های بربر بودند لذا به

خوبی محیط را می‌شناختند. دگردیسی و تحول مهم موحدون در دوره عبدالؤمن بن علی رخ داد، زمانی که ساختار سیاسی و تشکیلات اداری دولت شکل منظمی به خود گرفت و نهضت ابن تومرت تبدیل به نظام سیاسی موحدون گشت. بخش مهم و تاثیرگذار نیروهای نظامی موحدون، و به طور خاص در دوره نظام، ناوگان دریایی بود. ظاهراً عبدالؤمن تا زمان فتح مراکش به تشکیل ناوگان دریایی موحدون نیندیشید. در جریان محاصره فاس توسط عبدالؤمن، گروهی از اهالی اندلس به سوی او پیوستند. در میان آنها شخصی به نام علی بن عیسی بن میمون (۶۰۱-۵۳۰ ق / ۱۲۰۴-۱۱۳۵ م) بود که یکی از مراکز ناوگان مرابطون را برعهده داشت. (ابن خلدون، ۱۹۵۹، ج ۶: ۴۵۷) این امر بدون شک در ذهن عبدالؤمن برای تشکیل ناوگان دریایی می‌توانست مؤثر باشد. زمانی که خلیفه عبدالؤمن به اندلس وارد شد؛ او آمادگی بسیاری از طریق راه دریایی به دست آورد و دستور داد تجهیزاتی در بنادر ساخته شود. (ابن صلا، ۱۹۶۴: ۲۱۱) عبدالؤمن بر آموزش‌های ویژه نظامی و آمادگی در خصوص ناوگان دریایی نظارت داشت. او برای آموزش علوم دریایی و دانش نظامی مرتبط با آن، دستور به تأسیس چندین مدرسه نظامی برای تربیت افراد شایسته داد. افرادی که برای استفاده از سلاح، اسب‌سواری، شنا و روش‌های محاصره در خشکی و دریا آموزش می‌دیدند. (حلل الموشیة فی ذکر الأخبار المراكشیة، ۱۹۷۹: ۱۵۰)

علاقه خلیفه عبدالؤمن به امور دریایی در نامه او به محصلان مدارس نظامی در تاریخ ۵۵۱ ق/ ۱۱۵۶ م مشخص است که در آن اشاره به مراکز ساخت ناوگان دریایی در نقاط مختلف کشور می‌کند و نوید پیروزی و فتح می‌دهد. (بروفنسال، ۱۹۴۱: ۶۵) از جمله مدارس نظامی با تمرکز بر جنبه‌های دریایی در تلمسان<sup>۱</sup> تأسیس و سپس در فاس،<sup>۲</sup> ایشیلیه<sup>۳</sup> و قُرطبة<sup>۴</sup> نیز بسط داده شد. محصلان این مراکز پس از آموزش دروس عقیدتی، آموزش‌های نظامی و هنرهای رزمی می‌دیدند. خلیفه یوسف بن عبدالؤمن بن علی (۵۸۰-۵۵۸ ق/ ۱۱۸۴-۱۱۶۳ م) نیز روش پدر را در پیش گرفت. (ابن ابی زرع، ۱۹۷۴: ۲۰۵) صلح پادشاه صِقلیة (مراکشی، ۱۴۲۶: ۱۸۵) و توجه به قدرت موحدون، نشان از آن

- 
1. Tlemcen
  2. Fez
  3. Sevilla
  4. Cordova

دارد که در زمان او نیروی دریایی مسلمانان به استحکام و قدرت زیادی دست یافته بود (ابن خلدون، ۱۴۲۵، ج ۱: ۴۳۹) کوشش ابویعقوب یوسف برای فتح سِنْتَرین<sup>۱</sup> در سال ۵۷۹ ق/ ۱۱۸۳ م هرچند به مرگ او انجامید، اما توانایی موحدون در استفاده از ناوگان دریایی را نشان می‌داد (مراکشی، ۱۴۲۶: ۱۸۸) یکی از درخشان‌ترین دوره‌های موحدون، زمان یعقوب بن یوسف معروف به المنصور (۵۹۵-۵۸۰ ق/ ۱۱۹۹-۱۱۸۴ م) بود. ابویعقوب علاوه بر تقابل‌های فراوان که از ناوگان دریایی استفاده کرد، در یکی از مهم‌ترین اقدامات خود موفق شد، ناوگان عظیم صلیبی متشکل از نیروهای مسیحیان به رهبری سانچوی اول<sup>۲</sup> (۶۰۷-۵۸۰ ق/ ۱۲۱۱-۱۱۵۸ م) پادشاه پرتغال را شکست دهد. در ادامه همین نبرد، در سال ۵۸۷ ق/ ۱۱۹۱ م شهر سَلَب<sup>۳</sup> از مسیحیان پس گرفته شد. (مراکشی، ۱۴۲۶: ۲۰۴) آلفونسوی هشتم،<sup>۴</sup> (۶۱۰-۵۵۲ ق/ ۱۲۱۴-۱۱۵۸ م) پادشاه قشتاله در زمان خلیفه ابویعقوب حملات متعدد داشته و به دنبال آن نبرد معروف الارک رقم خورد (ابن ابی زرع، ۱۹۷۴: ۲۲۳) که در آن از ناوگان دریایی نیز استفاده شد. ناوگان دریایی موحدون نقشی اساسی در حفظ امنیت تجارت، سفر و حج در مدیترانه داشت. این ناوگان با دولت‌های مسیحی، اندلس و سرزمین‌های مختلف در تماس بود.

**منابع اولیه:** تهیه مواد اولیه یکی از اولویتهای اصلی برای ناوگان دریایی بوده است. منابع طبیعی غنی کشورهای مغرب، از جمله نوار ساحلی طولانی آن، به نیروی دریایی مغرب کمک می‌کرد. مراکشی اهمیت شهرهای ساحلی و غیرساحلی مغرب و اندلس، رودها، معادن و منابع آن در تجارت و کشتی‌سازی بیان کرده است. (مراکشی، ۱۴۲۶: ۲۵۷-۲۵۳) کوه‌های درن شرایط مناسبی برای درختان قطور و زراعت متنوع داشته (ابن خلدون، ۱۹۵۹، ج ۶: ۲۳) این سرزمین منابع طبیعی مورد نیاز برای صنعت کشتی‌سازی، مانند چوب داشت، و منابع معدنی؛ گوگرد، میان برقه و طرابلس در نزدیک دژی به نام طَلْمِیْثَه، آهن بین سبتّه و وهران نزدیک جایی در ساحل دریا معروف به تِسمامان و بین سلا و مراکش نزدیک ساحل دریای اعظم در جایی به نام اِبَسْتار، مس در منطقه سوس وجود

- 
1. Sintra
  2. Sancho I
  3. Silves
  4. Alfonso VIII

داشت (مراکشی، ۱۴۲۶: ۲۵۸) کاج و صنوبرهای مغرب برای ساخت کشتی، دکل، نردبان و چرخ-دنده به کار می‌رفت (نوح فوزیه، ۱۴۱۹: ۴۴) و حتی قیری که کشتی‌ها با آن روکش می‌شد، در کشورهای مغرب وجود داشت. (عبادی، ۲۰۱۳: ۲۷۰) اندلس نیز از جمله مناطقی بوده که به سبب شرایط آب و هوایی و وجود بنادر فراوان، منابع طبیعی و معدنی خوبی برای کشتی‌سازی داشته است. شهر ساحلی طرطوشه<sup>۱</sup> به سبب درختان صنوبرش معروف بود که با رنگ قرمز و روغنی و استحکام منحصر بفرد در صنعت کشتی‌سازی به کار برده می‌شد (ادریسی، ۱۸۶۶: ۵۵۵) با درختان صنوبر شهر القصر نیز کشتی ساخته می‌شد (حمیری، ۱۴۰۸: ۱۶۱) از جمله مناطق دیگری که درختان بسیار و مستحکم داشت و در کشتی‌سازی استفاده می‌شد، جزیره یابسه/ ایبیزا<sup>۲</sup> بود (حموی، ۱۹۹۵: ج ۵، ۴۲۴) آهن، مس و سرب به میزان شگفت‌انگیزی در اندلس، به ویژه در طلیطلة، غرناطة و آلبیره، بود که در ساخت زنجیر و ادوات فلزی به کار می‌رفت. (ابن خطیب، ۱۹۷۴، ج ۱: ۱۰۴) در شهر المریا معادن آهن و سنگ وجود داشت (مقری، ۱۹۹۸، ج ۱: ۱۶۲) که کارخانه کشتی‌سازی این شهر نیز زیانزد بوده است. موحدون میراث‌دار حاکمیتی در مغرب و اندلس شدند که هم به لحاظ سرزمینی دارای منابع طبیعی و معدنی بود و هم دولت‌های قبل ساختارهایی را از خود به جا گذاشته بودند.

**اهمیت اندلس:** موقعیت اندلس به لحاظ جغرافیایی، در میان دریاها محصور شده بود و به این جهت به آن شبه جزیره گفته می‌شد. جنوب آن دریای مدیترانه (بَحْر الرُّوم یا اَلْبَحْر الشَّامِي)، غرب آن اقیانوس اطلس (بَحْر الظُّلُمَات یا اَلْبَحْر الْأَخْضَر) و شمال آن خلیج بیسکای (بَحْر الْأَنْقَلِيشِيْن) قرار داشت. همین شرایط برای اندلس باعث شد که بنادر و مناطق ساحلی زیادی داشته و با استقرار کشتی‌ها، مناطق تجاری مهمی شکل بگیرد. دریانوردان اندلس به خوبی با جزوئد آشنا بوده و در زمان مد، کشتی‌های-شان را به بارانداز بندر وارد و در زمان جزر از آن خارج می‌کردند. (ادریسی، ۱۸۶۶: ۲۳۹) بسیاری از آنها فرماندهان دریایی بودند زیرا از مسیرها و روش‌های دریایی، به ویژه جنبه‌های فنی مانند حرکت بادها و تغییرات آب و هوا، آگاه بودند و حتی در انتخاب نوع کشتی‌ها نیز متخصص بودند. تجربه اندلسی‌ها در زمینه جنگ متمایز بود و این امر با سابقه طولانی آنها در نبردهای متعدد به دلیل موقعیت

---

1. Tortosa  
2. Ibiza

جغرافیایی و ماهیت مخالفان‌شان، به ویژه در دفع حملات نورمن‌ها، مشهود است. جدا از این موقعیت خاص جغرافیایی و دسترسی به راه‌های دریایی و تجاری، منطقه اندلس برای موحدون اهمیت سیاسی داشت. اگرچه آنها از مغرب به‌پا خاستند و جنبش خود را از کوه‌های اطلس شروع کردند اما تسلط بر اندلس به سبب ضعف حکومت‌های آنجا و از همه مهم‌تر مقابله با اروپاییان که جنبه جهاد می‌گرفت (مراکشی، ۱۴۲۶: ۱۸۷)، بر پیشبرد گفتمان سیاسی آنها که ساختار ایدئولوژیکی داشت، بسیار کمک می‌کرد. مسئله دیگر برای نهادینه کردن ادعای خلافت اسلامی و تقابل با عباسیان، اندلس مرکز سیاسی خوبی بود، زیرا قبل از موحدون، امویان در آنجا خلافت مجزا از بغداد تشکیل داده بودند و دستیابی به اندلس شاکله قدرت موحدون را مستحکم می‌کرد. ابن تومرت با ادعای مهدویت (بیدق، ۱۹۲۸: ۳۴؛ ابن قطان، ۱۹۹۰: ۹۰)، به دنبال تشکیل حکومتی بود که ارتباطی با خلافت عباسی نداشت. موحدون برای ایجاد مشروعیت مسیرهای مختلفی را طی کرده بودند، علاوه بر شالوده ایدئولوژیکی جنبش در دروه ابن تومرت، با روی کار آمدن عبدالؤمن و در دوران تثبیت، برای مشروعیت سیاسی، تصرف اندلس فرصت خوبی به موحدون می‌داد.

استفاده از عنوان «أمیر المؤمنین» (عزازی، ۱۹۹۵، ج ۱: ۱۱۱) توسط عبدالؤمن به منظور جهاد با مسیحیان در اندلس (مراکشی، ۱۴۲۶: ۱۸۷) می‌تواند دلیل خوبی برای این مسئله باشد. همچنین نکته مهم دیگر به مُرابطون برمی‌گشت، آخرین امرای مُرابطی در آنجا حضور داشتند و ایجاب می‌کرد که موحدون، اندلس را مورد توجه خود قرار دهند. موحدون برای حضور در اندلس عجله نداشتند، بر این اساس آمادگی و اطلاعات بسیاری از منطقه کسب کردند. (ابن عذاری، ۱۹۶۰، ج ۳: ۲۳۵) مسیر دستیابی به اندلس، آبی بود و ضرورت داشت موحدون بر ناوگان دریایی توجه داشته باشند. همچنین این مسیر، از مهم‌ترین مسیرهای تجاری در غرب جهان اسلام، بوده است. در این مسیر بنادر مهم و تاثیرگذاری چون بندر آنفی<sup>۱</sup> قرار داشت که بعدها دارالکببضاء یا کازابلانکا<sup>۲</sup> نام گرفت. آنفی در ۵۴۱ ق/ ۱۱۴۷ م به اختیار موحدون درآمد. (بیدق، ۱۹۲۸: ۱۰۶) بندر دیگر در ساحل اقیانوس اطلس، آنفی<sup>۳</sup> بود که ادیسی از آن به عنوان لنگرگاه کشتی‌ها یاد کرده است. (ادریسی، ۱۸۶۶: ۷۴)

- 
1. Anfa
  2. Casablanca
  3. Safi

منطقه سبته<sup>۱</sup> حدود سی بندر داشت (انصاری، ۱۹۶۹: ۳۸) و در اختیار موحدون قرار گرفت. آنجا لنگرگاه انواع کشتی و کاروان‌های تجاری بود. (ابن خطیب، ۱۹۵۸: ۱۰۲)

توجه موحدون به اندلس با نگرش مُرابطون تفاوت داشت؛ مُرابطون اندلس را به عنوان مرکز اصلی ناوگان خود و استقرار فرماندهان قرار داده بودند در حالیکه موحدون شرایط اندلس را از مغرب زیر نظر داشته و فرماندهی ناوگان خود را در مغرب مستقر کرده بودند. دارالصناعات<sup>۲</sup>های آنان نیز در سواحل مغرب قرار داشت. موحدون در جریان تصرف اندلس، آنان که به اسارت درآمده بودند و تجربه دریانوردی داشتند، را به کار گرفته و آزاد می‌کردند از جمله این افراد می‌توان به ابن مردنیش (۵۶۷ق/۱۱۷۲م) و أبو العلاء (۵۶۴ق/۱۱۶۹م) اشاره کرد. (ابن عذاری، ۱۹۶۰، ج ۳: ۱۴۳) خلیفه ابویعقوب یوسف در سال ۵۶۷ ق/ ۱۱۷۲ م برای تصرف شهر وبذه<sup>۲</sup> با ناوگان دریایی و تجهیزات فراوان حرکت کرد و به کارگزار خود در اشبیلیه دستور داد تا ناوگان آنجا نیز به آنها بپیوندد، (ابن صلا، ۱۹۶۴: ۳۹۸) اگرچه نبرد فرسایشی شد و به نتیجه نرسید. ابویوسف منصور از جمله خلفای موحدی است که بسیار در اندلس تحرکات داشت، او در سال ۵۸۰ ق/ ۱۱۸۴ م که حاکمیت را به دست گرفت، ابتدا مشکلات افریقیه و مغرب را سرو سامان داد و سپس با نیروهای متعددی از جمله ناوگان دریایی در سال ۵۹۱ ق/ ۱۱۹۵ م نبرد معروف الازک را به سرانجام رساند، نتیجه نبرد به نفع مسلمانان شد و ائتلاف مسیحی شکست خورد. (مراکشی، ۱۴۲۶: ۲۰۶) از دیگر تحولات مهم اندلس که با موحدون مرتبط است می‌توان به نبرد عقاب اشاره کرد.

در دوره خلافت أبو عبد الله ملقب به ناصرالدین الله (۶۱۰-۵۹۵ق/۱۲۱۳-۱۱۹۹م)، آلفونسوی هشتم در سال ۶۰۶ ق/ ۱۲۰۹ م به مناطق تحت حاکمیت موحدون حمله برد و ناصر با ناوگان دریایی به اشبیلیه وارد و اقامت گزید. (ابن ابی زرع، ۱۹۷۴: ۲۳۴) موحدون در نبرد اولیه پیروز شده و پادشاه قشتاله به سرعت و با همراهی پاپ اعلام جنگ صلیبی کرد و در حدود سال ۶۰۹ ق/ ۱۲۱۲ م سپاهیان عظیمی متشکل از صلیبیون، قشتاله، آراگون و پرتغالیها آماده نبرد شدند. (Miranda, 1956: 243) نبرد در منطقه‌ای به نام عقاب انجام شد، مسلمانان که آمادگی لازم برای جنگ نداشتند، غافلگیر شده

1. Ceuta  
2. Béjar

و شکست سختی خوردند. (مراکشی، ۱۴۲۶: ۲۳۵) یکی از دلایل شکست ناصر در نبرد عقاب که آخرین نبرد مهم موحدون در اندلس به حساب می‌آمد، کمبود تدارکات و آمادگی نظامی بوده است. (ابن ابی زرع، ۱۹۷۴: ۲۴۰)

**توجه به کارخانه‌های کشتی‌سازی؛** وجود مراکز کشتی‌سازی در مغرب و اندلس، مسیر را برای دولت موحدون هموار کرده بود. با این وجود آنها نیز برنامه‌هایی برای ساخت و تقویت این مراکز داشتند. مراکز کشتی‌سازی در منابع با عنوان «دارالصناعة» آمده است. خلفای موحدون، به ویژه خلفای اولیه، به ایجاد مراکز کشتی‌سازی علاقه‌مند بودند. (عبدالکریم خطیب، ۱۹۹۶: ۱۷۲) خلیفه عبدالمؤمن معموره را در دهانه دریا نزدیکی سلا به عنوان مرکز اصلی ساخت کشتی‌های ناوگان خود احداث کرد. (ابن صلا، ۱۹۶۴: ۱۴۷) سبته از پایگاه‌های مهم کشتی‌سازی و مرکز ناوگان دریایی موحدون محسوب می‌شده است چنانکه عبدالمؤمن در سال ۵۵۷ ق/ ۱۱۶۱م دستور داد تا تجهیزات کشتی-سازی در سبته، قادس و ریف تولید شود. (ابن ابی زرع، ۱۹۷۴: ۲۰۱) همچنین وی فرماندهی ناوگان سبته را به یکی از بزرگان موحدی که از «اهل خمسین» محسوب می‌شد یعنی عبدالله بن سلیمان واگذار کرد. (مراکشی، ۱۴۲۶: ۲۴۳)

عبدالله بن سلیمان در سال ۵۴۶ ق/ ۱۱۵۱م نقش تاثیرگذاری در تصرف شهر المریا داشت. (ابن عذاری، ۱۹۶۰، ج ۳: ۵۶) خلیفه ابویعقوب یوسف نیز توجه ویژه‌ای به دارصناعة سبته داشت (حلل الموشیه فی ذکر الأخبار المراكشیه، ۱۹۷۹: ۱۵۸) یوسف در اشبیلیه ساخت و سازهای بسیاری انجام داد و فضایی ایجاد کرد که ناوگان‌ها در مناسبت‌های جنگی مختلفی از آنجا حرکت می‌کردند (ابن ابی زرع، ۱۹۷۴: ۲۱۱) بُلنسیه<sup>۱</sup> در شرق اندلس و از آنجا که در دهانه رودخانه‌ای قرار داشته، محل عبور کشتی‌های تجاری بوده است. به دلیل همین اهمیت تجاری، موحدون در آنجا دارصناعة ساختند (دمشقی، ۱۹۶۵: ۸۸) اشبیلیه به عنوان یکی از پایگاه‌های موحدون در اندلس محسوب می‌شد به این منظور در زمان خلیفه ابویعقوب یوسف به کارگزار خود ابو داوود بن جلداس دستور داد که در اشبیلیه دارصناعة بسازد. (ابن صلاه، ۱۹۶۴: ۴۱۸) در شهرهای وهران، طَنجَة، بادس، ریف، عنابه، تونس، مَهْدیه، جزیره خَصْرَاء، شَلَب، قادس و المیر ساخت کشتی رایج شد. راهبرد موحدان در مدیریت و

1. Valencia

ساخت کشتی‌ها، با راهبرد مُرابطون که از نظر ساخت کشتی به اندلس متکی بودند و حتی رهبران آنها از آنجا منصوب می‌شدند، متفاوت بود. (عمر مؤسی، ۱۳۸۱: ۲۳۸) در صورت جنگ دریایی، خلیفه و رئیس دیوان ارتش، دستور ساخت ناوگان و کشتی می‌دادند. از این رو، حرکت موحدون به اندلس در سال ۵۵۳ ق/ ۱۱۵۸ م با کشتی‌های زیادی انجام شد که دو عدد آن با بارهای سنگین به رباط فتح همراه بود. (ابن عذاری، ۱۹۶۰، ج ۳: ۱۷۱)

وجود میراث دریایی و تلاش برای توسعه و احیای آن: یکی از استراتژی‌های موحدون در تقویت نیروی دریایی، استفاده از میراث مُرابطون بود. مُرابطون به اندازه موحدون به ناوگان دریایی توجهی نداشتند و بیشتر از دریانوردان مجرب استمداد می‌جستند. نیل به نبردهای صحرایی و جنوب مغرب علاقه مُرابطون در مرحله ابتدایی حکومت‌شان بود. آن‌ها بادیه‌نشین و به شتر وابسته بودند و پیاده‌روی را ترجیح می‌دادند. (عنان، ۱۳۶۹، ج ۳: ۴۳۰). مُرابطون در مرحله بعدی و زمانی‌که وارد اندلس شدند، به اهمیت ناوگان دریایی پی بردند، این امر با سیاست‌های یوسف بن تاشفین (۵۰۰-۴۵۳ ق/ ۱۱۰۶-۱۰۶۱ م) پیوند خورد. در اندلس پایگاه‌های دائمی ناوگان وجود داشت و کشتی‌هایی زیادی در تردد بود. اما نکته اساسی این است که حضور مُرابطون در اندلس دوام و ثبات نداشت، چالش اصلی آنها کنار رفتن یوسف بن تاشفین و مشکلات متعدد مُرابطون پس از وی بود. بنیادی‌ترین چالش مُرابطون در مغرب رقم خورد، جایی‌که دولت موحدون سربرآورد. موحدون با قدرت تمام مُرابطون را در مراکش شکست داده و علی بن یوسف بن تاشفین (۵۳۷-۵۰۰ ق/ ۱۱۴۲-۱۱۰۶ م) چاره‌ای جز اندلس نداشت. مشکلات متعدد در اندلس نیز باعث شد که نیروهای مُرابطی از جمله فرماندهان ناوگان دریایی به موحدون بپیوندند. موحدون به روش مسالمت‌آمیز و استفاده از دانش دریایی افرادی که در این حوزه تخصص داشتند، به تقویت و امنیت کشتی‌ها و بنادر کمک کردند و همچنین افراد بسیاری به موحدون در این مسئله پیوستند. فرمانده معروف ناوگان مُرابطون، علی بن موسی بن میمون، نزد خلیفه عبدالمؤمن رفت و به او پیشنهاد داد که از او اطاعت کند و فرماندهی ناوگان را بر عهده بگیرد. خلیفه این پیشنهاد را پذیرفت. طبق گزارش ابن خلدون، موحدون صد کشتی دریایی از مُرابطون به ارث بردند. از دیگر فرماندهان ناوگان دریایی موحدون، احمد صِقلی (سیسیلی) بود که به خانواده مسیحی جزیره جربة تعلق داشت، مردم سیسیل از تجربه و تخصص خوبی در این زمینه برخوردار

بودند و موحدون از آن سود بردند. (ابن خلدون، ۱۴۲۵، ج ۱: ۴۳۹)

احمد در سال ۵۸۰ ق/ ۱۱۸۴ م فرماندهی ناوگان دریایی موحدون را برعهده داشت که شامل سیزده کشتی می‌شد و در سواحل اشبیلیه با مسیحیان به نبرد پرداخت (ابن عذاری، ۱۹۶۰، ج ۳: ۱۷۴) علی بن ربرتیر<sup>۱</sup> از دیگر فرماندهان ناوگان دریایی بود که به موحدون کمک کرد و نقش مهمی در فتح جزائر بالئارس ایفا نمود اگرچه در سال ۵۸۳ ق/ ۱۱۸۷ م توسط بنی غانیه کشته شد. (ابن قطان، ۱۹۹۰: ۹۶) موحدان تنها به ارث بردن سلاح مُرابطون اکتفا نکردند، بلکه آن را بهبود بخشیدند و ابزارها و ماشین‌آلات پیشرفته‌تر و مدرن‌تری نسبت به سلاح مُرابطون که از نورماندی‌ها، اندلسیان و مسیحیان گرفته بودند، افزودند. عبدالؤمن تدابیری اندیشیده بود که گروهی از نیروهای نظامی؛ سوارکاری، تیراندازی، شنا و پاروزنی و قایقرانی در دریاچه‌ای که برایشان ساخته بود، آموزش می‌دیدند. (حلل الموشیة فی ذکر الأخبار المراكشیه، ۱۹۷۹: ۱۵۰) آموزش‌های نظامی دریایی در دوران بعد از عبدالؤمن نیز با جدیت بیشتری تداوم یافت و حتی رزمایش و رژه دریایی نیز انجام می‌شد. (ابن عذاری، ۱۹۶۰، ج ۳: ۱۵۵) موحدون در پیشبرد اهداف سیاسی خود، ابتدا به تثبیت قدرت تکیه کردند، استمداد از میراث به جا مانده فرصتی پیش آورد که در ساختار نظام خود برنامه‌ریزی کرده و به تداوم و توسعه آن همت گماشتند. اگرچه موحدون منابع ناوگان دریایی بسیاری به غنیمت گرفتند، اما خود نیز در توسعه و گسترش آن تلاش کردند. یکی از تفاوت‌های آنها با مُرابطون به دوره تثبیت و استقرار نظام سیاسی آنها بر می‌گردد. مُرابطون فرصت چندانی نداشتند و بعد از یوسف بن تاشفین به افول گراییدند اما موحدون با سیاست‌های خلفای خود طرح و برنامه مدونی در عرصه‌های مختلف داشتند. عبدالؤمن و ابویعقوب یوسف تلاش‌های بسیاری در جهت توسعه و احیای ناوگان دریایی و مراکز کشتی‌سازی انجام دادند.

**رباط و مراکز نظامی:** مسلمانان برای ورود به سرزمین‌های مختلف در طول مسیر برای خود بناها و مراکزی جهت پناهگاه و استراحتگاه ایجاد می‌کردند. این مراکز پس از مدتی کارکرد فرهنگی و تجاری پیدا کرد و از آنجاها برای تعلیم و تربیت اهل تصوف و کاروان‌های تجاری استفاده می‌شد. رباط و زاویه از جمله اسامی است که به آن گفته می‌شد؛ اطلاق مُرابطون جایگاه رباط در شمال آفریقا و مغرب

را نشان می‌دهد و با حضور علمای تصوف از دوره وَطاسیان و سَعَدیان، زاویه‌ها نیز در این مناطق رونق گرفت. رباط‌ها در سواحل جنبه نهاد دولتی و کارکرد نظامی و رفاه مسافران داشت. (بشیر، ۲۰۱۲: ۵۲) نگهبانان در این مراکز ساحلی با استفاده از فانوس‌های دریایی، به کشتی‌ها هشدار می‌دادند. (جلول، ۱۹۹۹: ۱۹۹) این پادگان‌های نظامی در اندلس و در تقابل با مسیحیان نیز ساخته شده بود. این بناها در زمان عبدالرحمن الأوسط اموی (۲۳۷-۲۰۶ ق/ ۸۵۲-۸۲۲ م) در سال ۲۳۰ ق/ ۸۴۴ م برای نگهبانی در طول سواحل غربی مدیترانه به ویژه اشبیلیه تأسیس گشت. (ابن قوطیه، ۱۴۱۰: ۸۳)

از مهم‌ترین رباط ساحلی، رباط ألمریه بوده است که به دستور عبدالرحمن ناصر (۳۵۰-۳۰۰ ق/ ۹۶۱-۹۱۲ م) در سال ۳۴۴ ق/ ۹۵۵ م بنا شد، (عذری، بی‌تا: ۸۶) ألمریه علاوه بر فعالیت‌های تجاری (حموی، ۱۹۹۵، ج ۵: ۱۱۹) به سبب وجود معادن آهن و سنگ، کارخانه کشتی‌سازی داشت (ابن غالب، ۱۹۹۶: ۲۸۳) که موحدون در سال ۵۴۲ ق/ ۱۱۴۷ م اقدام به تصرف آن کردند و خلیفه عبدالمؤمن تأکید بسیاری بر اهمیت آن داشته است. (بروفنسال، ۱۹۴۱: ۷۳) موحدون در جریان محاصره شهر ألمریه که در اختیار مسیحیان بود، ابتدا آن را از سمت خشکی و دریا محاصره کرده و سپاهیان در کوهی استقرار یافتند، مسیر ارتباطی کوه و دریا را در اختیار گرفته و ابتدا دیوار و سپس خندقی ساختند بدین ترتیب مسیحیان تسلیم شدند. (نویری، ۱۴۲۳: ۳۱۰) خلفای موحدون همواره بر امنیت و حفاظت سواحل توجه داشتند این امر در یکی از نامه‌های خلفای موحدی به فرماندهی ناوگان دریایی اشاره شده است. (عزروی، ۱۹۹۵، ج ۱: ۴۱۴) موحدون رویکرد خود را به رباط‌ها به عنوان پایگاه نظامی ساحلی تأکید کرده و عبدالمؤمن بن علی همچنین به روش‌های دفاع ساحلی علاقه نشان داد، او دستور داد رباط‌هایی به شکل قلعه با نورگیرهایی تأسیس کردند که شب‌ها در بالای آنها آتش روشن کرده و در روز دود از آنها ساطع می‌شد تا در صورت حمله دریایی به ساکنان هشدار دهند. برخی از این مراکز نیز به عنوان پایگاهی برای آمادگی ناوگان دریایی در شهرهای بندری توسط موحدون ایجاد شد؛ حبالات، که توسط عبدالمومن در سال ۵۵۲ ق/ ۱۱۵۷ م ایجاد و محل اتصال وادی فاس و وادی سبو بوده است، برای ساخت آن از قایق‌ها و کشتی‌ها استفاده شد. (جزنائی، ۱۹۲۱: ۲۷) قلعه مَصْمُودَة که بین سَبْتَة و طَنْجَة، پایگاه نظامی بوده که سربازان را با کشتی‌ها از آنجا به اندلس انتقال می‌دادند. (ابن خلدون، ۱۹۵۹، ج ۶: ۲۱۱) مهدیه، خلیفه عبدالمؤمن آنجا را در سال ۵۵۳ ق/

۱۱۵۸ م فتح، پایگاه استوار و نفوذ ناپذیر مغرب با دیوارهای بسیار محکم و استوار که مسیر دریایی معروفی داشت و کشتی جنگی شینی<sup>۱</sup> از راه دریا با نیروهای نظامی وارد دارالصناعة می شد بدون اینکه مانعی داشته باشد. (مراکشی، ۱۴۲۶: ۱۶۹) خلیفه عبدالؤمن در مهدیه منجنیقها و ابزارآلات تدافعی در خشکی و دریا نصب کرد. (ابن ابی زرع، ۱۹۷۴: ۱۹۸) رباط فتح، پایگاه دریایی بسیار مستحکم و ویژه‌ای بود که توسط خلیفه ابویعقوب، یوسف بن عبدالؤمن ساخته شد و پسرش آن را به انجام رساند. (مراکشی، ۱۴۲۶: ۲۵۷) برای ساخت این قلعه دریایی، معماران اندلسی که به این نوع بنا مهارت داشتند از جمله أَلْحَاجَّ یَعِیْش مَالِئِی و أَلْعَرِیْف اَحْمَد بن باسه به کار گرفته شدند. (ابن صلاة، ۱۹۶۴: ۵۱) رباط سَلا از مهمترین پایگاه‌ها به شمار می‌رفت که موحدون برای تصرف آن برنامه‌ریزی داشتند و به سبب مستحکم بودن، نردبان‌هایی را با خود حمل می‌کردند. سَلا مرکز تجمع سربازان موحدون پیش از حرکت به مقصد اصلی بوده است. (ابن صلاة، ۱۹۶۴: ۱۴۷) این رباط دارای حمام، مسافرخانه، منازل فراوان و خدمات دیگر بود. (الاستبصار فی عجائب الأمصار، ۱۹۸۵: ۱۴۱-۱۴۰)

**مبارزه با دزدی دریایی:** موحدون در دوران تثبیت قدرت، به منظور استقرار قدرت سیاسی و همچنین تعاملات تجارت دریایی، برنامه‌ریزی دقیقی برای مقابله با دزدی دریایی داشتند. عبدالؤمن دریانوردانی متخصص در سرکوب دزدی دریایی داشت، او به قوانین تجارت و پیمان‌ها پایبند بود و صلح و امنیت را تضمین می‌کرد. (بشیر، ۲۰۱۲: ۱۹) دزدان دریایی در بندر تونس به قافله‌های حجاج حمله کرده و کشتی‌های بسیاری از مسلمانان را به اسارت می‌گرفتند. موحدون جهت مقابله با آنها نیز اقداماتی انجام داده و امنیت را به سواحل برگرداندند. (تازی، ۱۹۸۶: ۶۲) موحدون با دولت‌های حوزه مدیترانه به خصوص دولت‌های ایتالیایی به دنبال روابط تجاری پایداری بودند، که یکی از موانع، دزدی دریایی بوده است. دیوید ابوالعفیا،<sup>۲</sup> بر اساس گفته‌های کافارو، مورخ جنوایی، آورده است که موحدون با ژنوایی‌ها در سال‌های ۵۴۹ - ۵۴۸ ق/ ۱۱۵۴ - ۱۱۵۳ م رابطه خوبی داشتند و موحدون کشتی‌های ژنوایی که از کالیاری<sup>۱</sup> در جنوب سارد<sup>۲</sup> و اسکندریه<sup>۳</sup> آمده بود، را از دستبرد دزدان دریایی

- 
1. Cagliari
  2. Sardinia
  3. Alexandria

حمایت و محافظت می‌کردند (Abulafia, 2010: 252) همچنین در زمان خلیفه یعقوب بن منصور سال ۵۸۲ ق/ ۱۱۸۶ م معاهده‌ای به مدت بیست و پنج سال با دولت پیزا منعقد شد که محور اصلی آن مبادله تجاری و مقابله با دزدی دریایی بود. (عزوی، ۱۹۹۵، ج ۱: ۲۵؛ De mas Latrei, 1866: 51-52)

## ۲. کارکرد ناوگان دریایی

**ناوگان دریایی در ساختار نظامی:** تشکیلات نظامی موحدون چه در خشکی و چه دریا، در ابتدای جنبش بسیار ساده و برگرفته شده از تجهیزات اولیه بود اما به تدریج رونق و گسترش یافت و با تقویت دولت، توسعه پیدا کرد. استفاده از انواع کشتی و تسلیحاتی که به نیروی دریایی ارتباط پیدا می‌کرد، با تقویت دولت و گسترده‌تر شدن آن ارتقا یافت. برخی از انواع مهمترین ناوگان دریایی که در آن دوران مورد استفاده قرار می‌گرفته، شامل این موارد می‌شود؛ آجفان: نوعی کشتی جنگی شبیه کاسه که در دوران موحدون آجفان نبرد گفته می‌شد، از جمله دستاوردهای نبرد با مسیحیان بوده است. (ناصری السلاوی، ۱۹۹۴، ج ۲: ۸۹) خلیفه ابویعقوب در سال ۵۸۶ ق/ ۱۱۹۰ م موفق شد بر ناوگان پرتغالی-ها پیروز شود و ناوگان آجفان را تصرف و آنچه در آن داشت را به دست آورد. (ابن عذاری، ۱۹۶۰: ج ۳: ۱۷۷) حراریق: این نوع کشتی، ادوات سنگین جنگی مثل منجنیق، مخازن نفت و پرتاب‌کننده‌ها را حمل می‌کرد. (عزوی، ۱۹۹۵؛ ج ۱: ۸۶). مسطحات: کشتی‌های جنگی عظیم الجثه که برای پشتیبانی لجستیکی، حمل کالاها و مواد استفاده می‌شد. این نوع کشتی را مسلمین از طریق نبرد با مسیحیان و ژنوایی‌ها به دست آوردند. (ابن عمیره، ۲۰۰۶: ۶۴) آغربه: از مهمترین و قدرتمندترین کشتی‌های جنگی که متکی به بادبان و پارو بود. (جعماطی، ۲۰۱۲: ۶۲) در این نوع از کشتی، پل و نردبان‌هایی وجود داشت که به روی کشتی دشمن انداخته می‌شد و سربازان از روی عرشه‌های آن عبور می‌کردند. همچنین برای انتقال کمانداران استفاده می‌شد و در موقعیت‌های محاصره دریایی استفاده می‌شد. (ابن شداد، ۱۹۹۴: ۲) به سبب سرعت و تحرکی که داشت در شرایط اضطراری نیز مورد استفاده قرار می‌گرفت، در دوره موحدون از آن به پرنده سریع نام برده شده است. (ابن صلاة، ۱۹۶۴: ۵۳) طریده: نوعی از کشتی‌های خاص که حجم زیادی نداشت و سریع حرکت می‌کرد، بیشتر

برای حمل وسایل استفاده می‌شد (مراکشی، ۱۴۲۶: ۲۳۱). این کشتی در جزیره میورقه، چوب را از شهر یابسه حمل کرده بود. (ابن عمیره، ۲۰۰۶: ۳۳) گاهی اوقات برای عملیات شناسایی، کشف راه و جاسوسی نیز کاربرد داشته است. (نیفر، ۲۰۰۷: ۱۹۶) شوانی: از جمله کشتی‌های بزرگ، شبیه نهنگ که برای انتقال سربازها و نیروهای نظامی (مراکشی، ۱۴۲۶: ۱۶۹) جهت حمله به قلعه‌ها و برج‌ها استفاده می‌شد. همچنین ذخایر غذایی گندم و مخازن آب شیرین را برای مقاومت در برابر شرایط اضطراری مانند دریانوردی طولانی و محاصره حمل می‌کرد. (ابن عمیره، ۲۰۰۶: ۳۳)

نبردهای دریایی با توجه به موقعیت‌ها و شرایط جغرافیایی متفاوت و خاص بوده است. با این وجود، علاوه بر سلاح‌های معمول که در نبردها به کار می‌رفته، برخی ابزار و وسایل نبرد دریایی نیز می‌توان در نظر گرفت که به برخی از آنها اشاره می‌شود. تبر: تیغه آهنی بلند و نوک‌تیز که در جلوی کشتی، به نام «اسطاج» قرار داده می‌شد. در هنگام رویارویی با کشتی دشمن، از این تبر برای فرو کردن محکم در کنار کشتی دشمن و سوراخی در آن ایجاد که روند غرق شدن آن را تسهیل می‌کرد. (عنابی، ۱۹۷۶: ۳۰) قلاب (لنگر): در نبردهای دریایی نوعی قلاب آهنی بود که هنگام نزدیک شدن به کشتی‌های دشمن به کار می‌رفت. از این طریق خود را به جبهه مقابل رسانده و از طریق تخته‌های چوبی و نردبان‌های طنابی به آنها حمله می‌کردند. باسلیقات: زنجیرهایی که گوی آهنی بر سرشان وصل شده و در رویارویی با دشمن از عرشه پرتاب می‌شد. (برکات، ۱۹۹۵: ۱۳۸) نفت دریایی: نوعی نفت و مواد سوزاننده که برای از بین بردن کشتی‌ها، متشکل از قیر، گوگرد و سایر مواد شیمیایی استفاده می‌شد. این محلول در آب نیز عمل می‌کرد و برای آن وسیله‌ای مسی یا آهنی به نام «نفاطه» ساخته بودند. همچنین برای مقابله با این محلول، عایقی از پوست و سرکه دور کشتی می‌کشیدند. (برکات، ۱۹۹۵: ۱۴۳) بخشی دیگر در کشتی‌ها، وجود نمادها و نشانه‌ها بود. پرچم‌ها، بیرق‌ها و رنگ‌های آنها نمایانگر اوج سازماندهی و هماهنگی بین واحدهای دریایی بود. این پرچم‌ها دستورالعمل‌های نظامی را منتقل می‌کردند؛ قرمز، سبز و آبی نشان‌هایی بود که برای فرمان دادن شناخته می‌شدند و کدهایی که از طریق آنها چگونه تاکتیک عملیاتی شود. این نمادها زمانی بیشتر جلوه داشت که در کشاکش نبرد، غرش دریا، برخورد پارو‌ها، فریادها و صداهای فراوان، انتقال دستورات از طریق کلام سخت می‌شد. (ابن عذاری، ۱۹۶۰، ج ۳: ۱۱۶، ۱۱۱)

نیروی دریایی موحدون شامل بخش‌های متعددی می‌شد؛ از تحلیل و ارزیابی رسائل موحدون که یکی از منابع اصلی این دوره به حساب می‌آید، به گروه «طلبه» اشاراتی شده که آماده‌سازی ناوگان و نظارت بر امور آن از وظایف آن شمرده شده است. در برخی رسائل اصطلاح «طلبه ناوگان» آمده که دلالت بر آن است. (بروفنسال، ۱۹۴۱: ۱۷۷، ۱۷۶، ۱۷۳، ۶۴) گروهی دیگر سربازانی بودند با هیکل فیزیکی و شرایط بدنی مناسب که با عنوان «نواتیه» شناخته می‌شدند. انتخاب سربازان نیروی دریایی اغلب از ساکنان شهرهای ساحلی به دلیل آشنایی با دریا انجام می‌شد. (ابن زیات، ۱۹۹۷: ۲۷۹) افراد و چهره‌های مهم دیگری وابسته به دستگاه اداری دریایی ناوگان وجود داشتند؛ فرمانده کشتی: امور دریانوردی، پهلوگیری، بارگیری و تخلیه بار به او ارجاع می‌شد، مسئولیت اصلی با او بود و در سلسله مراتب سازمان دریایی، جایگاه اول را داشت. در کنار او ناظر و جانشین کشتی بوده که در طول سفر مسئولیت فنی، تعمیرات و خسارات احتمالی را عهده دار بود. گروهی با آمادگی بدنی بالا و عضلات تنومند، وظیفه پارو زدن را بر عهده داشته و در مسافتهای طولانی جایگزین می‌شدند. (جعماطی، ۲۰۱۱: ۳۹۴، ۳۹۲)

فرماندهی کل نیروی دریایی «دریا سالار» بود که مسائل استراتژیکی چون شناسایی نبردهای دریایی، حرکات دشمن و موقعیت سنجی را در اختیار داشت. هر واحد از ناوگان دریایی از نظر نفرات و تجهیزات، طبق یک سیستم دقیق، کاملاً آماده بود. هر کشتی تعدادی نیروی دریایی داشت که تابع رئیس خود بودند که به او رئیس می‌گفتند. (ابن خلدون، ۱۴۲۵، ج ۱: ۴۳۸) موحدون فرماندهی ناوگان‌های خود را به دریانوردانی می‌سپردند که قبلاً تجربه داشته باشند مانند بنومیمون که از دریانوردان معروف دوره مُرابطون بوده و به خدمت موحدون درآمد. (ابن خلدون، ۱۴۲۵، ج ۱: ۴۳۹) ناوگان موحدون به رهبری عبدالله بن میمون موفق شد ماموریت‌های ویژه‌ای در نبرد با فرانک‌ها انجام دهد (حلل الموشية فی ذکر الأخبار المراكشیه، ۱۹۷۹: ۱۵۴) نیروی دریایی موحدون پس از اینکه تقویت شد و مورد توجه خلفا قرار گرفت، موفق شد، پیروزی‌های قاطع بسیاری را در برابر نیروهای داخلی و خارجی به دست آورد. از اولین تقابلهای آن‌ها می‌توان به مُرابطون و حضور در اشبیلیه اشاره کرد؛ با شکست مُرابطون در مغرب و از دست دادن مراکش، آن‌ها راهی نداشتند که به اندلس عقب نشینی کنند. با این وجود اربلیه، شن‌ترین، باجه، ماردة، اسبونه، مریه، بیاسه، جیان، طرطوشه، و دژهای لارده

از تصرف مُرابطون خارج شد. (حلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية، ۱۹۷۹: ۹۲)

در جریان فتح اشبیلیة این نیروی دریایی بود که نقش آفرینی کرده و کمک برای نیروی زمینی موحدون شدند (ابورميلة، ۱۹۸۴: ۹۳). از دیگر تحرکات موفق ناوگان دریایی موحدون، مقابله با شورش ابن غانیة (۶۳۳ - ۵۸۰ ق/ ۱۲۳۷-۱۱۸۴ م) در سال ۶۰۲ ق/ ۱۲۰۵ م بود. (فلقشندی، ۱۹۱۵، ج ۵: ۱۲۶). ناوگان موحدون به چنان قدرت و اعتباری رسید که مورد تحسین دوستان در کشورهای شرق و غرب اسلامی قرار گرفت. به دنبال همین اقتدار دریایی موحدون است که صلاح الدین آیوبی (۵۸۹-۵۶۷ ق/ ۱۱۹۳-۱۱۷۱ م) برای مقابله با صلیبیون از موحدون تقاضای کمک می‌کند. در اواخر سال ۵۸۶ ق/ ۱۱۹۰ م، نماینده صلاح الدین آیوبی نزد ابویعقوب منصور گسیل شده و خواسته شده بود که ناوگان موحدون مانع از حرکت کشتی‌های اروپایی شود. درخواست شامیان برای کمک از نیروی دریایی موحدان، نشانه‌ای آشکار از میزان شهرت و اعتباری است که موحدان به دست آوردند و برتری آنها را در این زمینه نشان می‌دهد. (ابن خلدون، ۱۴۲۵، ج ۱: ۴۴۰)

**تاکتیک‌های نبرد دریایی:** نبرد دریایی همانند نبرد در خشکی، نیاز به تاکتیک و برنامه‌ریزی دقیق داشته است البته که جنگیدن در دریا پیچیده و دشوارتر بود. هنگام آماده شدن برای حمله احتمالی، کشتی‌ها در یک بندر خاص جمع شده و توسط خدمه و باربران کشتی به تجهیزات و سربازان مجهز می‌شدند (ابن خلدون، ۱۴۲۵، ج ۱: ۴۳۸). نبردهای دریایی با تهاجم به آب‌های دریا انجام سپس درگیری‌ها آغاز می‌شد و کشتی‌ها با تیر و آتش منجنیق به مصاف یکدیگر می‌رفتند. سپس کشتی‌ها به هم نزدیک شده و با هم تقابل و برخورد می‌کردند؛ ضربه زدن و پرتاب قلاب و متعلقات آن شروع و نبرد زمینی روی عرشه کشتی با سلاح‌های انفرادی مانند شمشیر و نیزه آغاز ادامه می‌یافت. علاوه بر هماهنگی عملیاتی بین فرماندهی‌های مختلف، از کبوترهای نامه‌رسان آموزش‌دیده در این وظیفه استفاده می‌شد. به دلیل شرایط محیطی و جغرافیایی و نبودن فضا برای تاکتیک‌های مختلف، دریا مقتضیات خاص خودش را داشت. جهت وزش باد، عمق آب، طوفان و مسیریابی از مهمترین مسائل نبردهای دریایی در گذشته به حساب می‌آمده است. در دریا امکان فرار و یا تاکتیک عقب‌نشینی وجود نداشته و کسی که خود را نجات می‌داد، می‌بایست شناگر ماهری بوده باشد. (ابن ماجد، ۱۹۲۳: ۳۰)

در شب، برای احتیاط از حمله دشمن، نور و روشنایی استفاده نمی‌کرده و بادبان‌ها را پایین می‌آوردند

تا بتوانند از اصل غافلگیری سود جسته و بر دشمن حمله کنند. همچنین نحوه رهسپاری به نبرد دریایی نیز مهم بوده، کشتی‌های سنگین و عظیم الجثه در خط مقدم بوده و پشت سر آن، قایق‌های کوچک قرار داشت (ابن عبداللّه العباسی، ۱۹۸۹: ۳۷۳) در شرایط اضطراری، این قایق‌های کوچک برای نجات افراد در حال غرق شدن اختصاص داده شد و این ناوگان با ماهرترین شناگران همراه بود (طرطوشی، ۱۹۶۴: ۱۴۳) زمانی که جنگجویان روی عرشه کشتی مشغول نبرد بودند، گروهی از غواصان با یک ابزار فلزی به عمق آب رفته و با آن کشتی‌های دشمن را بدون اینکه آنها متوجه شوند، سوراخ می‌کردند. (تیجانی، ۱۹۸۱: ۳۴۹)

یکی از مسائل مهم در نبردهای دریایی، هماهنگی و ارتباط با نیروهای زمینی بوده است که در خصوص موحدون می‌توان موارد متعدد را ذکر کرد. در جریان تصرف شهر لیسبون<sup>۱</sup> سال ۵۸۰ ق/ ۱۱۸۴ م، محاصره از طریق خشکی و دریا در دهانه رودخانه تاگوس<sup>۲</sup> و همچنین هماهنگی در رویارویی موحدان علیه پرتغال در شهر شلب<sup>۳</sup> انجام شد. همزمان، حمله زمینی به شهر اوورا<sup>۴</sup> صورت گرفت که به پیروزی انجامید. (مراکشی، ۱۴۲۶: ۲۰۴) موحدون در جریان رویارویی با شورش بنوغانیه، تاکتیک ارتباط و هماهنگی بین نیروهای زمینی و دریایی را به اجرا گذاشتند تا توانستند آنها را سرکوب کنند. یحیی بن غانیه از فرصت بعد از مرگ خلیفه منصور موحدی استفاده کرد و مناطقی از افریقیه را فتح نمود. (عزاوی، ۱۹۹۵، ج ۱: ۵۳) محمد ناصر خلیفه موحدون در رأس سپاهی مجهز به ناو دریایی و امکانات زمینی به او حمله برد و موفق شد یحیی را در سال ۶۰۲ ق/ ۱۲۰۵ م در نبرد تاجرا در تونس به سختی شکست دهد و مهدیه را پس بگیرد. (ابن ابی زرع، ۱۹۷۴: ۲۳۲) ناصر قبل از این، در سال ۵۹۷ ق/ ۱۲۰۱ م موفق شده بود، با ناوگانی بزرگ شامل اسطول و طراند که اسب و نیرو حمل می‌کرد، جزائر میورقه<sup>۵</sup>، منرقه<sup>۶</sup> و یابسه را تصرف کند. (مراکشی، ۱۴۲۶: ۲۳۳-۲۳۱)

- 
1. Lisbon
  2. Tagus
  3. Silves
  4. Évora
  5. Mallorca
  6. Menorca

## نتیجه‌گیری

موحدون پس از تشکیل دولت و ساماندهی نیروهای نظامی خود، به تدریج تجهیزات و امکانات بیشتری مورد توجه قرار داده و به نیروی دریایی تاکید زیادی داشتند. موقعیت مغرب به نسبت دیگر نقاط جهان اسلام، ایجاب می‌کرد که خلفای موحدی به امر نیروی دریایی اهتمام ویژه‌ای داشته باشند. زیرا نقاط ساحلی و نبردهای دریایی با اروپاییان، همچنین ارتباط با اندلس و حاکمیت یافتن در آن حوزه بر اهمیت این موضوع می‌افزود. دگرذیسی و تحول مهم موحدون در دوره عبدالؤمن بن علی رخ داد، زمانی که ساختار سیاسی و تشکیلات اداری دولت شکل منظمی به خود گرفت و نهضت ابن-تومرت تبدیل به نظام سیاسی موحدون گشت. عبدالؤمن در ابتدا از میراث به جا مانده در بخش ناوگان دریایی استمداد جست و سپس به توسعه و تکامل آن همت گماشت. موحدون بر خلاف مُرابطون، مرکز اصلی ناوگان خود را از اندلس به مغرب انتقال داده و فرماندهی آن را تحت نظارت خود قرار دادند. آن‌ها در مقایسه با مُرابطون همچنین دوره تثبیت طولانی‌تری داشتند و با سیاست‌های خلفایی چون عبدالؤمن، یوسف و ابویعقوب منصور، ساختارهای نظام‌مندی در بخش‌های مختلف ایجاد کردند. یکی از بخش‌های مهم و تاثیرگذار نیروهای نظامی موحدون، و به طور خاص در دوره نظام، ناوگان دریایی بود. علاوه بر توجه خلفای موحدی به ناوگان دریایی، می‌توان به موضوعاتی چون؛ دستیابی به منابع اولیه نظیر چوب و آهن، مسئله اندلس و اهمیت آن سرزمین برای موحدون، کارخانه‌های کشتی‌سازی و بندرهای مهم آن منطقه، توسعه میراث ناوگان دریایی، مسئله رباط، زاویه و مراکز نظامی بین راهی مخصوصاً در سواحل، مبارزه با دزدی دریایی را از عوامل اهمیت ناوگان دریایی در دولت موحدون نام برد. کارکرد این بخش برای موحدون بسیار اهمیت داشته است زیرا موارد متعددی از کشتی‌ها را در بر گرفته و دیوان مجزایی برای آن داشته‌اند. نیروی دریایی موحدون پس از اینکه تقویت شد و مورد توجه خلفا قرار گرفت، موفق شد، پیروزی‌های قاطع بسیاری را در برابر نیروهای داخلی و خارجی به دست آورد. علاوه بر جنبه دفاعی در امر تجارت و حمل و نقل نیز کارکرد بسیاری داشته است. ناوگان موحدون به چنان قدرت و اعتباری رسید که مورد تحسین دوستان در کشورهای شرق و غرب اسلامی قرار گرفت. به دنبال همین اقتدار دریایی موحدون است که صلاح الدین ایوبی برای مقابله با صلیبیون از موحدون تقاضای کمک می‌کند.

۱. کشتی جنگی بزرگی برای حمل حدود ۱۵۰ نیروی نظامی بود که صد پارو داشت.

۲. David Abulafia؛ (زاده ۱۲ دسامبر ۱۹۴۹)، پژوهشگر و مورخ انگلیسی که در حوزه تاریخ ایتالیا، اسپانیا و همچنین تاریخ مدیترانه در قرون وسطی ورنسانس فعالیت می‌کند. وی بخش اعظمی از فعالیت‌های آکادمیک خود را در دانشگاه کمبریج گذراند تا اینکه در سن ۵۰ سالگی پروفسور شد. وی همچنین مدیر دانشکده تاریخ دانشگاه کمبریج از سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۵ بود، و به عنوان عضو شورای سیاست‌گذاری دانشگاه کمبریج در سال ۲۰۰۸ انتخاب شد.

### کتابنامه

ابن ابی زرع، ابوالحسن علی بن عبدالله (۱۹۷۴). الانیس المطرب بروض القرطاس فی اخبار ملوک المغرب و تاریخ مدینه فاس، رباط، دار المنصور للطباعة و الوراقه.

ابن اثیر، ابوالحسن علی بن محمد (۱۹۸۷). الکامل فی التاریخ، مراجعه محمود یوسف الدقاق، بیروت، دار الکتب العلمیه، ج ۱۰.

ابن حیان، حیان بن خلف (۱۹۶۵). المقتبس، تحقیق عبدالرحمن المحجی، بیروت، دارالثقافه.

ابن خطیب، ابوعبدالله محمد (۱۹۷۴). احاطه فی اخبار غرناطه، تحقیق محمد عبدالله عنان، قاهره، مکتبه الخانجی، ج ۱.

ابن خطیب، ابوعبدالله محمد (۱۹۵۸). معیار الاختبار فی ذکر المعاهد و الدیار، در مشاهدات لسان الدین خطیب، به کوشش احمد مختار عبادی، اسکندریه، مطبعه جامعه اسکندریه.

ابن خلدون، عبدالرحمن (۱۹۵۹). العبر و دیوان المبتداء و الخبر، بیروت، دارالکتب البنانی، ج ۶.

ابن خلدون، عبدالرحمن (۱۴۲۵). مقدمه ابن خلدون، تحقیق عبدالله محمد الدرویش، دمشق، داريعرب، ج ۱.

ابن زیات، تادلی (۱۹۹۷). التشوف الی رجال التصوف، تحقیق احمد التوفیق، رباط.

ابن شداد، بهاء الدین یوسف بن رافع بن تمیم (۱۹۹۴). النوادر السلطانیه و المحاسن الیوسفیه، تحقیق جمال الشیال، قاهره، مکتبه الخانجی.

ابن صلاة، ابو مروان عبد الملک (۱۹۶۴). المن بالامامة علی المستضعفین بأن جعلهم الله أئمة و جعلهم الوارثین، تحقیق عبد الهادی التازی، بیروت، دارالغرب الاسلامی.

ابن عبدالله العباسی، الحسن (۱۹۸۹). آثار الاول فی ترتیب الدول، تحقیق عبدالرحمان عمیره، بیروت، دار الجیل.

ابن عذاری، ابوالعباس احمد بن محمد (۱۹۶۰). البیان المغرب فی اخبار الاندلس و المغرب (القسم الموحدی)، تحقیق محمد ابراهیم کتانی و دیگران، بیروت، دارالغرب الاسلامی، ج ۳.

- ابن عمیره، ابوالمطرف المنزومی (۲۰۰۶). تاریخ میروقه، تحقیق محمد معمر، مخبر مخطوطات الحضاره الاسلامیه فی شمال افریقا، الجزائر، جامعه وهران.
- ابن غالب، حافظ محمد ایوب (۱۹۹۶). فرجه الانفس فی تاریخ الاندلس، تحقیق لطفی عبدالبدیع، قاهره، مکتبه مصر.
- ابن قوطیه، محمد بن عمر (۱۴۱۰). تاریخ افتتاح الاندلس، تحقیق ابراهیم الیاری، بیروت، دارکتب اللبنانی.
- ابن قطان، علی بن محمد (۱۹۹۰). نظم الجمان لترتیب ماسلف من اخبار الزمان، تحقیق محمود علی مکی، بیروت، دارالغرب الاسلامی.
- ابن ماجد، شهاب الدین (۱۹۲۳). الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد، ترجمه غابریال فیرانی، باریس، مکتبه المستشرقین.
- أورومیلة، هشام (۱۹۸۴). علاقات الموحدين بالممالك النصرانية و الدول الاسلامية فی الاندلس، عمان، دار الفرقان.
- ادریسی، محمد بن محمد (۱۸۶۶). نزهة المشتاق، به کوشش راینهارت دوزی، لیدن.
- الإستبصار فی عجائب الأمصار (۱۹۸۵). تحقیق سعد زغلول عبد الحمید، مغرب، الدار البیضاء.
- انصاری، محمد بن قاسم السبئی (۱۹۶۹). اختصار الاخبار عما كان بشعر سبته من سنی الآثار، رباط، المطبعة الملكية.
- بركات، و فیق (۱۹۹۵). فن الحرب البحريه فی التاريخ العربي الاسلامی، حلب، منشورات معهد التراث العلمی العربی.
- بروفنسال، لویی (۱۹۴۱). مجموع رسائل موحديه من انشاء كتاب الدوله المومنيه، رباط الفتح، مطبوعات معهد العلوم العليا المغربیه.
- بشیر، عبدالرحمن (۲۰۱۲)، «القرصنه غربی المتوسط فی القرن ۲ هـ - ۵ هـ / ۸ - ۱۱ م» حولیات الآداب و العلوم الاجتماعیه، مجلس النشر العلمی، الحولیه ۳۲، جامعه الكويت.
- بیذق، ابی بکر صنهاجی (۱۹۲۸). اخبار المهدي بن تومرت و بدايه دوله الموحدين، تحقیق لویی پرونسال، پاریس.
- تازی، عبدالهادی (۱۹۸۶). موقف المغرب من القرصنه الدوليه فی العصر الوسيط، أفریل، سلسله الدورات - القرصنه و القانون الاممی دوره التاسع.
- تیجانی، ابومحمد عبدالله (۱۹۸۱). رحله التیجانی، تقدیم حسن حسنی عبدالوهاب، لیبیا-تونس، الدار العربیه للكتاب.
- جزنائی، ابوالحسن علی (۱۹۲۱). زهره الآس فی بناء مدينه فاس، طبع الجزائر.

- جمعاطی، عبدالسلام (۲۰۱۱). حرفیو البحر فی تراث الغرب الاسلامی، مجله التفاهم، وزاره الاوقاف و الشؤون الدینیة، العدد ۳۴، السنة التاسعة، خریف، عمان.
- جمعاطی، عبدالسلام (۲۰۱۲). دراسات فی تاریخ الملاحة البحرية و علوم البحار فی الغرب الاسلامی، بیروت، دارالكتاب العلمیه.
- جلول، ناجی (۱۹۹۹). الرباطات البحرية بإفريقيه فی العصر الوسيط، تونس، مركز الدراسات و البحوث الاقتصادية و الاجتماعیه.
- جوذری، ابوعلی منصور (۱۹۵۴). سیره استاد جوذر، تقدیم و تحقیق محمد کامل حسین و محمد عبدالهادی شعیره، قاهره، دارالفکر العربی.
- حلل الموشية فی ذکر الأخبار المراكشیه (۱۹۷۹). تحقیق سهیل زکار، مغرب، الدار البيضاء.
- حموی، شهاب الدین ابو عبدالله یاقوت بن عبدالله (۱۹۹۵). معجم البلدان، بیروت، دارالصادر، ج ۵.
- حمیری، ابو عبدالله محمد (۱۴۰۸). صفه جزیرهه الاندلس منتخبه من كتاب الروض المعطار، تحقیق لافی بروفنصال، بیروت، دارالجيل.
- دمشقی، شمس الدین محمد (۱۹۶۵). نخبه الدهر فی عجائب آلبر و البحر، بطرسبورج، مطبعة الاكادیمیة الامبراطوریة.
- صلاحی، ش احسان (۲۰۱۹). «البحریة الموحديه فی الحوض الغربی للمتوسط»، مجله الدراسات التاريخیة العسكريه، العدد الاول، ص ۲۶-۱۶.
- طرطوشی، ابوبکر (۱۹۶۴). سراج الملوك، تحقیق محمد فتحی، قاهره، الدار المصریه البنانیة.
- عبادی، احمد مختار (۲۰۱۳). تاریخ العصر الاسلامی الوسيط فی الحضاره العربیه الاسلامیه فی الجيش و البحریه و اسلحه القتال فی العصر الاسلامی، الاسكندریه، موسسه شباب الجامعه.
- عبدالکریم خطیب، مصطفی (۱۹۹۶). معجم المصطلحات و الالقاب التاريخیه، بیروت، موسسه الرساله.
- عذری، احمد بن عمر بن انس [ابی تا]. ترصیع الاخبار و تنويع الآثار و البستان فی غرایل البلدان و المسالك الی جمیع الممالک، تحقیق، عبدالعزیز الاهوانی، مدریه، معهد الدراسات الاسلامیه.
- عزاوی، احمد (۱۹۹۵). كتاب دواوین الانشاء الموحديه: رسائل موحديه مجموعه جدیده، القنیطره- المغرب، منشورات کلیه الآداب و العلوم الانسانیة، ج ۱.
- علی زاده جورکوبه، زینب و جلیلی، مهدی (۱۳۸۶)، «سازمان نیروی دریایی مسلمانان در مدیترانه تا پایان سده ششم هجری»، فصلنامه تاریخ و تمدن اسلامی، س ۳، ش ۶، صص ۶۲-۳۵.
- عمر مؤسی، عزالدین (۱۳۸۱). دولت موحدون در غرب جهان اسلام، تشکیلات و سازمانها، مترجم صادق خورش، قم، پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.

- عنابی، محمد (۱۹۷۶). تطور علو البحار و دورها فی النمو الحضاری، ملتقى على النوری للعلوم الصحیة، تونس، منشورات الحیاه الثقافیة.
- عنان، محمد عبدالله (۱۳۶۹). تاریخ دولت اسلامی در اندلس، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران: انتشارات کیهان، ج ۳.
- قاندان، اصغر (۱۳۸۰). «تحول و تطور در نیروی دریایی مسلمانان (تا پایان خلافت عباسی)»، فصلنامه تاریخ اسلام، س ۲، ش ۲، صص ۱۴۲-۱۱۹.
- قلقشندی، ابوالعباس احمد (۱۹۱۵). صبح الاعشی، قاهره، دار الکتب الخدیویة، ج ۵.
- مراکشی، عبدالواحد (۱۴۲۶). المعجب فی تلخیص اخبار المغرب، شرح الدكتور صلاح الدین الهواری، بیروت، مکتبه العصریه.
- مقری، احمد بن محمد (۱۹۹۸). نفع الطیب من غصن الاندلس الرطیب، تحقیق یوسف بقاعی، بیروت، دارالفکر، ج ۱.
- ناصری السلاوی، شهاب الدین احمد بن خالد (۱۹۹۴). الاستقصاء لخبار دول المغرب الاقصی، به کوشش محمد ناصری و جعفر ناصری، دار بیضاء، دارالکتاب، ج ۲.
- نوح فوزیه، محمد عبدالحمید (۱۴۱۹). البحریه الاسلامیه فی عهد المرابطین و الموحدین، رساله دکتوراه، مکه المکرمه، جامعہ ام القری.
- نویری، شهاب الدین احمد بن عبدالوهاب (۱۴۲۳). نهایه الارب فی فنون الادب، قاهره، دار الکتب و الوثائق القومیة.
- نیفر، محمد الشاذلی (۲۰۰۷). الاسطول فی اللغه و الادب و التاريخ، تونس، الدار التونسیه للنشر.

Abulafia, David (2010). "Christian merchants in the Almohad cities", *Journal of Medieval Iberian Studies*, Vol. 2, No. 2, June, 251–257.

De Mas Latrie, (1866). *Les Relations Des chretiens Avec les Arabes Delafrigue septentionale au Moyen Age*, paris.

Miranda, Huici, (1956). *Las Grandes Batallas de La Reconquista*, Madrid.