

الخدمات والتسهيلات التجارية في الموانئ الأندلسية عصري الإمارة والخلافة

د. خزعل ياسين مصطفى

قسم التاريخ / كلية الآداب

جامعة الموصل

القبول

٢٠١١ / ٠٢ / ٠٩

الاستلام

٢٠١٠ / ١٠ / ٠٥

Abstract

Andalusyan ports played a great role in joining Andalus with the outside world through Mediterranean Sea and Al-Atlas Ocean. The geographical position of Andalus also helped in building more ports and the government of Andalus supported the project. Accordingly, people of Andalus practised mutual trade through such ports in particular through the Mediterranean Sea. They began to export and import goods. Their exports include tissues, food industries, weapons and creating ships.

The process of transportation had a great economic revenues for both the government and the nation of Andalus. The government imposed taxes on both exported and imported goods. Hence it became necessary to establish military bases in order to protect the trade from outside threats.

People of Andalus played an important role in establishing ships which further supported or provided great opportunities for workers. People also began to build stores and centres for repairing ships because they personally preferred stable trade rather than exposing themselves to the danger of transportation through seas and oceans. Thus, marine transportation became very active in the east of Mediterranean Sea towards north of Africa and south of Islamic World for the sake of pilgrimage, trade and scientific journeys and for the sake of cultural continuation between east and west of Islamic World to perform its cultural and humanistic role.

الملخص:

تعد الموانئ الأندلسية من المنافذ الأساسية التي ساهمت في ربط الأندلس بالعالم الخارجي عن طريق الملاحة عبر البحر المتوسط والمحيط الأطلسي ، وشملت المهام والخدمات التي قدمتها تلك الموانئ جوانب مختلفة ، وساعد موقع وطبيعة الأندلس الجغرافية على بناء الموانئ المهمة والكبيرة فضلاً عن مساهمة الدولة ودعمها اللامحدود من حيث التنظيم الإداري وتأمينها من مختلف المخاطر .

مارس أهل الأندلس التبادل التجاري من خلال تلك الموانئ ولاسيما التي تطل على البحر الأبيض المتوسط أي المدن الشرقية والشمالية الشرقية فساهمت بفعالية في التجارة الدولية ، وتصدير ما يمكن تصديره واستيراد من الحاجات الضرورية والكمالية التي عبرت عن حضارتهم ورفاهيتهم ، فاشتملت صادراتهم على المنسوجات والحريز والصناعات الغذائية والحرفية و صناعة الأسلحة والسفن ، وكان عامل المقايضة أساساً في التبادل التجاري بين أهل الأندلس والتجار وكانت لهذه العمليات التجارية مردود اقتصادي كبير سواء للشعب أم للدولة عن طريق فرض الضرائب على كل البضائع ، وأصبحت الحاجة ملحة لتكون لتلك الموانئ قواعد عسكرية لحماية الدولة وتجاريتها من المخاطر الخارجية والقراصنة والمفسدين ، ولأهل الأندلس الدور الواضح في صناعة السفن لبناء الأساطيل التي تمكنها من الدفاع عن مكاسبها ، وقدمت تلك الموانئ خدمات وتسهيلات للسفن الراسية التي وفرت بدورها فرص عمل كبيرة لهم ولكل من يرغب العمل في هذه المراسي ، وأقيمت في المدن مخازن للخبز وورش لتصليح السفن لأنهم غالباً ما كانوا يرغبون بلبتجارة الثابتة بوصفهم وسطاء وتجار على ان يغامروا في خوض البحار ، ولأسباب سياسية وللضمان المادي جعلهم يكونوا تجاراً كباراً داخل بلادهم ، ونشط الخط البحري جنوبي البحر المتوسط باتجاه شمال أفريقيا والمشرق الإسلامي لقصد الحج والتجارة والرحلات العلمية من أجل التواصل الحضاري بين المشرق الإسلامي ومغربه وأداء دوره الحضاري والإنساني.

المقدمة:

ساهمت الجهود التي بذلت من قبل الولاة في الأندلس الى استقرار الأمن الى حد ما إلا أنها لم ترقَ الى مستوى يدفع جوانب الحياة الأخرى لتأخذ دورها الطبيعي ، فحالت دون ذلك الظروف السياسية والصراعات الداخلية التي لم تكن تنتهي واحدة إلا وظهرت الأخرى سواء كانت ذات جذور قبلية او أطماع فردية للاستحواذ على ولاية الأندلس ، وانعكست سلباً على جميع نواحي الحياة ، إلا ان الظروف باتت أكثر استقراراً في مدد لاحقة بعد ان تمكن عبد الرحمن بن معاوية (١٣٨-١٧٢ هـ / ٧٥٦-٧٨٧ م) احد أمراء بني أمية من الإفلات من قبضة العباسيين والاتحاق بالأندلس وبدعم لا محدود من موالى بني أمية ليكون احد المنافسين على السلطة في

الأندلس، ودخل في صراع مع يوسف الفهري آخر ولاة الأندلس، فساهمت الظروف السياسية غير المستقرة في البلاد الى تعلق الآمال على ذلك الامير الشاب حتى التقوا حوله من اجل إنقاذ البلاد ن الصراعات الدائرة هناك، وما ان استقرحتى أعلن الاستقلال الفعلي عن الدولة العباسية، وبذل من خلال إمارته جهود مضمينة لوحدة البلاد والقضاء على الفتن الداخلية وإبعاد المخاطر الخارجية عن الدولة الفتية، وعدم الدخول في معارك فاصلة لحين استقرار قواعد الدولة ومنشأتها التي تديمها، لقد كان الاستقرار السياسي في عهد عبد الرحمن بن معاوية واضحاً اذ وضع الإمارة على الطريق التوهم والتوجه الى حد كبير نحو بناء دولة حضارية ذات سيادة من الناحية السياسية والاقتصادية، ولم ترق الحياة الاقتصادية في البلاد الى مستوى الطموح في المراحل الأولى لعهد ذلك لأسباب سياسية كانت حذرة من التعامل مع المشرق الإسلامي ومن ثم قربها من المخاطر الشمالية المتمثلة بالقوى النصرانية المتنامية والتي جمعت أشلاءها من اجل الدفاع عن بلادها حسب ما كانوا يرون، لذلك باتت الإمارة الأموية في فتراتنا الأولى حذرة من الخوض او الانفتاح نحو اقتصاد حر وتبادل تجاري واسع رغم ان الظروف الاقتصادية كانت سانحة الى حد بعيد إلا ان الحذر من القوى المعادية للإمارة الأموية حال دون الانفتاح التام بل كان محدوداً على نطاق فردي وشعبي.

ان الشجاعة التي اتصف بها بعض الأمراء في مدد مختلفة في عصر الإمارة الأموية ساهمت في الخروج من دائرة الخوف والانفتاح نحو المشرق الإسلامي وبدء التجارات والرحلات العلمية والحج، وبدت هذه النشاطات واسعة أكثر مما سبق من خلال التواصل الحضاري الذي فرض على الواقع وكان أكثر وضوحاً في القرن الثالث الهجري الثامن الميلادي، وحين العرب القاطنين في الأندلس دفعهم الى المشرق وتقوية الأواصر الحضارية الإسلامية بينهم ولكي تكون جزءاً من الارتقاء الحضاري للمسلمين وجزءاً مهماً في التقدم بهذا الاتجاه.

ولا شك ان الركيزة السياسية تعد من الركائز الأساسية في ازدهار الاقتصاد لكل بلد، فتوفير الأمن والاستقرار في الساحة الأندلسية فتح أمام التجار أبواب واسعة للتعامل مع البلدان المختلفة، فضلاً عن ركائز أخرى لا تقل أهمية عن الأوضاع الأمنية المستقرة، فقد كانت الطبيعة الجغرافية لشبه جزيرة أيبيريا دافعاً قوياً لتلعب الأندلس دوراً مهماً في التجارة الدولية في العصور الوسطى، وعدت من البلدان الغنية للموارد المائية التي جعلتها موئلاً كبيراً غنياً بأنواع الحبوب والفواكه المختلفة والموارد الطبيعية الأخرى من معادن وأخشاب التي ساهمت بدهورها على إقامة صناعات غذائية ونسجية فضلاً عن الصناعات اليدوية المختلفة كصناعة الآلات والأسلحة مما جعل من هذه الموارد والصناعات رافداً مالياً قوياً للدولة لتعمل على تأسيس قاعدة متينة وراسخة من الجيش والإدارة ليتنافس بذلك الخلافة العباسية في بغداد وتقلدها في أعلى المستويات من

الرفاهية، فأصبحت أسواق الأندلس رائجة بالبضائع الكمالية من مجوهرات ثمينة ومقصد للتجار من كل حدب وصوب لارتياح أسواقها والقيام بالمعاملات التجارية ذات المنافع المادية المجدية. وكان لابد من الساسة في الأندلس وولاة الأمر من ان يحافظوا على هذا المستوى من الازدهار والنشاط الاقتصادي عن طريق توفير ما أمكن من الأمن وتقديم التسهيلات والخدمات على الصعيدين الحكومي والشعبي فكانوا المستفيدين الأساسيين من هذا التبادل التجاري محققين أهداف عديدة من وراء ذلك ، منها تصريف بضائعهم وصناعاتهم وكل ما ينتجون من السلع والبضائع والمحاصيل الزراعية فضلاً عن انها كانت تلبي حاجاتهم الضرورية والكمالية باستيرادها عن طريق موانئهم.

كل هذه العوامل ساهمت بدورها في إيجاد واجهة أندلسية وأبواب للتجارة العالمية عن طريق مدن عديدة سواء كانت مستحدثة أم قديمة تم تطويرها لتؤدي دورها الحضاري في ارتقاء الدولة الى مصاف الدول الكبيرة والمتحضرة في أنحاء العالم آنذاك، ومن هنا جاء هذا البحث ليلقي الضوء على دور المجتمع الأندلسي وما قدمه لنفسه في الموانئ الأندلسية من فوائد مالية عظيمة فضلاً عن إسهامهم في حصول الدولة على مورد مالي كبير عن طريق فرض الضرائب على البضائع المستوردة والمصدرة وعلى كل ما هو معروض في الأسواق وأقامة مجتمعات تجارية وخدمية وصناعية لتسهيل مهمة الموانئ في تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات التجارية وحماية هذه المكاسب بالدفاع عن سواحل الأندلس وملاحقة الأعداء في عرض البحر بمبادرين بإنشاء أسطول عسكري بحري يكفل لهم الدفاع عن بلادهم ومكاسبهم.

لقد عبر العرب الذين سكنوا الأندلس عن مدى قدرتهم في التفاعل الحضاري مع الأمم والحضارات الأخرى، والموانئ الأندلسية كانت البوابة الحضارية في خضم صراع الحضارات وتفاعلها آنذاك، ولاسيما المنتشرة على سواحل شبه الجزيرة. وكان سكان الموانئ الأكثر اختلاطاً وتفاعلاً بين الأمم والثقافات المختلفة، فتراكمت تلك التجارب وتفاعلت مع الجوار وأسهمت في النشاط التجاري والاقتصادي وعبرت عن تطلعات شعوبها والدفاع عنها ، وساهمت تلك الموانئ بمهام خطيرة وعلى مختلف الأصعدة وساعدت عوامل ثلاثة رئيسية في هذا الدور ولعل في مقدمتها الموقع الجغرافي للبلاد وطبيعتها، ومن ثم الدور السائد للدولة لإتمام وإنجاح واستغلال هذه العوامل للقيام بالمهام الحضارية المعروفة.

الموقع الجغرافي:

أن الموقع الجغرافي لشبه جزيرة أيبيريا يعد من المواقع الحسنة والمهمة والتي لعبت دوراً خطيراً في العصور الوسطى ، حيث تقع على ثلاث مسطحات مائية دولية فهي تحتفظ بساحل طويل على البحر المتوسط المعروف بالبحر الرومي الممتد من الشمال والشمال الشرقي لشبه الجزيرة، وكذلك تمتلك ساحل واسع على المحيط الأطلسي غرباً رغم عدم فاعلية هذا الساحل

على مستوى التجارة الدولية آنذاك إلا انه كان مهماً لبناء الموانئ والمرافئ، فضلاً عن امتلاكها لساحل على البحر الجنوبي وعلى مضيق جبل طارق ، ويعد هذا المضيق من البيئة المهمة في بناء المرافئ لقربها من السواحل المغربية فضلاً عن وجود أسنة حجرية ومرجانية ساهمت في بناء الأسوار والحصون والموانئ بشكل آمن.

وأصبحت مراسي جيدة لرسو السفن والانطلاق نحو شمال أفريقيا والمشرق الإسلامي مستغلين هبوب الرياح المستمرة و الأمواج العالية التي تسهم في الملاحة المختلفة^(١)، كان لهذا الموقع المؤهل لإنشاء العديد من الموانئ لتدخل المنافسة مع بقية الموانئ التي تنتشر جنوب أوروبا وشمال أفريقيا والشريط الساحلي لبلاد الشام^(٢) وكان لهذا المضيق الدور الحضاري في التنقل بين المغرب والأندلس منذ القدم باستخدام قوارب لذلك^(٣)، وعرفت تلك المدن المنتشرة على الساحل الجنوبي للأندلس بالجامعة للبر والبحر وياتت مراسي ومسالك للأساطيل على مر العصور والأزمنة^(٤).

الطبيعة الجغرافية:

بلاد الأندلس من البلاد الغنية بالموارد الطبيعية والطبيعة الجغرافية المختلفة ولاسيما المسطحات المائية، فلأنهار التي فيها تجعلها من البلاد الغنية بالمياه حيث يثريها أربعون نهراً، فضلاً عن الأنهر الموسمية والصغيرة الأخرى، فشكلت هذه الأنهار شبكة من المواصلات النهرية تصب معظمها في البحر المتوسط والمحيط الأطلسي^(٥).

وللجبال الأندلسية والانحدارات الأرضية دور في توجيه الأنهر نحو البحار والمحيطات فجلبل البيرة كثيرة الأنهار منها خمسة وعشرون نهراً ، تصب منها ثمانية عشر في البحر المتوسط وسبعة في وادي النهر الكبير^(٦)، ولكثرة المياه المتدفقة الى الأنهر في موسم الأمطار والينابيع والعيون أصبحت كبيرة وعميقة تسهل فيها الملاحة وغدت المدن التي تطل على الأنهر الكبيرة بالمدن البرية والبحرية و أصبحت لها موانئ لرسو السفن ، وساهمت ايضاً تأثيرات المد

- (١) الحميري، محمد بن عبد الله، صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب الروض المعطار في خبر الأقطار . تحقيق ليفي بروفنسال، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٧٣، ص ٧٣.
- (٢) عنان، محمد عبد الله، دولة الإسلام في الأندلس، مكتبة الخانجي، القاهرة، ١٩٨٨، ج ١، ق ٢، ص ٦٩٠.
- (٣) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١.
- (٤) العذري، احمد بن عمر، نصوص عن الأندلس من كتاب ترصيع الأخبار وتبويب الآثار، تحقيق عبد العزيز الالهواني، مطبعة معهد الدراسات الإسلامية، مدريد، ١٩٦٥، ص ١١٧.
- (٥) الزهري، ابو عبيد الله محمد بن ابي بكر، الجغرافية، تحقيق محمد حاج صادق، مكتبة الثقافة الدينية، بور سعيد، (د.ت)، ص ٨٠؛ المياحي، عبد الرحمن رشك، أوروبا في كتب البلدانيين العرب المسلمين، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ٢٠٠٨، ج ١، ص ١٥٥-١٧٣.
- (٦) الرشايطي، عبد الله بن علي بن عبد الله، اقتباس الأنوار، وضع حواشيه محمد سالم هاشم، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٩، ص ٦؛ وينظر المياحي، أوروبا في كتب البلدانيين، ص ١٠١.

والجزر للبحار على مستوى المياه فيها ولاسيما قرطبة رغم بعدها عن ساحل البحر إلا انها كانت تتأثر بالمد والجزر كل ليلة ويوم^(١).

اما مدينة اشبيلية فهي الأخرى تتأثر بالمد البحري وتعد من المدن الداخلية حيث تبعد عن الساحل الأطلسي ستون ميلاً ومع ذلك تصعد اليها المراكب الكبار مستغلين المد البحري والتخلص من الصخور والشعب المرجانية في مدخل نهر وادي الكبير ومنها تتجه صعوداً الى مدينة قرطبة ولذلك أطلق على اشبيلية بأنها بحرية وبرية^(٢)، وكذلك عرفت مدينة ارشذونة بأنها برية وبحرية^(٣)، ومدينة الجزيرة عرّفها العذري^(٤) بأنها جامعة للبر والبحر بسبب موقعها الجغرافي فضلاً عن موقعها على اليابسة.

ومدينة لقنت من كورة دانية وتبعد عن الساحل ما يقارب سبعون ميلاً ومع ذلك كان لأهلها الدور في إقامة دار لصناعة السفن المختلفة^(٥).

وساهمت الشعب المرجانية والصخور على سواحل الأندلس ولاسيما على البحر المتوسط في بناء الأسوار والحصون لحماية الموانئ وكذلك وجود الخلجان والخدود الأرضية التي ساعدت على قيام مراسي آمنة بعيدة عن التيارات البحرية والعواصف والأمواج العالية التي اذا ما هبت تدمر السفن والقوارب الراسية لأنها مصنوعة من الأخشاب وسهلة التحطيم^(٦).

اما كثرة الجزر المنتشرة قبالة السواحل الأندلسية فقد أسهمت أيضاً في تنشيط الملاحة بسبب تحول هذه الجزر الى تجمعات سكانية ومراكز حضارية وبالتالي إنشاء مدن ومراسي لتساهم في حركة الملاحة الدولية وتنشيطها وعدها الزهري^(٧) انها معمورة الجانبين حيث تتوزع مائة واثنان وستون جزيرة صغيرة وكبيرة في البحر المتوسط والتي نالت اهتمام الأمم والشعوب والتي فرضت سيطرتها على تلك الجزر ومن ثم بناء مراكز ومدن حضارية ومراسي للسفن وموانئ تجارية وعدد منها أصبحت قواعد لحماية السواحل الأندلسية ولاسيما القريبة منها.

(١) الأنصاري، شمس الدين ابي عبد الله محمد، كتاب نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، نسخة مصورة،

مكتبة مثنى، بغداد عن نسخة لايبزك، ١٩٢٣، ص ١١٢.

(٢) ابن الشباط، محمد بن علي، تاريخ الأندلس لابن كردبوس ووصفه لأبن الشباط المعروف بصلة السمط

وسمة المرط، تحقيق احمد مختار العبادي، معهد الدراسات الإسلامية مدريد، ١٩٧١، ص ١٣٩؛ ابن

الخرائط، عبد الحق عبد الرحمن، اختصار اقتباس الأنوار، وضع حواشيه محمد سالم هاشم، دار الكتب

العلمية، بيروت، ١٩٩٩، ص ٦٨.

(٣) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٢.

(٤) نصوص، ص ١١٧.

(٥) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٧٠.

(٦) ينظر، المياحي، أوربا في كتب البلدانين، ج ١، ص ١٣٢؛ طويل، مريم قاسم، مملكة المرية في عهد

المعتصم بن صمادح، مكتبة الوحدة العربية، الدار البيضاء، ١٩٩٤، ص ١٢.

(٧) الجغرافية، ص ٦٧ وينظر المياحي، أوربا في كتب البلدانين، ج ١، ص ١٣١.

مهام الدولة ودورها الإداري:

إنّ العوامل الجغرافية التي ذكرت آنفاً لا بد لها من إدارة موجهة من قبل الدولة لتنظيم الموانئ واستغلالها على اكمل وجه وتعزيزها لتأخذ دورها الحضاري على كافة المستويات ، حيث لا بد من دعم جهود أهل المدن الساحلية والموانئ مالياً وإدارياً وتوفير أفضل الحماية العسكرية لكي تلعب تلك المدن دورها التجاري وتفعيل أنشطتها وتقديم خبراتها في علوم الملاحة وصناعة السفن ، ودار الصناعة بناء يشكل ركناً مهماً من أركان المركز الاقتصادي في العصر الوسيط وتعتمد عليها الدولة في بناء الأسطول والأسلحة والآلات والمعدات وكافة التجهيزات العسكرية والمدنية^(١) وكان لا بد للدولة من مهام معروفة في الموانئ من التنظيم الإداري والرقابة فضلاً عن إقامة المحاريس ومرابطة قوات خاصة من البحارة لحراسة مداخل المدن والدفاع عنها ضد المخاطر الخارجية فضلاً عن دورها المالي في جعل هذه المراسي مورداً مهماً من الموارد المالية للدولة بفرضها الضرائب على السلع والبضائع الداخلة والخارجة ، وجعل ملكية هذه المراسي ضمن ملكية الدولة ولا يكون لأحد ملك في هذه المناطق ، وتحت إشراف صاحب المواريث الذي ينظم عمل هذه الموانئ ، فضلاً عن مراقبة حركة السفن والمراكب وعدم استغلال المسافرين وأصحاب البضائع من قبل أصحاب السفن ، وكان يهتم أيضاً بترتيب وتنظيم وحماية أملاك الدولة في الموانئ وجباية الأموال وأجور القيساريات على ان لا يبيع من تلك الأموال شيئاً وهو المسؤول أمام القاضي في تنفيذ أوامر السلطان^(٢)، وحماية المسافرين والتجار من أصحاب السفن المغامرين في تخفيف أحمال السفن خوفاً من غرقها عند تعرضها للعواصف^(٣).

وكانت الدولة على إدراك تام بأهمية الإدارة في الموانئ ولاسيما من الناحية الاقتصادية لأنها تشكل الروافد الأساسية للموارد المالية للخرينة فضلاً عن مهام أخرى سيأتي البحث على ذكر تفاصيلها لاحقاً^(٤) وكان لا بد للدولة من حماية هذه المراكز السكانية التي اتسعت مع ارتفاع مكانتها التجارية فضلاً عن رغبتها لجعل الموانئ أكثر أماناً وحماية التجارة لاستقبال أكبر عدد

(١) سالم، السيد عبد العزيز، بحوث إسلامية في التاريخ والحضارة والآثار، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ١٩٩١، ق ٢، ص ١٦.

(٢) ابن عبدون، محمد بن احمد، ثلاث رسائل في الحسبة والمحتسب، تحقيق ليفي بروفنسال، القاهرة، ١٩٥٥، ص ٣٠، عنان، دولة الإسلام، ع ١٤، ق ٢، ص ٦٩٠.

(٣) ابن عبدون، ثلاث رسائل، ص ٤٧.

(٤) ابن حوقل، ابي القاسم حوقل النصيبي، كتاب صورة الأرض، مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٧٩، ص ١٠٤.

ممکن من السفن والمراكب ، وكذلك أصبحت مراكزاً لصيانة السفن وصناعة القطع البحرية المختلفة، وبناء الأسطول البحري ليكفل حماية التجارة والسواحل من المخاطر الخارجية^(١). ومن العوامل التي ساهمت في بناء الموانئ والمراسي على سواحل الأندلس قدم وأصالة بعض الموانئ التي جعلتها سباقة في تقديم الخدمات والتسهيلات لكل سفينة راسية اذ عرفت بجذورها التاريخية في الأزمنة المختلفة حيث كانت معروفة لدى الملاحين والتجار الذين كانوا يجوبون البحار والمحيطات للتجارة ونقل المسافرين الى جميع أنحاء المعمورة^(٢). كل هذه العوامل ساهمت في صقل مواهب اهل البلاد وزيادة خبرتهم في مجال الملاحة والتجارة فلنعكست على تقديم أفضل الخدمات حيث عرفوا بالدقة في الصنعة وتنوعها وتقديم الخدمات من حيث توفير المساكن والأطعمة وإصلاح ما أفسده البحر لسفنهم أثناء رحلاتهم فضلاً عن الأمن لبضائعهم وأموالهم وكذلك توفير المراسي الآمنة لحماية سفنهم من العواصف والأمواج العالية والقراصنة ولصوص البحر وكان لأهل المدن الدور الفاعل في استقبال كل القطع البحرية وفي كل الأوقات والأزمنة^(٣)، وباجتماع تلك العوامل ساهمت في تأهيل الموانئ الأندلسية لتقديم الخدمات الى كل السفن الراسية.

صناعة السفن:

ساهمت العوامل المذكورة آنفاً في ازدهار صناعة السفن في الأندلس فضلاً عن وجود المواد الأولية المختلفة التي فعلت الصناعة لبناء السفن، ونظراً لكون هذه المواد محلية وقريبة من السواحل ورخيصة ومن ثم وجود الموانئ والمراسي ودور الصناعة وسهولة النقل المائي عبر الأنهر لنقل تلك المواد الى مراكز التصنيع ووجود المهرة من العمال والفعلة من أهل تلك المدن الذين ورثوا هذه الحرف والصنائع منذ القدم ، وكانت دور الصناعة في الأندلس الخاصة بالسفن والقطائع تطلق عليها دار صناعة الإنشاء او دار صناعة الأسطول وبلاد الأندلس لها شهرة واسعة في دور صناعتها تفوق دول المشرق الإسلامي تبعاً للخصائص التي امتازت بها الأندلس والعوامل التي عرضت سابقاً^(٤).

(١) ابن حيان، ابو مروان حيان بن خلف، المقتبس من أنباء أهل الأندلس ، تحقيق محمود علي مكي، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٧٣، ص ٢٦٥؛ ابن حيان تحقيق الأب ملسورم انطونية، باريس، ١٩٣٧، ص ١٢١.

(٢) العذري، نصوص عن الأندلس، ص ١٠ و ٨٦؛ الحميري، صفة الجزيرة، ص ١ و ص ٨٦ و ص ٨٩.

(٣) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٨٣ و ص ١٨٤؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١، ص ٢٥٢.

(٤) سالم، بحوث إسلامية، ق ٢، ص ١٦.

وتعد الأخشاب الخاصة لصناعة السفن من أهم المواد الأولية ولاسيما الأنواع التي لا تسوس عند ملامستها للمياه البحرية المالحة ، والمواد والآلات الأخرى التي يدخل الخشب في صناعتها كالصواري والمجاذيف^(١).

وتستجلب الأخشاب من الغابات من جبال الأندلس الغنية بها وتعد مصادر رئيسية وأساسية لتوريد الأخشاب الخاصة الى الموانئ الأندلسية لصناعة السفن او تصديرها وبيعها الى بلدان مختلفة تصل العراق والشام ومصر وربما ت صل الهند^(٢)، ومدينة طرطوشة تصنع فيها السفن والمراكب من أخشاب جبالها ويمتاز خشبها بالطول والغلاظة التي تصلح في صناعة السفن الكبيرة والصواري العالية والقوية وهي من أخشاب شجر الصنوبر المعروفة باحتوائها على مواد دهنية او شمعية تحافظ على المراكب من التسوس وتسهل انزلاقها على المياه ، ويعد خشب طرطوشة من أجود أنواع خشب الصنوبر احمر اللون وكثيرة الزيوت وخالي من العيوب ولا يتغير لونه بفعل الزمن ، ويتم تصديره من ميناء المدينة فضلاً عن امتلاك جبالها الى أنواع الأخشاب لاستعمالات أخرى مثل خشب عود البقس التي تصدر الى بلدان مختلفة^(٣) ومدينة شلب من المراسي المعروفة لإنشاء السفن من خشب جبالها وتصدر منها الى البلدان الأخرى من خلال مراسي المدينة^(٤)، وجزيرة اليابسة من جزر البحر المتوسط وتقع مقابل سواحل مدينة دانية، وعرفت بصناعة السفن المختلفة وبأعداد كبيرة وذلك لوفرة أخشابها الجيدة^(٥).

وبلنسية هي الأخرى تمتلك اشجار الأرز وهي من أنواع الصنوبر يعرف بذكر الصنوبر ومنها تصدر الأخشاب الى المدن الساحلية التي فيها دور صناعة ، وتصنع فيها السفن وفضلاً انها تمتلك الى عمال وفعلة منذ القدم^(٦).

وساهمت مدينة القصر الواقعة على نهر الوادي الكبير القريبة من مدينة شلب في صناعة السفن من أخشاب غاباتها والتي شغلت غالبية أراضيها من خشب الصنوبر ، ورغم انها تبعد عن

(١) ابن قدامة، ابو الفرج قدامة بن جعفر، الخراج وصناعة الكتابة، شرح وتعليق محمد حسين الزبيدي، دار

الرشيد للنشر، بغداد، ١٩٨١، ص ٤٩؛ الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٢٤.

(٢) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٧٨.

(٣) الزهري، الجغرافية، ص ٨٣؛ الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٢٤؛ المقري، احمد بن محمد، نفع الطيب من

غصن الأندلس الرطيب، تحقيق إحسان عباس، بيروت، دار صادر، ١٩٦٨، ج ١، ص ١٤٣.

(٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ٢، ص ٥٤٣.

(٥) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٩٨؛ المخزومي، احمد بن عميرة، تاريخ ميورقة، تحقيق محمد بن معمر،

دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٧، ص ٦٦؛ الحموي، شهاب الدين ياقوت بن عبد الله، معجم البلدان،

دار الكتاب العربي، بيروت (د.ت)، ج ٥، ص ٤٢٤.

(٦) العذري، ترصيع الأخبار، ص ١٧؛ وينظر ابن منظور، ابي الفضل جمال الدين، لسان ال عرب، بيروت، دار

صادر، ١٩٥٥، ج ٥، ص ٣٠٦، مادة الأرز.

الساحل على المحيط الأطلسي إلا أنها كانت معروفة بصناعة السفن وتصدير أخشاب الصنوبر الى مختلف البلدان^(١).

أما حصن قلصة وه و مدينة تقع الى الشمال من مدينة دانية والواقعة على نهر شفر فقد استغلوا النهر في نقل أخشاب الصنوبر الى مراكز بيع الأخشاب وصناعة السفن ولعل من اقرب المرفأى اليها لصناعة السفن هي بلنسية ودانية التي تصنع فيها المراكب والسفن الكبار والصغار^(٢)، ومدينة حصن شنتت ماركو من المدن الساحلية للبحر الأبيض المتوسط وفيها كانت تنشأ المراكب والسفن مستغلين وفرة الأخشاب الجيدة لصناعة السفن^(٣)، وكذلك عرفت مدينة شلُب القريبة من ساحل المحيط الأطلسي بوفرة الأخشاب الخاصة لصناعة السفن وتمتلك أيضاً داراً لصناعة المراكب ، فضلاً عن تصديرها للأخشاب الى الموانئ الأخرى التي تمتلك دوراً للصناعة، وتصدير الأخشاب الى البلدان المختلفة^(٤).

ومن المصادر الغنية في الأندلس للأخشاب جبل اطريجرش الذي وصفه الزهري^(٥) بالجبل بالجبيل الفاصل بين بلاد الأندلس وبلاد الإفرنج وربما يقصد جبال البقات او البرت الذي عرف بكثرة أشجاره وضخامة أحجامها وأطولها حتى وصفت بانها يمكن ان يختبي ألف فلوس تحتها، فضلاً عن أشجار البقس والطغس للصناعات الحرفية المختلفة و الآلات وتصدر منها الى بلاد الأندلس والمغرب.

وتعد مدينة المرية من المدن الساحلية على البحر المتوسط وهي مستحدثة أمر ببنائه الخليفة عبد الرحمن بن محمد الملقب بالناصر لدين الله (٣٠٠-٣٥٠هـ / ٩١٢-٩٦١م) سنة (٣٤٤هـ/٩٥٥م) ونظراً لأهمية موقع المدينة باتجاه الشرق وشمال أفريقيا كميناء وللإبحار نحوها سواء كانت للتجارة او الرحلات المختلفة الأغراض للحج او الرحلات العلمية والتواصل الحضاري مع الشرق الإسلامي وساهمت عوامل طبيعية في عمل المرية وجعلها رائدة في التجارة مع الشرق^(٦)، حيث كانت تمتلك أحواض طبيعية لرسو السفن وهي محمية من العواصف والأهوال لبحرية وتوسعت المدينة بأسواقها وتجمعاتها السكانية ودور صناعتها لصناعة السفن الحربية وبناء الأسطول الرسمي للدولة وكمرسى لاستقبال وانطلاق السفن من شتى البلاد و الأمم

(١) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٦١.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج٢، ص ٥٦٠.

(٣) المصدر نفسه، ج٢، ص ٥٩٤.

(٤) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٠٦، الإدريسي، نزهة المشتاق، ج٢، ص ٥٤٣.

(٥) الجغرافية، ص ٨٠.

(٦) وللمزيد حول مدينة المرية ينظر، سالم، السيد عبد العزيز، تاريخ مدينة المرية الإسلامية قاعدة أسطول

الأندلس، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٦٩؛ طويل، مملكة المرية.

وأصبحت مركزاً تجارياً مهماً في التبادل التجاري وكانت أسواقها مزدهرة بمختلف التجارات والصناعات والبضائع^(١).

وكذلك عرفت مدينة لقنت وهي من كورة دانية إذ تبعد عن ساحل البحر المتوسط حوالي سبعين ميلاً ورغم صغرها إلا أنها لعبت دوراً في صناعة السفن لوجود دار صناعة لبناء السفن المختلفة^(٢)، وجزيرة الخضراء التي عرفت بدار صناعتها القديمة وأهلها هم أهل الصنعة منذ القدم فضلاً عن موقع المدينة الجغرافي جعلتها تلعب دوراً مهماً في التواصل بين الأندلس والمغرب وليكون معبراً ومرسى للسفن ودار استراحة، مستغلين دار صناعة السفن وتقديم الخدمات للسفن المارة بها^(٣)، واشبونة من مدن الساحل الغربي للبلاد على المحيط الأطلسي وهي من كورباجة وتقع على نهر اشبونة وهو نهر كبير سهل الإبحار للسفن الكبار وتتأثر المدينة بالمد والجزر للمحيط وان عرض النهر عند المصب عند المحيط يبلغ عشرة أميال وعرفت المدينة بانها محطة لخروج المغامرين الى المحيط لمعرفة مجاهله واكتشاف أسراره ولهم القدرة في صناعة السفن لأنها تمتلك دار خاص لذلك^(٤)، وكذلك عرفت مدينة جـ يـن بكثرة أخشابها التي ساهمت هي الأخرى في توفيرها لصناعة السفن^(٥).

أما المدن الداخلية والبعيدة عن السواحل ولاسيها التي تقع على الأنهر فلم تكن اقل حظوة من المرفئ الساحلية حيث أقيمت فيها دور صناعة استغل أهلها غاباتها وأشجارها المتنوعة لصناعة السفن والآلات ومعدات الملاحة^(١)، فمدينة قرطبة العاصمة تقع على نهر الوادي الكبير الكبير فكانت تجري فيها السفن الكبيرة مستغلين المد وال جزر لصعود السفن اليها ولهبوطها الى البحر، فقد كانت تمتلك دوراً للصناعة، ومع ذلك فقد أمر الأمير محمد (٢٣٨-٢٧٣هـ/٨٥٢-٨٨٦ م) سنة (٢٦٦هـ/٨٧٩م) بإنشاء المراكب بنهر قرطبة للتصدي للمخاطر التي تهدد دها

- (١) ابن حيان، ابو مروان حيان بن خلف، المقتبس من أبناء أهل الأندلس اعتنى بنشره ب . شالميتا، المعهد الاسباني العربي للثقافة، كلية الآداب بالرباط، مدريد، ١٩٧٩، ص ٣٢٣؛ الفلقشندي، احمد بن علي، صبح الأعشى في صناعة الانشاء، نسخة مصورة عن المطبعة الأميرية، دار الثقافة والإرشاد القومي، القاهرة، (د.ت)، ج ٥، ص ٢١٧؛ المقري، نفع الطيب، ج ١، ص ١٦٢.
- (٢) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٧٠؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ٢، ص ٥٤٣.
- (٣) مؤلف مجهول، أخبار مجموعة، تحقيق إبراهيم الابياري، دار الكتاب المصري، القاهرة، ١٩٨٩، ص ١٦؛ ابن حيان، تحقيق مكي، ص ٣٠٧.
- (٤) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٦ و ٢٩؛ ابو الفداء، عماد الدين إسماعيل صاحب حماه، كتاب تقويم البلدان، تحقيق رينود والبارون ماك كوكين ديسلان، مطبعة باريس، باريس، ١٨٥٠، ص ١٧٠.
- (٥) ابن سعيد، علي بن سعيد، المغرب في حلى المغرب، تحقيق شوقي ضيف، دار المعارف بمصر، القاهرة، ١٩٥٥، ج ٢، ص ٤٩.
- (٦) سالم، بحوث إسلامية، ق ٢، ص ١٦.

غزوات النورمانديين بحراً ، اذ كان الغزاة يدخلون الموانئ للقتل والنهب والطمع في خيرات الأراضي الأندلسية^(١)، وتكررت محاولات النورمانديين في قرطبة كما أمر الخليفة الحكم المستنصر (٣٥٠-٣٦٦ هـ / ٩٦١-٩٧٦م) احد قواده وهو ابن ال فطيس ان يجهز أسطولاً من دور صناعة قرطبة لمواجهة تعاضم خطر النورمانديين سنة (٣٥٦ هـ / ٨٦٩م) الذين حاولوا دخول مدن الأندلس الساحلية ليعبثوا قتلاً ونهباً وسرقة^(٢)، اما مدينة شلوبينية وهي من مدن غرناطة الساحلية من الجنوب مقابل مدينة مليلة في الجانب الأفريقي فهي الأخرى ساهمت في بناء السفن وتقديم الخدمات لأهل الأندلس لتصدير منتجاتهم ولاسيما الأخشاب الى الدول الأخرى واستيراد حاجاتهم وخاصة من المغرب^(٣).

أما مدينة اشبيلية فهي الأخرى من المدن الداخلية التي لعبت دوراً حضارياً في التجارة الدولية ، فقد قدمت دور صناعتها مراكب وسفن لكافة الخدمات واستقبال السفن الواردة الى الأندلس عن طريق الوادي الكبير الذي يصب في المحيط وكان للأمير عبد الرحمن بن الحكم (٢٠٦-٢٣٨ هـ / ٨٢٢-٨٥٢م) دورٌ في إقامة دار صناعتها لصناعة السفن الحربية وإنشاء الأساطيل وتم تزويدها بالآلات الحربية والنفط وشحنها بالرجال البحريين لتصدي المخاطر الخارجية وحماية مرفأ المدينة^(٤)، وأستغل أهل المدينة المد والجزر في الم لاحة رغم بعد المدينة على الساحل أكثر من ستين ميلاً وكان المد يتكرر في كل يوم وليلة فتصعد السفن الكبيرة^(٥)، وتقرن أهلها بصناعة المراكب الكبيرة ومقلدين الأمم الأخرى في صناعة المراكب الكبيرة^(٦).

وتشير كونستبل^(٧) الى ان اشبيلية كانت محطة لرسو السفن الكبيرة المحملة بالبضائع والعاثدة الى تجار مدينة قرطبة وبسبب صعوبة صعودها الى قرطبة عبر نهر وا لوادي الكبير وتتولى سفن صغيرة من أهل المدينيتين بنقلها الى قرطبة ، وهنا لا بد من إيضاح بعض النقاط او الوقوف عند هذه النقطة حيث ان نهر وا لوادي الكبير يعد من الأنهار الكبيرة وتصب فيه سبعة

(١) ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد، كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٥٨، ج٤ ص ١٦٨.

(٢) ابن عذاري، احمد بن محمد، البيان المغرب في تاريخ الأندلس والمغرب، تحقيق ج .س كولان وليفي بروفنسال، أعادت طبعه دار الثقافة بيروت، ١٩٦٨، ج٢، ص ٢٣٩.

(٣) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١١١، القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥، ص٢١٨.

(٤) ابن القوطية، عمر بن عبد العزيز، تاريخ افتتاح الأندلس، تحقيق عبد الله أنيس الطباع، دار النشر للجامعيين، القاهرة (د.ت)، ص ٨٨.

(٥) ابن الشباط، صلة السمط، ص ١٣٩؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥، ص ٢٣٥.

(٦) ابن عذاري، البيان المغرب، ج٢، ص ٢٣٩؛ الزهري، الجغرافية، ص ٩٢؛ ابن الخراط، اختصار الاقتباس، ص ٦٨.

(٧) اوليفيا ريمي كونستبل، التجارة والتجار في الأندلس، تعريب فيصل عبد الله، مطبعة العبيكان، الرياض، ٢٠٠٢، ص ٦٢.

انهار^(١)، ولذلك يعد صالحاً للملاحة لكل القطع البحرية المعروفة آنذاك بأحجامها وان أكبرها كانت تتسع الى أربعمئة راكب وخمسمئة مقاتل^(٢)، لذلك لم يكن كبر حجم السفن عائقاً أمام صعودها الى قرطبة ، انما كان التجار من أهل قرطبة كانوا يرغبون في عرض بضائهم في أسواق اشبيلية الأكثر ازدهاراً ونشاطاً من قرطبة لقربها من البحار ورسو السفن التجارية من بلدان مختلفة ، وعدم تحمل عناء الملاحة بالصعود الى قرطبة ، ولسعة مرافئ اشبيلية كل هذه العوامل جعل التجار يرغبون بعرض تجارتهم في اشبيلية ومن ثم الصعود للبيضاء وحسب حاجة مدينة قرطبة بالسفن الصغيرة ولتكون خيارات التجار متعددة في العرض والبيع والشراء والتبادل التجاري او المقايضة مع البضائع المعروضة في ميناء اشبيلية.

ان المهارات والخبرات المتراكمة لأهل الأندلس في صناعة السفن واستغلال دور الصناعة للصناعات المختلفة كانت تعد من الأدوار الحضارية التي تم أداؤها من قبل أهل الأندلس، وانعكست هذه المهارات والفنون الى حياتهم العامة حيث دفعت بهم خبراتهم في صناعة السفن الى بناء جسور على الأنهر من الأخشاب المتوفرة لديهم لرخص أثمانها وجودتها وعلى شكل قوارب تربط مع بعضها لمرور الناس عليه ، ولا نستبعد ان أهل اشبيلية قاموا بإنشاء جسر على شكل قوارب تربطهم مع مدينة طرطونة لمرور الناس^(٣)، وكذلك أقام أهل بلنسية قنطرة في المدينة على النهر مصنوعة من المراكب^(٤).

اما الزفت فه و من المواد الضرورية لدى مصانع السفن التي تدخل بشكل أساس في صناعة السفن، فالزفت المستخدم في الأندلس كان مستخرجاً من عروق أشجار الصنوبر ولكثرة الأشجار بلالأندلس واحتواؤها على نسبة عالية من الزيوت والشحوم لذا عد من المصادر الرئيسية لهذه المادة، فضلاً عن تقديمها خدمة الى السفن التي تحتاج الى إدامة وتصليح قطعهم البحرية خلال تواجدهم في الموانئ الأندلسية، فضلاً عن النوع الآخر المسمى بـ (القطران) والذي يستخرج من باطن الأرض ويعد من معادن الأرض^(٥)، وكذلك استخدم أهل الأندلس قشور شجر البلوط وحشوها بمسامير من الخشب وليس الحديد لأنه يتآكل بفعل ماء البحر^(٦).

(١) المراكشي، عبد الواحد، المعجب في تلخيص اخبار المغرب، تحقيق محمد سعيد العريان ومحمد العربي، مطبعة الاستقلال، القاهرة، ١٩٤٩، ص ٢٦٣؛ الرشاطي، اقتباس الأنوار، ص ٦؛ وينظر اوليفيا، التجارة والتجار، ص ٦٨.

(٢) المسعودي، علي بن الحسين، أخبار الزمان، دار الأندلس، بيروت، ١٩٦٦، ص ٦٢.

(٣) ابو الفداء، كتاب التقيوم، ص ١٦٧.

(٤) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٨١.

(٥) ابن حيان، ابو مروان حيان بن خلف، المقتبس في أخبار بلد الأندلس، تحقيق عبد الرحمن علي الحجي، بيروت، ١٩٦٥، ص ١٠٨.

(٦) الحميري، حسين محمد حسين، الشبكة الدولية للمعلومات، موقع مدونة التراث والتاريخ وع لى الرابط : <http://www.banijamrah.info/hussain>

اما الآلات الحديدية التي تستخدم في صناعة السفن فكانت تصنع في معامل خاصة لصهر الحديد وصبه، ومدينة أبال وهي من حصن مدينة قرطبة كان له دور في صهر الحديد وعمل السبائك من الحديد المتوفر في جبال الأندلس^(١)، وكذلك اشتهرت مدينة وشقة بصناعة الآلات الحديدية والأسلحة وآلات من النحاس^(٢)، اما مدينة المرية فهي مزدهرة بمصانعها المختلفة وتجهز السفن الراسية في الميناء وأسطول البلاد بكل أسلحتها الحربية^(٣). وعرفت جزيرة شلطي القريبة من لبلبة بتجهيز وصناعة الآلات الحديدية ولاسيما الكبيرة التي تعجز مدن الأندلس الأخرى عن صناعتها كالمراسي الخاصة لرسو السفن التي تلقى في البحر^(٤)، وطرطوشة كانت صناعة الحديد أكثر صناعة أهلها وآلات السفن وكانوا يحسنون صنعها^(٥).

وهناك معادن أخرى تدخل في صناعة الآلات الخاصة بالسفن او الأسلحة المكونة من السبائك او طلي الآلات وبعض أجزاء السفن كالنحاس والتوتيا^(٦)، الذي كان يجلب من قرية بطرنة وهي من قرى كورة البيرة وعلى الساحل الجنوبي من الأندلس حيث اشتهرت بنوعيته عالية الجودة والنقاوة والصفاء اذ كان يخلط مع النحاس لطلي الآلات فضلاً عن غناء جبال قرطبة بتلك المادة^(٧)، ومدينة طرطوشة كانت من المدن المصدرة للمعادن التي تدخل في صناعة السفن وتستخدمها في دور صناعتها وتقدمها خدمات الى السفن الراسية في مراسي المدينة^(٨). ومن الخدمات الجليلة التي قدمتها موانئ الأندلس، صناعتها أنواع السفن في مختلف الأحجام والمهام، ويمكن تصنيفها الى صنفين رئيسين : السفن الحربية او الأساطيل والآخر : السفن التجارية او السفرية لنقل المسافرين^(٩)، فالمراكب البحرية تمت صناعتها في الدور الصناعية الأندلسية بأنواع مختلفة منها الحراقات وهي سفن متوسطة تحمل النفط لرمي سفن العدو بالنفط والنيران مستغلة بذلك سرعة اشتعال المواد المستخدمة في السفن للأخشاب والزفت،

(١) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٠؛ وينظر المياحي، أوربا في كتب البلدانيين، ج ١، ص ٩٤.

(٢) الزهري، الجغرافية، ص ٨٢.

(٣) ابن حيان، تحقيق شالماتا، ص ٣٢٣؛ المقري، نفع لطيب، ج ١، ص ١٦٢.

(٤) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١١٠؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ٢، ص ٥٤٢.

(٥) الزهري، الجغرافية، ص ١٠٣.

(٦) التوتيا : مادة تعد من المعادن تدخل في طلي السبائك منها تستخلص من النحاس وله ألوان الأصفر

والأخضر؛ ينظر الخوارزمي، محمد بن احمد، مفاتيح العلوم، مطبعة الشرق، القاهرة، ١٣٤٢هـ، ص ١٤٩.

(٧) المقري، نفع الطيب، ج ١، ص ١٤٣؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٤٤٦.

(٨) المقري، نفع الطيب، ج ١، ص ١٤٣.

(٩) ابن حيان، تحقيق شالماتا، ص ٣٦٦؛ الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٧٠.

معتمدين على المجاذيف والأشعة في المناورة الحربية^(١)، فضلاً عن الحملات وهي التي تحمل تحمل المؤمن وفتاشة وقوارب الخدمة^(٢)، ومراكب أخرى تعرف بالشوان او الشبيني^(٣)، وتطلق على على مجموعة من السفن بالجفن وهي مكونة من غرابية وطريدة التي تستخدم المجاذيف والأشعة الى جانب قوارب صغيرة خفيفة لإعمال لا تستدعي ركوب السفن الكبيرة ذات المهام المحدودة^(٤)، المحدودة^(٤)، فكانت بعض المدن الأندلسية تختص بأنواع محددة كمدينة شلط يش التي كانت تصنع في مراسيها السفن السفرية والحراريق^(٥).

لم يكن أهل الأندلس يكتفون بصناعة الطرز المعلومة لديهم بل قلدوا الأمم الأخرى، حيث تم صناعة السفن الكبيرة على غرار السفن النورماندية وهو ما يعرف بـ (القراقير) وهي خاصة بالأساطيل الحربية^(٦).

اما صناعة السفن السفرية لنقل المسافرين المعروفة بالسفرية فهي تصنع غالباً في المراسي الكبيرة كالمرية التي كانت مركزاً لتصنيع وتجميع ودار استراحة المسافرين نحو المشرق^(٧)، فضلاً فضلاً عن كونها مقراً للأسطول الحربي الخاص بالإمارة الأموية^(٨)، وكانت السفن السفرية كبيرة وواسعة بحيث تصل سعة بعضها لعدة مئات من المسافرين الى ما يقارب أربعمئة مسافر وهناك أخرى صيفية وهي سريعة وقل سعة وتعتمد هذه القطع البحرية على الشراع والمجاديف في مؤخرتها لتغيير الاتجاه^(٩)، ويعد الحج والعمرة الى مكة المكرمة السبب في ترغيب الناس في الرحلة والسفر لأداء مناسك الحج والعمرة فنشطت بذلك القوافل باتجاه المشرق لتحقيق رغبة الأندلسيين في الوصول الى الحج^(١٠).

التبادل التجاري:

- (١) ابن حيان، شالمتا، ص ٣٦٦-٣٦٨؛ وينظر اوليفيا، لتجارة، ص ٦٥.
- (٢) ابن حيان، شالمتا، ص ٣١٢ و ص ٣١٣؛ العذري، ترصيع، ص ٨١.
- (٣) الشبيني: نسبة الى شبين نوع من أنواع شجر الصنوبر التي تصنع منها السفن فالتسمية جاءت من نوع الخشب، ينظر العذري، ترصيع، ص ٨١؛ اللباب في تهذيب الأنساب، ج٢، ص ١٨٤.
- (٤) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٨؛ وينظر اوليفيا، التجارة، ص ٦٣.
- (٥) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١١٠.
- (٦) الزهري، الجغرافية، ص ٩٢؛ ابن عذاري، البيان المغرب، ج٢، ص ٣٣٩.
- (٧) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١، ص ٢٥٢؛ المقري، نفح الطيب، ج١، ص ١٦٢.
- (٨) ابن حزم، علي بن احمد، طوق الحمامة في الألفة والألف، ف، تحقيق صلاح الدين القاسمي، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ١٩٨٦، ص ١٧٢؛ ابن الخطيب لسان الدين ابو عبد الله محمد، أعمال الإعلام، تحقيق كسروي حسن، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٣، ص ٤٢.
- (٩) وللمزيد حول أنواع السفن وتفاصيلها ينظر: اوليفيا، التجارة، ص ٦٥ - ٧٠.
- (١٠) أنخل جونثالث بالنتيا، تاريخ الفكر الأندلسي، ترجمة حسين مؤنس، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٣٥٣.

ان التبادل التجاري قدم للأندلسيين خدمات جلييلة سواء أكان للعمامة من الشعب أم على صعيد الدولة ، حيث حصلت الدولة من جراء حيا أموال طائلة من خلال فرض الضرائب على التجارة والبضائع وكل العمليات التجارية التي تجري على ارض الموانئ الأندلسية، والازدهار الصناعي والزراعي ساهم وبشكل فعال في نمو التبادل التج اري مؤدياً الى توسيع و إعمار التجمعات السكانية وإقامة الأسواق فضلاً عن تصدير المعادن التي اشتهرت البلاد بها عن طريق هذه الموانئ ^(١)، وأصبحت الموانئ الأندلسية متاجر عظيمة مليئة بالصناعات المحلية والزراعية والمعادن وكذلك السلع المستوردة، ومقصد التجار من بلاد ا لمسلمين وغير المسلمين كتجار اليمن والجزيرة والعراق والشام ومصر وأفريقيا وغانا، فضلا عن دول شمال البحر المتوسط من بلدان أوروبا، وحتى الهند^(٢).

وهناك صفة اتصفت بها التجارة بللأندلس هي ان التجار كانوا يفضلون احتكار التجارة في مخازنهم والقيام بالمقايضة والبيع و الشراء في الموانئ على ان يقوموا بالإبحار والخوض في مخاطرها للتجارة بين البلدان، وينبغي الوقوف هنا لمعرفة الأسباب التي كانت وراء ذلك، ولا شك ان العامل السياسي والديني في مقدمتها فالإبحار نحو الشمال كان محفوفاً بالمخاطر من قبل القراصنة في البحر المتوسط كذلك كانوا لا يؤمنون التجارة مع دول النصارى بحكم العداء آنذاك بين الدولة الأموية المسلمة ودول أوروبا النصرانية ، فضلاً عن ان محظورات دينية تحول دون التعامل مع الأعداء ولاسيما تعد إعانة للعدو خاصة عند تصدير بعض المواد التي تدخل في تقوية أساطيلهم للأخشاب كونها مواد أساسية تدخل في صناعة السفن ، بينما كانت هناك اقوام أخرى من غير المسلمين غالباً ما يقومون بهذه المهمة مستغلين معرفتهم باللغات المختلفة وكذلك العامل الديني فهم لا يخشون التعامل مع القراصنة والرحلة نحو الشمال كونهم من ديانة واحدة^(٣).

وقد نال اليهود الحرية والأمن في ظل الدولة الأموية بللأندلس بل تولوا مراكز تجارية مهمة في البلاد سواء أكانوا في الدولة أم في التجارة الحرة^(٤)، بل عدُ اليهود المسيطرون على النشاط

- (١) العذري، ترصيع، ص ٨٦؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج٥، ص ٤٣ .
- (٢) ابن الفرضي، تاريخ العلماء، ج٢، ص ٧٠؛ ابن الأثير، عز الدين علي بن ابو الكرم، الكامل في التاريخ، دار صادر، بيروت، ١٩٦٦، ج٨، ص ٣٨٤؛ المقري، نفح الطيب، ج٣، ص ٢١٩ .
- (٣) المقري، نفح الطيب، ج٣، ص ٢١٩؛ اوليفيا ريمي كونستبل، التجار المسلمون في تجارة الأندلس الدولية، موسوعة الحضارة العربية الإسلامية في الأندلس، مركز دراسات الوحدة العربية، تحرير سلمى الجي وسي، بيروت ١٩٩٩، ج٢، ص ١٠٦٣ .
- (٤) ابن بسام، ابي الحسن علي، الذخيرة في محاسن أهل الجزيرة، تحقيق إحسان عباس، دار الثقافة، بيروت، ١٩٧٩، ق١، مج ٢، ص ٧٦٦؛ وحول دور اليهود ينظر نجاة باشا، التجارة في المغرب الإسلامي، منشورات الجامعة التونسية كلية الآداب والعلوم الإنسانية، تونس، (د.ت)، ص ٧٦ .

الاقتصادي في البلاد الى جانب أعمالهم الإدارية الأخرى مع الدولة أكثر من الأسبان من أهل الأندلس من النصارى^(١).

وأصبحت الموانئ الأندلسية أسواقاً زاخرةً بالبضائع وتصريف الصناعات الغذائية والحرفية والمعدنية، فيورد الرشاطي^(٢) ان المعادن على رأس الصادرات الأندلسية عبر منافذها البحرية مستغلين التجارة المزدهرة والمخازن لعرض بضائعهم في الحوانيت والقيساريات ولعل في مقدمة هذه المعادن الذهب والفضة والنحاس والحديد والرصاص والزئبق والزنجنفور^(٣) والشب والتوتيا والزاج^(٤) والطفل^(٥) والكهريا^(٦) والمهى وفي البحار البسد^(٧) والعنبر واللازورد^(٨). ولكل معدن مصادره ومناجمه والمنافذ التي يتم تصديره او تسويقه في الأ سواق المحلية لصناعات هم واستخداماتهم الذاتية، وتولت الموانئ الأندلسية صناعة الآلات والمعدات في دور صناعتها وزجّها في الأسواق وعرضها على التجار الذين يدخلون المدن الساحلية فيجري التبادل التجاري على البضائع المعروضة، فكان الحديد يصدر بأشكال مختلفة من أسلحة ومعدات فعرفت كل من مدينة البيرة وطرطوشة بتلك الصناعات وتصديرها^(٩)، ولعل جبل ال بقات يُعد من المناجم المعروفة لإنتاج الحديد وصناعته الى آلات وأسلحة ولاسيما السيوف وخاصة في مدينة (برق

(١) اميريكو كاسترو، حضارة الإسلام في أوروبا، ترجمة سليمان العطار، الدار الثقافية للنشر، القاهرة، ٢٠٠٢، ص ١٣٤.

(٢) اقتباس الأنوار، ص ٧.

(٣) الزنجفور: وهي مادة تستخرج من الزئبق وهي من السموم، القزويني زكريا بن محمد بن محمود، عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، القاهرة، ١٩٥٦، ص ١٣٤.

(٤) الزاج: من معادن كبريتات الخرصين وهو الأبيض وهناك الأزرق وهو كبريتات النحاس والأخضر كبريتات الحديد وزيت الزاج حمض الكبريتيك ويستخدم لدباغة الجلود، الخوارزمي، مفاتيح ال علوم، ص ١٤٨؛ الزهري، الجغرافية، ص ٨٨؛ وينظر، معجم الوسيط، ج ١، ص ٤٠٥.

(٥) الطفل: طفل غسل بالطفل وهو الطين خاوه (فرك)، ينظر، رينهارت دوزي، تكملة المعاجم العربية، ترجمة محمد سليم النعمي، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ١٩٩٢، ج ٤، ص ٥٨.

(٦) الكهريا او الكهرياء: وهو حجر اصفر مائل الى البياض مأخوذ من صمغ شجر الجوز الرومي ويستخدم في صناعة الأدوية والعقاقير، البيروني ابو الريحان محمد بن احمد، كتاب الجماهر في معرفة الجواهر، عالم الكتب بيروت، (د.ت)، ص ٢١٠؛ القزويني، عجائب المخلوقات، ص ١٣٨.

(٧) البسد: ويقصد به من أنواع المرجان وهي حيوانات بحرية تكثر في السواحل الأندلسية، ينظر ابن الفقيه، ابي بكر احمد بن محمد الهمداني، مختصر كتاب البلدان، مطبعة بريل، ليدن، ١٣٠٢ هـ، ص ٨٤؛ البيروني، كتاب الجماهر، ص ١٨٩ و ص ١٩٠.

(٨) اللازورد: وهي من الأحجار الثمينة يصنع منه فصوص الخو اتم وله ألوان عديدة ازرق او سماوي او بنفسجي ويستعمل في الزينة وصناعة الطي وكذلك في صناعة الأصباغ كعلاج للعيون، ينظر القزويني عجائب المخلوقات، ص ١٣٩؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ١، ص ٣٦٠.

(٩) الحميري، صفة الجزيرة، ص ٢٤ و ص ١٨٣ و ص ١٨٤؛ المقري، نفع الطيب، ج ١، ص ١٤٣.

ياقه) إحدى مدن برشلونة وتجلب من هناك الحديد المعروف بـ (الثلج) المعروف بالصلابة لصناعة الآلات الحديدية والمعدات^(١)، حيث عرف الأندلس بصناعة الأسلحة ومنها الأقواس الإفريقية وهي خاصة بأهل الأندلس وتمتاز بانها تستخدم في المراكب البحرية في الأساطيل والحصار لبلوغها السهم الى مديات بعيدة^(٢).

أما مدينة وشقة فهي الأخرى عرفت بصناعة الآلات الحربية وهي دار صناعة لإنتاج الأسلحة والدروع والآلات الحربية الأخرى^(٣)، وصناعة الجلود التي تدخل في صناعة الآلات الحربية والأسلحة وصناعة الجلود كانت قديمة في الأندلس ولهم أصناف وحسن الجودة فيها^(٤) وعرفت حصن أبال إحدى مدن قرطبة باحتوائها على أفران لصهر الحديد وتصفيته وعمل السباكي^(٥)، ومدينة شلوبينغ من حصون غرناطة معروفة بصناعة الحديد وتصدير إنتاجها من المعدات والآلات^(٦)، بينما تعد مدينة المرية من أشهر المدن في صناعة المعدات و الأسلحة وتصديرها من خلال أسواقها المزدهرة بالتجارة الدولية^(٧) ولعل إشارة إحدى النصوص لمؤلف مجهول^(٨) تشير الى مدى حجم إنتاج بلاد الأندلس للأسلحة، حيث يذكر ان دور صناعة الأندلس كانت تنتج للخليفة الحكم المستنصر (٣٥٠-٣٦٦هـ/٩٦١-٩٧٦م) في كل سنة اثني عشر ألف ترس ومن الدرق مثل ذلك ومن القسي والزورد مثل ذلك وكان يصنع له ثمانية آلاف من الخيام ومن السيوف والرماح مثل ذلك، مما يدل على مدى قدرة دور صناعة الأندلس في الإنتاج ولاشك ان كثير من هذه الآلات والأسلحة كانت للتصدير.

وتولت مدينة المرية في صناعة النحاس وطلاي الآلات والمعدات مع سبائك أخرى والتعامل مع التوتيا لطلاي الأواني والعدد ومدينة بطرنة من جبال قرطبة تعد من المدن المشهورة في هذا المجال^(٩). حيث شاعت شهرة مصانع المرية في صناعة النحاس واستخداماتها وتصديرها^(١).

(١) ليوبولدو توريس بلباس، تاريخ اسبانيا الإسلامية، ترجمة علي عبد الرؤوف البمبي وآخرون، المجلس الأعلى

للثقافة، القاهرة، مج ٢، ج ٢، ص ٤٠٣؛ المياحي، أوربا في كتب البلدانين، ج ١، ص ٩٤.

(٢) ابن هذيل، علي بن عبد الرحمن، حلية الفرسان وأشعار الشجعان، تحقيق محمد عبد الغني حسن، دار المعارف، القاهرة، (د.ت)، ص ٢١١.

(٣) الزهري، الجغرافية، ص ٨٢.

(٤) ليوبولدو، تاريخ اسبانيا، مج ٢، ج ٢، ص ٤٢٥.

(٥) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٠.

(٦) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥، ص ٢١١.

(٧) المقري، نفع الطيب، ج ١، ص ١٦٢، مؤلف مجهول، تاريخ الأندلس، تحقيق عبد القادر بوباية، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٩، ص ١٣٨.

(٨) مؤلف مجهول، تاريخ الأندلس، ص ٢١٤.

(٩) المراكشي، المعجب، ص ٣٦٣؛ المقري، نفع الطيب، ج ١، ص ١٤٣ و ص ١٤٤ و ج ٢، ص ٤٤٧.

ووشقة كانت إحدى المراكز المهمة في إنتاج النحاس وتصدر منها الى بلدان أخرى^(٢)، وكذلك عرفت طرطوشة بصناعة النحاس وتصديرها وأسواقها عامرة بها^(٣).

ان ازدهار الأسواق في الموانئ الأندلسية هيأ فرصة تجارية لترويج التعامل بالمعادن الثمينة كالذهب والفضة، ولغناء بلاد الأندلس بهذه المعادن، فضلاً عن ارتفاع مدخولات الفرد الأندلسي ورغبتهم في اقتناء الحلي والمجوهرات والبضائع الكمالية لتظهر مستوياتهم المادية والحضارية، فكانت مصادر ومناجم الذهب والفضة عديدة بالأندلس وتجلب الى موانئ الأندلس للتجارة بها، ولعل أبرزها مدينة البيرة وغرناطة على نهر شنيل ولاسيما الذهب الأحمر وهو الموضوع الثالث حسبما ذكره الحميري^(٤)، كذلك شلوبيينية، ومصبات الأنهر التي تعد من المناجم المهمة في استخراج الذهب ومنها اشبونة على نهر تاجة^(٥) والنهر الأعظم التي تقع عليها مدينة سرقسطة والتي عرفت باستخراج الذهب وبكميات تجارية كبيرة^(٦).

اما الفضة فقد كانت تدمير من المدن التي اشتهرت بكثرة استخراجها للفضة وبحدود ثلاثون رطلاً تدخل المدينة يومياً مما يدل على انها كانت تصدر الى المدن الأخرى فضلاً عن استخدامها في ضرب النقود حيث ضرب ديسم بن اسحق (٢٩٣هـ/٩٠٥م) وهو احد الخارجين على السلطة المركزية، النقود لوفرة المعادن بكثرة في المدينة^(٧)، ومرسية الواقعة على النهر الكبير كان منجماً مهماً في استخراج الفضة^(٨).

ولعبت معادن أخرى في ازدهار الموانئ الأندلسية تجارةً وتبادلاً ومنها الكحل^(٩)، والرصاص^(١٠)، والزئبق الذي صدر منه الى أقطار مختلفة وكذلك الزجاج^(١١)، وكذلك الكبريت الأحمر الذي انفرد بلاد الأندلس بلنتاجها آنذاك وتصدر منها الى كل من العراق والشام واليمن^(١٢)، وصناعة الزجاج ايضا كانت رائجة في الأسواق الأندلسية وتصدر منها الى بلدان

(١) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٨٣ و ١٨٤؛ المقري، نفع الطيب، ج ١، ص ١٦٢.

(٢) الزهري، الجغرافية، ص ٨٢.

(٣) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٢٤؛ المقري، نفع الطيب، ج ١، ص ١٤٣.

(٤) صفة الجزيرة، ص ١ و ٢٤ و ٩٥؛ ابن الفقيه، مختصر كتاب البلدان، ص ٨٨.

(٥) الزهري، الجغرافية، ص ٨٢؛ الفلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥، ص ٢١٨.

(٦) الزهري، الجغرافية، ص ٨٢.

(٧) العذري، ترصيع، ص ١٢.

(٨) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٨١.

(٩) الزهري، الجغرافية، ص ٨٠؛ ابو الفداء، كتاب تقويم البلدان، ص ٢٤٥.

(١٠) العذري، ترصيع، ص ٢؛ ابن سعيد، المغرب، ج ٢، ص ٢٢٨.

(١١) الزهري، الجغرافية، ص ٨٧ و ٨٨، ابو الفداء، كتاب تقويم البلدان، ص ٢٤٢.

(١٢) الزهري، الجغرافية، ص ٩٩.

مختلفة فدور صناعة المربية عامرة ب فنون الصناعات الزجاجية^(١)، ومدينة قانس من المدن التي اشتهرت بصناعة الزجاج والمركبات الأخرى التي تخطط مع الزجاج لصناعة الحلي الزجاجية عند أهل الأندلس^(٢).

اما فيما يتعلق بتجارة المواد الغذائية وصناعاتها فقد كانت تعد من الأسواق المزدهرة لغناء بلاد الأندلس بلفتاجها الزراعي وساهمت موانئها بالتجارة مع مختلف الدول بسبب ان المواد الغذائية في الأندلس كانت تفيض عن حاجاتها المحلية لذلك لجأت الى تصديرها عن طريق الموانئ الأندلسية ولاسيما الحبوب وزيت الزيتون والكتان^(٣)، ولعل زيت الزيتون الذي يصدر من من موانئ الأندلس يعد من الكميات الكبيرة وذات الجودة العالية واشبيلية كانت في مقدمة موانئ الأندلس لتصدير الزيوت من إنتاجها وما تأتي كميات أخرى من مدن الأندلس الأخرى وتصل تجارتها الى كل مدينة من بلاد الروم والمغرب ومصر والاسكندرية وحتى اليمن آنذاك^(٤)، فضلاً عن ان هناك بعض البضائع المحدودة كالسكر رائجة في الأسواق الأندلسية التي اشتهرت بها مدينة المنكب ومنها كانت تصدر الى البلدان الأخرى^(٥).

ساهمت شهرة الموانئ الأندلسية في التبادل التجاري في ازدهار أسواقها مما انعكس إيجاباً على المستوى المعيشي لهم حيث كانت تدر عليهم الموانئ أموال طائلة، مما اثر في إثرائهم بالغناء وترويج البضائع الكمالية في مختلف الصنوف الغالية^(٦)، بل عدّ أهل مدينة المربية من أغنى سكان الأندلس، فوردت اليها الملابس والمنسوجات القطنية والصوفية والحريرية لتجارة عامرة واقتناء أعلى وأجود ما يعرض في أسواقها ولاسيما الألبسة الحريرية المطرزة بالحلل والديباج^(٧)، والثياب السندسية البيضاء والديباج المحكم والثياب المعروف بـ (الخلدي) فضلاً عن حياكة أهلها المنسوجات المختلفة بإتقان وجودة حتى تصل درجة فنونها الى أقمشة الحرير وصناعة المنسوجات في الأندلس كانت مقلدة للصناعات البغدادية والمصرية، ولشدة اهتمامهم

(١) المقري، نفع الطيب، ج١، ص ١٦٢.

(٢) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٤٥.

(٣) الهمداني، ابي بكر احمد بن محمد، كتاب البلدان، مطبعة بريل، ليدن، ١٣٠٢، ص ٨٨؛ وينظر اوليفيا،

الموسوعة الحضارية العربية، ج٢، ص ١٠٦٨.

(٤) الزهري، الجغرافية، ص ٨٨؛ الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٩.

(٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥، ص ٢١٨.

(٦) العنزي، ترصيع، ص ٨٨؛ جوزيف ماك كيب، مدن العربية في الأندلس، ترجمة تقي الدين الهلالي،

مطبعة العاني، ١٩٥٠، ص ٣٩.

(٧) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٨٣ و ص ١٨٤؛ ابو الفداء، كتاب تقويم البلدان، ص ٢٤٣، اوليفيا،

موسوعة الحضارة العربية، ج٢، ص ١٠٦٣.

بهذه الطرز دخل بعض الأندلسيين الى بغداد ليتعلم الطراز البغدادي^(١)، ولكثرة إنتاج أهل مدينة جَيَّان للحريز وصناعته سميت بجيَّان الحريز^(٢)، وساهمت مدينة بلنسية ايضا بصناعة الثياب الغالية والعالية الجودة من الكتان والأقمشة النسيجية الأخرى^(٣)، وقدمت مدينة تدمير الطرز العجيبة في فن الألبسة وصناعة البساط المنسوجة والصناعات اليدوية الحرفية الأخرى، والثياب السرقسطية هي الأخرى ذاع صيتها بين تجارة الأقمشة والمنسوجات لدقة صناعتها والتفنن في طرزها وليس على مستوى الأندلس فحسب بل تعدت شهرتها الأمم التي تتعامل مع التجارة الأندلسية، حتى تصل مصر وخراسان واليمن^(٤)، واشتهرت كل من مرسية ومالقة بثياب الحريز الموشاة بالذهب وعداً من الصنائع الغربية لجودتها^(٥).

أضف الى ذلك من ذكر البضائع الكمالية فقد كانت تجارة الرقيق من الخدم والغلماان والصقالبة والجواري الروميات والإفريقيات والأندلسيات من التجارات الرائجة المربحة، فكانت الأندلس من المصادر المهمة في تصديرها الى المشرق الإسلامى لوجود الأعداد الكبيرة التي تدخل أسواق الأندلس من أفريقيا ومن بلاد أوروبا^(٦)، وبضائع أخرى كمالية كانت تجارتها رائجة مثل جلود الخز والوبر والسمور وجلود النسور التي سيأتي البحث على ذكرها والمرجان والزعفران^(٧).

ان الوجه الآخر لعملية التبادل التجاري يتمثل في استيراد أهل الأندلس للبضائع والسلع التي يحتاجونها من خلال دخولها الى الموانئ الأندلسية، فقد ساهمت الموانئ الأندلسية في استيراد وخزن المواد الغذائية والسلع، حيث نقلت الكثير من السفن الحبوب والمواد الغذائية المختلفة ولاسيما من شمال أفريقيا الى الأندلس^(٨)، مع انها كانت تمتلك وتنتج الحبوب من

(١) الزهري، الجغرافية، ص ١٠١؛ القلقشندي، صبح الانشا، ج ٥، ص ٢١٨، ليوبولدو، تاريخ اسبانيا، مج ٢، ج ٢، ص ٤١٩.

(٢) ابن سعيد، المغرب، ج ٢، ص ٥١.

(٣) الزهري، الجغرافية، ص ١٠٢.

(٤) العذري، ترصيع، ص ٩ وص ٢٢؛ الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٨٢؛ ليوبولدو، تاريخ اسبانيا، مج ٢، ص ٤٢٠.

(٥) ابن سعيد، الجغرافية، ص ٤٢.

(٦) ابن حوقل، كتاب صورة الأرض، ص ١٠٥ وص ١٠٦؛ الهمداني، كتاب البلدان، ص ٨٤؛ وينظر ليفي بروفنسال، العرب في الأندلس، ترجمة ذوقان قرقوط، دار مكتبة الحياة، بيروت، (د.ت)، ص ٧٧.

(٧) المسعودي، أخبار الزمان، ص ٤٨؛ العذري، ترصيع، ص ١٢٠؛ ابو الفداء، كتاب تقويم البلدان، ص ١٦٧.

(٨) مؤلف مجهول، كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار، تحقيق سعد زغلول عبد الحميد، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ١٩٨٦، ص ١٣٣.

الحنطة والشعير والفول والحمص^(١)، وينبغي توضيح التفاصيل حيث انه وجد تجارة الحبوب باتجاه الأندلس رائجة بينما كانت البلاد غنية بالمحاصيل الزراعية المختلفة وهنا وعلى الأرجح ان كلفة الحبوب القادمة من شمال أفريقيا كانت اقل مما تأتي من داخل الأندلس لقرب سواحل المغرب عن الأندلس ولرخص أجور النقل البحري لكثرة الرحلات البحرية عند الطرفين اذ ساهمت في نقل كميات كبيرة الى السواحل الأندلسية للتجارة وكذلك لسد النقص الحاصل في الأندلس في سنوات الجذب التي تصيب البلاد^(٢)، ولعبت مدينة تنس دوراً مهماً في تصدير القمح الى الأندلس عن طريق المراكب^(٣).

وكان التاجر الأندلسي يجوب البحار والدول لشراء البضائع الكمالية والتحف الراقية فضلاً عن التوابل والعقاقير التي تجلب في أسواق المشرق الإسلام ي والهند حيث جلود السلاحف والمواد التي تدخل في صناعة مواد الزينة والتحفيات والمقتنيات النحاسية التي تعبر عن رفاهية المجتمع الأندلسي وام تلاكهم الأموال الطائلة محاولين استيراد كل جديد وكل بضاعة تعبر عن حضارتهم والرفاهية التي يعيشونها^(٤)، وكانت الأسواق الأندلسية غنية بالجواهر والحلي المشرقية التي تستورد من المشرق الإسلام ي بشكل كبير^(٥)، وكذلك استوردت الأندلس الذهب من بلاد السودان رغم امتلاكها كميات كبيرة إلا ان التجارة تتعامل مع مصادر مختلفة^(٦).

الخدمات العامة:

ان الخدمات والتسهيلات التي كانت تقدمها مرافئ الأندلس الى السفن الراسية بلا شك كانت جلية وكان لها الأثر الواضح في ازدهار الملاحة والنشاط التجاري ، فقد وفرت المرافئ الأمانة لحماية السفن في أحواض داخلية بعيدة عن التيارات الهوائية العالية والعواصف فكانت تلجأ الى هذه المرافئ السفن للاحتماء من أهوال البحار ولاسيما في الأوقات والأشهر التي تكون فيها الملاحة خطيرة نظراً لتعرضها الى العواصف التي تحطم السفن والمر اكب، وركوب البحر خلال تلك الأجواء العاصفة تعد من المغامرة التي لا تحمد عقباها ، وللشاعر يحيى بن حكم

(١) ابن حيان، تحقيق شالماتا، ص ٣٨٩.

(٢) اوليفيا، التجارة والتجار في الأندلس، ص ٢٤٩.

(٣) ابن سعيد، الجغرافية، ص ٤٣.

(٤) ابن الفرضي، عبد الله بن محمد، تاريخ العلماء ورواة العلم بالأندلس، تحقيق عزت العطار الحسيني،

مطبعة المدني، القاهرة، ١٩٨٨، ج٢، ص ٧٠؛ جوزيف ماك كيب، مدينة العرب، ص ٢٢ وص ٣٩؛

اوليفيا، موسوعة الحضارة العربية، مج٢، ص ١٠٦٨.

(٥) ليوبولدو، تاريخ اسبانيا، مج٢، ص ٤٨ وص ٤٩.

(٦) المراكشي، المعجب، ص ٣٦٣.

الغزال (٢٥٠هـ / ٨٦٤م) وصف لتلك الأمواج والعواصف أثناء رحلة قام بها الى الملك النورماندي سفيراً للأمير عبد الرحمن بن الحكم (٢٠٦-٢٣٨هـ / ٨٢٢-٨٥٢م) فينشد:

قال لي : يحيى وصرنا بين موج كالجبال

وتولتنا عصف من جنوب وشمال (١)

ولمدينة المرية مراسي تعد من المراسي الآمنة لحماية السفن من العواصف والأمواج العالية حتى أعدت بلن ليس لها مثل ، وكذلك امتلكت اشبيلية الى مراسي آمنة محمية وأخرى تعد مكشوفة وغير آمنة للعوارض الطبيعية فضلاً عن وجود عوارض أخرى مثل الرؤوس الصخرية والمرجانية في قاع البحار وعند السواحل التي تحطم السفن اذا ما لم تلجأ الى المرافئ الآمنة^(٢). ومن التسهيلات الملاحية الأخرى في المراسي الأندلسية امتلاكها الى المنائر الملاحية الدالة وهي عبارة عن منائر صخرية مبنية على السواحل عالية تظهر للملاحين من عرض البحر وتصبح دليلاً لمعرفة المراسي والسير في اتجاهها لدخول المرافئ ليلاً ونهاراً ولعل من أبرزها منارة مدينة قانس التي أطلق عليها المنارة العجيبة لعلوها وقدم نشأتها^(٣) وفي اشبيلية كان فيها مأذنة عالية طولها خمسة وثلاثون قامة، اهدتوا بها المراكب نهاراً وبنوره ليلاً^(٤)، وعند رسو السفن السفن والمراكب في الموانئ كان التجار والمسافر ون يجدون جميع مستلزمات الراحة من الفنادق حيث احتوت مدينة المرية لوحدها ألف وثلاثون فندقاً لاستيعاب التجار والمسافرين فضلاً عن أمور خدمية أخرى^(٥)، وفي رواية عن ابن حيان نقلها مؤلف مجهول^(٦) حيث ذكر ان مدينة قرطبة كانت لها من الفنادق والخانات ألف وستمئة فندق لسكن التجار والمسافرين والغرباء ، وعدد حماماتها ثلاثة آلاف وتسعمائة واحد عشر حمام ، مما يدل على مدى اهتمام أهل المدن بالتجار باعتبارهم مصدر مالي ورزق وفير يُلتي اليهم من ما وراء البحار ، فيجد التاجر والمسافر أسواق مزدهرة وآمنة زاخرة بالبضائع والصناعات المحلية والمستوردة فبذلك أصبحت موانئ الأندلس مقصد التجار والمسافرين من بلاد الإسلام وغيرها وكما يورد الرشاطي^(٧) وبها يجتمع

(١) الحميدي، محمد بن ابي النصر، جذوة المقتبس في ذكر ولاية الأندلس، الدار المصرية للتألي ف والترجمة والنشر، مطابع سجل العرب، لقاهاة، ١٩٦٦، ص ٣٧٤.

(٢) البيروني، كتاب الجماهير، ص ١٠٩، الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١، ص ٢٣٩ وص ٢٥٢.

(٣) المسعودي، علي بن الحسين، التنبيه والإشراف، تحقيق عبد الله إسماعيل الصاوي، مكتبة الشرق الإسلامية، لقاهاة، ١٩٣٨، ص ٦٠؛ الزهري ، الجغرافية، ص ٩٠.

(٤) ابن سعيد، الجغرافية، ص ٤٧.

(٥) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٨٣، وص ١٨٤.

(٦) تاريخ الأندلس، ص ٧٧ وص ٧٨.

(٧) اقتباس الأنوار، ص ٣٩.

القاصي والداني والعرب والعجمي أي من المرية تنطلق وفود الحج هي من أكثر المرافئ الآمنة باتجاه الشرق الإسلام ي سواء للحج او الرحلات العلمية او التجارية حيث وفرت لهم الأماكن الآمنة والسفن السفرية لنقل الحجاج وأداء فريضة الحج بكل يسر وأمان^(١). وكانت الخدمات التي تقدم الى التجار والسفن تدر على أهل المرافئ أموال كبيرة سواء عن طريق البيع والشراء او العمل في ورش الصناعات الحرفية وصناعة السفن لذلك لا تجد من أهلها لا عمل له، أي وفترة فرص العمل الى أهلها والى من يرغب العمل في موانئها ، وانعكست إيجاباً حيث امتلكوا الأموال ودفعت بازدهار التجارة والعمل وارتفاع مستوى معيشة مدنها وبروز الرفاهية على نظم حياتهم العامة وكان استخراج بعض المعادن يحتاج الى ألف عامل وعبر مراحل عديدة من الإنتاج^(٢)، لذلك أقدمت الدولة الى تنظيم هذه الأعمال في بناء الأسواق المنظمة ما يعرف بـ (القيسارية) وهي أسواق كبيرة ومسقفة ومنظمة على أصناف الحرف والمهن والصناعات ويتولى صاحب الموارث في المدينة إدارتها وحمايتها من المفسدين وتكون هذه المنشأة ضمن ملكية الدولة وبإشراف قاضي المدينة لحماية التجار والمسافرين وإيواء الغرياء وهي عين البلد فضلاً عن انها تدر على الدولة أموال طائلة^(٣).

الصيد:

ان كثرة الأنهار في الأندلس التي تصب في البحر المتوسط والمحيط الأطلسي سمح لكثير من الأحياء المائية كالأسماك والحيتان واسماك القرش الى الصعود الى أعالي الأنهر باتجاه المياه العذبة للتزاوج والتكاثر وأصبحت موانئ الأندلس مركز استقطاب لهذه الأحياء المائية بسبب وفرة المواد الغذائية فيها نتيجة التعامل بذلك المواد في تجارة الأندلس مما استقطبت تلك الأحياء وأصبحت مضمراً واسعاً لصيد الأسماك والحيتان واسماك القرش الكبيرة، وفي اشبيلية كانت تصطاد الحيتان والأسماك بشكل واسع لكثرتها وجودتها ولاسيما الحيتان ولم يكتفوا باستهلاكهم المحلي فحسب بل تم تصدير لحومها اذا ما زادت عن حاجاتهم^(٤)، وكان أهل قرطبة معروفين باستهلاكهم للحوم الحيتان والأسماك فضلاً عن الكميات الكبيرة من اللحوم التي كانت تنفقها قصور الأمراء والخدم والصقالبة الذين يخدمون في القصر^(٥).

(١) ابن بشكوال، ابي القاسم خلف بن عبد الملك، كتاب الصلة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٨، ق ١، ص ١٤٤.

(٢) العذري، ترصيع، ص ٨٨، الرشاطي، اقتباس الأنوار، ص ٥٧؛ الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٠.

(٣) العذري، ترصيع، ص ٨٦، ابن عبدون، ثلاث رسائل، ص ٣٠.

(٤) الزهري، الجغرافية، ص ٨٨، الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١، ص ٢٣٩.

(٥) مؤلف مجهول، تاريخ الأندلس، ص ٧٨ و ٧٩.

ووادي يانه احد روافد نهر الوادي الكبير اذ كانت موضعاً لصيد حيتان واسماك القرش المختلفة الألوان والأحجام وتمتاز بلحومها الجيدة حسب ما وصفها الزهري^(١)، اما قرية بزليانة وهي إحدى قرى مالقة الساحلية عرفت بصيدها الكثير للحيتان أكثر مما كانوا ينفقونها مما دفع بهم الى تصديرها الى مختلف الجهات^(٢)، اما أهل شذونة فقد استغلوا موسم صعود وهجرة الأسماك الى المياه الباردة والعذبة للتكاثر والتي تستمر أربعون يوماً لصيد الحيتان بكميات كبيرة^(٣).

وهناك أنواع أخرى من الصيد في الموانئ كصيد صدفة المحار واستخراج اللؤلؤ وسكان اشبيلية كانت لهم المعرفة بصيد المحار^(٤)، وكذلك صيد المرجان في قاع البحار في المدن الساحلية التي كانت تصدر حتى تصل الحجاز والهند والصين^(٥)، فضلاً عن صيد النسور والصقور التي عرفت بها مدينة شذونة^(٦)، واشتهرت مدينة الجزيرة بالصيادين للطيور بسبب مرور أسراب من الطيور المختلفة عبر الجزيرة بسبب وقوعها على الممر الطبيعي لهجرة الطيور بين قارة أفريقيا وأوروبا والنسور في مقدمتها حيث عملوا على تصدير جلودها الى مدن الأندلس الأخرى وكانت تجارتها رائجة في اغلب الموانئ الأندلسية^(٧).

الإيرادات المالية:

ان الأموال التي تجبيها الدولة من التجارة في الموانئ الأندلسية تعد وارداً مهماً لمدخلات البلاد الاقتصادية، فحسبما ذكر ابن عبدون^(٨) (فإن ذلك موضع عين البلد ، موضع إخراج الفوائد مما يخرجها التجار) فالضرائب تفرض على التجار سواء أكانوا أندلسيين أم غيرهم تجارة داخلية او خارجية فكل عملية تجارية تجري في الموانئ من بيع وشراء وحتى البضائع المخزونة في المخازن كانت معرضة للجباية^(٩).

اما مقدار ما تجني الدولة من هذه المبادلات التجارية فكانت مقادير كبيرة بلا شك وذلك لورود السفن والمراكب بكثرة من كل البلدان والأمم ولاسيما التي لها علاقات تجارية عبر حوض

(١) الجغرافية، ص ٩٧.

(٢) الحميري، صفة الجزيرة، ص ٤٤.

(٣) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٠١.

(٤) الزهري، الجغرافية، ص ٨٨.

(٥) العذري، ترصيع، ص ١٢٠.

(٦) مؤلف مجهول، تاريخ الأندلس، ص ١٧٧.

(٧) العذري، ترصيع، ص ١٢٠.

(٨) ثلاث رسائل في الحسبة، ص ٣٠.

(٩) عنان، دولة الإسلام، ١، ع ٢، ص ٦٩٠.

البحر المتوسط حيث وصلت تجارة الأندلس الى الهند والصين واليمن والسواحل الغربية من أفريقيا لتصل الى غانا^(١)، وكانت تتعامل مع الأطراف جميعاً وتستقبل كل السفن الواردة الى المراسي وتقدم لها التسهيلات التجارية والخدمات وتلبي كل حاجة قد يحتاجها الملاح لتصليح سفنهم وفضلاً عن توفير المأوى والأمن لتجارهم ولأموالهم، والتاجر كان مطمئناً الى تصريف بضاعته في الأسواق المزدهرة بالتبادل التجاري^(٢).

اما المقادير والمبالغ التي كان التاجر يدفعها على البضائع الى المحتسبين او صاحب المدينة او السوق فتكاد تكون غير معلومة المقادير فلا تسعفنا النصوص للوقوف عليها، وبينغي هنا إيضاح بعض الأمور في هذا الجانب.

أولاً: ان الدولة غالباً ما كانت تفرض مبالغ معقولة بحيث لم نجد من خلال كتب التراجم للقضاة في الأندلس أنهم قد فضروا بعض المنازعات في هذا الجانب.

وثانياً: من خلال نص أورده ابن حيان^(٣) عن زيارة قام بها رسول صاحب سردينيا الى الخليفة الناصر لدين الله (٣٠٠ - ٣٥٠ هـ / ٩١٢ - ٩٦١ م) ومعه مجموعة من التجار حاملين معهم البضائع النفيسة من سبائك الفضة الخالصة والديباج متأملين استئناف علاقات حسنة مع بلاد الأندلس والى عقد اتفاقات لتسهيل التجارة، فضلاً عن ورود في بنودها بعض الإشارات الى حماية التجار في عقدهم السلمي التي كانت تعقدها الخلفاء لتسهيل مهمة التجار وازدهار التجارة، وكان لبعض الخلفاء الدور الشخصي في التعامل مع التجار الغرباء من اجل تشجيع تجارتهم وترغيبهم في القدوم الى الأندلس كما فعل الناصر لدين الله مع بعض التجار سنة (٣٣٠ هـ / ٩٤١ م)^(٤).

والسفراء الأندلسيون ايضاً قاموا بهذا الدور من خلال الزيارات التي قاموا بها الى خارج الأندلس، ومن بين هؤلاء السفراء زيارة حسداي بن اسحق كاتب الخليفة الناصر الى ملك الافرنجة شنيبر غيفريد صاحب برشلونة بعقد الصلح والسلم فكان احد شروط حماية التجار وتأمين رحلاتهم التجارية^(٥).

وانيطت الإجراءات التي اتخذتها الدولة الأموية في استيفاء هذه الضرائب الى صاحب المدينة او المحتسب ويتم تنفيذه عن طريق الحراس الذين يتولون حراسة أبواب سور كل مدينة،

(١) المسعودي، أخبار الزمان، ص ٤٨؛ ابن الفرضي، تاريخ العلماء، ج ٢، ٧٠؛ العذري، ترصيع، ص ١٨؛ الزهري، الجغرافية، ص ٨٨.

(٢) العذري: ترصيع، ص ٨٦؛ الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٨٤.

(٣) تحقيق شالماتا، ص ٤٨٥.

(٤) ابن حيان، تحقيق شالماتا، ص ٤٧٨.

(٥) ابن حيان، تحقيق شالماتا، ص ٤٥٤.

حيث ان المدن الأندلسية ولأسباب عسكرية محاطة ومحمية بالأسوار المحكمة، وعليها الأبواب والمحاريس، فكان التاجر لا يتمكن ان يدخل المدينة إلا عن طريق هذه الأبواب، ولذلك كانوا يدفعون ما يفرض عليهم ويسمح لهم بدخول بضائعهم الى الأسواق في المراسي والمرافئ، وهناك اسر معروفة تولت تلك المهام منها أسرة بنو قضاة الذين تولوا حراسة وحماية المراسي التابعة الى مدينة بجّانة لحفظ السواحل والدفاع عنها^(١)، وكذلك عرفت المرية بانها محصنة بسور ومحاريس وبرجال مسؤوليتهم فرض الأمن وحماية السواحل^(٢)، وحتى البضائع المعروضة في الأسواق كانت معرضة لفرض الضرائب عليها وكذلك التجارة الداخلية بين مدن الأندلس كانت مشمولة ولا تعفى من الضرائب^(٣).

الحماية والدفاع:

يعود اهتمام الدولة الإسلام في بحماية الموانئ والسفن في المغرب العربي الى العمليات العسكرية التي جرت عند فتح وتحرير المغرب العربي و بلاد الأندلس وحماية الجيش على البر من الغارات التي قد تشن من قبل الأسطول البيزنطي للتأثير على سير العمليات العسكرية واعتمد المسلمون على ما وضعوا أيديهم من السفن في بلاد الشام ومصر الى جانب الحاجة الى امتلاك مصادر القوة البحرية وحماية مكتسبات الفتوحات الإسلام في شمال أفريقيا^(٤)، وكانت المحاولات مستمرة من قبل الولاة في شمال افريقية وبايعاز من الخلفاء الأمويين في إقامة دور صناعة السفن لإدامة الجيش الإسلام لامتثال الفتوحات الإسلامية^(٥).

وكان الولاة الذين تعاقبوا على إدارة الأندلس يدركون أهمية الاستقرار الأمني على الأوضاع الاقتصادية وحرية التجارة في الموانئ الأندلسية، ولاسيم بعد ذبوع صيت الموانئ والتجارة فيها الى كل أنحاء المعمورة وأصبحت هدف المغامرين والقراصنة للإغارة على الموانئ للسلب والنهب وخاصة بعد التعرض الى غارات النورمانديين في السنوات (٢٢٩هـ / ٨٤٣م) والحملة الثانية سنة (٢٤٠هـ / ٨٥٤م)، مما دفع بلأمرء الأمويين الى بذل قصارى جهودهم في

(١) الحميري، صفة الجزيرة، ص ٣٧.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥، ص ٢١٨.

(٣) القيرواني، الرقيق تاريخ افريقية والمغرب، تحقيق المنجي الكعبي، الدار العربية للكتاب، تونس، الطبعة الثانية، ٢٠٠٥، ص ٨٨؛ ج.ف.ب. هوبكنز، النظم الإسلامية في المغرب في القرون الوسطى، ترجمة أمين توفيق الطيبي، الدار لعربي للكتاب، ليبيا، تونس، ١٩٨٠، ص ٩٢.

(٤) ابن الأثير، التكمال في التاريخ، ج ٤، ص ٢٥٢؛

(٥) مؤلف مجهول، أخبار مجموعة، ص ١٧؛ تاريخ مدينة دمشق، ج ٦١، ص ٢١٦.

تحصين الموانئ والمراسي وبناء الأساطيل لمجابهة تلك الغارات التي لحقت بالموانئ خسائر بشرية ومادية كبيرة واستحداث وحدات ثابتة لحماية الموانئ من المخاطر المختلفة^(١).

ان مهمة الحماية والدفاع عن الموانئ كانت تحتاج الى جهود كبيرة ومن الضروري بدءاً بتحسين الأسوار وكان للأمير عبد الرحمن بن الحكم (٢٠٦-٢٣٨هـ/٨٢٢-٨٥٢م) الدور في تحصين أسوار مدينة اشبيلية بعد ان نالت المدينة ما نالت من الخسائر جراء غزوات النورمانديين ، فضلاً عن إقامة دور صناعة لاستكمال الأسطول الأندلسي في المدينة وعدم السماح لهم بالتوغل الى داخل البلاد والوصول الى قرطبة^(٢)، وكذلك ساهم الأمير محمد (٢٣٨-٢٧٣هـ/٨٥٢-٨٨٦م) بتكوين أسطول بإمكانه مجابهة العدو في المحيط حيث أعد المراكب في دار صناعة قرطبة وأبحرت باتجاه اشبيلية ثم الى المحيط إلا ان الحملة فشلت بعد ان تعرضت الى عواصف في المحيط وحطمت سفنهم^(٣).

لم تكن المخاطر النورماندية تهدد الموانئ الأندلسية وتجارتها فقط بل كانت هناك المخاطر والعداء مع الإمارات لشمال أفريقيا من الفاطميين والغالبة فكانت هناك مناوشات مستمرة بينهم^(٤). حتى الجزر المنتشرة قبالة السواحل الأندلسية في البحر المتوسط كانت تنطلق منها القراصنة والسراق للسلب والنهب والاعتداء على الموانئ الأندلسية فكان لا بد من وضع محاريس لحماية السفن المارة هناك او إرسال بعض الحملات باتجاهها من اجل فرض الأمن والاستقرار في المنطقة حيث أرسل الخليفة عبد الرحمن الناصر (٣٠٠-٣٥٠هـ/٩١٢-٩٦١م) حملة سنة (٣٣٣هـ/٩٤٤م) باتجاه جزيرتي ميورقة ومنورقة لحملهم على الولاة الى الدولة الأموية وعدم احتضان القراصنة التي تهاجم السفن والسواحل الأندلسية وقاد الحملة جعفر بن عثمان المصحفي الذي تمكن ضبط الجزيرتين وتعيين من يتولى الجزيرة من قبل الدولة الأموية^(٥)، وكانت جهود تحصين الموانئ مستمرة بدعم من الدولة حتى عرفت بعض الحصون بأسماء من كانوا يتولون تلك المهام إكراماً لجهودهم ومنهم خيران العامري^(٦).

وكانت مدينة المرية قاعدة عسكرية قبل ان تكون مراسي ومركز تجاري التي مهدت الى توسيع المدينة عمرانياً ومزدهرة اقتصادياً ، والقاعدة العسكرية ضمت المئات من القطع البحرية

- (١) ابن القوطية، تاريخ افتتاح الأندلس، ص ٨٤، الذي جعل الغزوة الأولى سنة (٢٣٣هـ/٨٤٧م) وهنا نعتقد ان في هذه السنة أرسل الأمير عبد الرحمن بن الحكم (٢٠٦-٢٣٨هـ/٨٢٢-٨٥٢م) الأموال والقواد الى الموانئ لاستحكام الاستعدادات العسكرية لمواجهة النورمانديين.
- (٢) ابن القوطية، تاريخ افتتاح، ص ٨٤ و ص ٨٨، ابن حيان، تحقيق مكي، ص ٣٩٨.
- (٣) ابن عذاري، البيان المغرب، ج٢، ص ١٠٣.
- (٤) ابن الأثير، الكامل، ج٨، ص ٣٨٤.
- (٥) المراكشي، التكملة لكتاب الصلة، ج١، ص ١٦، ابن سعيد، المغرب، ج١، ص ٤٩.
- (٦) ابن سعيد، المغرب، ج٢، ص ١٩٣.

والأساطيل مع رجال البحر وشحنها ب الآلات الحربية والأسلحة لحماية السواحل وملاحقة القراصنة^(١).

ان وجود رجال البحر والمحاريس في الموانئ كان له الأثر الواضح في الاستقرار الأمزي وازدهار التجارة وكانت أبراج المراقبة المبنية على أسوار المدن ومرابطة المقاتلين فيها وتعيين قادة متمرسين في هذا المجال لإدارة هذه الأساطيل وغالباً ما كان يتولى تلك المهمة صاحب الشرطة وقائد البحر ومنهم عبد الرحمن بن رماحس^(٢)، وكذلك تولوا بنو قضاة أمر حراسة السواحل واتخذوا من مدينة بجّانة مركزاً لهم وبتفويض من الدولة الأموية ولضمان أمن المراسي أعطيت لهم الأموال والأعطيات الجزيلة^(٣).

واعتمدت الدولة الأموية لبناء الأساطيل الحربية على مصانع الأندلس في الموانئ فكانوا يرسلون الأموال الى قادة البحر لدفع أثمان الخشب والزفت التي تزود بها المراكب الحربية^(٤)، وتجهيز الأساطيل وتصلحها معتمدين على أهالي المراسي في تلك الأعمال والخدمات وبذلك كانت تدر عليهم الأموال الطائلة، والحشود المقاتلة في الموانئ ايضاً كانت تعد مصدر رزق لأهل المدينة لتقديم ما يحتاجونه رجال البحر في الموانئ^(٥)، وإذا ما أحصينا الأعداد الكبيرة لسفن والمراكب لنجد مدى دور هذه القطاعات في النشاط الاقتصادي في الموانئ الأندلسية، فكان أسطول الخليفة الحكم المستنصر قد بلغ في إحدى الحملات ستمائة قطعة بحرية مختلفة الأحجام والأهداف^(٦)، ومن الطبيعي فإن هذه الحملات كانت تحتاج الى خدمات واسعة ومختلفة لتسهم بدورها في نشاط ال حركة التجارية وحركة الأيدي العاملة كما ذكر ابن سعيد الأندلسي في المغرب، بأن مدينة الحرية كانت منفذ الأندلس نحو الشرق وسوقاً رائجاً للعمل في مختلف الصنوف والمهن^(٧).

قائمة المصادر والمراجع

- (١) الحميري، صفة الجزيرة، ص ١٨٣ وص ١٨٤.
- (٢) ابن حيان، تحقيق الحجي، ص ٨٠.
- (٣) الحميري، صفة الجزيرة، ص ٣٧.
- (٤) ابن حيان، تحقيق: الحجي، ص ١٠٨.
- (٥) ابن حيان، تحقيق: شالمنا، ص ٣٢٣ و ص ٣٦٦ وص ٣٦٨.
- (٦) ابن الخطيب، أعمال الإعلام، ص ٤٢.
- (٧) ابن سعيد، المغرب، ج ٢، ص ١٩٣.

المصادر:

- الأنصاري، شمس الدين ابي عبد الله محمد (ت ٧٠٣ / م ١٣٠٣) (١) لفتاب نخبة الدهر في عجائب البر والبحر ، نسخة مصورة عن نسخة لايبزيك ، مكتبة المثني، بغداد، ١٩٢٣.
- ابن الأثير، عز الدين علي بن ابو كرم (ت ٦٣٠ / م ١٢٢٣) (٢) الكامل في التاريخ، دار صادر، بيروت، ١٩٦٦.
- ابن بسام، ابي الحسن علي (ت ٥٤٢ / م ١١٤٧) (٣) الذخيرة في محاسن أهل الجزيرة، تحقيق إحسان عباس، دار الثقافة، بيروت، ١٩٧٩.
- ابن بشكوال، ابي القاسم خلف بن عبد الملك (ت ٥٧٨ / م ١١٨٢) (٤) كتاب الصلة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٨.
- البيروني، ابو الريحان محمد بن احمد (ت ٤٤٠ / م ١٠٤٨) (٥) كتاب الجماهر في معرفة الجواهر، عالم الكتب، بيروت، (د.ت).
- الحميدي، محمد بن ابي النصر (ت ٤٨٨ / م ١٠٩٥) (٦) جذوة المقتبس في ذكر ولاية الأندلس، دار المصرية للتأليف والترجمة والنشر ، مطبعة سجل العرب، القاهرة، ١٩٦٦.
- ابن حزم، علي بن احمد (ت ٤٥٦ / م ١٠٦٣) (٧) طوق الحمامة في الألفة وآلاف، تحقيق صلاح الدين القاسمي ، دار الشؤون الثقافية ، بغداد، ١٩٨٦.
- ابن حوقل، ابي القاسم حوقل النصيبي (ت ٣٦٧ / م ٩٧٧) (٨) كتاب صورة الأرض، مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٧٩.
- الحميري، محمد بن عبد الله (ت ٧٠١٠ / م ١٣١٠) (٩) صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب الروض المعطار في خبو الأقطار، تحقيق ليفي بروفنسال، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٧٣.
- الحموي، شهاب الدين ياقوت بن عبد الله (ت ٦٢٦ / م ١٢٢٦) (١٠) معجم البلدان، دار الكتاب العربي، بيروت، (د.ت).

- ابن الخطيب، محمد بن عبد الله بن لسان الدين (ت ٧٧٦/١٣٧٤م) (١١) أعمال الاعلام، تحقيق كسروي حسن، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٣.
- ابن حيان، ابو مروان، حيان بن خلف (ت ٤٦٩/١٠٧٦م) (١٢) المقتبس من أنباء أهل الأندلس، تحقيق محمود علي مكي، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٧٣.
- (١٣) كتاب المقتبس في تاريخ رجال الأندلس، تحقيق الأب ملشورم م. انطونية، باريس، ١٩٣٧.
- (١٤) المقتبس في أخبار بلد الأندلس، تحقيق عبد الرحمن علي الحجي، دار الثقافة، بيروت، ١٩٦٥.
- (١٥) المقتبس من أبناء أهل الأندلس، اعتنى بنشره ب. شالمتا، المعهد الأسباني العربي للثقافة، الرباط، مدريد، ١٩٧٩.
- ابن الخراط، عبد الحق بن عبد الرحمن (ت ٥٨١/١١٨٥م) (١٦) اختصار اقتباس الأنوار، تحقيق محمد سالم هاشم، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٩.
- الخوازمي، محمد بن احمد (ت / م) (١٧) مفاتيح العلوم، مطبعة الشرق، القاهرة، ١٣٤٢هـ.
- ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد (ت ٨٠٨/١٤٠٥م) (١٨) كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر، دار الكتاب الري، بيروت، ١٩٥٨.
- الرشاطي، عبد الله علي بن عبد الله (ت ٥٤٢/١١٤٧م) (١٩) اقتباس الأنوار، تحقيق محمد سالم هاشم، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٩.
- الزهري، ابو عبيد الله محمد بن ابي بكر (ت ٥٤١/١١٥٤م) (٢٠) الجغرافية، تحقيق محمد حاج صادق، مكتبة الثقافة الدينية، بور سعيد (د.ت).
- ابن سعيد، علي بن سعيد وآخرون (ت ٦٨٥/١٢٨٦م) (٢١) المغرب في حلى المغرب، تحقيق شوقي ضيف، دار المعارف بمصر، لقاهرة، ١٩٥٥.
- ابن الشباط، محمد بن علي (ت ٦٨١هـ/١٢٨٢م)

(٢٢) صلة السمط وسمة المرط ، تحقيق احمد مختار العبادي ، معهد الدراسات الإسلامية، مدريد، ١٩٧١.

ابن عبدون، محمد بن احمد

(٢٣) ثلاث رسائل في الحسبة والمحتسب، تحقيق ليفي بروفنسال، القاهرة، ١٩٥٥.

العذري، احمد بن عمر (ت ٤٧٨/م ١٠٨٥)

(٢٤) نصوص عن الأندلس من كتاب ترصيع الأخبار وتتويح الآثار ، تحقيق عبد العزيز الاهواني، مطبعة معهد الدراسات الإسلامية، مدريد، ١٩٦٥.

ابن عذاري، احمد بن محمد (ت بعد ٧١٢ / ١٣١٢م)

(٢٥) البيان المغرب في تاريخ الأندلس والمغرب، تحقيق ج.س. كولان وليفي بروفنسال ، دار الثقافة، بيروت، ١٩٦٨.

ابن الفرضي، عبد الله بن محمد (ت ٤٠٣/م ١٠١٢)

(٢٦) تاريخ العلماء ورواة العلم في الأندلس، تحقيق عزت العطار الحسيني ، مطبعة المدني ، القاهرة، ١٩٨٨.

ابو الفداء، عماد الدين إسماعيل صاحب حماه (ت ٧٣٢هـ / ١٣٣٢م)

(٢٧) كتاب تقويم البلدان، تحقيق رينود وماك كوكين ديسلان، مطبعة باريس، باريس، ١٨٥٠.

ابن قدامة، ابو الفرج قدامة بن جعفر (ت ٣٣٧هـ / ٩٤٨م)

(٢٨) الخراج وصناعة الكتابة، تحقيق محمد حسين الزبيدي، دار الرشيد للنشر، بغداد، ١٩٨١.

القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت ٦٨٢/م ١٢٨٣)

(٢٩) عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، القاهرة، ١٩٥٦.

القلقشندي، احمد بن علي (ت ٨٢١/م ١٤٠٩)

(٣٠) صبح الأعشى في صناعة الانشا ، نسخة مصورة عن المطبعة الأميرية ، دار الإرشاد القومي، القاهرة، (د.ت).

القيرواني، الرقيق (ت بعد ٤١٧هـ/١٢٢٦م)

(٣١) تاريخ افريقية والمغرب، تحقيق المنجي الكعبي، تونس، ط٢، ٢٠٠٥.

ابن القوطبة، عمر بن عبد العزيز (ت ٣٦٧ / ٩٧٧م)

٣٢) تاريخ افتتاح الأندلس ، تحقيق عبد الله أنيس الطباع ، دار النشر للجامعيين ، القاهرة ، (د.ت).

المخزومي، احمد بن عميرة (ت ١٢٥٨/هـ/١٢٥٨ م)

٣٣) تاريخ ميورقة، تحقيق محمد بن معمر، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٧.

المراكشي، عبد الواحد (ت ٣٤٦/□٩٥٧م)

٣٤) المعجب في تلخيص أخبار المغرب، تحقيق محمد سعيد العريان ومحمد العربي ، مطبعة الاستقلال، القاهرة، ١٩٤٩.

المسعودي، علي بن الحسين (ت ٩٥٧/هـ/٣٤٦ م)

٣٥) أخبار الزمان، دار الأندلس، بيروت، ١٩٦٦.

٣٦) التنبيه والإشراف، تحقيق عبد الله إسماعيل الصاوي، مكتبة الشرق الإسلامية، القاهرة، ١٩٣٨.

مؤلف مجهول

٣٧) أخبار مجموعة، تحقيق إبراهيم الابياري، دار الكتاب المصري، القاهرة، ١٩٨٩.

مؤلف مجهول

٣٨) تاريخ الأندلس، تحقيق عبد القادر بوباية، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٩.

مؤلف مجهول

٣٩) كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار، تحقيق سعد زغلول عبد الحميد ، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ١٩٨٦.

المقري، احمد بن محمد (ت ١٠٤١/□١٦٣١م)

٤٠) نفع الطيب من غصن الأندلس الرطيب، تحقيق إحسان عباس، دار صادر، بيروت، ١٩٦٨.

ابن منظور، ابي الفضل جمال الدين (ت ٧١١/□١٣١١م)

٤١) لسان العرب، دار صادر، بيروت، ١٩٥٥.

ابن هذيل، علي بن عبد الرحمن

٤٢) حلية الفرسان وأشعار الشجعان، تحقيق محمد عبد الغني حسن ، دار لمعارف، القاهرة، (د.ت).

الهمداني، ابن الفقيه ابي بكر احمد بن محمد (ت ٣٦٥/٩٧٥م) (٤٣) مختصر كتاب البلدان، مطبعة بريل، ليدن، ١٣٠٢هـ.

المراجع:

امريكو كاسترو

(١) حضارة الإسلام في اوربا ، ترجمة سليمان العطار ، دار الثقافة للنشر ، القاهرة ، ٢٠٠٢
اوليفيا، ريمي كونستبل

(٢) التجارة والتجار في الأندلس، تعريب فيصل عبد الله، مطبعة العبيكان، الرياض، ٢٠٠٢.

(٣) التجار المسلمون في تجارة الأندلس الدولية ، الحضارة العربية الإسلامية في الأندلس ،
تحرير سلمى الجويسي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٩.

بالنثيا، انخل جونثالث

(٤) تاريخ الفكر الأندلسي، ترجمة حسين مؤنس، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ٢٠٠٨.

بروفنسال، ليفي

(٥) حضارة العرب في الأندلس، ترجمة ذوقان قرقوط، دار مكتبة الحياة، بيروت، (د.ت).

الجمري، حسين محمد حسين

(٦) صناعة السفن، الشبكة الدولية للمعلومات، مدونة التراث والتاريخ وعلى الرابط:

<http://www.banijamrah.info/hussain>.

الدوزي، رينهارت

(٧) تكملة المعاجم العربية، ترجمة محمد سليم النعيمي، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ١٩٩٢.

سالم، السيد عبد العزيز

(٨) بحوث إسلامية في التاريخ والحضارة والآثار، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ١٩٩٩.

(٩) تاريخ مدينة المرية الإسلامية قاعدة أسطول الأندلس ، دار النهضة العربية ، بيروت ،
١٩٦٩.

طويل، مريم قاسم

(١٠) مملكة المرية في عهد المعتصم بن صمادح، مكتبة الوحدة العربية، دار البيضاء، ١٩٩٤.

عان، محمد عبد الله

(١١) دولة الإسلام في الأندلس، مكتبة الخانجي، القاهرة، ١٩٨٨.

كيب، جوزيف مالك

(١٢) مدينة العرب في الإسلام، ترجمة تقي الدين الهلالي، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٥٠.

ليوبولدو توتيس بلباس

(١٣) تاريخ أسبانيا الإسلامية، ترجمة علي عبد الرؤوف البجبي وآخرون، مجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، ٢٠٠٢.

المياحي، عبد الرحمن رشك

(١٤) أوروبا في كتب البلدانيين العرب المسلمين، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ٢٠٠٨.

نجاه باشل

(١٥) التجارة في المغرب الإسلامي، منشورات الجامعة التونسية، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، تونس، (د.ت).

هويكنز، ج.ف.ب

(١٦) النظم الإسلامية في المغرب في القرون الوسطى، ترجمة أمين توفيق الطيبي، دار العربي للكتاب، ليبيا، تونس، ١٩٨٠.