

جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي -

كلية العلوم الإجتماعية والإنسانية قسم العلوم الإنسانية



الطرق والمواصلات في الأندلس خلال عهد الدولة الأموية

(138 / 422 هـ_ 756 / 1031م)

مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات الحصول على شهادة الماستر

في تاريخ المغرب العربي الوسيط والحديث

تحت إشراف الأستاذ :

سليم حاج سعد

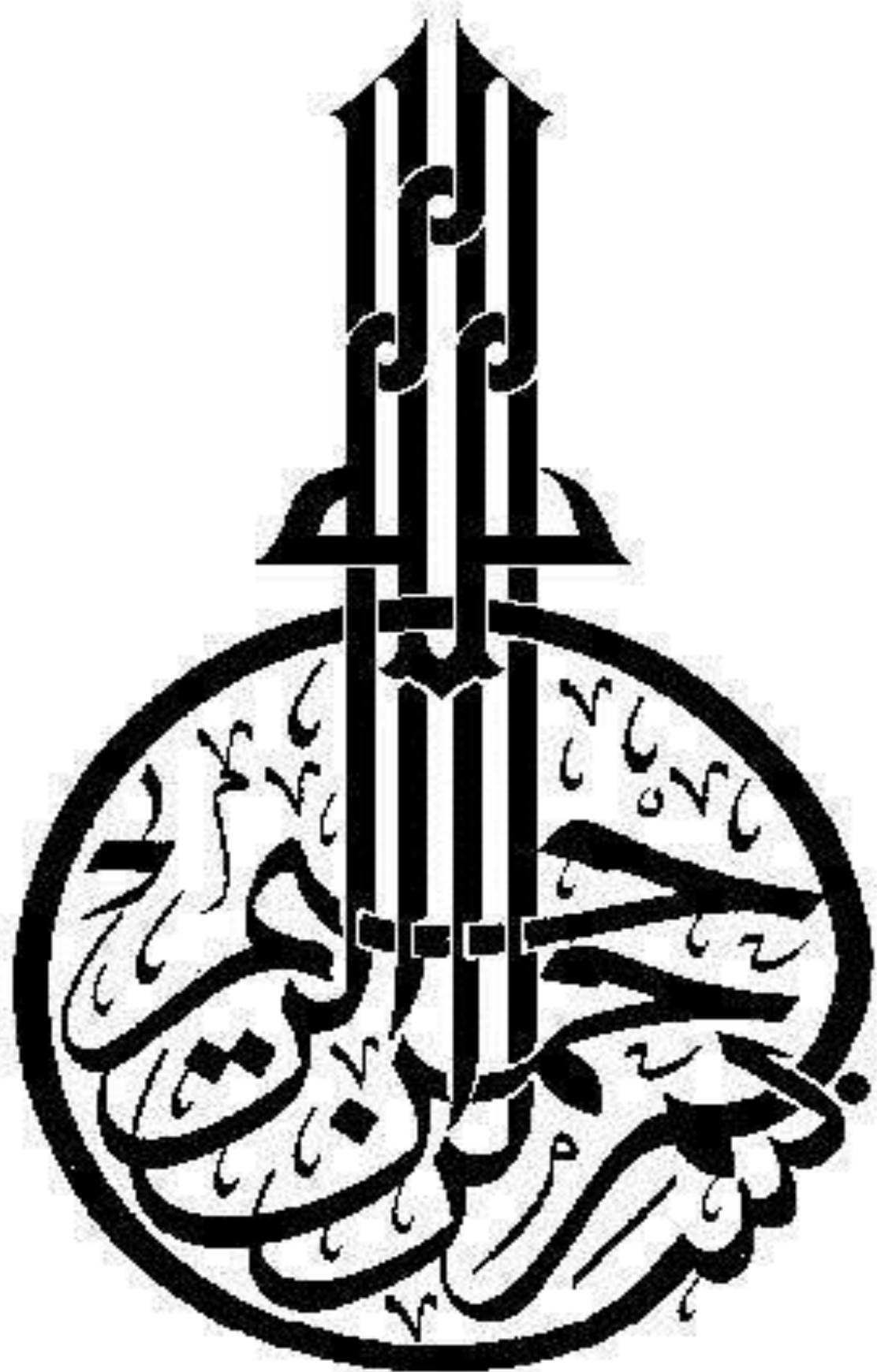
إعداد الطالبات :

فاطمة الزهراء فريوة

انتصار غريبي

الاسم واللقب	الصفة	مؤسسة الانتساب
أ. عمار غرايسة	رئيسا	جامعة الشهيد حمه لخضر
أ. سليم حاج سعد	مشرفا	جامعة الشهيد حمه لخضر
أ. أحمد بن خيرة	مناقشا	جامعة الشهيد حمه لخضر

الموسم الجامعي: 1437/1438 هـ - 2016 / 2017 م



شكر وعرفان

الحمد لله الذي أنار لنا درب العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب ووفقنا

على إنجاز هذا العمل

لابد لنا ونحن نخطوا خطواتنا الأخيرة في الحياة الجامعية مع أساتذتنا الكرام الذين

قدموا لنا الكثير باذلين بذلك جهداً في بناء بحثنا.

وقبل أن نمضي نتقدم بأسمى آيات الشكر والامتنان إلى الذين حملوا أسمى رسالة

في الحياة ومهدوا لنا طريق العلم والمعرفة إلى جميع أساتذتنا الأفاضل في كلية العلوم

الاجتماعية والإنسانية وأخص بالتقدير والشكر الأستاذ "سليم حاج سعد"

كذلك نشكر كل من ساعدنا في إتمام هذا البحث قدم لنا يد العون ومد لنا يد

المساعدة نخص بالذكر الأخ "حلباوي ابراهيم".

كشاف الرموز

الرمز	المعنى
تح	تحقيق
تر	ترجمة
تع	تعريب
ج	جزء
دس	دون سنة
دب	دون بلد
دط	دون طبعة
ص	الصفحة
ط	الطبعة
ع	العدد
م	ميلادي
هـ	هجري
مج	مجلد

مَقَامَةٌ

تقديم الدراسة

إن قيام المجتمعات يعتمد على عناصر أساسية يتركز عليها وتكون عمادا له، وتساعد الناس في قضاء حوائجهم ومصالحهم ومن بين هذه العناصر البنية التحتية التي صلبها الطرق والمواصلات، إذا لا بد من توفرها ليستطيع الناس مزاولة نشاطاتهم وقصد أماكن عيشهم وتجارهم، إذ أن الطرق عصب مهم لتمكين الناس من قصد ما يرمون إليه من أماكن ومنها البرية والبحرية وكذا المواصلات التي تعتبر وسائل لتسهيل حياة الناس ولتوفر عليهم الجهد والوقت لتحصيل مصالحهم وقضائهم بيسر وسهولة برا وبحرا

دواعي اختيار الموضوع:

جاء اختيارنا للموضوع من وراء أسباب ذاتية وأخرى موضوعية وتنحصر الدوافع الذاتية فيما يلي:
الرغبة في دراسة تاريخ الأندلس وخاصة الفترة الأموية
أما الموضوعية فتتمثل فيما يلي:

التعمق أكثر في الموضوع وزيادة المعارف حول هذه الفترة.

تقديم صورة عند الفترة التي عاشتها الأندلس كبلد إسلامي له مكانته بين أمم ذلك الوقت نظرا لما شهدته من ازدهار عم جميع النواحي خاصة السياسية والحضارية

أهداف الدراسة:

يهدف اختيارنا للموضوع إلى جملة من الحوافز والأهداف العملية التي من أبرزها:
المساهمة في إثراء المكتبة الجزائرية بالدراسات الخاصة في الأندلس من مختلف الجوانب والمجالات
تسليط الضوء عن حركة النقل والمواصلات في الأندلس في عهد الدولة الأموية.

إشكاليات الدراسة:

تكمن الإشكالية الرئيسية للموضوع في السياق التالي :
كيف كانت الطرق والمواصلات في حاضرة الأندلس في عهد الدولة الأموية ؟
وللإجابة على هذه الإشكالية طرحنا عدة تساؤلات فرعية تساعدنا في الإلمام بالموضوع ومن أبرزها: ماهي الطرق البرية والبحرية في تلك الفترة ؟

ماهي وسائل النقل البرية والبحرية في الأندلس في عهد الدولة الأموية؟

ماهي المراكز والمنشآت الاقتصادية في الأندلس في عهد الدولة الأموية؟

المنهج المتبع :

اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج التاريخي لكونه الأساس في كل الدراسات ومستخدمين الوصف خاصة عند ذكر الطرق البرية والبحرية كما اعتمدنا بالمنهج التحليلي لمعرفة أهمية الطرق.

الدراسات السابقة :

أفادتنا الدراسات السابقة في موضوع دراستنا وذلك من خلال إزالة الغموض علي بعض الجوانب فضلا على أنها متخصصة أكثر من المراجع الأخرى، على هذا الأساس اعتمدنا بصفة أساسية علي أطروحتين هما:

النشاط التجاري بالأندلس خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين والحادي عشر ميلادي، لرايح رمضان مذكرة ماجستير في التاريخ الإسلامي الوسيط، جامعة وهران، 2007-2008م.
بنو أمية ودورهم في الحياة العامة (138 - 422هـ/755-1030م) ياسين مصطفى خزعل أطروحة دكتوراه في التاريخ الإسلامي الوسيط، جامعة الوصل، العراق، 2004م.

نقد المصادر والمراجع

استندنا في انجاز موضوعنا على مجموعة من المصادر والمراجع ومن بين المصادر نذكر:

الإدريسي: أبو عبد الله محمد بن الحسيني كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ويعد من المصادر الجغرافية الهامة التي تناولت الجانب الجغرافي والاجتماعي على الجزء المتعلق بالأندلس اعتمادا كبيرا، حيث تحدث عن الطرق المختلفة الداخلية والخارجية كما تعرض لذكر بعض المرافق الاقتصادية مثل الفنادق ومع فإن تقديره للمسافات يقتصر إلى الدقة ومع هذا لا يمنع من أهمية هذا الكتاب ، إذ يعد الإدريسي شاهد عيان لكونه زار معظم الأماكن التي يذكرها.

ابن حوقل: أبو القاسم النصيبي، كتاب صورة الأرض وهو من المصادر الهامة، فقد وصف فيه مشاهداته للبلدان التي زارها، والتي منها الأندلس وقد دون كل ما رآه فيها واصفا مدنها ومسالكها عن وسائل النقل والطرق الرئيسية التي كانت تلتقي عند قرطبة، وكتاب صورة الأرض طبع مرتين في لندن ، نشر في طبعته الأولى باسم " المسالك والممالك والمفاوز والمهالك " ثم حسنت طبعته ونشرت ثانية بعنوان "صورة الأرض" وهي الطبعة التي اعتمدناها في هذه المذكرة.

ابن عذارى: أبو العباس أحمد بن محمد المراكشي كتاب البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب ويدرر هذا الكتاب أخبار الأندلس والمغرب فتح المغرب حتى منتصف القرن السابع الهجري والثالث عشر ميلادي وقد قسم ابن عذارى كتابه إلى ثلاثة أجزاء، ويعتبر الجزء الثاني الأهم بالنسبة لموضوع دراستنا لاشتماله على فترة الدراسة .

كما أفادنا الكتاب في دراسة عدة موضوعات تمثلت في الأوضاع السياسية في الأندلس قبل إمارة الناصر تم وصول الناصر لإمارة الأندلس وإعلانه للخلافة، كما تناول أيضا جغرافية الأندلس والأوضاع الاقتصادية واعتمد ابن عذارى في كتابة على المصادر معاصرة للأحداث إذ يذكر في مقدمة كتابة عدد من المؤرخين الذين سبقوه مثل عبد الملك بن حبيب والطبري وأتبع ابن عذارى في تاريخه للأحداث ترتبها على أساس السنة.

المقري: أبو العباس أحمد بن محمد بن أحمد المقري التلمساني كتاب نوح الطيب في غصن الأندلس الرطيب الذي يعد مصدراً أساسياً في تاريخ المغرب والأندلس لاعتماد المقري على جميع مؤرخي الأندلس خصوصا الذين فقدت كتبهم أو أجزاء منها كما يعد الكتاب من المصادر القليلة التي اشتملت مختلف جوانب الدراسة مما يعاب على هذا الكتاب أنه غير منتظم في سيرة معلوماته، نصفه الأول يتضمن تعريف الأندلس ويتناول الثاني التعريف بلسان الدين الخطيب، وقد اعتمدنا على نصفه الأول .
أما عن المراجع:

السيد عبد العزيز سالم: كتابه قرطبة حاضرة الخلافة في الأندلس حيث عالج أهم منطقة جغرافية.
عبد السلام الجعماطي: كتاب النقل والمواصلات خلال عصري الخلافة وملوك الطوائف (483/316).

وعالج فيها شبكة النقل والمواصلات البرية والبحرية والوسائل المعتمدة عليها في تلك الفترة ومع ذلك نلاحظ بعض تكرار المعلومات ومع هذا فقد كانت هذه الأطروحة غنية ومتنوعة من حيث المادة العلمية.

خطة الدراسة:

من أجل إنجاز دراستنا والإجابة عن الإشكاليات التي تمحورت عليها ارتأينا تقسيمها إلى مدخل وفصلين وهي كالآتي:

مقدمة: حاولنا في المقدمة أن نستوفي الشروط المنهجية في عرضها وتقديم مسيرتنا البحثية في جملة من النقاط.

مدخل وفيه تحدثنا عن الواقع الجغرافي والسياسي للأندلس حيث تطرقنا فيه إلى أصل التسمية والموقع الجغرافي.

أما الفصل الأول: قسمناه إلى مبحثين:

المبحث الأول تناولنا فيه أهم الطرق البرية وأوضاعها ووسائل النقل في تلك الفترة.

والمبحث الثاني: تحدثنا فيه عن أهم الطرق البحرية وأوضاعها ووسائل النقل.

وقد تضمن الفصل الثاني أيضا مبحثين:

المبحث الأول: طرحنا فيه مختلف المراكز البحرية والبرية.

والمبحث الثاني تحدثنا فيه عن أهم المنشآت الاقتصادية من فنادق وقيساريات وحانات..

خاتمة: والتي أهيئنا بها دراستنا بجملة من الاستنتاجات التي عبرت عن الجوانب العامة للموضوع.

ملاحق: دعمنا دراستنا بمجموعة من الملاحق لتوضيح ما تضمنته بعض عناصر الفصول.

الصعوبات:

من الطبيعي أن يواجه أي باحث أثناء إنجاز بحثه العديد من الصعوبات والعراقيل التي تقف عرصة في مسيرة بعض جوانب الموضوع ومن أبرزها:

محدودية الدراسات التي تعرضت للموضوع المدروس وحتى الموجود منها معظمها دراسات عامة لا تتعدى اهتمامها الجوانب السياسية.

صعوبة الوصول إلى المصادر والمراجع الأرشيفية والتي تتطلب منا السفر للاستفادة منها .

وفي الأخير شكرنا الموصول إلى من منحنا دراسة هذا الموضوع، وكل من ساعدنا في إنجازها خاصة

أستاذنا المشرف حاج ساعد سليم كما نعتذر عن كل نقص بدر منا لأن أي عمل إنساني يعتريه النقص ونسأل الله الغفران فهو ولي ذلك والقادر عليه وهو الهادي إلى سواء السبيل.

مدخل

الواقع الجغرافي والسياسي للأندلس في

عهد الدولة الأموية

أولاً: بلاد الأندلس

1. التسمية :

أطلق المسلمون لفظة الأندلس على معظم أنحاء شبه جزيرة الأيبيرية التي حكموها¹، على اعتبار أنها كانت جميعاً في يد المسلمين²، إذ لم يبق خارج إطار حكمهم آنذاك إلا بعض المناطق الشمالية الغربية التي تعتبر جزءاً من استوريس وجليقة³، ثم اخذ لفظ الأندلس يقل مدلوله الجغرافي شيئاً فشيئاً تبعاً للوضع السياسي⁴.

تلفظ الأندلس بضم الدال وفتحها، وضم الدال إلا، وهي كلمة أعجمية لم يستعملها العرب في القديم وإنما عرفها العرب في الإسلام، وقد جرى على الألسن أن تلزم الألف واللام⁵، وقيل اسمها في القديم: إبارية، ثم سميت بعد ذلك باطقة، ثم سميت إشبانيا من اسم رجل ملكها في القديم كان اسمه إشبان، وقيل سميت بالإشبان الذين سكنوها في الأول من الزمان، وسميت بعد ذلك بالأندلس من أسماء الأندلس الذين سكنوها⁶.

أما عن سبب تسمية الأندلس فقد اختلف المؤرخون في ذلك فمنهم من قال أنها سميت على الأندلس بن طوبال بن يافت بن نوح لأنه نزلها⁷.

وذكر ابن عذاري أن من نزل الأندلس بعد الطوفان قوم يعرفون بالأندلس (بشين معجمية): فسميت بهم الأندلس (بالسين غير معجمية) وقيل أنهم كانوا مجوساً⁸.

1 . د. أحمد مختار العبادي: في تاريخ المغرب والأندلس، دط، دار النهضة العربية، بيروت، دس، ص 17.

2 . د. عصام الدين عبد الرؤوف الفقي: تاريخ المغرب والأندلس، دط، نشر مكتبة نخضة الشرق جامعة القاهرة، دس، ص 33.

3 . المقرئ (أحمد بن محمد): نفع الطيب من غضن الأندلس الرطيب وذكر وزيرها لسان الدين بن الخطيب، تح: إحسان عباس، المجلد الرابع، دط، دار صادر، بيروت، 1998م، ص 275.

4 . د. عصام الدين عبد الرؤوف الفقي: المرجع السابق، ص 34.

5 . محمد عبده حتاملة: الأندلس التاريخ والحضارة والحنة دراسة شاملة، طباعة مطابع الدستور التجارية، عمان، الأردن، 2000م ص 1022.

6 . الحميري (أبو عبد الله محمد بن عبد المنعم): صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب الروض المعطار في خبر الأقطار، ط 2، دار الجيل، بيروت، لبنان، 1988م، ص 2.

7 . المقرئ: المصدر السابق، ص 125.

8 . ابن عذاري المراكشي: البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تح: مر: ج س كولان، وليفي بروفنسال، ج 2، ط 2، دار الثقافة، بيروت، لبنان، 1400هـ/1980م، ص 1.

ويذكر القلقشندي بالأندلس أنها سميت بالأندلس نسبة إلى قبائل الوندال (الفندال)¹ الذين نزلوا بالسهل الواقع جنوب النهر الكبير فأطلقوا عليه (فاند لوسا) ولما قدم العرب عربوا هذا الاسم إلى الأندلس²، ولعل هذا القول الأقرب إلى الصحة.

أما تسمية أسبانيا فقد أشار المقري أنها سميت شبانية نسبة إلى اشبان بن طيطش الذي بنى اشبيلية ثم غلب الاسم بعده على كل الأندلس³، ويقابلها في اليونانية إبريا وهو اسمها في القدم، ثم سميت باطقة⁴، وقد أسماها الرومان اسبانية HISPANIA وتعني بلاد الغرب أو المغرب⁵. وبعد تقلص مناطق النفوذ الإسلامي في شبه الجزيرة الأيبيرية اقتصر لفظ الأندلس على المناطق التي ساد فيها الإسلام ولما تراجع النفوذ الإسلامي بها اقتصر الاسم على غرناطة⁶.

2. الموقع الجغرافي:

تقع شبه الجزيرة الأيبيرية⁷ جنوبي غرب أوروبا وهي كتلة جسمية داخلية في البحر تكاد تكون خماسية الشكل تصلها بالقارة سلسلة جبال البرانس، أما الجوانب الباقية فتحدها مياه المحيط الأطلسي والبحر المتوسط فتقع شبه الجزيرة في الطرف الغربي من حوض المتوسط مع وجود شاطئ كبير على المحيط الأطلسي كما يفصلها عن باقي قارة أوروبا مضيق جبل طارق الذي يحده من الشمال والجنوب رأس

1. الفندال: (هم مجموعة القبائل الجرمانية استقرت في المناطق الجنوبية لشبه الجزيرة الأيبيرية في القرن الخامس للميلاد، ثم استولت قبائل القوط الغربيين فاندولوسيا في القرن السادس الميلادي وطردها الفندال إلى إفريقيا وظلت فاندولوسيا تحت حكم القوط الغربيين إلى أن جاء العرب المسلمون وفتحوها وغيروا اسمها إلى بلاد الأندلس كما أطلقوا عليها في بعض الأحيان اسم جزيرة، أنظر صلاح طهوب: موسوعة التاريخ الإسلامي العصر الأموي، دط، دار أسامة، الأردن، عمان، 2009م ص122.
2. القلقشندي(إبي العباس احمد): صبح الاعشى في صناعة الإنشاء، ج5، الطبعة الأميركية، القاهرة، 1915م، ص211.
3. المقري: نفع الطيب، المصدر السابق، ج1، ص134.
4. البكري(أبي عبيدة): المسالك والممالك، تح: أدريان فان ليفون وأندي فيري، ج2، طبعة كاملة، دار العربية للكتاب، 1992م، ص890.
5. ج س كوكلان: الأندلس، تر: ابراهيم خورشيد، عبد الحميد يونس، حسن عثمان، ط1، دار الكتاب اللبناني، دارالكتاب المصري، 1980م، ص42.
6. غرناطة : مدينة من كورة البيرة يقال لها اغرناطة أو غرناطة، مدينة محدثة من أيام الثوار بالأندلس بنى قصبها حبوس الصنهاجي تشتهر بمعادن الذهب والفضة، انظر الحميري: الروض المعطار في خير الأقطار، تح: إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، ص45-46.
7. إبريا IBÉRIEوالايبيريونLes Ibères من اليونانية Iberi : شعب مجهول المصدر عاصر في اسبانيا القديمة دول القلت والفتيقين واليونان والرومان وقد انتشرت في اسبانيا كلها وجنوبي فرنسا، فالإيبيريون على هذا الحسب هم غربي أوروبا، انظر، ج س كولان: المرجع السابق، ص41.

طريق وسبته مما أعطاها طابع جزري الذي عزلها طويلا عن مؤثرات ما وراء جبال البرانس. بينما تركها مفتوحة منذ أقدم العصور للمؤثرات الشرقية من جهة البحر المتوسط¹.

فقد نقل المقرئ عن الرازي وهو أحد مؤرخي الأندلس " أن الأندلس تقع في الأقليم الرابع من الأقاليم السبعة التي هي ربع معمور الدنيا، فهي متوسطة البلدان كريمة البقعة بطبع الخلقة طيبة التربة مخصبة القاعة، منسجة العيون الثراء متفجرة الأنهار الغزار، قليلة الهواء ذوات السموم متعددة الهواء أكثر الأزمان لاتزيد قيطانها زيادة مذكرة تضر بالأبدان وكذا سائر فصلها في أعم سنيها تأتي على قدر من الاعتدال وتوسطها الحال².

أما عن حدودها فيقول المراكشي: " أن حدها الجنوبي منتهى الخليج الرومي الخارج من بحر مانطس وهو البحر الرومي وحدها الشمالي والغربي البحر الأعظم وهو بحر أوقيانوس المعروف عندنا ببحر الظلمة وحدها المشرقي الجبل الذي فيه هيكل الزهرة الواصل بين البحرين بحر الروم والبحر الأعظم وهو الحد ما بين بلاد الأندلس وبين بلاد فرنسية وأرض الروم³.

كما أن موقع الأندلس قريب من بلاد المغرب فهي تشكل امتداد طبيعيا له تؤثر وتتأثر بما يجري في ذاتها شكل مثلث يحيط به البحر من جهاتها الثلاث ومقسومة في وسطها في الطول بجبل يسمى الشارات⁴.

فأما صفة الأندلس⁵ فإنها جزيرة مركبة، ذات ثلاث أركان قريبة من شكل المثلث، الركن الواحد منها عند صنم قادس⁶، والركن الثاني في بلاد جليقة⁷، وهو مقابل الجزيرة البريطانية، والركن

1 . ج س كولان: المرجع نفسه، ص 61.

2 . المقرئ: ج 1، ص 129.130.

3 . المراكشي(عبد الواحد): المعجب في تلخيص أخبار المغرب، شرح صلاح الدين الهوارى، ط1، المكتبة العصرية، بيروت، 2006م، ص 13-14.

4 . الإدريسي(إبي عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن ادريس الحموي الحسيني): نزهة المشتاق في إحتراق الآفاق، مج2، دط، مكتبة الثقافة الدينية، دب، دس، ص 536.

5 . الأندلس: اسم عربي لشبه جزيرة ايبيريا كان أول ظهوره عند العرب والأندلس بقعة كريمة طيبة أنظر ياقوت الحموي (شهاب الدين إبي عبد الله): معجم معجم البلدان، مج4، دار صادر، بيروت، 1977م، ص 17

6 . صنم قادس: جزيرة في غربي الأندلس تقارب أعمال شدوته قريبة من البر وبين البر العظيم خليج صغير قد حازها إلى البحر عن البر وفي قادس الطلسم المشهور الذي عمل لمنع البربر من دخول جزيرة الأندلس، أنظر الحموي، المصدر نفسه مج4، ص 290.

7 . جليقة: تقع قرب ساحل البحر المحيط من ناحية شمالي الأندلس في أقصاه من جهة الغرب، أنظر الحموي: نفسه، ص 15.

الثالث بناحية الشرق بين مدينة اربونية وبرذيل حيث هو قرب البحر المحيط الغربي من البحر المتوسط الشامي¹.

تتصل الأندلس بالأرض الكبيرة فكلها محدقة بالبحر من المحيط الغربي فالبحر المتوسط القبلي منه قليلا إلى ناحية الشرق نجد الأندلس في الشرق والغرب وبعض جوف البحر المحيط وحدها في القبلة والشرق البحر المتوسط إلا أنه يتوسط الأرض كله وقيل أنه في آخر الأقاليم السبعة يحيطها البحر من جميع جهاتها الثلاث².

فجنوبها يحيط به البحر الشامي وجوفها (غربها) يحيط به بحر الظلمات وشمالها يحيط بها بحر الانقليش من الروم وطول الأندلس من كنيسة الغرب التي على البحر الأعظم إلى الجبل المسمى بهيكل الزهرة، وللأندلس أقاليم عدة ولكل إقليم عدة مدن والركن الواحد من أركانها الثلاث، فيه موضع صنم قادس³ بين المغرب والقبلة.

الركن الثاني للأندلس بين مدينة قرمونية⁴ وبرذيل، والركن الثالث حيث يتعطف البحر من الجوف إلى المغرب حيث المنارة في الجبل وفيه الصنم العالي فالأندلس تعتبر شامية في طبيعتها وهوائها، بما في إعتدالها هندية في عطرها وذكائها وفيها آثار عظيمة لليونانيين⁵.

1 . ابن عذاري المراكشي: المصدر السابق، ج2، ص1.

2 . ج س كولان: المرجع السابق، ص44.

3 . قادس: جزيرة بقرب الأندلس بما لأبار مياهها عذبة وآثار قديمة منها الطلسم المشهر الذي عمل لدفع البربر من جزيرة الأندلس انظر: القزويني، المصدر السابق، ص483.

4 . قرمونية: هي كورة بالأندلس يتصل عملها بأعمال الأندلس غربي قرطبة قديمة البنيان، أنظر ياقوت الحموي، المصدر السابق ، ص330

5 . ج س كولان: المرجع السابق، ص45.

ثانيا: لمحة عن الأوضاع السياسية للأندلس في عهد الدولة الأموية

1. الإمارة الأموية:

عصر الدولة الأموية، هو أزهى العصور الأندلسية وينقسم إلى قسمين:

القسم الأول: من (138 _ 316هـ) (756_929م)¹.

يبدأ عصر الإمارة في الأندلس بمجيئ عبد الرحمان الداخل إلى هذه البلاد²، وذلك بعد انتشار الفوضى في أواخر عهد الدولة الولاة، عاشت الفتن والحروب واشتد البؤس والشقاء³، خاصة بعد سقوط الدولة الأموية في الشام سنة (132هـ/750م) وقيام الدولة العباسية فاستغل عبد الرحمان هذه الأجواء للدخول إلى الأندلس⁴، والانتصار على يوسف الفهري⁵ (129_138هـ / 747_755م) الذي كان واليا على البلاد⁶.

وهكذا ابتداء الحكم الأموي بالأندلس التي لم تعد خاضعة للخلافة الإسلامية بالمشرق، كما في عهد الولاة، حيث كانت سلطة مستقلة ولا وراثية، وتتبع الخلافة الأموية بدمشق⁷.
فبعد أن نصب عبد الرحمان نفسه أميراً عمل على تحسين الأوضاع الداخلية ولم يشهد عهده أي فتوحات أو توسعات مكنتها في هذا المجال بالدفاع ساعيا للمحافظة على ممتلكات المسلمين وإعادة تكوين وحدة الأمة على المستوى الداخلي وإقامة دولة ثابتة لبني أمية⁸.
كما اهتم في أواخر عهده بالقوات البحرية فأقام عدة قواعد لبناء السفن⁹، ونذكر منها قاعدة في طرطوشة¹.

- 1 . ابراهيم فرغلي: تاريخ وحضارة الأندلس، ط1، العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، 2006، ص12.
- 2 . عبد الرحمان علي الحجي: التاريخ الأندلسي من الفتح الإسلامي حتى سقوط غرناطة، (92_897هـ / 711_1492م)، ط1، دار القلم بيروت، لبنان، 1976م، ص 210.
- 3 . عصام الدين عبد الرؤوف الفقي: المرجع السابق، ص 60.
- 4 . مؤلف مجهول: ذكر بلاد الأندلس، تر: لويس مولينا، ج1، دط، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية مدريد، 1983م، ص 110.
- 5 . يوسف الفهري: بن عبد الرحمان بن أبي عبيدة بن عقبة بن نافع أمير الأندلس، امتدت أيامه فيها إلى أن دخل عبد الرحمان بن معاوية الأموي فحاربه وهزمه، أنظر عبد الملك بن أبي القاسم بن كردبوس:، الاكتفاء في أخبار الخلفاء، تح: صالح بن عبد الله الغامدي، ج1، ط1، الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، المملكة العربية السعودية، 1624هـ / 2008م، ص1202.
- 6 . عبد الرحمان علي الحجي: المرجع السابق، ص 211.
- 7 . حسين مؤنس: فجر الأندلس، ط1، دار المناهل، بيروت، لبنان، 2002م، ص 181، 182.
- 8 . عبد المجيد النعني: تاريخ الدولة الأموية في الأندلس (التاريخ السياسي)، دط، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، دس، ص 154.
- 9 . محمد محمدزيتون: المسلمون في المغرب والأندلس، دط، الهيئة العامة مكتبة الإسكندرية، مصر، 1411هـ_1990م، ص 267.

إضافة إلى ذلك فقد شهدت الدولة خلال عهده عدة ثورات وتمردات من مختلف الجبهات²، سواء كانت عربية أو بربرية أو من طرف الموالي ومن أهم الثورات التي حدثت في عصر الإمارة الأموية على الجهة الداخلية ثورة البربر في الشمال الشرقي للأندلس³.

تولى هشام إمارة الأندلس بعد وفاة أبيه في سنة (172_180هـ/788_796م)⁴، وكانت الدولة متماسكة الأطراف، وذلك لاستطاعته القضاء على جميع الفتن الداخلية من ثورات وتمردات⁵. ومن أهم الثورات التي ظهرت في حكمه هي ثورة أخيه سليمان الذي كان أمير طليطلة، حيث ثار على أخيه هشام بن عبد الرحمان داعياً لنفسه في طليطلة وما جاورها، وقد لحق بسليمان أخوه عبد الله المعروف بالبلنسي⁶، وخرج نحو قرطبة حيث جرى الالتحام غير أن النصر كان من نصيب الأمير هشام الذي تمكن من تفريق المعترضين من الأنصار سليمان لأخيه عبد الله، اللذان رضيا بالصلح⁷، ولقد غادر الأندلس لقاء مبلغ كبير من المال⁸.

وتعتبر هذه الثورة من أخطر الثورات التي تصدى لها هشام بن عبد الرحمان، الذي خلفه على إمارة الأندلس، ابنه الحكم الربضي (180_206هـ/796_822م)⁹. والذي تولى الإمارة بعد وفاة أبيه بيوم واحد¹⁰، ومن أشهر حروبه وقعة الرض (202هـ/817م)، حيث قتل أهل الرض ودمر ديارهم ومساجدهم ولقد سمي بالربضي لهذه الواقعة¹¹.

- 1 . طرطوشه: هي مدينة بالأندلس تتصل بكورة بلنسية وهي شرقي بلنسية وقرطبة قريبة من البحر متقنة العمارة، أنظر، عبد الرحمان بن خلدون، تاريخ ابن خلدون المسمى، ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والعجم البربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر من: مر: سهيل زكار، ج4، دار الفكر للطباعة ونشر وتوزيع، بيروت، لبنان، 1421هـ/2000م ص163.
2. وديع أبو زيدون: تاريخ الأندلس من الفتح الإسلامي حتى سقوط الخلافة في قرطبة ط4، الأهلية لنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011م، ص 180.
- 3 . ابن خلدون: المصدر السابق، ص 715.
- 4 . الحميدي (أبو عبد الله محمد بن أبي نصر فتوح بن أبي عبد الله): جذوة المقتبس في ذكر ولاية الأندلس، دار المصرية لتأليف والترجمة، مصر، 1966م، ص 26.
- 5 . محمود السيد: تاريخ العرب في بلاد الأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، مصر، 2005م، ص 37.
- 6 . ابن الأثير (أبي الحسين علي بن محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيباني): الكامل في التاريخ، مر: محمد يوسف دقاق، مج5، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 1407هـ/1987م، ص 284.
- 7 . طارق سويدان: الأندلس التاريخ المصور، ط1، مطابع المجموعة الدولية، الكويت، 1426هـ/2005م، ص122.
- 8 . ابن خلدون: المصدر السابق، ص159.
- 9 . قصي حسين: موسوعة تاريخ الأندلس، ط1، دار البحار، بيروت، لبنان، 2005م، ص117، 118.
- 10 . الحميدي: المصدر السابق، ص36.
- 11 . ابن القوطية (أبي بكر محمد بن عمر): تاريخ إفتتاح الأندلس، تح: ابراهيم الأبياري، ط1، دار الكتاب اللبناني، بيروت، 1402هـ/1982م، ص 70.

وقد تولى الإمارة الأموية بعده في الأندلس عبد الرحمان الأوسط¹، من (206_238هـ/822_852م) الذي سار على مسار أجداده واستطاع إخضاع جميع الثورات إلى أنه بعد ذلك تحولت الأندلس إلى دويلات مستقلة، خاصة في إمارة عبد الله بن محمد الذي تولى الإمارة من (275_300هـ/889_912م)²، وقد واجه الكثير من الثورات الداخلية في مختلف الجبهات سواءً كانت من طرف البربر أو المولدين³.

إلا أن أخطرها ثورة عمر بن حفصون⁴، الذي استفحل أمره في الأندلس، إلا أن الأمر هدأت بعد أن تولى الإمارة عبد الرحمان الناصر، الذي استطاع تنظيم أمور الدولة والقضاء على جميع المخالفين لسلطته⁵.

- 1 . عبد الرحمان الأوسط: عرف بعبد الرحمان الثاني، لأن الأول عبد الرحمان الداخل ، والثالث عبد الرحمان الناصر، يكنى أبا المطرف وكان عالماً بالعلوم الشرعية والفلسفة وكانت أيامه أيام هدوء وسكون وكثرت الأموال عنده، وبنى بالأندلس جوامع كثيرة رتب رسوم المملكة واحتجب على العامة، أنضر : لمراكشي:المصدر السابق، ص48
- 2 . محمود السيد: المرجع السابق، ص34.
- 3.المراكشي:المصدر السابق، ص140.
- 4 . هو عمر بن حفص بن جعفر بن شتيم بن ذيبان بن فرعلوش من مسالمة أهل الذمة، وحده جعفر أول من أسلم وعاش في أسرة ذات مال وجاه إلا أنه أنه تمرد على أسرته ثم على الدولة الأموية في الأندلس: أنظر ياسين مصطفى خزعل: بنو أمية ودورهم في الحياة العامة (138_422هـ/755_1030م)، أطروحة دكتوراه، إشراف د. ناطق صالح مطلوب، جامعة الوصل، العراق، 1424هـ/2004م، ص71.
- 5 . سامية مصطفى مسعد: العلاقات بين المغرب والأندلس في عصر الخلافة الأموية (300_399هـ/1008_312م)، ط1، عين الدراسات والبحوث والبحوث الإنسانية والاجتماعية، دب، 2000م، ص22.

2. الخلافة الأموية:

لم يتخذ الأمراء الأمويون في الأندلس سمة الخلافة¹ ولم يتلقب بهذا اللقب أحد الأمراء البيت الأموي، بل حرصوا على أن يتلقبوا بلقب الأمير²، أو السلطان³، وأحياناً بإبن الخلائف⁴، حيث ذكر ابن خلدون عن سبب عدم تلقب الأمويين بألقاب الخلافة أنهم كانوا يرون الخلافة تكون لمن يملك الحرمين⁵، وهم بعيدون على على ملك الحجاز أصل العرب والملة فهي مركز العصبية⁶، فالخلافة وحدة أساسية واحدة يجب ألا تتجزأ⁷، ولكن أواخر القرن الثالث الهجري طرأت تغيرات لهذا المفهوم بعد أن تعددت أشكال الخلافة حيث قامت الخلافة الفاطمية في بلاد المغرب (297هـ/909م)⁸، وأصبحت منافساً خطيراً للدولة الأموية في الأندلس، وكذلك على ما أصبحت عليه الخلافة العباسية في تلك الفترة من فتور وإنحلال⁹.

بعد أن إستبد الجند الترك بالخلافة وقام مؤنس المظفر بالقضاء على الخليفة المقتدر العباسي وقتله، فكانت هذه الاسباب أدت بالدولة الأموية بتلقيب عبد الرحمن الثالث (316هـ/928م) بألقاب الخلافة وأن يتسمى «بأمير المؤمنين الناصر لدين الله»¹⁰

يتميز عهد الخلافة الأموية في الأندلس الذي امتد قرن من الزمن، بوجود مرحلتين إحداهما تمثل فتره القوه والازدهار، وهي في حدود الثلاثة أرباع، أما الربع الأخير فكان بداية نهاية هذه الدولة، فكانت الفتنة، ثم بعدها السقوط.

كان عبد الرحمن الثالث واسطة العقد في هذه الدولة، فكان آخر الأمراء وأول الخلفاء فيها، اتبعه ثمانية من الحكام تلقبوا بما تلقب به هو، ولكن جلهم كانوا ضعافاً، وقد أعلن هذا الأمير الخلافة في الأندلس في أواخر سنة (316 هـ 929 م)، فكان لإعلانه أكبر وخطر قرار اتخذه على مدى حياته السياسية، فأعتبر نفسه خليفة للمسلمين و أمير للمؤمنين، وأضافه لنفسه لقباً شرفياً وهو الناصر لدين الله¹¹.

1. ابن خرداذبة (أبي القاسم بن عبد الله)، المسالك والممالك، د.ط، مطبعة بريل، ليدن، 1889م، ص 90.
2. ابن عذاري المراكشي: المصدر السابق، ج2، ص53.
3. ابن خلدون: المصدر السابق، ج3، ص122.
4. الهاشمي عبد المنعم: الخلافة الأندلسية، ط1، دار ابن حزم، بيروت، 2007م، ص293.
5. المسعودي (إبي الحسن علي بن الحسين بن علي): مروج الذهب ومعادن الجوهر، مر:كمال حسن مرعي، ج1، ط1،الدار النموذجية،المطبعة العصرية،صيدا،بيروت،2005م،ص100.
6. ابن خلدون: المصدر السابق، ج4، ص122.
7. أحمد مختار العبادي: دراسات في تاريخ المغرب العربي والأندلس، دط، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، دس، ص58.
8. الحميدي: المصدر السابق، ص13.
9. احمد المختار العبادي: المرجع السابق، ص، 57.
10. ابن الأثير : المصدر السابق، ج8، ص82.
11. الهاشمي عبد المنعم: المرجع السابق، ص400.

هو أول حاكم في الأندلس يلي الحكم بعد جده في سنة (300هـ / 912م)¹. وفي عهده توحدت البلاد بعد انقسامها وقضى على الثوار والمتمردين منهم بن حفصونبيشتر²، وبنو حجاج في اشبيلية.

وكان الناصر مولعا بالبناء محبا له، فرأى أن يبني له قصرا يليق بجلال الخلافة وبهائها، فبنى مدينه الزهراء سنه (325هـ / 946م) على بعد خمسة أميال تقريبا غربي قرطبة على سفح جبل العروس³.

وخلف الحكم المنتصر أباه على الخلافة بقرطبة (350_466هـ / 962-976م)، في الوقت الذي بلغ فيه الازدهار السياسي الاقتصادي في الأندلس ذروته⁴.

ظلت قرطبة تتمتع بهذه الحياة الرفيعة زمنا طويلا حتى توفي الحكم المستنصر، حتى خلفه ابنه هشام المؤيد (366_399هـ / 976_1008م) وكان طفلا، فقامت أمه السيدة «صبح» بالوصاية عليه، واتخذت محمد بن أبي عامر حاجبا للدولة⁵.

وقد نجح ابن أبي عامر في الظهور على مسرح الأحداث فأكتسب صداقة القواد ومحبة الناس ورضاهم، وأصبح مركزه وطيدا في دولة الخلافة⁶.

ويعتبر المؤرخون الفترة من 929م إلى 1009م العصر الذهبي للأندلس نظرا لما شاهدهته الدولة الأموية من استقرار سياسي في شبه الجزيرة الأيبيرية ولما شهدته من منجزات عمرانية وحضارية ضخمة⁷.

وقد انتهى هذا العصر بوفاة المنصور بن أبي عامر⁸، إذ تدهورت الأوضاع السياسية نتيجة للصراع حول السلطة والحروب الأهلية الدامية توالى خلالها على عرشه الخلافة عدد من الحكام الضعاف لم

- 1 . شامي يحيى: عبد الرحمان الناصر آخر الأمراء وأول الخلفاء الأمويين بالأندلس، ط1، دار الفكر العربي، بيروت، 2005م، ص91.
- 2 . بيتشتر: حصن منيع، بينه وبين قرطبة، ثمانون ميلا، كان قاعدة العجم، وحرب الكثير مما فيه، بعد فتنة ابن حفصون، الحميري: المصدر السابق، ص37.
- 3 . ابراهيم فرغلي: المرجع السابق، ص96.
- 4 . ابراهيم فرغلي: المرجع نفسه، ص96.
- 5 . السيد عبد العزيز سالم: المرجع السابق، ص15.
- 6 . ابراهيم فرغلي: المرجع السابق، 109.
- 7 . حسين مؤنس: رحلة الأندلس، ط1، الشركة العربية للطباعة والنشر، القاهرة، 1963م، ص25.
- 8 . محمد ابي عامر: هو محمد بن أبي عامر الملقب بالمنصور كان طالب للعلم والآداب آلت إليه الأمور في عهد هشام بن الحكم، حيث دانت له الأندلس الأندلس كلها وكان يتميز بالهمة والشجاعة والجهاد والغزو، توفي سنة 390هـ، أنظر: كردبوس: المصدر السابق، ص1210.

يتجاوز حكم أي منهم السنة أو السنتين فقرر المجلس الأعيان إلغاء الخلافة الأموية سنة 422هـ/
1031م¹.

1 . ابن عذاري المراكشي: المصدر السابق، ج3، ص3.

الفصل الأول

طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية

في الأندلس في عهد الدولة الأموية.

أولا : الطرق البرية

ثانيا : الطرق البحرية

أولاً: الطرق البرية

1. أهم الطرق البرية

تميزت الأندلس بشبكة واسعة من الطرق البرية منها ما أنشئ في العصر الروماني، ومنها ما أقامه المسلمون وقد أشارت بعض المصادر الجغرافية إلى حجم هذه الطرق، إذ أن جميع المدن متصلة بعضها البعض بهذه الطرق، ومنها هذه المدن ويمكن الوصول إليها عبر أكثر من طريقين¹.

ومما ساعد على استعمال الطرق البرية هو انتشار المحطات للراحة ووفرة المياه على طول شبكات المواصلات، ففي بلاد الأندلس "متى سافرت من مدينة إلى مدينة لا تكاد تمشي إلا في العمارة ما بين قرى وحصون ومياه ومزارع وبساتين"².

ويضيف الزهري "ومن بركتها أنه لا يمشي الإنسان فيها فرسخين دون ماء، ولا يمشي ثلاثة فراسخ إلا وجد فيها الخبز والزيت في الحوانيت على طول سفر"³.

أما ابن حزم فيتضمن كلامه عن فحص البلوط أنه كان على مسيرة ليلة واحدة من قرطبة⁴، وهذا يدل على أنه التردد على المسالك والمحجات الكبرى بالأندلس كان يمتد في ساعات الليل. وقد أشار المؤرخون الجغرافيون إلى عدة طرق هامة في بلاد الأندلس بشكل مفصل، أهمها قرطبة حاضره الأندلس بالمدن الأخرى، وهي تشبه الطرق الرومانية القديمة.

أولاً: الطريق من قرطبة إلى إشبيلية: ثلاث مراحل ولها ثلاث طرق طريق نُهري وطريقين بريين وهما طريق الزنجبار وطريق لورة، فأما طريق الزنجبار وهي من إشبيلية إلى مدينة قرمونة مرحلة وإلى قرمونة إلى مدينة إستجة مرحلة ومن إستجة إلى قرطبة مرحلة أما طريق لورة فمن إشبيلية إلى المنزل إبان ثم إلى مرلش ثم إلى حصن قليعة وبه المنزل، ومن إلى الغيران إلى حصن لورة ومنها إلى قرية صدف ومن صدف إلى قلعة ملبال ومن هذه القنطرة إلى قرية شوشبيل ومنها إلى حصن مراد وبه المنزل ومنه إلى الخنادق إلى

1 . حسين مؤنس: الجغرافية والجغرافيين في الأندلس، ط2، مكتبة مدبولي القاهرة 1986م، ص 287.

2 . مؤلف مجهول: تاريخ الأندلس، تح: عبد القادر بوباية، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت لبنان، 2007م، ص 47.

3 . الزهري (محمد بن أبي بكر) : كتاب الجغرافية، تح: محمد حاج صادق، دط، مكتبة الثقافة الدينية، بور سعيد، القاهرة، دس، ص 80.

4 . ابن شباط (محمد بن علي التوزري) ، قطعه وصف الأندلس وصقلية من كتاب صله السمط وسمه المرط، تح: أحمد المختار العبادي، المعهد الدراسات الإسلامية، مدريد، 1928م، ص 100.

الفصل الأول :... طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

حصن المدور ثم إلى السواني ثم إلى قرطبة وهي المنزل¹ ، ومسافة ما بين قرطبه واشبيلية ثلاث مراحل وهي تساوي تسعين ميلا، ويجتازها المسافر بأربعة أيام².

ثانيا: الطريق من قرطبة الى طليطلة: حيث بدأ من قرطبة إلى مدينة كركوية مسافتها اربعة أيام ،ومنكركوية إلى قلعة رباح مرحلة ومن قلعة رباح إلى ملقون مرحلة ،ومنها إلى قلعة أبنشمرحلة،ومناأبنش إلى طليطلة مرحلة³،ومسافة هذا الطريق تسعة مراحل، و يجتازها المسافر بستةأيام⁴.

ثالثا: الطريق من قرطبة إلى ألمرية:سبعة أيام حيث تبدأ من قرطبة إلى بجانة ومنها إلى ألمرية أما المسافة بين ألمريةومرسية خمسة أيام⁵.

رابعا : الطريق من قرطبة إلى سرقسطة: ، من قرطبة إلى الصخرة إلى ارميش،إلى جيان،إلى قلعة رباح إلى أرينش إلى أقليش من شنت برية ، إلى كونكة إلى غرادش،إلى دروقة ثم حصن الحمام ، ومنها إلى سرقسطة،⁶ و مسافة هذا الطريق عشرة أيام⁷.

خامسا: الطريق من قرطبة إلى بطليوس:⁸

ويعر هذا الطريق إبتداءا من قرطبة بدار البقر مرحلة ،ومنها إلى حصن بيندر مرحلة ،ثم إلى حصن زواعة مرحلة، ومنه إلى نهر أثنه مرحلة ، ثم إلى حصن الحنش مرحلة ومنه إلى مدينة ماردة⁹ مرحلة، ماردة⁹ مرحلة، ثم إلى بطليوس¹⁰ ، ومن قرطبة إلى بطليوس ست مراحل وهي تعادل ما يقارب مائة وخمسين ميلا¹¹.

- 1 . الإدريسي: المصدر السابق، مج2 ، ص 573، 574.
2. ابي الفداء (عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر)، تقويم البلدان،دط، دار صادر ،بيروت، دس ، ص 175.
- 3 . ابن حوقل (أبو القاسم محمد بن علي النصرى): صورة الارض،دط، منشورات دار مكتبة الحياة ،بيروت، لبنان،1992م، ص 111.
- 4 . الاصطخري (أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي): مسالك الممالك، تح: محمد جابر عبد العال ،دط، دار القلم، القاهرة، 1961م، ص 46.
- 5 . ابن حوقل: المصدر السابق، ص 111.
- 6 . العذري (أبو العباس أحمد بن عمر) : نصوص عن الأندلس من كتاب ترصيع الأخبار وتنويع الآثار والبستان في غرائب البلدان والمسالك إلى جميع الممالك، تح: عبد العزيز الاهواني، مطبعة معهد الدراسات الإسلامية، مدريد، 1965م، ص 21.
- 7 . الاصطخري: المصدر السابق، ص 46 .
- 8 . بطليوس: هو من إقليم ماردة بينهما أربعون ميلا، وهي حديثة بناها عبد الرحمن بن مروان المعروف بالجليقي بابن الأمير عبد الله له وهي كل ضفة نهرها نهرها الكبير المسمى الغوور لأنه يكون في موضع يحمل السفينة، ثم يغور تحت الأرض، ومن بطليوس إلى إشبيلية ستة أيام ومنها إلى قرطبة ستة مراحل، أنظر: الحميري: المصدر السابق، ص93.
- 9 . ماردة: مدينه بجوفي قرطبة، منحرفة إلى الغرب قليلا، أنظر الحميري، صفة الجزيرة ص 168.
- 10 . الإدريسي: المصدر السابق، مج2، ص 581.
- 11 . ابن حوقل: المصدر السابق، ص 111.

الفصل الأول :... طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

سادسا: الطريق من قرطبة إلى البيره¹ وغرناطة فمرسية²، وقد يخرج من قرطبة طريق إلى جيانفمرسية³ ويستمر بعد ذلك بسير شمالا فيمر بأوريولة⁴ وبلنسية حتى يصل طرطوشة⁵ ومن طرطوشة يتفرع يتفرع إلى طريقين أحدهما إلى الاردة⁶ والآخر إلى سرقسطة⁷.

سابعا: الطريق من قرطبة إلى مالقة: ويمتاز بأن المسافر إلى يسير على طول الطريق بين غابات البلوط الضخمة وأشجار الكستناء الباسقة والأودية العميقة المظلمة، والقرى المعلقة إلى جوانب الصخور⁸.

وهناك طرق أخرى تعد استمرار للطرق الرئيسية فطريق من الجزيرة الخضراء إلى الرتبة ثم نهر برباط ثم إلى قرية فيسانة وبها المنزل ومنها إلى مدينة ابن السليم إلى جبل منت ومنها إلى قرية عسلوكة ومنها إلى المدائن ثم إلى ذيرد الحباله وبها المنزل ثم مدينة إشبيلية، فالمسافة بين الجزيرة الخضراء وإشبيلية خمسة أيام، وكذلك من الجزيرة الخضراء إلى مالقة خمس مراحل⁹.

وطريقه قرطبة غرناطة يتفرع منه طريقين يصل إلى مدينة المرية على البحر¹⁰.

ويذكر الأصبخري عدة طرق فرعية هامة تتفرع من قرطبة في اتجاهات مختلفة منها طريق يمتد من قرطبة مكناسة ومسافته أربعة أيام، وطريق من قرطبة إلى قورية¹¹، ومسافته ثلاثة عشر يوما، ويوجد هناك طريق يربط بين قرطبة إلى قرمونة¹².

وقد أضاف إبنحوقل طريقا آخر يربط بين مراكز الأندلس الغربية ببعضها ، إذ يمتد هذا الطريق من لب بمدينة أحشنة مسافته أربعة أيام، ومنها إلى مدينة شلب ستة أيام، ومن شلب إلى قصر أبي وردانس خمسة أيام، ومنه إلى حصن المعدن (فم النهر) ثلاثة أيام، ثم إلى لشبونة يوم واحد، ومن لشبونة إلى شنترة يومان، ومن ثم إلى شترين يومان¹³.

1. البيرة: كورة كبيرة في الأندلس، بينها وبين قرطبة 90 ميلا، أرضها كثيرة الأثمار والأشجار وفيها مدن عدة منها قسطليلية وغرناطة، أنظر: ياقوت الحموي (شهاب الدين ابي عبد الله): معجم البلدان، مج1، دار صادر، بيروت، 1977م، ص 244.
2. الاصبخري: المصدر السابق، ص 46.
3. العذري: المصدر السابق، ص 7.
4. اوريولة: حصن بالأندلس وهو مذكور تدمير، بينهما وبين مرسية اثنا عشر ميلا، أنظر الحميري: الروض المعطار، ص 67.
5. العذري: المصدر السابق، ص 17.
6. لاردة: مدينة قديمة في الثغر الأندلس الشرقي، ابنتت على نهر يخرج من أرض جليقية، يعرف بشقير، تقع شرق مدينة وشقة، أنظر الحميري: صفة الجزيرة، ص 168.
7. حسين مؤنس: الجغرافية و الجغرافيين، ص 288.
8. رينهرت دوزي: ، المسلمون في الأندلس، تر: حسين حبش، ج1، دط، الهيئة المصرية العامة للكتاب، د.س، ص 131.
9. الادريسي: المصدر السابق، مج2، ص 540، 541.
10. الإدريسي: المصدر نفسه، ص 566، 567.
11. قورية: بالأندلس قريبة من ماردة، بينهما وبين قنطرة السيف مرحلتان، أنظر الحميري: صفة جزيرة الأندلس، ص 164.
12. الاصبخري: المصدر السابق، ص 46، 47.
13. ابن حوقل: المصدر السابق، ص 110.

2. أوضاع الطرق البرية

إن وضع الطرق المواصلات، هو إحدى المؤشرات الدالة على مدى قوة الدولة وهيبتها، نظرا إلى وجود ارتباط وثيق بين الأمن والاستقرار من جهة وبين انتعاش حركة الأسفار وضمن سلامة السابلة من جهة ثانية¹، على هذا الأساس قامت الدولة الأموية بإحكام سيطرتها على المسالك البرية².

لقد حرص أمراء وخلفاء بني أمية على تأمين الطرق البرية من سطو اللصوص وقطاع الطرق³ فالأمير عبد الرحمان الداخل (138-172هـ/755-788م) حرص منذ توليه الإمارة على توفير دعائم الأمن والاستقرار السياسي والاقتصادي في الأندلس، حيث قضى على جميع عناصر الفوضى والاضطرابات في البلاد⁴.

وفي عهد الأمير الحكم بن هشام (180-206هـ/796-821م) وأصبحت بلاد الأندلس تولى بالطاعة له فكانت الأندلس أكثر جهات العالم الإسلامي أمنا وقصدها التجار الغرباء من كل جهة⁵.
تمتعت الأندلس خلال عهد الإمارة الأموية، بحالة من الاستقرار والأمن، والتي كان آخر رموزها الإمام عبد الرحمان الأوسط (206-238هـ/822-854م) فإن مع وصول عبد الرحمان الناصر إلى الحكم سنة 300هـ، الذي اختط أسس تديره للحكم على مبدأ استتاب الأمن والاستقرار في شرايين المواصلات بها وإنعاش العمران في الجهات التي تحفيها الخراب⁶.

ولهذا انتهج الناصر ضد قطاع الطرق عقابا صامتا في حالات تماديهم في نكايه الرفاق.
وفي سنة 321هـ قام بعقوبة بني طورنية المجرمين الذين قتلوا الفرانقين بطريقة الثغر، فأقطع عقابهم بالتحريق بالنار والذبح بأشفار⁷.

وفي عام 337هـ صلب بقرطبة علي بن عشرة، من أهل أشبونة، بعد أن قطعت يداه ورجلاه، فقد كان من المفسدين في الأرض بقطع السبل¹.

1 . عبد السلام الجعماطي: النقل والمواصلات بالأندلس خلال عصري الخلافة والطوائف (316-483هـ)، ط1، دار ابن حزم، بيروت، لبنان، 2010م، ص 91.

2 . عبد السلام الجعماطي: المرجع نفسه، ص 92.

3 . دوزي: المرجع السابق، ص 132.

4 . جهاد غالب الزغلول: الحرف والصناعات في الأندلس منذ الفتح الإسلامي حتى سقوط غرناطة (92-897هـ/711-1492م)، ط1، مركز الأفق، عمان، 2001م، ص 96.

5 . ابن القوطية: المصدر السابق، ص 70.

6 . عبد السلام الجعماطي: المرجع السابق، ص 93.

7 . عبد السلام الجعماطي، المرجع نفسه، ص 96.

الفصل الأول: طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

ولكن في أوقات الفتن والاضطرابات الداخلية كانت الطرق تصبح في غير مأمّن من اللصوصية، إذ في أثناء فتنة عمر حفصون²، ضعفت الدولة فكثر قطاع الطرق حتى أصبح يتحتم على الراغبين في الانتقال من مكان إلى آخر أن يخرجوا في جماعات وقوافل بل أن هذا أيضا كان شديد الندرة³.

ولقد كان أكثر الطريق البرية خطرًا في فتنة ابن حفصون، إذ ظهر في الطريق الكبير الواصل بين قرطبة وإشبيلية رجل بربري، من قرمونة⁴، اسمه الطماشكة تزعم جماعة من اللصوص ودأبوا على سلب ونهب جميع المسافرين على هذا الطريق⁵.

فلقد عمل ابن حفصون وأبنائه من بعده وبني مروان الجليقي وغيرهم لتقتصر على العبث بالقوافل التجارية ونهب أموال الناس وتهديد الأمن على الطرقات وحسب، وإنما امتدت أثارها على المدى البعيد لتساهم في انحطاط المدن، ذلك أن الأخطار التي تهدد المسالك والمتمثلة في حركة قطع الطرق بالدرجة الأولى قد أرغمت كثيرًا من السالكين على هذه الطرق غير مأمونة إلى هجرها والبحث عن مسالك جديدة تكون أكثر أمنًا فترتب على ذلك تدهور المدن الواقعة على المسالك القديمة⁶.

ولكن ما عدا هذه الفتنة تمتعت الأندلس طوال عهدها الأموي بالأمن والإستقرار⁷.

- 1 . ابن عذاري المراكشي: المصدر السابق، ج2، ص215.
- 2 . ثورة عمر ابن حفصون: اندلعت في جنوب الأندلس ثم امتدت إلى غربي البلاد واستمر خطرها حوالي تسع وأربعين سنة من سنة 269هـ إلى سنة 316هـ، وتصدى لها أربعة من أمراء الأندلس: هم محمد بن عبد الرحمان بن الحكم (238هـ-273هـ) ثم المنذر بن محمد (273هـ-275هـ) ثم عبد الله بن محمد (275هـ-300هـ) ثم عبد الرحمان الناصر (300هـ-350هـ) إلى أن تم القضاء عليها، أنظر إلى إبراهيم فرغلي: المرجع السابق، ص 91.
- 3 . سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، ص 150.
- 4 . قرمونة: هي مدينة تقع في اشبيلية على بعد 35 كلم إلى شمال الشرقي منها وكانت من القواعد الأندلسية الكبيرة على عهد المسلمين، أنظر ابن حيان القرطبي: المقتبس من أبناء أهل الأندلس، تع: محمود علي مكي، دط، لجنة إحياء التراث الإسلامي، القاهرة، مصر، 1994م، ص 255.
- 5 . دوزي: المرجع السابق، ص 162.
- 6 . المقرئ: المصدر السابق، معج 1، ص 351.
- 7 . ابن حوقل: المصدر السابق، ص 104.

3. وسائل النقل البرية:

لقد اعتمد الإنسان منذ فجر التاريخ البشري على الحيوانات في مشاكل تنقله على اليابسة وحمل أنقاله التي يعجز عن نقلها بمفرده¹، ومن بعض هذه الحيوانات التي تتحمل مشاق السفر مثل: البغال والخيول والحمير والجمال أحياناً.

وكانت البغال الأكثر استخداماً في النقل لما كانت تتصف به من حسن السير وسرعة المشي، والصحة على مر الأيام مع الصبر على الكد والعسف²، ومن ذلك يذكر المقرئ أنه كان يستخدم في بناء مدينة الزهراء³، في كل يوم ألف وأربعمائة بغل، منها أربعمائة بغل من ممتلكات الخليفة، وألف بغل من دواب الأكرية (الأجرة) وكان لكل بغل منها ثلاث مثاقيل⁴، في الشهر⁵.

وشاع كذلك استخدام واكتراء الخيول والحمير إلى جانب البغال في حمل السلع التجارية كالحرير والقطن والخشب والأعشاب الطبيعية وأدوات الزينة والتوابل⁶.

أما الجمال فقد كانت قليلة في الأندلس وكان يرد معظمها على سبيل الإهداء من بلاد المغرب، ومثال ذلك الهدية التي بعث بها زيري بن عطية (ت 1000/391 م) زعيم قبائل زناتة المغربية إلى المنصور بن أبي عامر وكان مما تضمنته أعداد كبيرة من الجمال⁷.

وبقيت الجمال قليلة الاستخدام في النقل طول العصر الأموي ولعبت الدواب دوراً كبيراً في خدمة التجار والمسافرين على هذه الطرق، حيث كان يجري كرائها لنقل السلع، والأمتعة خلال الطرق البرية بأجرة معلومة⁸.

1 . عبد السلام الجعماطي: المرجع السابق، ص 143.

2 . ابن حوقل: المصدر السابق، ص 110.

3 . مدينة الزهراء: هي مدينة محدثة، أمر ببناءها الخليفة عبد الرحمان الناصر، وتبدأ بنائها في أول سنة (325هـ/936م) وتقع غربي قرطبه، أنظر: لسان الدين ابن الخطيب: اعمال الاعلام فيمن بويغ قبل الاحتلام من ملوك الإسلام وما يتعلق بذلك من الكلام تح: سيد كشروي، حسن، ج2، دط، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، دس، ص 38.

4 . مثاقيل: جمع مثقال، وهو أقدم وحدة للوزن عند العرب وكان يزن 4.722 غ، ويستخدم في وزن الدراهم والدنانير، أنظر: فاتر هنتس: المكايل والأوزان والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المتري، مج1، ط2، تر: كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، عمان 1970م، ص18.

5 . المقرئ: المصدر السابق، ص567.

6 . حسن قرني: المجتمع الريفي في الأندلس في عصر بني أمية (138-422هـ/756-1031م)، ط1، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2012م، ص 142.

7 . مجهول: ذكر بلاد الأندلس، المرجع السابق، ص 183، 184.

8 . حسن القرني: المرجع السابق، ص 142.

الفصل الأول: طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

ويشير ابن حوقل إلى أهم وسيلة للنقل بالأندلس، وهي البغال الفارهة الضخمة الأجسام التي بها يتفاحرون ويتكاثرون، وكانوا يعتمدون عليها في تنقلاتهم المختلفة¹، فالبغال والخيول قد استخدمت في حمل الدروع ونقل السلاح².

لقد تداولت كتب الفلاحة معارف قريية مما سلف بشأن استخدام أصناف الدواب، وفي هذا الصدد افتتح ابن العوام حديثه عن الدواب يذكر البغال والحميز والإبل التي أكثر ما يستعمل ذكورها للغزو وإنائها للنتاج، ويفصح من خلال هذا التصنيف عن دراية عملية مباشرة بالواقع الأندلسي في المقام الأول، ثم إن التصنيف في حد ذاته يتم عن أولوية الدواب المسخرة في النشاط الاقتصادي، بالمقارنة مع الخيل التي اقتصت بأغراض الغزو والحروب عامة، أما ابن حزم فقد وضع تصنيف منطقي لوظائف الدواب حين ذكر أن الباري عز وجل «خلق الحمار خلقًا مهينًا للسخرة، وخلق الفرس للركوب»³.

أما خلال عهد الخليفة الناصر وأيام بناء مدينة الزهراء، قد استخدمت البغال لنقل السلع ومواد البناء المختلفة، والتي تراوحت ما بين ألف وأربعمائة وألف خمسمائة دابة⁴.

ولقد جاء في رواية ابن حيان كان يخدم في الزهراء كل يوم ألف وأربعمائة بغل، وقيل أكثر: منها أربعمائة زوامل الناصر لدين الله، ومن الدواب الأكرباء الراتبة للخدمة ألف بغل منها ثلاثة مثاقيل في الشهر، يجب لها في الشهر ثلاثة آلاف مثقال⁵.

ونذكر كتب العقود إلى اكتراء الدواب واستخدامها في النقل البري، فكانت كراء الدواب متداولة لدى المجتمع الأندلسي برمته ومن شروط كراء الدواب وهي أن العقود لازمة للمتكاريين، ولا يحق لأحدهما الخيار في حلها إلا بإشتراء أحدهما لذلك، ولا يجوز في كراء الدواب الفرار أو الجهول، فلا بد في من تسمية الكراء وقرب الأجل أو تسمية المسافة أو تسمية الحمولة، أو نوعية السخرة التي تم كراء الدابة لأجلها⁶.

1 . ابن حوقل : المصدر السابق،ص109.

2 . المقرئ: المصدر السابق، مج1، ص199.

3 . عبد السلام الجعاطي: المرجع السابق، ص 149.

4 . ابن غالب: قطعة من كتاب فرحة الأنفس عن كنوز الأندلس، ومدنها بعد الأربعمائة، د. لطفي عبد البديع، مج1، ج2، مجلة معهد المحفوظات العربية، نوفمبر 1955م، ص 300.

5 . المقرئ: المصدر السابق، مج1، ص 567، 568.

6 . عبد السلام الجعاطي: المرجع السابق، ص 346، 347.

ثانيا: الطرق البحرية

1. أهم الطرق البحرية:

أ. الطرق النهرية:

امتازت بلاد الأندلس بكثرة أنهارها المنتشرة بشتى أنحاء البلاد والتي تربط بين شرق الأندلس وغربها وشمالها وجنوبها إذ وجد بها أربعون نهرًا تشق أرضها، ولم يوجد هذا في معمر الأرض كلها إلا فيها¹، لذا فقد اهتم الأندلسيون إلى جانب اهتمامهم بالطرق البرية بالملاحة النهرية لكثرة أنهارها وتشعبها داخل البلاد وسهولة تنقل السلع التجارية نظرًا لوقوع معظم المدن الأندلسية الهامة على الأنهار مثل قرطبة اشبيلية وطرطوشة وغيرها .

ويعتبر نهر الوادي الكبير المعروف باسم النهر الأعظم ونهر قرطبة، ومنبعه من جبال البشارة ومسافة جريته ثلاث مائة ميل وعشرة أميال².

من أهم أنهار الأندلس، وينبع هذا النهر من جبل شقورة³، ويصب فيه نهرين نهر شنيل الذي يمر على غرناطة، ونهر السوس الذي عليه مدينة إستيحة، ويسير من جبل شقورة إلى جهات جيان، ثم يمر على قرطبة وإذا قرب من إشبيلية ينعطف ويجري من الشمال إلى الجنوب، ثم يجاوز حتى يصب في البحر المحيط الغربي، حيث الطول ثمان درج وربع، والعرض ست وثلاثون وثلثان⁴.

ولقد استخدم كذلك في نقل الخشب الصنوبر من حصن قلصة إلى مدينتي دانيه وبلنسية على البحر، وذلك انها تسير في النهر من قلصة إلى جزيرة شقر ومنها إلى حصن قلييرة⁵.

ونهر شقورة، ويسمى بنهر مرسية أو النهر الأبيض وينبع بالقرب من نهر قرطبة، ومسافة جريته إلى ان يصب في البحر الرومي ثلاث مائة وعشرة اميال⁶.

1 . الزهري: المصدر السابق، ص 80.

2 . شيخ الربوة (شمس الدين أبي عبد الله محمد بن أبي طالب الأنصاري الصوفي الدمشقي) : نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، د ط، دب، دس، ص 112.

3 . جبل شقورة: يقع هذا الجبل في مدينة شقورة وهي في مدينة جيان بالأندلس ويقال بنيت الورد الذكي العطر والنبيل الرومي الطيب، أنظر: الحميري: صفة جزيرة الأندلس، المصدر السابق، ص 105.

4 . القلقشندي: المصدر السابق، ج5، ص 235.

5 . الإدريسي: المصدر السابق، مج2، ص 560.

6 . شيخ الربوة: المصدر السابق، ص 112.

الفصل الأول :... طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

وعن طريقة كان يتم نقل الأخشاب من المضيق المسمى بعين الأسود إلى مرسيه¹، ونهر تاجه ويعرف أيضا بنهر أشبونة ويخرج من هذا النهر من ناحية الجبال المتصلة بقلعة كبريال التي تقع إلى الشمال الغربي من البونت، فينزل مارًا مع المغرب إلى مدينة طليطلة ثم إلى طليطلة²، ثم إلى المخاضة، ثم القنطرة ومنها إلى مدينة شنترين³ ثم إلى لشبونة⁴، فيصب في البحر⁵، وعن طريقه كانت تنقل منتجات منتجات وادي الحجارة⁶ وطليطلة من الزعفران والفواكه إلى المناطق الساحلية⁷.

كما كان نهرًا وادي يانة من الأنهار الصالحة للملاحة في معظم أجزائه⁸، وينبع من المنطقة الواقعة غرب جبل شلير ويصب في المحيط الأطلسي، يبلغ طوله ثلاثمائة وعشرون ميلاً⁹.

ولقد حمل هذا النهر الحجم الأعظم من السلع والبضائع التجارية المرسله من اشبيلية باتجاه قرطبة وغيرها من المراكز الداخلية، أو من هذه المراكز باتجاه اشبيلية والمحيط الأطلسي، فقد نظر ابن حيان منذ عصر الإمارة كثرة عدد المراكب والسفن الهابطة والصاعدة عبر هذا النهر ما بين قرطبة واشبيلية فوصفها بقوله والسفن تجري فيه صاعدة ونازلة¹⁰، ويضيف الإدريسي من شاء المسير من قرطبة إلى اشبيلية "ركب المراكب وسار صاعدًا في النهر"¹¹.

يمتاز هذا النهر بأنه الوحيد في بلاد الأندلس التي يصلح مجراه الأدنى للملاحة في الإثنين وسبعين ميلاً الأخيرة منه طوال العام¹².

1. الزهري: المصدر السابق، 99، 100.

2. طليطلة: هي مدينة كبيرة بالأندلس على ضفة نهر ناتجة، واسعة المساحة، لها على النهر أرجاء كثيرة، أنظر: الإدريسي: المصدر السابق، مج2، ص 551.

3. شنترين: مدينة واقعة على بحر برطانية، وهو بحر برذيل الخارج من البحر المحيط، وهي على نهر يصب في البحر، انظر الفلقشندي: المصدر السابق، ص 222.

4. أشبونة: مدينة بالأندلس يقال لها لشبونة أيضا، وهي متصلة بشنترين قريبة من البحر المحيط، أنظر: ياقوت الحموي: المصدر السابق، ج1، ص 195.

5. شكيب أرسلان: الحلل السندسية في الأخبار والأثار الأندلسية، ج1، ط2، المطبعة الرحمانية، بمصر، 1936م، ص 103، 104.

6. وادي الحجارة: تعرف بمدينة الفرج بالأندلس وهي بين الجوف والشرق من قرطبة، وبينها وبين طليطلة 65 ميلا، أنظر الحميري: صفة جزيرة الأندلس: المصدر السابق، ص 193.

7. الحميري: الروض المعطار، ص 394.

8. الإدريسي: المصدر السابق، مج2، ص 550.

9. ابن غالب: المصدر السابق، ص 380.

10. ابن حيان: المصدر السابق، ص 159.

11. الإدريسي: المصدر السابق، مج2، ص 574.

12. ابن سعيد المغربي: بسط الأرض في أطول والعرض تح: خوان قرنيطخينيس، معهد مولاي الحسن، مطبعة كريمةاديس، تطوان، 1958م، ص 100.

الفصل الأول :... طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

مما جعل السفن تسير فيه على مدار السنة، صاعدة مع المد منحدره مع الجزر وخاصة السفن الكبار القادمة من بلاد المغرب وبلاد الفرنجة عبر المحيط الأطلسي، فتسير به حتى تحط عند سور اشبيلية¹ اشبيلية¹، ثم يتم شحن حمولة هذه السفن بواسطة القوارب والمراكب الصغيرة إلى قرطبة وغيرها. ومن الأنهار الأخرى التي استخدمت في النقل، نهر شقرة الذي كان يشبه نهر النيل في ارتفاع منسوب مياهه وجريه، ويصب في البحر المتوسط².

يضاف إلى ذلك أنه كان ببلاد الأندلس الكثير من الأنهار التي كانت قابلة للملاحة، ولكن ليست بسفن ومراكب كبيره، وإنما بمراكب صغيرة ومنها نهر ابرة³،

الذي ينبع من جبال البرت (البرانس)، فيمر بمدينة سرقسطة ويصب في البحر المتوسط بالقرب من مدينة طرطوشة، وكانت المراكب دائبة الحركة به ما بين سرقسطة وطرطوشة حاملة منتجات كل بلد إلى البلد الآخر لتسهيل عملية النقل عبر هذه الأنهار⁴. وكانت تقام على هذه الأنهار الجسور والقناطر لربط لربط ضفتي النهر وتسهيل حركة انتقال الناس، فيذكر عن الأمير هشام بن عبد الرحمان (172-180هـ / 788-796م) أنه أمر بتحديد بناء القنطرة الممتدة على نهر الوادي الكبير ليربط قرطبة بأراضيها الجنوبية وكانت هذه القنطرة من بناء الرومان وأعاد ترميمها السمع بن مالك الخولاني عامل الخليفة عمر بن عبد العزيز على الأندلس⁵

ب. الطرق البحرية:

كانت للطرق البحرية أهمية كبيرة في ربط المناطق الساحلية بعضها ببعض⁶، يعتبر تاريخ الملاحة الأندلسية إحدى حلقات شبكة المواصلات الضخمة ولهذا وضعوا حدود جغرافية دقيقة لهذا البحر وخيروا سواحله⁷.

1 . ابن شباط:المصدر السابق، ص 13.

2 . شيخ الرنوة: المصدر السابق، ص 112، 113.

3 . ابرة: وهو على ضفة النهر الكبير يأتي بعضه من بلاد الروم وبعضه من جهة جبال قلعة أيوب وبعضه من بوادي قلهره، فتجتمع مواد هذه الأنهار كلها كلها فوق مدينة تطيلة ثم تنصب إلى مدينة سرقسطة إلى أن تنتهي إلى حصن جيرة إلى موقع نهر الزيتون ثم إلى طرطوشة، فيجتاز بغربها إلى البحر ومدينة سرقسطة، أنظر إلى الإدريسي: مصدر السابق، ج2، ص 554.

4.الزهري:المصدر السابق، ص82، 83.

5 . ياقوت الحموي:المصدر سابق، ج1، ص 195.

6 . حسن قرني:المرجع السابق، ص 143.

7 . عبد السلام الجعماطي، المرجع السابق، ص 77.

الفصل الأول :... طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

حيث يذكر الزهري عن البحر المتوسط ما نصه "أعلم أن هذا البحر مخرجه من ناحية المغرب ويأخذ من ناحية المشرق حتي ينتهي إلى بلاد الشام بموضع يسمى بالسويهر وطول هذا البحر من مخرجه إلى هذا الموضع ألف فرسخ وليس في معمور الأرض أكثر عمارة من هذا البحر وذلك أن معمور الجانبين لا تنقطع العمارة ومنه... وذلك أنه يسكن عليه أمم كثيرة من الجانبين..."¹

وعرض هذا البحر يختلف فأما أول خروجه من البحر الأعظم ما بين الجزيرة وطريق قصر مصمودة فعرضه هناك خمسة فراسخ وهو أضيق مكان في هذا البحر هو الزقاق وأما عرضه ما بين سبتة والجزيرة الخضراء وثمانية فراسخ وهو آخر الزقاق² وعرضه ما بين مالقة و[بادس] ثلاثون فرسخا، وعرضه ما بين ألمرين وهران خمسون فرسخا، وعرضه ما بين دانية وبجاية مائة فرسخ وعرضه بين الجرا وبرشك مائة وخمسون فرسخا»³.

وكانت للطرق البحرية أهمية كبيرة في ربط الأندلس في معظم جهاتها بالبحر فمن الواجهة الشرقية تشرق سواحلها على البحر المتوسط ومن الجهة الغربية على المحيط الأطلسي مما يجعل الإتصال بين مدتها الساحلية براً وأمرًا صعبًا، لذا وكما قال الدكتور عز الدين بن موسى «اقتضت صعوبة الإتصال بين مدن الساحل براً أن يكون طريق البحر أهم وسيلة في تجارتها»⁴.

ومن الطرق البحرية التي كانت تربط المدن ببعضها البعض، فكان هناك طريق يربط بين المدن والقرى المطلة على الساحل الشرقي للأندلس⁵

كانت تنقل عن طريقه كثير من السلع التجارية مثل الأخشاب التي كانت تقطع من الجبال المحيطة ببحر قلصة⁶، ثم تحمل إلى دانية وبالنسية⁷.

ويذكر الإدريسي الطريق الرابط بين المرية ومالقة عبر البحر يبلغ طوله مائة وثمانين ميلاً¹، وتعتبر المرية من أهم الموانئ وذلك لاعتناء الناصر بأمرها وحشد لمعظم وحدات الأسطول².

1 . الزهري: المصدر السابق، ص 127.

2 . الزقاق: هو بحر داخل من البحر المحيط، والذي عليه سبتة، والذي يضيف من المشرق إلى المغرب حتى يكون عرضه ثمانية عشر ميلا، وهو بساحل الأندلس الغربي بمكان يقال له الخضراء، ما بين طنجة من أرض المغرب وبين الأندلس، أنظر: الحميري: صفة جزيرة الأندلس، ص 83.

3 . الزهري: المرجع السابق، ص 128.

4 . عز الدين بن موسى: النشاط الإقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، ط2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2003م، ص 47.

5 . حسن قرني: المرجع السابق، ص 143.

6 . قلصة: حصن منبع تتصل به أجبل كثيرة بها شجر الصنوبر الكثير ويقطع بها الخشب ويلقى في الماء ويحمل إلى دانية وإلى بلنسية في البحر، أنظر: الإدريسي: المصدر السابق، مج2، ص 560.

7 . حسن قرني: المرجع السابق، ص 143.

الفصل الأول :... طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

فقد وصفها ابن غالب على أنها " باب الشرق ومفتاح التجار والرزق"³، وأشار إلى توفرها على خطوط بحرية نحو معظم الاتجاهات المألوفة آنذاك : فمنها كان يسفن إلى جميع الآفاق⁴. ومع نشاط الملاحة البحرية الأندلسية خلال عصر الوسيط نشطت شبكة المواصلات البحرية⁵، وتوفرت الأندلس على خط ملاحى قارى يربطها مع مرافئ دول البحر المتوسط⁶. فكان لهذا الموقع أن غدت كثيراً من موانئ الأندلس كالمرية ومالقة ودانية وإشبيلية مراكز بحرية مهمة للتجار أندلسيين والأجانب⁷.

ولقد حلت الطرق البحرية محل الطرق البرية في كثير من الحالات وخاصة بالنسبة إلى المناطق الساحلية ذات التضاريس الوعرة وفي نقل الأجرام ضخمة مثل الأخشاب بين العدوتين الأندلس وشمال أفريقيا⁸.

كما أن ميناء ألمرية كان يستقطب التجار المسلمون واليهود والمسيحيون وينقلون بضائعهم على امتداد الخطوط البحرية التي تصل أسواق الأندلس بأسواق المغرب والشرق الأدنى⁹، وذلك لخضوع هذه الخطوط لسيطرة التجارة الإسلامية التي تجرى بين بلاد الشام ومصر من جهة وبين إفريقيا الشمالية والأندلس من جهة أخرى¹⁰.

وهكذا فقد ظل السفر بحرًا محصورًا في أوقات معينة من السنة دون أن يتوقف نهائيًا في بقيتها خاصة بالنسبة إلى السفن الصغيرة التي يظل بإمكانها أن تنتقل من موقع إلى آخر¹¹.

1 . الإدريسي: المصدر السابق، ص 560.

2 . عبد السلام الجمعاتي: المرجع السابق، ص 80.

3 . ابن غالب: المصدر السابق، ص 283.

4 . عبد السلام الجمعاتي: المرجع السابق، ص 80.

5 . عبد

السلام الجمعاتي: المرجع نفسه، ص 82.

6 . السيد عبد العزيز سالم: أحمد مختار العبادي، تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، دط، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1969م، ص 54.

7 . محمد عبده حتاملة: المرجع السابق، ص 1052.

8 . د. عبد السلام الجمعاتي: دراسات في تاريخ الملاحة البحرية وعلوم البحار بالغرب الإسلامي، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 2012م، ص 34.

9 . كونستيل: المرجع السابق، ص 106.

10 . لويس أرشيبالد: القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط (500هـ/ 1100م) تر: أحمد محمد عيسى، مر محمد شفيق غربال، دط، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، دس، ص 252.

11 . عبد السلام الجمعاتي: المرجع السابق، ص 82.

2. الأوضاع البحرية:

ولقد مرت البحرية الأندلسية بعدة مراحل وكانت البداية مع المسلمين الأوائل الذين دخلوا الأندلس بحيث لم تذكر المصادر اهتمامهم بالبحرية واقتصرت تعاملهم مع البحر لصناعة بعض السفن في دور الصناعات القديمة مثل التي بإشبيلية وطرطوشة وطركونة¹ ودانية² ومع دخول الدولة الأموية في الأندلس اتخذ عبد الرحمان الداخل سنة 144 هـ دورًا لصناعة السفن في ألمرية ومالقة والجزيرة الخضراء³. يمكن هذه الدور لم تكن تنتج من السفن إلا قطعاً قليلة لا ترقى أن تكون أسطولاً قوياً بإمكانه الذود عن البلاد الابحار نحو الأقطار البعيدة الأمر الذي جعل علاقاتها بالدول الخارجية محدودة لا تتعدى ما كانت تقيمه جماعات قليلة من البحر يبين من تعاملاتها تجارية فالأمويون تأخروا كثيراً في الاهتمام بالملاحة⁴.

وهذا ما جعلها محاطة بالأخطار من كل الجهات فمنها الجهات الغربية حيث أغار النورمان(المجوس) على بلاد الأندلس فكان ذلك تنبيهاً للأمراء الأمويين على ضرورة الاهتمام أكثر لإنشاء أسطول بحري قوي وقادر على حماية السواحل الأندلسية على امتداد طولها لاسيما الأمير الأموي الحكم بن عبد الرحمان، فظهر هذا الهجوم على المسلمين من بحر الجوف⁵.

وفي عهد عبد الرحمان الناصر الذي أعلن بالأندلس الخلافة الأموية تزايد الاهتمام أكثر بالأسطول كما تزايدت الأخطار المحدقة بالأندلس ففضلاً عن خطر النورمانيين من الجهة الغربية ظهر خطر آخر قادم من جهة الشرق ألا وهو خطر الفاطميين الذين ملكوا المغرب في ذلك الوقت وفكروا في فرض سيطرتهم على الأندلس وكان إعلان الناصر للخلافة ضمن أحد خلفيات صراعه مع الفاطميين⁶.

1 . طركونة: مدينة تتصل بحوز طرطوشة وهي مدينة أولية على شاطئ البحر توسطت بين مدينة طرطوشة وبرشلونة وفيها معلم ظاهرة قائمة، أنظر إبنغال ، المصدر السابق، ص 286.

2 . دانية: مدينة شرق الأندلس، على البحر عامرة حسنة، لها ريص عامرة وعليها سور حصين، وسورها من ناحية المشرق في داخل البحر قد بنى مهندسة وحكمة، أنظر: الحميري: صفة جزيرة الأندلس، ص 76.

3 . حسين يوسف دويدار: المجتمع الأندلسي في العصر الأموي(138-422هـ / 755-1030م) ط1، مطبعة الحسين الإسلامية، الإسكندرية، 1994م، ص 362.

4 . الخلف سالم بن عبد الله الخلف: نظم حكم الأمويين ورسومهم في الأندلس، ج1، ط1، المدينة المنورة، السعودية، 2003، ص560.

5 . رمضان رابع، النشاط التجاري بالأندلس خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين والعاشر والحادي عشر ميلادي، مذكرة ماجستير في التاريخ الإسلامي الإسلامي الوسيط، جامعة وهران، 2007/2008م، ص120.

6 . ابن الخطيب: المصدر السابق، ج2، ص 41.

الفصل الأول: طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

فقام بإعداد أسطول بحري كامل الإعداد، فأصدر أوامره إلى جميع دور الصناعة إلى إنشاء مراكب كبيرة الحجم تساعد في صد أي عدو يقع على البلاد فقام ببناء دار الصناعة السفن في الجزيرة الخضراء، كما قام ببناء قصر في طريف¹.

وقد استطاع هذا الأسطول أن يقطع المؤن التي بعث بها الخليفة عبيد المهدي على ظهر المراكب إلى الثائر الأندلسي عمر وبن حفصون وذلك سنة 301هـ/913م².

ومن مخاطر الطرق البحرية، فقد كانت القرصنة تشكل خطراً على المسافرين والتجار³، كما أن العواصف الشديدة التي تتعرض لها السفن وخاصة في فصل الشتاء تعطل المسافر أحياناً في البحر، وإذا نظرنا إلى البحار نجد ذاتها فنجد بها مخاطر غامضة وغير مأمونة في الغالب مثل إرتقاع مياهها وهياجها في أوقات مختلفة من الفصول الأربعة، وأوائل الشهور وأواخرها وساعات الليل والنهار⁴.

وفضلاً عن خطورة هيجان البحر التي تلحق راكبيه شكلت بوابة خطر داهمها في وجه المسافرين عبره، فيقول ابن سعيد المغربي أن الركاب كانوا " يخافون منها لثلاً تقلب المركب فيقطعون الكلام"⁵

3. وسائل النقل البحرية:

إن المؤهلات الطبيعية التي توفرت عليها الأندلس في عصر الدولة الأموية كانت جد إيجابية في إنتعاش النقل المائي، وذلك بفضل مما تتوفر عليها سواحلها من الخلجان، وكذلك لطبيعة أنهارها الكبرى الصالحة في الكثير من أجزائها للملاحة، كما أن غنى الأندلس من حيث ثروتها الغابوية وفرت مختلف أصناف الأخشاب المتخذة لصناعة السفن والقوارب.

واستخدمت الأنهار الصالحة للملاحة⁶ أيضاً في نقل السلع والمواد الخام إلى أماكن تصنيعها، فكانت الأخشاب تقطع من الغابات وتلقى في هذه الأنهار لتنتقل عبرها إلى أماكن تصنيعها، كما كان ينقل عبرها الحنطة والفحم⁷.

1 . سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، ص 96.

2 . أحمد المختار العبادي: السيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، دط، جامعة بيروت العربية، 1972م، ص 64.

3 . لويس أرشيبالد: المرجع السابق، ص 236.

4 . ابن حيان: المصدر السابق، ص 116.

5 . عبيد السلام الجعماطي: تاريخ الملاحة البحرية، ص 106.

6 . ومن الأنهار التي كانت تستخدم كطرق ملاحية: نهر تدمير (مرسيه) نهر شقر، نهر تاجة ونهر إشبيلية وغيرها، أنظر إلى حسن قربي: المرجع السابق، ص 143.

7 . عبد السلام الجعماطي: المرجع السابق، ص 179.

الفصل الأول :... طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

ولقد أنشأت على ضفاف الأنهار المراسي كما كانت الحال بالنسبة لنهر قرطبة، الذي أقيمت على جوانبه العديد من المراسي لنقل الناس من منازلهم إلى ضياعهم، عن طريق المراكب والقوارب المعدة لذلك والتي كانت يديرها مجموعة من النواتية¹.

ومن وسائل النقل النهري التي اعتمد عليها الأندلسيون المراكب الشراعية المتوسطة الحجم والقوارب والفلانك وهي سفن صغيرة الحجم تتحرك بالمحاذيف²، تقل عددا محددا من الركاب، وعادة ما تخصص للرحلات القريبة أو لعبور الأنهار³.

أما عن النقل البحري فقد شاع استخدام السفن الخاصة والتي استخدمت لأغراض النقل والتجارة⁴.

وفي أواخر عهد الأمير عبد الرحمان الداخل اهتم بالقوات البحرية فأنشأ عدة قواعد لبناء السفن في طرطوشة واشبيلية وغيرها⁵.

وقرر عبد الرحمان الثاني بناء سلسلة من الترسانات في دور صناعة السفن بمبادرة من الدولة ولحسابها فاستدعى البحارة والفنيين من كل الأنحاء وبأجور كبيرة وثابتة للعمل لحساب الدولة في أسطولها وقد أمر خاصة « بإقامة دار صناعة باشبيلية وإنشاء المراكب »⁶.

ويعتبر عبد الرحمان الناصر المؤسس الحقيقي للأسطول الأندلسي، فقد أنشأ في سنة 344هـ/955م مركبا كبيرا لم يعمل مثله وسير فيه أمتعة إلى بلاد المشرق⁷.

وكانت الأندلس في عهدها الأموي تشتهر بكثرة موانئها التي تحتوي على أحواض أو دور لصناعة السفن ومخازن وأسواق مما جعلها تستخدم كمراكز بحرية مثل المرية والمنكب ومالقة وطرطوشة واشبيلية وغيرها⁸.

1 . النواتية: واشتمل لفظ النواتية على جميع الملاحين أو الخدمة القائمين بسير المركب، وكل من انتسب إلى حرفهم، ولفظة النواتية معربة عن اليونانية أو اللاتينية، أنظر عبد السلام الجمعاطي: تاريخ الملاحة البحرية، ص 121.

2 . عبد الفتاح عباد: سفن الأسطول الإسلامي وأنواعها ومعداتها، دط، مطبعة هلال، مصر، 1933م، ص 7.

3 . عبد السلام الجمعاطي: ص 185.

4 . كونستابل: المرجع السابق، ص 63.

5 . محمد محمدزيتون : المرجع السابق، ص 308.

6 . عبد المجيد النعني، المرجع السابق، ص 225.

7 . علي حسين الشطشاط: تاريخ الإسلام في الأندلس من الفتح العربي حتى سقوط الخلافة، دط، دار قباء للطباعة والنشر، القاهرة، 2001، ص 157.

8 . ابن ابي زرع الفاسي: الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، دار الطبع المدرسية أوبسال، 1833م، ص 103.

الفصل الأول :... طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

اهتم الخلفاء الأمويين بإنشاء دور صناعة السفن وحراسة الموانئ وتأسيس المسافرين والتجارة إذ يذكر عن الخليفة عبد الرحمان الناصر أنه عندما أنشأ مدينة المرية حرص على بناء دار لصناعة السفن بها وقسمها إلى قسمين ، قسم للسفن الحربية والقسم الآخر للسفن التجارية¹.

وكانت هذه السفن مزودة بالأشرعة، وتمتاز بشكلها المدور وتميل إلى أن تكون كبيرة في الحجم وواسعة إذ كان لها القدرة على نقل عدد كبير من المسافرين والبضائع، وكانت حمولة الواحد منها تتراوح بين 200 و 600 طن².

كما أنها كانت أكثر ثباتاً في البحر وأبطأ حركة من السفن الأخرى، وتعتمد في سيرها غالباً على قوة الرياح³، مع أن هناك بعض السفن التي كانت تستخدم المجاذف إلى جانب الأشرعة الفضية أو الأشرعة المصنوعة من سلوك الكتان⁴، ومما تجدر ملاحظته على هذه المراكب أنها لم تكن مجهزة بآلات القيادة الأمامية أو البوصلات لأن هذه الآلات لم تظهر إلا في القرن 6هـ/ 12م⁵.

أما عن أنواع السفن، فلقد وجد الباحثين صعوبة في التمييز بين السفن الحربية ونظيرتها المتخصصة بنقل المسافرين والبضائع⁶. ومن بين أصناف المراكب البحرية نذكر مراكب حربية، وشواني وفتاشين وهي وهي ذات وظائف عسكرية⁷.

أما عن المراكب المتخصصة للسفر والتجارة فلقد أشار إليها الشريف الإدريسي إلى استخدام الفتيان المعمرين "مركبا حمالاً"، لأغراض استكشافية خاصة⁸، وهناك السفن والمراكب الحمالة الجافية والمقصود بها تلك السفن الضخمة المتخصصة لنقل البضائع⁹.

كما أن اصلاح الأجنان، وهي السفن عموماً، غير أنها ترد في بعض المصادر بصيغة أجنان المسافرة، وهي خصصت لحمل المسافرين مقابل أجرة تدفع مسبقاً¹⁰.

1 . سامية مصطفي مسعد: المرجع السابق، ص 129.

2 . ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص 103.

3 . ومن المعلوم أن النقل البحري اعتمد على الرياح بوصفها أكبر طاقة محركة من أجل اجراء السفينة الثقيلة وقطع المسافة الطويلة بمدة يسيرة، أنظر القزويني القزويني (زكريا بن محمد بن محمود): عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات تح: فاروق سعيد، ط1، دار الآفاق الجديدة، بيروت، 1933م، ص 134.

4 . عبد الفتاح عباد: المرجع السابق، ص 8.

5 . الجزيري، المصدر السابق: ص 223.

6 . عبد السلام الجمعاطي: تاريخ الملاحة البحرية، ص 59.

7 . عبد الفتاح عباد: المرجع السابق، ص 4.

8 . الإدريسي، المصدر السابق: مج2، ص 239.

9 . الإدريسي: المصدر نفسه: ص 542.

10 . عبد السلام الجمعاطي: النقل والمواصلات، ص 183.

الفصل الأول:.... طرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس خلال العهد الأموي

أما الزوارق وهو المركب فكان له نفس الدور أيضا، وكانت بعض الزوارق تعبر المضيق ما بين الجزيرة الخضراء وسبتة¹، وسفن أخرى مثل: الحمالات والشلندي²، والمطرايد³ والعشاري والقراقير⁴، والمسطحات⁵.

وكانت السفن تكتري مثلها مثل الدواب وتكتب العقود لتنظيم ذلك، وكانت مما تتضمنه عقود الكراء السفن تحديد اسم السفينة وجميع آلتها القائمة فيها من الطوارئ والجبال والمجازيف وغير ذلك، وقيمة الكراء ونوع السلع المحمولة ووصفها بالوزن لما يوزن وبالكيل لما يكال، والطريق الذي سوف تسلكه السفينة⁶.

ويذكر يحيى بن عمر أن كراء رب السفينة إذا ردتهم الريح إلى موضع الركوب بعد سير كثير يكون بحسب ما تم الاتفاق عليه، وإذا بلغوا غاية المسافة وعطب المركب وهلك قبل التفريغ سقط الكراء⁷.

1 . عبد السلام الجمعاطي: تاريخ الملاحة البحرية، ص 60.

2 . الشلندي: هي سفينة كبيرة مخصصة لنقل البضائع، كبيرة الحجم وسطحها واسع، تتكون من طبقتين وتستعمل لحمل السلاح والمؤن والذخائر وهي كسفينة قتال، أنظر: صالح سلامة النعيمات وآخرون: الحضارة العربية الإسلامية، ط2، الشركة العربية المتحدة للتسويق وتوريد، القاهرة، مصر، 2008م، ص 237.

3 . المطرايد: هي سفينة صغيرة السير، تستعمل لحمل الفرسان والخيول، أنظر: عبد الفتاح عبادة: المرجع السابق، ص 6.

4 . القراقير: جمع قرقور وهي السفن العظيمة التي تحمل الزاد والكرع والمتاع للأسطول، أنظر: عباد عبد الفتاح: نفسه، ص 6.

5 . محمد أحمد أبو الفضل: تاريخ ألمرية الأندلسية في العصر الإسلامي، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية، مصر، د.س، ص 60.

6 . المقرئ: المصدر السابق، مع 1، ص 567.

7 . عبد السلام الجمعاطي: النقل والمواصلات، ص 361.

الفصل الثاني

المراكز والمنشآت

الاقتصادية

أولاً: المراكز

ثانياً: المنشآت الاقتصادية

أولاً: المراكز

1. المراكز البرية:

بما أن بلاد الأندلس منطقة شاسعة المساحة، فقد كانت هناك عدة مراكز برية أهمها:

قرطبة:

تعتبر قرطبة قاعدة الأندلس وكذلك أكبر مناطق تركيز السكان خاصة بعد اعتناء الأمويين بها واتخاذهم لها دار خلافة فهي مدينة عامر مكتظة بالسكان ذات نعم وإنجازات¹.

وقد بلغ محيط المدينة في كاملها أيام بني أمية ثلاثين ألف ذراع² وكانت القرى والأراضي التابعة لها تنتهي في الغرب إلى اشبيلية وتختلط في الشرق بأراضي وقرى جيان³، حيث كانت مدينة قرطبة مشهورة بالتجارة والأسواق التي تعم مختلف أنحاء المناطق، ففي عهد الإمارة عندما زاد عدد سكان المدينة وامتدت خارج السور من جهة الشرق فتح باب في السور من تلك الجهة وامتد بين المدينتين سوق مشترك كما يسمى شبلا⁴.

ولقد عرف عن قرطبة أن معظم أهلها كانوا يشتغلون بالتجارة ويقول ابن حوقل « وهي متصلة الأسواق والبيوع والحمامات والخانات»⁵.

قد اتصلت بها العمارة في أيام دولة بني أمية، ثمانية فراسخ طولاً وفي عرضها فرسخين⁶. وإزدادت أهمية قرطبة إلى ما اشتهرت به من إنتاج وخيرات وما تميزت به من صناعات⁷، الآلات والعدد الحديدية خاصة ما يتعلق منها بأعمال البناء، كما قامت فيها صناعة هامة وهي صناعة آلات السفن كالمراسي والمسامير⁸.

1. د. سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، ص 130.

2. القزويني (زكريا بن محمد بن محمد بن محمود)، آثار البلاد وأخبار العباد، دط، دار صادر، بيروت، 1971، ص 15.

3. السيد عبد العزيز سالم: قرطبة حاضرة الخلافة في الأندلس، ج1، جزان/ دار النهضة العربية، بيروت، 1971م، ص 15.

4. أحمد علي فكري: قرطبة في العصر الإسلامي تاريخ وحضارة، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1983م، ص 171.

5. ابن حوقل: المصدر السابق، ص 108.

6. الفرسخ: يتألف من 3 أميال، كل 1000 باع، كل باع 4 أذرع شرعية، أي أن طول الفرسخ كان حوالي 6 كلم، أنظر هنتس فالتر، الميكانيك والأوزان

والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المتري ط2، تر: كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية عمان، 1970م، ص 94.

7. السيد عبد العزيز سالم: تاريخ المسلمين وآثارهم في الأندلس من الفتح العربي حتى سقوط الخلافة، مؤسسة شباب الجامعة الإسكندرية، القاهرة، ص 292.

8. السيد عبد العزيز سالم: قرطبة حاضرة الخلافة في الأندلس (دراسة تاريخية عمرانية أثرية في العصر الإسلامي)، ج1، دط، مؤسسة شباب الجامعة الإسكندرية، 1997م، ص 117.

إضافة إلى ذلك موقعها الإستراتيجي ولقد حضيت هذه المدينة بشبكة واسعة من الطرق والمواصلات، فكانت تعتبر حلقة وصل بين مختلف المدن¹، نتيجة لتفوقها على سائر مدن الأندلس حيث بلغت هذه المدينة في عصر الخلافة مستوى من الرخاء والثرى ولم تبلغه حاضرة أخرى من قبل².

طليطلة:

تبوأ طليطلة مكانة محورية في شبكة المواصلات مستفيدة من موقعها الجغرافي، فهي متوسطة بلاد الأندلس³، حيث تربطها مجموعة من الطرق والمسالك البرية والنهرية بباقي مدن الأندلس واسبانيا الشمالية وبلاد ما وراء جبال البرت كالفرنجة وهذا مما ساعد في تنشيط عملية التبادل التجاري بينها وبين هذه البلدان⁴.

وقد كانت طليطلة خلال القرن الرابع الهجري العاشر الميلادي مدينة كبيرة مشهورة بكثرة البشر⁵، وكان لها ثلاثة أرياض، روض⁶ للمسلمين وروض للنصارى وروض لليهود، وكل روض كان ينقسم إلى أحياء وحاتر تسمى بمهنة ساكنيها وحرقتهم مثل حي العشابين، وحاتر الصباغين⁷.

ولطليطلة من الخيرات وعظيم الانتاج ما فاقت به كافة الجهات، فالأشجار تحيط بها من كل جهة حتى أن فواكهها لا يوجد لها مثيل في الطعم واللون⁸، وإضافة إلى ذلك اشتهرت بإنتاج الوفير من الزعفران⁹.

ولقد تميزت تربتها بالخصوبة والجو الملائم هذا ما ساعد على تنوع في منتجاتها والتي يقال أنها لا تتغير بتعاقب الزمن عليها يقول القزويني «ومن طيب تربتها ولطافة هوائها تبقى الغلات في مطاميرها سبعين سنة لا تتغير»¹⁰.

- 1 . الادريسي: المصدر السابق، ج2، ص 575.
- 2 . أبي عبدة البكري: المسالك والممالك، تح: أدريان فان ليوفن وأندري فيري، ج2، طبعة كاملة، دار العربية للكتاب، 1992م، ص 900.
- 3 . عبد السلام الحعماطي: النقل والمواصلات، ص 69.
- 4 . مؤلف مجهول: المصدر السابق، ص 47.
- 5 . الحميري: صفة جزيرة الأندلس، ص 130.
- 6 . الرض: لفظ عربي، وبالأسبانية الربل، ويطلق على أحياء الأطراف، وعلى كل حي بعيد عن المركز، أنظر بروفنساليفي: سلسلة محاضرات عامة في أدب أدب الأندلس وتاريخها، تر: محمد الهادي شعيرة، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1951م، ص 99.
- 7 . خالد محمد القاسمي: تاريخ الحضارة العربية الإسلامية في الأندلس، ط1، دار الثقافة العربية الشارقة، 1998م، ص 43.
- 8 . البكري: المصدر السابق، ص 904.
- 9 . مؤلف مجهول: المصدر السابق، ص 50.
- 10 . القزويني: المصدر السابق، ص 366.

أما عن المعادن في طليطلة كثيرة منها مقاطع الرخاء ومعدن الزئبق ومعدن الحديد¹، ولقد لعبت الصناعات في طليطلة دورًا كبيرًا مثل صناعة الأسلحة، كما يقول ابن سعيد المغربي، أنه « يصنع فيها من آلات الحرب العجائب»².

غرناطة:

تقع مدينة غرناطة في الجهة الجنوبية من الأندلس³ وقد ازدادت أهميتها السياسية والإقتصادية مع أواخر عصر الخلافة الأموية، عندما تفوقت على البيرة وأصبحت هي القاعدة، وكانت لموقعها على نهر شنيل وهو أحد روافد نهر الوادي الكبير أثر كبير في اشتهاها كمدينة ومركز تجاري⁴.

وقد اشتهرت غرناطة بإنتاجها الوافر من شتى أنواع الفواكه والعقاقير الطبية⁵، أما في المجال الصناعي فقد اشتهرت بالمنتجات الحريرية خاصة منها نوع اللباس⁶.

كما كانت ممرًا ومعبرًا للمسافرين القادمين من اشبيلية إلى ألمرية، فقد قصدها ابن العربي في رحلته إلى المشرق مارًا عليها بغرض الجواز إلى العدو⁷.

جيان:

تعتبر مدينة جيان من المدن القديمة تقع وسط بلاد الأندلس⁸، وتبعد عن قرطبة بنحو مئة كيلومتر⁹، تحيط بها كل من البيرة وتدمير وطليطلة ولها أكثر من قرية عامرة¹⁰.

1 . مؤلف مجهول:المصدر السابق، ص 47.

2 ابن سعيد المغربي: المصدر السابق، ج2، ص 9.

3 . ياقوت الحموي:المصدر السابق، ج3، ص195.

4.ابن بطوطة (محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي): رحلة ابن بطوطة المسماة: تحفة الأنظار في غرائب الأمطار، تح: عبد الهادي التازي، ج4، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، 1997م، ص 200.

5 . القلقشندي:المصدر السابق، ج5، ص 216.

6 . المقرئ: المصدر السابق، ج1، ص 201.

7 . رابع رمضان: المرجع السابق، ص 127.

8 . ابن سعيد المغربي: المصدر السابق، ص 41.

9 . القلقشندي: المصدر السابق، ج5، ص 229.

10 . العمري (شهاب الدين أحمد بن يحيى فضل الله) : مسالك الأبصار في الإبصار في ممالك الأمطار، كمال سالم الجبوري، ج2، دط، دار الكتب العلمية، بيروت، 1971م، ص 36.

وتعرف جيان بكثرة الثمر فهي أكثر بلاد الأندلس زرعاً فخصب وإنتاجاً للقمح والشعير وسائر أنواع الحبوب، وذلك لكثرة عيون الماء بها¹.

ولهذا الكم الوفير الذي تزخر به مدينة جيان فهي تعد من المراكز التجارية في الأندلس².
إلى جانب ذلك فقد امتازت بكثرة أسواقها اليومية والمتخصصة وحماماتها وفنادقها³.

2. المراكز البحرية(الموانئ):

إن الملاحة البحرية في بلاد الأندلس استندت على مؤهلات طبيعية مواتية لبناء المراسي التي تأوي إليها السفن، من أجل الاحتماء من هول البحر، أو بغرض الشحن والتفريغ والتزويد بالطعام والماء ونقل الركاب، كما أن العديد من الموانئ قد احتضنت ورشات لصناعة السفن وإصلاح إعطابها⁴.

والموانئ بالأندلس نوعان، موانئ بحرية وأخرى نهرية كما قد انقسم دورها إلى شقين الأول يتمثل في الجانب العسكري لحماية البلاد مما قد تتعرض له من غارات أجنبية مثل غارات النورمانيين والثاني يتمثل في الجانب الاقتصادي والمتمثل في تنشيط الحركة التجارية وتحصيل المكوس على السلع الواردة إلى الميناء والصادرة عنه لفائدة خزينة الدولة يقول ابن حوقل: «وما يقبض من الأموال الوافرة على المراكب الواردة إليهم والصادرة عنهم»⁵.

1 . الإدريسي: المصدر السابق، مج2، ص 568.

2 . الحميري: صفة جزيرة الأندلس ، ص 70.

3 . الإدريسي: المصدر السابق، مج2، ص 569.

4 . عبد السلام الجمعاطي: تاريخالملاحة البحرية،ص43.

5 . ابن حوقل: المصدر السابق، ص 104.

ومن أشهر الموانئ في الأندلس نذكر:

ألمرية

مدينة على ساحل البحر المتوسط من أعظم بلاد الأندلس¹، تقع بين مدينة مالقة ومرسية على حافة بحر الزقاق²، بينها وبين قرطبة ثمانية أيام³، وهي مدينة محدثة. أمر بنائها الخليفة الأموي عبد الرحمان الناصر⁴ سنة 344هـ/955م لتكون مرأى ومرصدًا لمدينة بجانة⁵.

القريبة منها إلا أن ألمرية لم تلبث أن تفوقت على بجانة وأصبحت هي قاعدة الإقليم، حيث يقول شيخ الربوة ولما خربت بجانة انتقل أهلها إلى ألمرية⁶.

ولقد ذاعت شهرة ألمرية منذ بنائها وعدت في القرن الرابع هجري من أشهر مراسي الأندلس وأعمارها⁷.

حيث أن بحرها موالي للسفن الكبار⁸، ويضيف الياقوت أن ألمرية كانت الشرق منها يركب التجار وفيها تحمل مراكب التجار، وفيها مرفأ ومرسى للسفن والمراكب يضرب ماء البحر أسوارها⁹.

لقد كان مرسى مدينة ألمرية مقسمًا قسمين قسم للعدد والآلات الحربية والقسم الآخر للمراكب التجارية¹⁰.

بالإضافة إلى ذلك فلقد انتشرت في ألمرية العديد من الصناعات تفوق الوصف وخاصة الصناعات النسيجية¹¹، وإلى جانب ذلك اشتهرت أيضا بالصناعات الزجاجية وصناعة الآلات الحديدية والنحاسية¹، فقد كانت بها دار لصناعة السفن².

1 . الرشاطي: المصدر السابق، ص 59.

2 . القلقشندي: المصدر السابق، ج 5، ص 217.

3 . الإدريسي: المصدر السابق، مج 2، ص 558.

4 . عبد الرحمان الناصر: امتدت خلافته خمسون سنة (300-350هـ/912-961م) وهو أول من لقب بأمير المؤمنين حيث كان أبناؤه من قبل يدعون بالأمرء، أنظر ابن الأبار: الحلة السراء، المصدر السابق، ج 1، ص 197، 198.

5 . بجانة: مدينة تقع على الساحل الجنوبي للأندلس، بينها وبين قرطبة مسافة ستة أيام، أنظر الأخطري، المصدر السابق، ص 38.

6 . شيخ الربوة: المصدر السابق، ص 320.

7 . الزهري: المصدر السابق، ص 101.

8 . سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، ص 129.

9 . الحميري: الروض المعطار، ص 183.

10 . سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، ص 129.

11 . الزهري: المصدر السابق، ص 101، 102.

فلقد شهدت مدينة ألمرية خلال عصر الخلافة الأموية حركة تجارية نشيطة صاحبها ازدهار المدينة
عمرانيا فقد بلغت عدد فنادقها حوالي 970 فندقاً³.

مالقة

تقع مالقة على الساحل الشرقي الجنوبي لبلاد الأندلس ما بين اشبيلية وغرناطة، وهي من أهم
المراكز التجارية والصناعية الهامة⁴، ويقول المقري « أنها احدى قواعد الأندلس، جامعة بين مرافق البر
والبحر، كما كانت مقصد المراكب ومحج التجار وأسواقها عامرة ومتاجرها زائرة»⁵.

وكان لمدينة مالقة مزايا عديدة جعلت منها مركزا تجاريا هاما، فبالإضافة إلى موقعها على ساحل
المتوسط وما كان له من دور في عمليات الشحن والتفريغ، فقد اشتهرت بكثرة خيراتها ومنتوجاتها الزراعية
والصناعية مما جعل ساحلها محط تجارة لمراكب المسلمين والنصارى⁶.

ومما زاد من أهميتها كمحطة بحرية وجود دار لصناعة السفن والمراكب فيها، وهذا ما ساعد على
تنشيط حركة الطرق والمواصلات فيها⁷.

اشبيلية

هي مدينة من المدن القديمة ومعناها المدينة المنبسطة تقع في الجنوب الغربي من الأندلس بالقرب
من البحر المحيط⁸، فقد عُدَّت اشبيلية كأحد أفضل موانئ الأندلس⁹، على الرغم من أنها لم تكن على
البحر مباشرة، حيث كانت تتصل بمياه البحر عن طريق النهر الذي عليه، لذا فميناء اشبيلية هو ميناء
نهرى تدخل إليه المراكب الآتية من البحر، ومنها تنطلق أيضا الرحلات البحرية نحو مختلف الجهات،
يساعدها في ذلك عملية المد والجزر التي بهذا النهر بحيث يصعد المد فيه اثنين وسبعين ميلا ثم يحسر¹⁰.

1 . الحميري: الروض المعطار، ص 103.

2 . الحميري:الروض المعطار، ص 183.

3 . العمري: المصدر السابق، مج2، ص 34.

4 . سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، ص 132.

5 . المقري: المصدر السابق، ج1، ص 152.

6 . الإدريسي: المصدر السابق، مج2، ص 565.

7 . القلقشندي: المصدر السابق، ج5، ص 299.

8 . القلقشندي: المصدر السابق، ج5، ص 225.

9 . أوليفيا ريمي كونستبل: التجارة والتجار في الأندلس تع: فيصل عبد الله، دط، مكتبة العبيكان، الرياض، 2002م، ص 61.

10 . الرشاطي (إي محمد عبد الله بن علي بن عبد الله اللخمي الاندلسي): إقتباس الانوار وإلتماس الازهار في أنساب الصحابة ورواة الآثار ،ط1، دار
الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 1999م، 68.

إضافة إلى ذلك فقد اشتهرت إشبيلية خلال العصر الأموي بالغلال الوفرة والتجارة الواسعة¹، نظرا نظرا لموقعها بالقرب من المحيط الأطلسي، وعلى نهر الوادي الكبير الذي كانت تسيير فيه المراكب الكبار والصغار الداخلة من البحر المحيط، والعائدة من قرطبة وإشبيلية إلى البحر بمنتجات هذه الجهات². وقد كانت جميع أرجاء إشبيلية وقراها البالغة ثمانية آلاف قرية عامرة بالمتاجر والديار الحسنة والفنادق والحمامات، بالإضافة إلى كونها مركزًا هامًا لصناعة السفن³.

الجزيرة

كانت الجزيرة من أهم المدن التجارية في بلاد الأندلس فهي وسط مدن الساحل وأقرب مدن الأندلس عبورًا إلى العدو⁴، وبين الجزيرة و قرطبة خمسة وخمسون فرسخًا⁵. ويقول عنها العذري «أنها تتوسط مدن الساحل وهي جامعة للبر والبحر»⁶، ويعتبر مرسى الجزيرة من أجود المراسي للعبور وأقربها من البحر⁷، فكانت تقع على ربة مشرفة على البحر جنوبي أسبانيا وتطل على مضيق جبل طارق⁸. ولقد أسس الخليفة الناصر بهذه المدينة دار لصناعة السفن⁹.

طرطوشة

تعد أحد الموانئ الأندلسية الهامة على ساحل البحر المتوسط، تقع إلى الشمال الشرقي من بلنسية وقرطبة وعلى الضفة الغربية لنهر ابرة¹⁰، لذلك اعتبرها القزويني مدينة برية بحرية فهي باب من أبواب البحر ومرفأ من مرافئه¹¹.

- 1 . القزويني: المصدر السابق، ص 497.
- 2 . ياقوت الحموي: المصدر السابق، ج1، ص 195.
- 3 . سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، ص 128.
- 4 . الحميري: الروض المعطار، ص74.
- 5 . ياقوت الحموي: المصدر السابق، ج2، ص136.
- 6 . العذري: المصدر السابق، ص 117.
7. المصدر نفسه: ص 118.
- 8 . الحميري: الروض المعطار، ص 74.
- 9 . السيد عبد العزيز سالم: تاريخ أميرة الإسلام، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1984م، ص 36-37.
- 10 . ابن غالب: المصدر السابق، ص 286.
- 11 . الحميري:المصدر السابق، ص 391.

وكان لطرطوشة شهرة تجارية واسعة لدرجة أن التجار أصبحت تحلها وتساfer منها إلى سائر الأمطار، لذا فهي تعد أحد المراكز التجارية بالأندلس¹، وهذا بفضل موقعها الجيد إستراتيجي على البحر المتوسط المعروف بكثافة خطوط التجارة المتجهة نحو مختلف أصقاع العالم، وأكثر السفن التجارية تبحر في مياه هذا البحر، لكنها أقل قدرًا من غيرها من المراكز².

فطرطوشة تمتلك من المرافق والثروات ما يؤهلها لتتبوأ مكانة تجارية متوسطة بالأندلس، ومن الثروات التي اختلفت بها هذه المدينة كثرة الأخشاب وتنوعها، فيوجد بجبالها خشب الصنوبر الذي له من الجودة والحسن ما لا يوجد في غيره من الجبال فهي لذلك بلد إنشاء³.

كما أن توفر خشب الصنوبر جعلها مركزًا هامًا لإنشاء المراكب الكبار⁴.

بجاجة

وهي إحدى الموانئ الأندلسية التي تقع على الساحل الجنوبي، وتبعد على ألمرية ستة أميال⁵، وأصبحت من أهم المنافذ الأندلسية المؤدية إلى بلاد المغرب، إذ كانت سائر غلال القمح التي تجلب للأندلس من بلاد المغرب تأتي عن طريقها⁶، وكان بها الكثير من الفنادق⁷، لنزول التجار والغرباء⁸.

المنكب

تقع على ساحل البحر المتوسط بينها وبين ألمرية مائة وعشرون ميلًا وبينها وبين مالقة تسعون ميلًا⁹، وهي من الموانئ والمرافئ الأندلسية المهمة والمشهورة لقربها من البحر، لاحتوائها على دار صناعة لإنشاء السفن¹⁰.

ولقد كانت مدينة المنكب حسنة البناء، كثيرة الأرباض والأسواق¹¹، مما جعلها مركزًا هامًا لتصدير عدة محاصيل أهمها قصب السكر والموز والزبيب¹.

1 . الحموي: المصدر السابق، ج1، ص 30.

2 . الإدريسي: المصدر السابق، ج2، ص 555.

3. المصدر نفسه، ص 556.

4 . العمري:المصدر السابق، ج2، ص 36.

5 . ياقوت الحموي: المصدر السابق، ج1، ص 339.

6 . الحميري: صفة جزيرة الأندلس، ص 38.

7 . القزويني: المصدر السابق، ص 509.

8 . الحميري: الروض المعطار، ص 38.

9 . المراكشي: المعجب، ص 455.

10 . القلقشندي: المصدر السابق، ج5، ص 218.

11 . العمري: المصدر السابق، ج2، ص 34.

ثانيا: المنشآت الاقتصادية:

وعند توافد المسافرين والتجار الغرباء من مختلف الأصقاع فكان ذلك سببا لاهتمام ولاة الأمر بإنشاء مؤسسات ذات طابع اقتصادي، بحيث تعد هذه المؤسسات مرافقا تخدم الوافدين إليها، والتي من أهمها نذكر: الفنادق والقيساريات والحانات.

1. الفنادق:

الفندق هو المكان الذي ينزل به التجار والمسافرين وغيرهم²، وتحفظ فيه البضائع وتخزن، وقد ارتبط وجودها في الأندلس بسفر الغرباء والتجار، وذلك لأن التاجر المسافر عندما يذهب مكان لا يعرفه عليه التحضير لمكان آمن للبقاء ولأشياء أخرى، خوفاً من أن يؤخذ من قبل المحتالين³. وكانت الفنادق بالأندلس تتألف من طابقين وإذا كان لها أهمية كبيرة فإنه يشتمل على طابق آخر⁴.

مخطط الطابق بسيط إذ تدور به ممرات تطل على هذا البهو، وتتوزع غرف الفندق وراء هذه الممرات يخصص الطابق السفلي للمخازن والإسطبلات لإقامة الدواب، أما الطابق العلوي ففيه حجرات النزلاء ومخازن للبضائع المعدة للبيع⁵.

ولتوفير الأمن لنزلاء الفندق، حرص الأندلسيون على أن تخلوا جدران الفندق الخارجية من أي منفذ لتجنب السرقات⁶، وباب الفندق كان يعين عليه خادم خاص يشترط فيه أن يكون متقدما في السن وقورا أمينا ولم يكن من المرغوب فيه أن يشتغل الشباب أو النساء هذه الوظيفة⁷.

1 القلقشندي: المصدر السابق، ج5، ص 218.

2 . سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، ص 155.

3 . الديمشقي (أبو الفضل جعفر بن علي): الإشارة إلى محاسن التجارة ومعرفة جيد الأغراض ورديها وغشوش المدلسين فيها، ط1، منشور ضمن كتاب دراسة في الفكر الاقتصادي العربي للسيد محمد عاشور ، دار الإتحاد العربي للطباعة، د.س، ص 52.

4 . سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، ص155.

5. كونستيل: المرجع السابق، ص189.

6. رابع رمضان: المرجع السابق، ص118.

7 . سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، 155، ص 119.

الفصل الثاني :.....المراكز والمنشآت الاقتصادية

وكانت بوابات الفنادق تغلق بواسطة أفعال رومية الصنع¹، كما يوجد موظف يشرف على الفندق ويدير أعماله يسمى الفندققي².

واحتوى الفندق في ساحته الرئيسية على حوض أو فوارة ماء لسقاية الدواب في حين يحتوي على مطعم بل كان النزلاء يشتركون ما يحتاجون إليه من طعام من الخارج³.

أما بالنسبة لتسمية فكانت الفنادق تسمى بأسماء البضائع المباعة فيها مثل الحبوب والقمح والخضروات والتين، أو تسمى بأسماء أصحابها مثل فندق زائدة بغرناطة⁴.

وشغل الفندق مكانة هامة في العمران الاقتصادي ولذلك كثرت الفنادق على طول طرق المواصلات لخدمة التجار والعابرين⁵.

ومن المدن المزدهمة بالفنادق نذكر قرطبة، كذلك كوادي الحجاره واستيجه⁶، والجزيرة الخضراء، وطرطوشة وقرمونة، وكانت مدينة ألمرية تزدهم بالفنادق حين بلغ عدد فنادقها 970 فندق⁷.

وزيادة على ذلك توجد فنادق أخرى في مدينة شريش وجزيرة طريف⁸، وحصن قيشاطة ومدينة كركوية⁹ ومدينة شاطية¹⁰.

ولعل هذا العدد الكبير من الفنادق في عهد الدولة الأموية في الأندلس قد ساهمت بشكل كبير في ازدياد وحركية نشاط النقل والمواصلات وكذلك تشير لنا إلى حرص الدولة على توفير كل سبل الراحة والأمن للتجار وعلى الأخص الغرباء.

- 1 . مترأدم: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري أو عصر النهضة في الإسلام، تر: محمد عبد الهادي أبو ريده، ج2، ط5، دار الكتاب العربي، بيروت، 1967م، ص387.
- 2 . مسعد سامية: المرجع السابق، ص 155.
- 3 . القاسمي: المرجع السابق، ص 74.
- 4 . القاسمي: المرجع نفسه، ص 74.
- 5 . مجهول: وصف لقرطبة الإسلامية، ص 10.
- 6 . استيجه: مدينة قديمة في الأندلس تقع على نهر غرناطة المسميشنيل تبعد عن قرطبة 35 ميلاً، أنظر: الحميري: الروض المعطار، ص 53.
- 7 . الإدريسي: مصدر السابق، مج2، ص 567.
- 8 . جزيرة طريف: فهي على البحر الشامي في آخر المجاز المسمى بالزقاق ويتصل غربها ببحر الظلمة وهي مدينة صغيرة عليها سور تراب ويشقها نهر صغير صغير وبها أسواق وفنادق وحمائم وأمامها جزيرتان صغيرتان تسمى احدهما القنتير وهما على مقربة ميناء البر ومن جزيرة طريف إلى الجزيرة الخضراء، ثمانية عشر ميلاً تخرج من جزيرة إلى وادي النساء وهو نهر جار ومنه إلى الجزيرة الخضراء، أنظر: الإدريسي: المصدر السابق، ج2، ص 539.
- 9 . كركوية: وهي مدينة في الأندلس بينهما وبين قرطبة أربعة أيام، أنظر: ابن حوقل: المصدر السابق، ص 111.
- 10 . شباطية: هي مدينة جليلة بالأندلس بينهما وبين بلنسية اثنان وثلاثون ميلاً، أنظر الحميري: المصدر السابق، ص 337.

2. القيساريات:

أما القياسر فهي عبارة عن مجموعة من المباني العامة تظم مخازن وحوانيت ومساكن لمبيت التجار وكانت تعرض داخل القياسر أنواع السلع المختلفة¹، تقع بجوار المسجد الجامع².

ويبدو أن مصطلح قيسارية لم يكن شائع الاستخدام خلال عصر الإمارة (138-316هـ/ 756-982م) إذا أطلق في هذا العصر على تلك الأسواق التي عرفت في عصر الخلافة بالقيسارية اسم السوق العظمى³.

ولقد ظهرت معظم القيسريات الأندلسية في المدن الكبرى نذكر منها قيسرية ألمرية التي ترتبت كل صناعة منها حسب ما يشكل لها قد أمن فيها التجار بأموالهم وقصد إليها الناس من أقطارهم ولقد كانت هذه القيسرية من ضمن الأسواق التي تميزت بها المدينة⁴.

حيث برزت هذه القيسرية في عهد الخليفة عبد الرحمان الناصر إلى جانب هذه القيسرية قد اشتهرت قرطبة في عهد الخليفة الناصر وابنه المستنصر بالله على تعدد القيسرياتها امتدادها على طول ضفة الوادي الكبير⁵.

ولقد أشار أحد المؤرخين المجهولين بقوله اتصلت العمارة بها في أيام بني أمية ثمانية فراسخ طولاً في عرضها فرسخين... وكل ذلك ديار وقصور وبساتين ومساجد وقيسريات وخانات وحمامات⁶.

فلقد اهتم المستنصر بالله بتنظيم سوق قرطبة وإنشاء قيسريات حيث عمل على نقل دار البرد التي كانت توجد بسوق قرطبة⁷.

لذلك انتشرت القيسريات خلال القرن الرابع الهجري، العاشر ميلادي في المدن الكبرى بالأندلس كإشبيلية وطليطلة ومالقة وغرناطة⁸، وكانت الدولة هي التي تقوم ببناء تلك القيسريات وتؤجرها على أرباب المهن والبضائع والتجار مقابل كراء متفق عليه⁹.

1 . سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، ص 156.

2 . أبو الفضل : المصدر السابق، ص 224.

3 . ابن حيان: المقتبس، ج5، ص 383.

4 . الزهري: المصدر السابق، ص 101.

5 . العذري : المصدر السابق، ص 5.

6 . مجهول: وصف جديد لقرطبة الإسلامية، ص 6.

7 . العذري: المصدر السابق، ص 5.

8 . القاسمي: المرجع سابق، ص 75.

9 . سامية مصطفى مسعد: المرجع السابق، ص 156.

2. الخانات:

يقدم الخان¹ خدمة تشبه إلى حد كبير الخدمة التي يقدمها الفندق فهو إضافة إلى مكان لحزن البضائع وكان يأوي بعض التجار فيه، فبعض البضائع كانت لا تباع في موعدها فكان على التاجر خزنها وعرضها في الخانات².

فقد كان يصفها بلباس فيقول أن «الخان يتألف من صحن مستطيل تحف به أربعة أروقة تشمل على حجرات وأهمية الأروقة أنها تظل التجار والحيوانات والبضائع حتى لا يبقوا في العراء، والطابق الأرضي يخصص للمتاجر والإصطبلات والعلوي يشتمل حجرات للضيوف وكذلك مخازن تجارية،»³ ويعين خادماً خاص على باب الخان ويشترط في أن يكون متقدماً في السن، وقوراً أميناً، ولم يكن من المرغوب فيه أن يشغل هذه الوظيفة شباب أو نساء⁴.

وقد كانت هذه الخانات بمنزلة المأوى الحقيقي الذي أعدته الدولة أو من فاعلي الخير للمسافرين، فكانت تحميهم من حر الصيف وبرودة الشتاء، بل اهتم كثير من الخلفاء بتشيد الخانات، حيث كان تابعا لإدارة الدولة ينفق من خلالها على المسافرين والفقراء وطلاب العلم، وقد اشتهر الخليفة المستنصر بالله ببنائه للخانات التي كانت أبناء السبيل⁵.

كما قام عبد الرحمان ببناء خانات في مدينة الزهراء⁶.

1 . الخان لفظة فارسية الأصل أطلقت على مكان مبيت المسافرين، أنظر: د. خليل خلف الجبوري: الخدمات العامة في موانئ المغرب العربي خلال العصر الإسلامي، مجلة مؤتمر العلمي المتخصصة بالدراسات التاريخية، كلية الآداب، جامعة تكريت، 2013م، ص 209.

2 . ابن حوقل: المصدر السابق، ص 97.

3 . د. خليل خلف الجبوري: المرجع السابق، ص 209.

4 . رغد جمال مناف العزاوي: العمارة الأندلسية من القرن الثاني للهجري إلى القرن الخامس الهجري، رسالة دكتوراه في التاريخ الإسلامي، جامعة بغداد، 1435هـ/2013م، ص 252.

5 . راغب السرجاني: ماذا قدم المسلمون للعالم إسهامات المسلمين في الحضارة الإنسانية، ج1، ط2، مؤسسة إقرأ، د.ب، 2009م، ص 586، 587.

6 . ابن حوقل: المصدر السابق، ص 107.

خاتمة

من خلال بحثنا في موضوع الطرق والمواصلات في الأندلس في عهد الدولة الأموية، توصلنا إلى جملة من النتائج نوردها مختصرة في خاتمة هذه المذكرة.


احتوت بلاد الأندلس على شبكة واسعة من الطرق البرية، التي كانت بعضها من إنشاء المسلمين وبعضها الآخر من إنشاء الرومان، وامتازت هذه الطرق بتعدد المراحل والمحطات التي يستطيع التجار والمسافرين أن يتوقفوا بها للراحة، وقد أشار المؤرخون الجغرافيون إلى عدة طرق برية هامة في بلاد الأندلس وأهمها تلك التي تربط قرطبة حاضرة الأندلس بالمدن الأخرى، بالإضافة إلى ذلك فقد توفرت على الطرق النهرية والبحرية التي ربطت سائر أقاليم الأندلس بعضها ببعض من جهة، ومع دول العدو من جهة أخرى.

كما أن أمراء وحلفاء بني أمية اهتموا بتأمين الطرق وإيجاد الحماية اللازمة لها من الأخطار المحدقة بها.

كما أن الدولة الأموية قامت بالاهتمام بوسائل النقل منها البرية والمائية، فقد وفرت العديد من الدواب مثل البغال والحمير للمسافرين والتجار الغرباء، كما أتتهم العديد منها عن طريق الهدايا من دول المغرب مثل الجمل، بالإضافة إلى ذلك فقد اهتموا بتوفير وبناء دور صناعة للسفن وذلك لتسهيل عملية التنقل عبر أرجاء البلاد وخارجها.

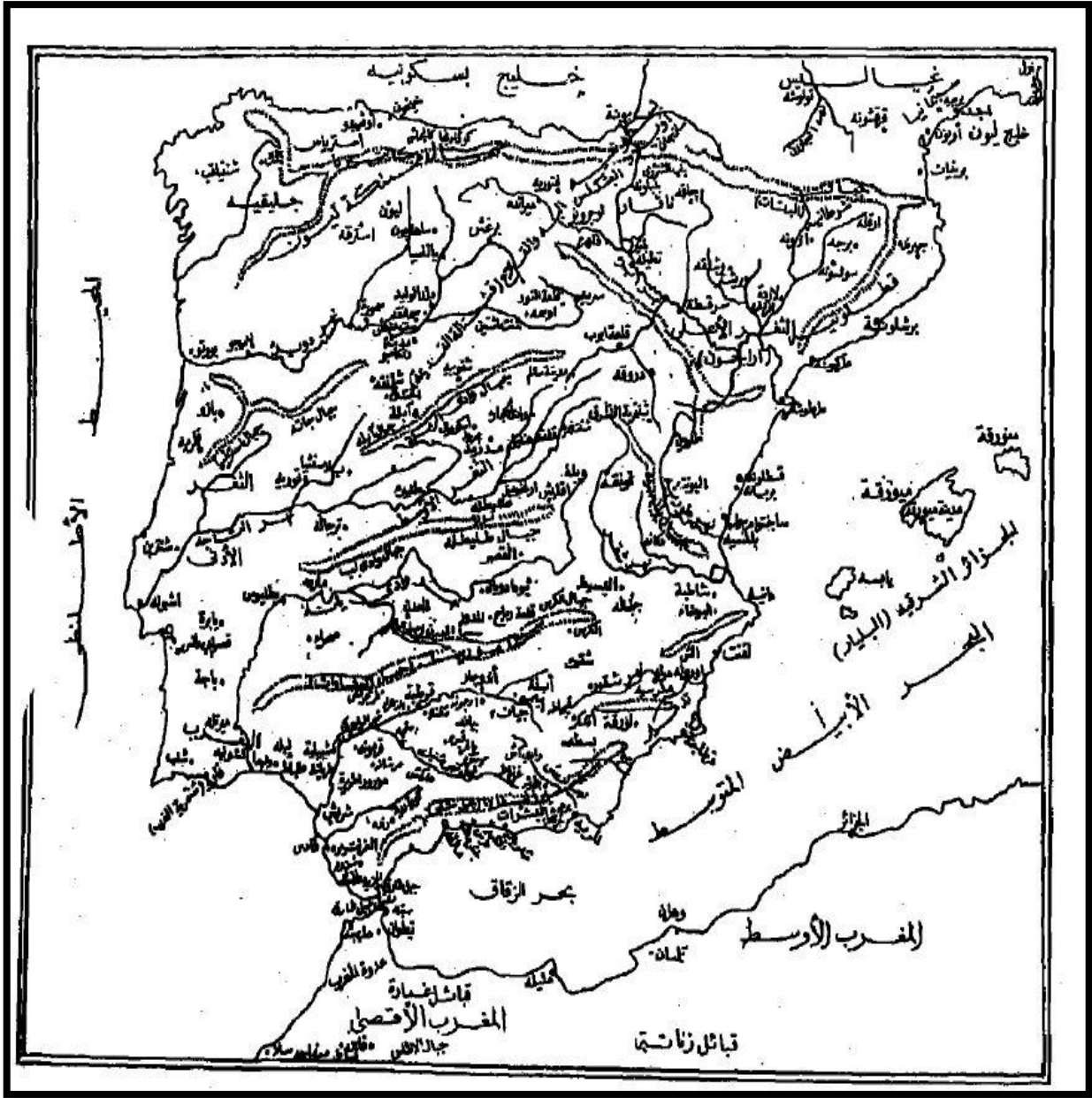
تميزت الأندلس في العصر الأموي بالعديد من المراكز الهامة، بما فيها البرية والبحرية، فأما المراكز البرية فقد كانت مدينة قرطبة حاضرة الأندلس، تألفت في عصر الخلافة تألقا لم تشهده حاضرة إسلامية أخرى في ذلك الوقت، أما المراكز البحرية فقد ساهم الموقع الجغرافي للأندلس بتعدد الموانئ والتي تميزت في ربطها للمناطق الساحلية ببعضها البعض.

كما ساعدت كثرة المرافق الاقتصادية الموجودة بالأندلس من فنادق وقيساريات وحانات على جلب المسافرين والتجار الغرباء وتوفير سبل الراحة لهم فكان التاجر المسافر ينزل في كل ليلة في مدينة أو قرية أهلها فيها فنادق وغيرها من الخدمات.

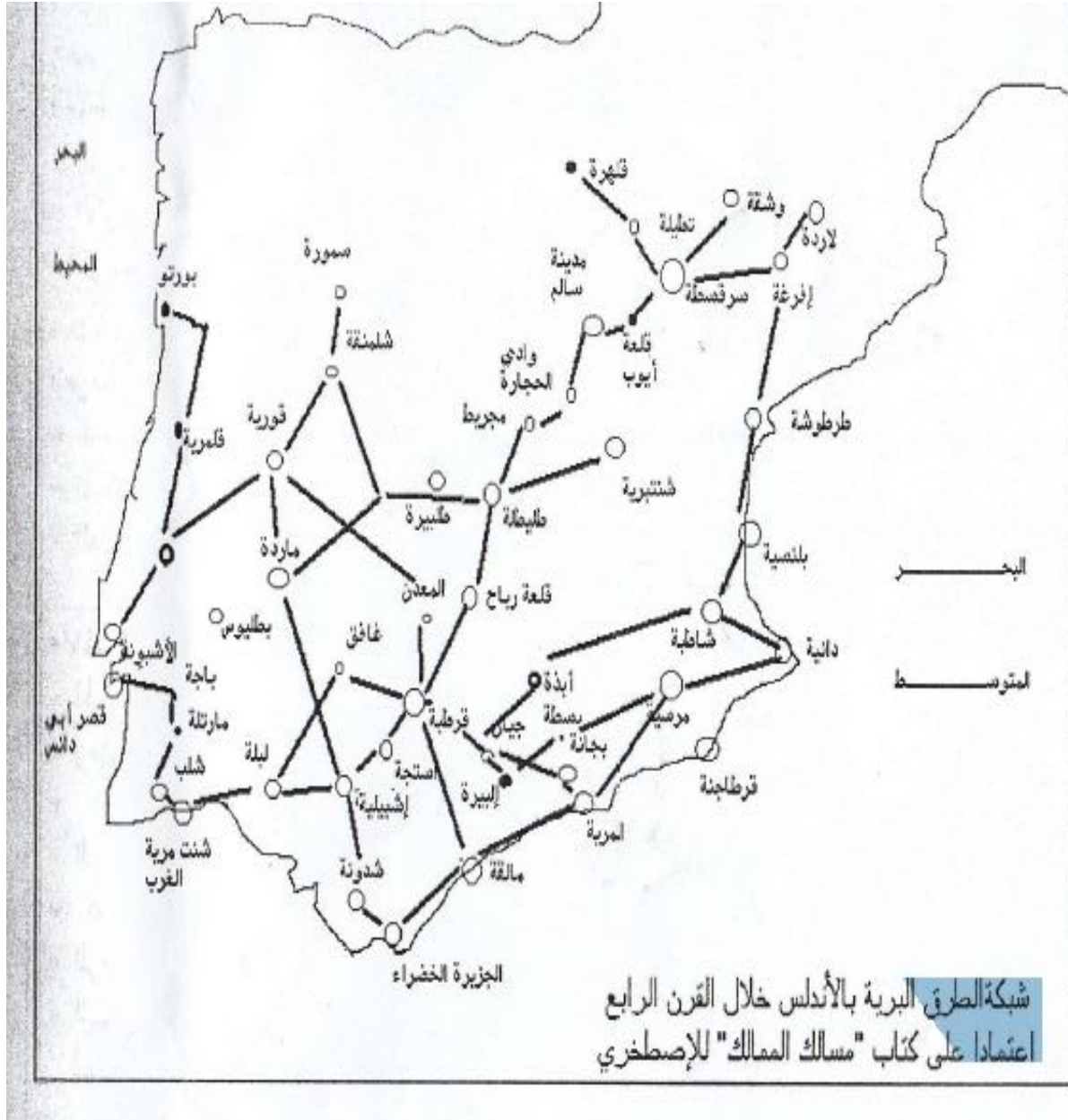


الملاحق

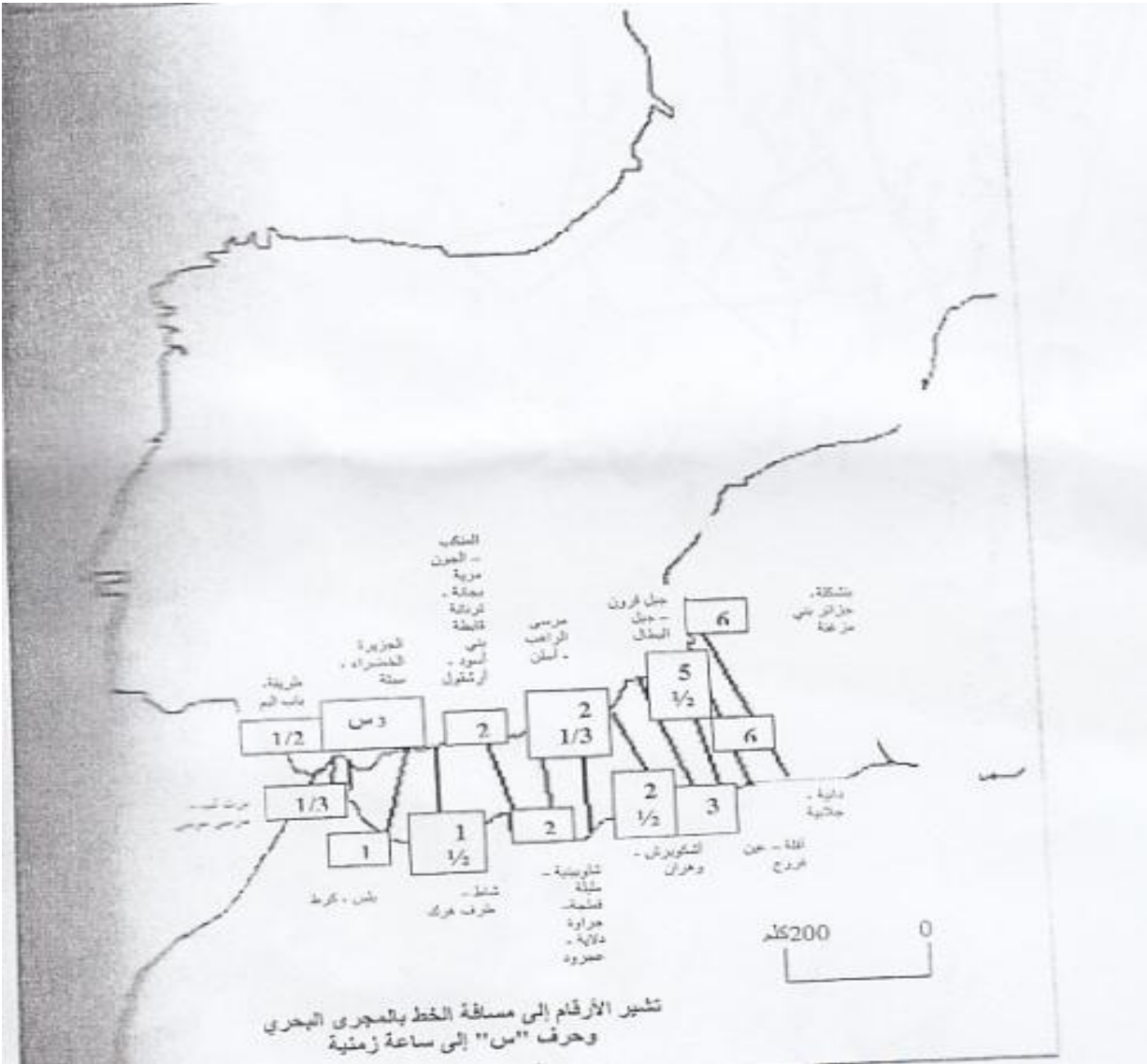
خريطة تبين بلاد الاندلس



أنظر: محمد بن إبراهيم أبا الخيل، الأندلس في الربع الأخير من القرن الثالث الهجري 275-
300 هـ، مكتبة الملك عبد العزيز العامة، المملكة العربية السعودية، 1416 هـ، ص 441.



أنظر: عبد السلام الجعماطي: النقل والمواصلات بالأندلس المرجع السابق، ص 526.



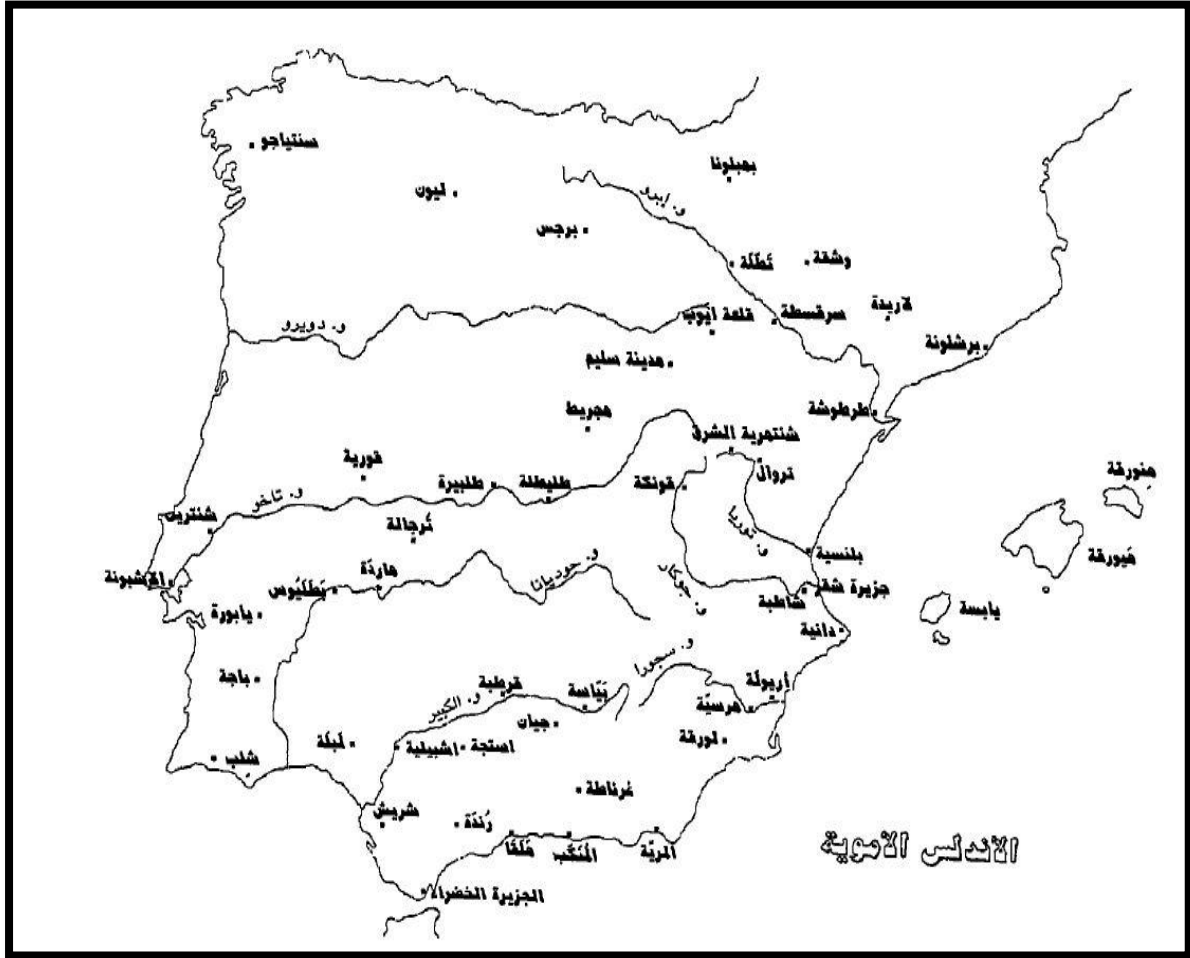
خريطة الخطوط البحرية بين ضفتي الأندلس والمغرب حسب الوراق

أنظر: عبد السلام الجعماطي: النقل والمواصلات بالأندلس والمرجع السابق، ص 528.



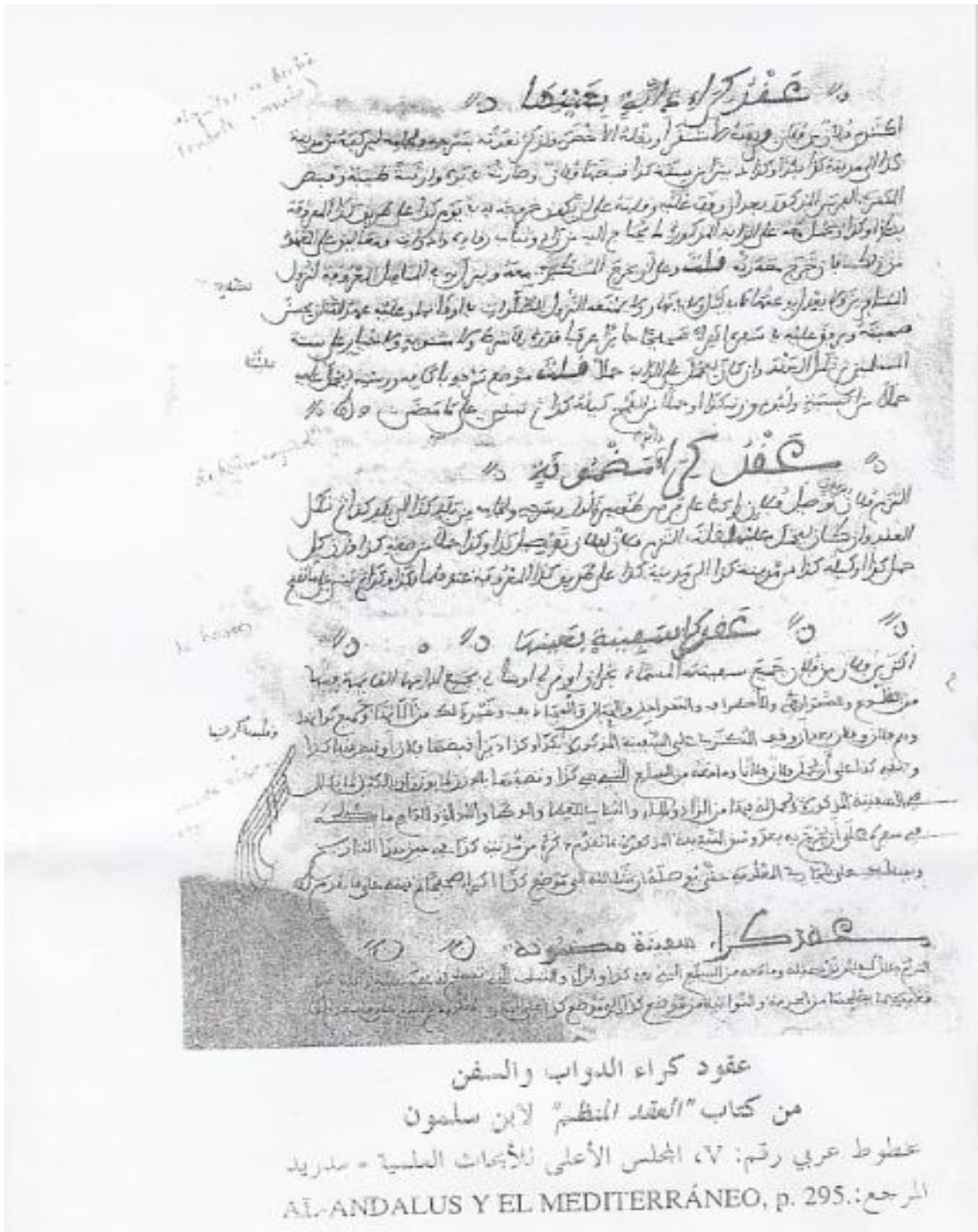
خريطة الخطوط البحرية الرابطة بين الأندلس و مراسالعدوة حسب الشريف الإدريسي

أنظر: عبد السلام الجعماطي: النقل والمواصلات بالأندلس المرجع السابق، ص 529.

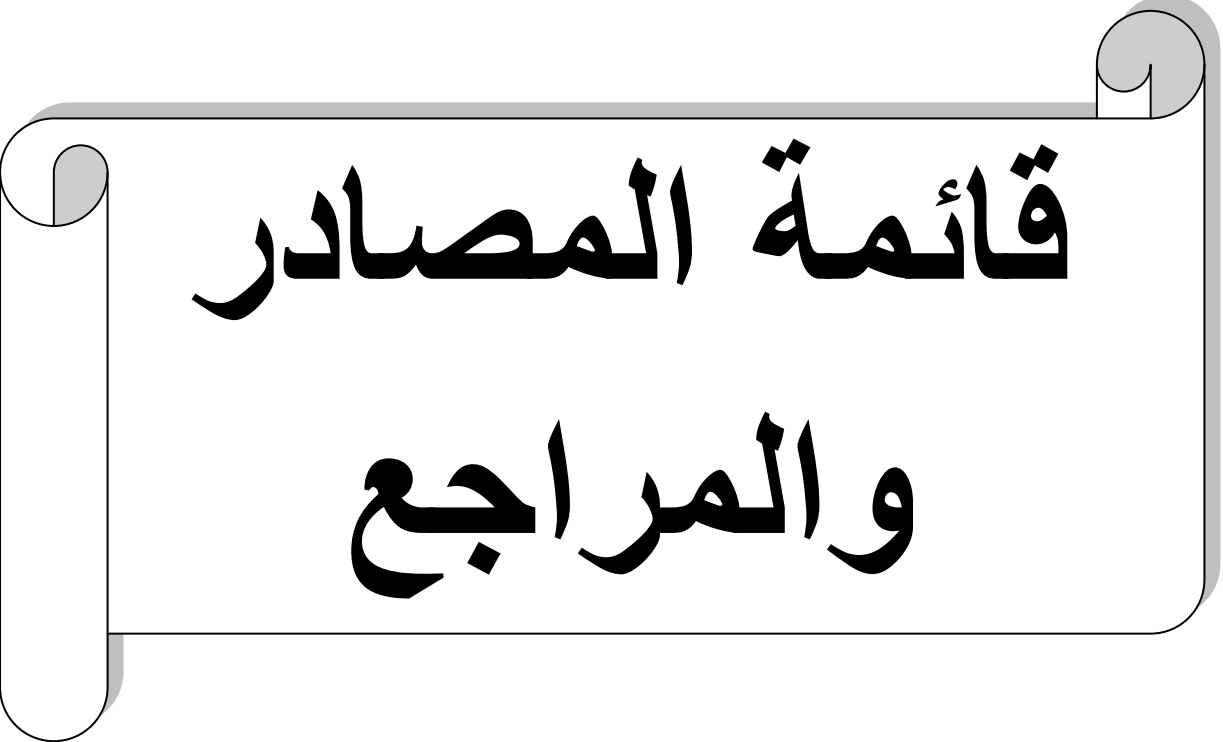


خريطة أهم المدن التي فيها دور صناعة السفن

أنظر: سلمى الخضراء الجيوسي: الحضارة العربية الإسلامية في الأندلس، ج، 2، ط، 1، مركز دراسات الوحدة العربية بيروت، لبنان، 1998م، ص 1510.



أنظر: أنظر: عبد السلام الجعماطي: النقل والمواصلات بالأندلس المرجع



**قائمة المصادر
والمراجع**

أولاً: المصادر

- 01 ابن ابي زرع الفاسي: الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، دار الطبع المدرسية أوبسال، ، 1833م.
- 02 ابن القوطية (أبي بكر محمد بن عمر): تاريخ إفتتاح الأندلس، تح: ابراهيم الأبياري، ط1، دار الكتاب اللبناني ، بيروت، 1402هـ/1982م.
- 03 ابن الأثير (أبي الحسين علي بن محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيباني): الكامل في التاريخ مر: محمد يوسف دقاق، مج5، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 1407هـ/1987م
- 04 ابن بطوطة(محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي): رحلة ابن بطوطة المسماة: تحفة الأنظار في غرائب الأمطار، تح: عبد الهادي التازي، ج4، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، 1997م.
- 05 ابن حوقل (أبو القاسم محمد بن علي النصيبي): صوره الأرض، دط، منشورات دار مكتبة الحياة ،بيروت، لبنان، 1992م
- 06 ابن حيان القرطبي: المقتبس من أبناء أهل الأندلس، تح: محمود علي مكّي، دط، لجنة إحياء التراث الإسلامي، القاهرة، مصر، 1994م
- 07 ابن خُرذاذبة (أبي القاسم بن عبد الله)، المسالك والممالك، د.ط، مطبعة بريل، ليدن، 1889م
- 08 ابن سعيد المغربي: بسط الأرض في الطول والعرض تح:خوانقرنيطخينيس، معهد مولاي الحسن، مطبعة كريمةاديس، تطوان، 1958م.
- 09 ابن شباط (محمد بن علي التوزري) ، قطعه وصف الأندلس وصقلية من كتاب صله السمط وسمه المرط، تح: أحمد المختار العبادي، المعهد الدراسات الإسلامية، مدريد، 1928م.
- 10 ابن غالب:قطعة من كتاب فرحة الأنفس عن كنوز الأندلس، ومدنها بعد الأربعمائة، د. لطفي عبد البديع،مج1، ج2، مجلة معهد المحفوظات العربية، نوفمبر 1955م

- 11 ابي الفداء (عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر)، تقويم البلدان، دط، دار صادر
بيروت، دس.
- 12 الاضطخري (أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي): مسالك الممالك، تح: محمد جابر
عبد العال، دط، دار القلم، القاهرة، 1961م.
- 13 الحميدي (أبو عبد الله محمد بن أبي نصر فتوح بن أبي عبد الله): جذوة المقتبس في ذكر
ولاية الأندلس، دار المصرية لتأليف والترجمة، مصر، 1966م
- 14 الدمشقي (أبو الفضل جعفر بن علي): الإشارة إلى محاسن التجارة ومعرفة جيد
الأغراض ورديها وغشوش المدلسين فيها، ط1، منشور ضمن كتاب دراسة في الفكر
الاقتصادي العربي للسيد محمد عاشور، دار الاتحاد العربي للطباعة، دس.
- 15 الرشاطي (أبو محمد عبد الله بن علي بن عبد الله اللخمي الأندلسي): اقتباس الأنوار
والتماس الأزهار في أنساب الصحابة ورواة الآثار، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت،
لبنان، 1999م.
- 16 الزهري (محمد بن أبي بكر): كتاب الجغرافية، تح: محمد حاج صادق، دط، مكتبة الثقافة
الدينية، بور سعيد، القاهرة، دس.
- 17 العذري (أبو العباس أحمد بن عمر): نصوص عن الأندلس من كتاب ترصيع الأخبار
وتنويح الآثار والبستان في غرائب البلدان والمسالك إلى جميع الممالك، تح: عبد العزيز
الأهواني، مطبعة معهد الدراسات الإسلامية، مدريد، 1965م.
- 18 العمري (شهاب الدين أحمد بن يحيى فضل الله): مسالك الأبصار في الإبصار في ممالك
الأمطار، كمال سالم الجبوري، ج2، دط، دار الكتب العلمية، بيروت، 1971م
- 19 القزويني (زكريا بن محمد بن محمد بن محمود): عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات تح:
فاروق سعيد، ط1، دار الآفاق الجديدة، بيروت، 1933م،
- 20 القزويني (زكريا بن محمد بن محمد بن محمود)، آثار البلاد وأخبار العباد، دط، دار صادر
بيروت، 1971.
- 21 المسعودي (أبي الحسن علي بن الحسين بن علي): مروج الذهب ومعادن الجوهر، مر: كمال
حسن مرعي، ج1، ط1، الدار النموذجية، المطبعة العصرية، صيدا، بيروت، 2005م.

- 22 الهاشمي عبد المنعم: الخلافة الأندلسية، ط1، دار ابن حزم، بيروت، 2007م.
- 23 أبي عبيدة البكري: المسالك والممالك، تح: أدريان فان ليوفن وأندري فيري، ج2، طبعة كاملة، دار العربية للكتاب، 1992م.
- 24 بروفنساليفي: سلسلة محاضرات عامة في أدب الأندلس وتاريخها، تر: محمد الهادي شعيرة، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1951م.
- 25 رينهرتدوزي: المسلمون في الأندلس، تر: حسين حبش، ج1، دط، الهيئة المصرية العامة للكتاب، د.س.
- 26 شكيب أرسلان: الحلل السندسية في الأخبار والأثار الأندلسية، ج1، ط2، المطبعة الرحمانية، بمصر، 1936م.
- 27 عبد الرحمان بن خلدون: تاريخ ابن خلدون المسمى، ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والعجم البربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر من، مر: سهيل زكار، ج4، دار الفكر للطباعة ونشر وتوزيع، بيروت، لبنان، 1421هـ/2000م.
- 28 عبد الملك بن أبي القاسم بن كردبوس: الاكتفاء في أخبار الخلفاء، تح: صالح بن عبد الله الغامدي، ج1، ط1، الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، المملكة العربية السعودية، 1624هـ/2008م.
- 29 لسان الدين ابن الخطيب: أعمال الأعلام فيمن بويع قبل الاحتلام من ملوك الإسلام وما يتعلق بذلك من الكلام تح: سيد كشروي، حسن، ج2، دط، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، دس.
- 30 مؤلف مجهول: تاريخ الأندلس، تح: عبد القادر بوباوية، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت لبنان، 2007م.
- 13 مؤلف مجهول: ذكر بلاد الأندلس، تر: لويس مولينا، ج1، دط، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية مدريد، 1983م.
- 23 ياقوت الحموي (شهاب الدين أبي عبد الله): معجم البلدان، مج1، دار صادر، بيروت، 1977م

ثانيا: المراجع

- 01 ابراهيم فرغلي: تاريخ وحضارة الأندلس، ط1، العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، 2006.
- 02 أحمد المختار العبادي: السيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، دط، جامعة بيروت العربية، 1972م.
- 03 أحمد علي فكري: قرطبة في العصر الاسلامي تاريخ وحضارة، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، 1983م.
- 04 أحمد مختار العبادي: دراسات في تاريخ المغرب العربي والأندلس، دط، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، دس.
- 05 أحمد مختار العبادي: دراسات في تاريخ المغرب العربي والأندلس، دط، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، دس.
- 06 أوليفيا ريمي كونستبل: التجارة والتجار في الأندلس تع: فيصل عبد الله، دط، مكتبة العبيكان، الرياض، 2002م.
- 07 جهاد غالب الزغلول: الحرف والصناعات في الاندلس منذ الفتح الإسلامي حتى سقوط غرناطة (92-897هـ/711-1492م)، ط1، مركز الأفق، عمان، 2001م
- 08 حسن قرني: المجتمع الريفي في الأندلس في عصر بني أمية (138-422هـ/756-1031م)، ط1، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2012م.
- 09 حسين مؤنس: رحلة الأندلس، ط1، الشركة العربية للطباعة والنشر، القاهرة، 1963م.
- 10 حسين مؤنس: فجر الأندلس، ط1، دار المناهل، بيروت، لبنان، 2002م.
- 11 حسين مؤنس: الجغرافية والجغرافيين في الأندلس، ط2، مكتبه مدبولي القاهرة 1986م.
- 12 حسين يوسف دويدار: المجتمع الأندلسي في العصر الأموي (138-422هـ/755-1030م) ط1، مطبعة الحسين الإسلامية، الإسكندرية، 1994م.
- 13 خالد محمد القاسمي: تاريخ الحضارة العربية الإسلامية في الأندلس، ط1، دار الثقافة العربية الشارقة، 1998م.
- 14 الخلف سالم بن عبد الله الخلف: نظم حكم الأمويين ورسومهم في الأندلس،

- ج1، ط1، المدينة المنورة، السعودية، 2003.
- 15 راغب السرجاني: ماذا قدم المسلمون للعالم إسهامات المسلمين في الحضارة الإنسانية، ج1، ط2، مؤسسة إقرأ، د.ب، 2009م
- 16 سامية مصطفى مسعد: العلاقات بين المغرب والأندلس في عصر الخلافة الأموية (300_399هـ / 1008_312م)، ط1، عين الدراسات والبحوث الإنسانية والإجتماعية، د.ب، 2000م
- 17 سلمى الخضراء الجيوسي: الحضارة العربية الإسلامية بالأندلس، ج2، ط1، مركز الدراسات الوحدة العربية، بيروت، لبنان، 1998.
- 18 السيد عبد العزيز سالم: أحمد مختار العبادي، تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، دط، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1969م
- 19 السيد عبد العزيز سالم: تاريخ المسلمين وآثارهم في الأندلس من الفتح العربي حتى سقوط الخلافة، مؤسسة شباب الجامعة الإسكندرية، القاهرة.
- 20 السيد عبد العزيز سالم: تاريخ أمية الإسلامية، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1984م.
- 21 السيد عبد العزيز سالم: قرطبة حاضرة الخلافة في الأندلس (دراسة تاريخية عمرانية أثرية في العصر الإسلامي)، ج1، دط، مؤسسة شباب الجامعة الإسكندرية، 1997م.
- 22 السيد عبد العزيز سالم: قرطبة حاضرة الخلافة في الأندلس، ج1، جزان/ دار النهضة العربية، بيروت، 1971م.
- 23 شامي يحيى: عبد الرحمان الناصر آخر الأمراء وأول الخلفاء الأمويين بالأندلس، ط1، دار الفكر العربي، بيروت، 2005م.
- 24 شيخ الربوة (شمس الدين أبي عبد الله محمد بن أبي طالب الأنصاري الصوفي الدمشقي): نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، دط، د.ب، دس.
- 25 صالح سلامة النعيمات وآخرون: الحضارة العربية الإسلامية، ط2، الشركة العربية المتحدة للتسويق وتوريد، القاهرة، مصر، 2008م.
- 26 طارق سويدان: الأندلس التاريخ المصور، ط1، مطابع المجموعة الدولية، الكويت، 1426هـ/2005م.

- 27 عبد الرحمان علي الحججي: التاريخ الأندلسي من الفتح الإسلامي حتى سقوط غرناطة، (92_897هـ / 711م) (1492م)، ط1، دار القلم بيروت، لبنان، 1976م.
- 28 عبد السلام الجعماطي: النقل والمواصلات بالأندلس خلال عصري الخلافة والطوائف (316-483هـ)، ط1، دار ابن حزم، بيروت، لبنان، 2010م،
- 29 عبد السلام الجعماطي: دراسات في تاريخ الملاحة البحرية وعلوم البحار بالغرب الإسلامي، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 2012م
- 30 عبد الفتاح عباد: سفن الأسطول الإسلامي وأنواعها ومعداتها، دط، مطبعة هلال، مصر، 1933م.
- 31 عبد المجيد النعنع: تاريخ الدولة الأموية في الأندلس (التاريخ السياسي)، دط، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، دس.
- 32 عز الدين موسى: النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، ط2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2003م.
- 33 علي حسين الشطشاط: تاريخ الإسلام في الأندلس من الفتح العربي حتى سقوط الخلافة، دط، دار قباء للطباعة والنشر، القاهرة، 2001.
- 34 فاترهننتس: المكايل والأوزان الإسلامية وما يعادها في النظام المتري، مج1، ط2، تر: كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، عمان 1970م.
- 35 قصي حسين: موسوعة تاريخ الأندلس، ط1، دار البحار، بيروت، لبنان، 2005م
- 36 لويس أرشيبالد: القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط (500هـ / 1100م) تر: أحمد محمد عيسى، مر محمد شفيق غربال، دط، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، دس.
- 37 متر أدم: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري أو عصر النهضة في الإسلام، تر: محمد عبد الهادي أبو ريده، ج2، ط5، دار الكتاب العربي، بيروت، 1967م.
- 38 محمد أحمد أبو الفضل: تاريخ ألمرية الأندلسية في العصر الإسلامي، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية، مصر، دس.
- 39 محمد محمدزيتون: المسلمون في المغرب والأندلس، دط، الهيئة العامة مكتبة الإسكندرية، مصر، 1411هـ_1990م.

- 40 محمود السيد: تاريخ العرب في بلاد الأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، مصر، 2005م.
- 41 هنتس فالتر، الميكائيل والأوزان الإسلامية وما يعادها في النظام المتري ط2، تر: كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية عمان، 1970م.
- 42 وديع أبو زيدون: تاريخ الأندلس من الفتح الإسلامي حتى سقوط الخلافة في قرطبة ط4، الأهلية لنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011

ثالثا: الرسائل الجامعية والمجلات

- 01 د. خليل خلف الجبوري: الخدمات العامة في موانئ المغرب العربي خلال العصر الإسلامي، مجلة مؤتمر العلمي المتخصصة بالدراسات التاريخية، كلية الآداب، جامعة تكريت، 2013م
- 02 رمضان رابع: النشاط التجاري بالأندلس خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين والعاشر والحادي عشر ميلادي، مذكرة ماجستير في التاريخ الإسلامي الوسيط، جامعة وهران، 2008/2007م.
- 03 رغد جمال مناف العزاوي: العمارة الأندلسية من القرن الثاني للهجري إلى القرن الخامس الهجري، رسالة دكتوراه في التاريخ الإسلامي، جامعة بغداد، 1435هـ/2013م.
- 04 ياسين مصطفى خزعل: بنو أمية ودورهم في الحياة العامة (138_422هـ/ 755_1030م)، أطروحة دكتوراه، إشراف د. ناطق صالح مطلوب، جامعة الموصل، العراق، 1424هـ/2004م .

الفهرس

الصفحة	اسم الشخصية
10	يوسف الفهري
12	عبد الرحمان الأوسط
12	عمر ابن حفصون
15	محمد ابي عامر
38	عبد الرحمان الناصر

الصفحة	البلد أو المكان
7	غرناطة
7	ابريا
8	الأندلس
8	صنم قادس
8	جليقه
9	قرمونية
14	بييتشر
18	بطليوس
18	ماردة
19	البرية
19	اوريوه
19	لارده
19	قورية
22	مدينة الزهراء
25	طلبيرة
25	شنترين
25	وادي الحجار
27	الزقاق
29	طركونة
29	دانيا
38	بجانة
44	استيحة
44	جزيرة طريف
44	كركوية
44	شباطية

الصفحة	المحتوى
	شكر وتقدير
	كشاف الرموز
أ	مقدمة
مدخل: الواقع الجغرافي والسياسي للأندلس في عهد الدولة الأموية	
6	أولاً: بلاد الأندلس
6	1. أصل التسمية
7	3. الموقع الجغرافي
10	ثانياً: لمحة عن الأوضاع السياسية للأندلس في عهد الدولة الأموية
10	1. الإمارة الأموية
13	2. الخلافة الأموية
الفصل الأول : الطرق النقل والمواصلات البرية والبحرية في الأندلس في عهد الدولة الأموية	
16	أولاً الطرق البرية
16	1. أهم الطرق البرية
19	2. أوضاع الطرق البرية
21	3. وسائل النقل البرية
23	ثانياً: الطرق البحرية
23	1. أهم الطرق البحرية
23	أ. الطرق النهرية
25	ب. الطرق البحرية

28	2. أوضاع الطرق البحرية
29	3. وسائل النقل البحرية
الفصل الثاني : المراكز والمنشآت الاقتصادية	
34	أولا : المراكز
34	1. المراكز البرية
37	2. المراكز البحرية(المواني)
42	ثانيا: المنشآت الاقتصادية
42	1. الفنادق
44	2. القيساريات
45	3. الخانات
47	الخاتمة
48	الملاحق
55	قائمة المصادر والمراجع
64	فهرس الأعلام
65	فهرس البلدان والأماكن
66	فهرس الموضوعات