

الموانئ ودورها في تنشيط الملاحة البحرية

والحركة التجارية بين المغرب الأوسط والأندلس (ق3-6هـ/10-12م)

Ports and their Role in the Revitalization of Maritime Navigation and Trade between Central Maghreb and Andalusia(3-6H/10-12G).

كاسم ولقب المؤلف المرسل: خلوط أسماء- Khalout Asmaa صص249-273

الدرجة ومؤسسة الانتماء: طالبة دكتوراه ل.م.د- تاريخ وحضارة المغرب الإسلامي، وعضو في مختبر الدراسات التاريخية والأثرية في شمال إفريقيا- كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية- جامعة ابن خلدون- تيارت/البريد الإلكتروني: asmahistoir1993@gmail.com

كاسم ولقب المؤلف: أ.د شرف عبد الحق- Charaf Abdelhak

الدرجة ومؤسسة الانتماء: أستاذ- كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية- جامعة ابن خلدون- تيارت/البريد الإلكتروني: abdelhak192@yahoo.fr

تاريخ الاستقبال: 2020/01/21 تاريخ المراجعة: 2020/01/21 تاريخ القبول: 2020/02/15

ملخص: تميّزت بلاد المغرب الأوسط وبلاد الأندلس منذ العصور القديمة بموقعيهما الاستراتيجي الهام الذي جعل لكليهما مكانة مرموقة في مجرى النشاط التجاري في عالم البحر المتوسط، بفضل ما تتمتع به الأولى من طول الشواطئ على البحر المتوسط؛ بينما تعتبر الثانية شبه جزيرة محاطة بثلاث جهات بحرية أهمها الساحل المتوسطي، وقد ساهم المسلمون منذ الفتح الإسلامي على بعث وإنعاش التجارة العالمية في البحر المتوسط فأنشأوا الموانئ، وأعادوا تنشيط المسالك البحرية من جديد؛ مستندين في ذلك على مؤهلات طبيعية مواتية لبناء هذه المراسي، وعلى هذا الأساس كانت الموانئ والمراسي من العوامل المؤثرة في نشأة المدن الساحلية، وتطورها في بلاد المغرب الأوسط والأندلس منذ القرن 3هـ/9م.

وبرزت بذلك عدّة مدن ساحلية احتوت على موانئ كان لها الدور الكبير في ربط العدوتين (المغربية والأندلسية)؛ مما ساعد على سهولة الاتصال والتنقل الذي خدم الحركة التجارية بشكل كبير؛ فشكّل بذلك تكاملا اقتصاديا بين العدوتين، كما مارس

التّجار والصّيّادون والبَحّارة مختلف الأنشطة البحريّة؛ لا سيما الصّيّد البحري والمرجان، وتمّ ذلك عن طريق التّكيف والتّأقلم رغم الظروف السّياسيّة والمناخيّة المتمثّلة في التّوترات الإقليميّة، وشلّ حركة السّفن بالموانئ، وانتشار ظاهرة القرصنة، وغزو الأساطيل المسيحيّة، كما ساهمت حركة النّقل والتّجارة في تنويع الإثنيات، ووفود الجاليات ممّا ساهم في نقل وتبادل مختلف السّلع والبضائع الآتية من العدوّة المقابلة، وكان لحركة السّفن التي كثيرا ما تتردّد بين موانئ المغرب الأوسط والأندلس دورًا في تنشيط الملاحة البحريّة في البحر المتوسط، وظهور طرق بحريّة جديدة ساهمت في ربط موانئ العدوّة الأندلسيّة بالمغربيّة.

الكلمات المفتاحية: الموانئ؛ الملاحة البحريّة؛ الحركة التجاريّة؛ المغرب الأوسط؛ الأندلس.

Abstract: *The Central Maghreb and Andalusia have been characterized since ancient times by their important strategic positions, which have made both of them a prominent place in the course of commercial activity in the Mediterranean world, first thanks to the length of beaches on the Mediterranean Sea, while the second is a peninsula surrounded by three maritime destinations, the most important of which is the Mediterranean coast. One of the factors affecting the emergence and development of coastal cities in the Maghreb and Andalusia since the 3th century and the 9A, used to be the emerging several coastal cities which contained ports that played a major role in connecting the Moroccan and Andalusian enemies. It also helped to facilitate communication and mobility, which served the commercial movement significantly. This constituted an economic integration between the two enemies, as well as the practice of trade, fishermen, and seafarers various marine activities, particularly fishing and coral. And this was done through adaptation despite the political and climatic conditions represented by regional tensions and the paralysis of the movement of ships at ports as well as the spread of the phenomenon of piracy and the invasion of Christian fleets. Moreover, even the movement of transport and trade contributed to the diversity of ethnicities and community delegations, which contributed to the transport and exchange of various goods and goods coming from the opposite enemy. The movement of ships, often frequented between the ports of Central Morocco and Andalusia, played a role in the revitalization of maritime navigation in the Mediterranean, and the emergence of new sea routes, which contributed to the link of the Andalusian ports of the enemy to Morocco.*

Keywords: Ports; Maritime navigation; Commercial traffic; Central Maghreb; Andalusia.

مقدمة: تعدّ الموانئ والمراسي مرافئاً حيويةً لاقتصاد الدولة؛ إذ هي المنفذ الاستراتيجي الذي تمرّ عبره صادرات وواردات التجارة الخارجية؛ فالموانئ تعكس صورة ازدهار والنمو الاقتصادي الخارجي؛ فضلاً على أنّها تمثل حلقة وصلٍ ما بين المدن البحرية، كما كان البحر المتوسط مركز التجارة العالمية والتبادلات المعرفية من كلّ أقطاره، ولذلك فإنّ هذه الدراسة تهدف إلى تسليط الضوء على الدور الكبير للموانئ في إنعاش التجارة البحرية، والحركة الملاحية في البحر الأبيض المتوسط، كما تبحث في إبراز دور موانئ المغرب الأوسط، وموانئ الأندلس في ربط العدوتين المغربية والأندلسية، وتسهيل التواصل والتنقل بينهما؛ فكيف ساهمت الموانئ في ازدهار العلاقات التجارية، وتنشيط الملاحة البحرية بين بلاد المغرب الأوسط وبلاد الأندلس؟ وضمّن أيّ نوع من الموانئ يمكننا تصنيفها؟ وماهي أبرزها؟ وفيما تمثّلت مساهماتها في تنشيط الملاحة البحرية والحركة التجارية؟

أولاً، أصناف الموانئ: إنّ استخدام الشواطئ المتوسطة سواء في المغرب أو الأندلس في القرنين الخامس والسادس الهجريين، وما قبلهما ساعد على تطوير موانئ تلك السواحل باتّخاذ الخلجان والجبال والجزر وأودية الأنهار ستاراً من الرياح أو اتّخاذ مرّسيين: واحد للسفن الكبيرة، والآخر للسفن الصغيرة، أو حفّر الموانئ فضلاً عن ذلك، فإنّ الملاحة في البحر المتوسط كانت ميسرة لأنّ حركة الرياح الشرقية والغربية تساعد السفن على الإبحار، على عكس الوضع في المحيط الأطلسي؛ فإنّ السفن لا تتحرّك إلاّ مع الرياح الغربية في موسم العواصف والأمطار¹.

صنّفت مرافق الغرب الإسلامي تبعاً للفصل الذي تستقبل خلاله المراكب والقوارب، والملاحظ أنّ السنة الملاحية في عُرف البحارة والجغرافيين والرّحالة قد قسّمت إلى فصلين فقط هما: الشّتاء والصّيف، حيث كان يُعبّر عن الفصل الذي ينطلق خلاله النشاط الملاحي بـ"الإبان" أو "طياب البحر، والحين الذي يركب الناس فيه"²، بينما يُعبّر عن موسم توقّف الملاحة أو انحصارها على نطاق محدود بأوقات امتناع ركوب البحر أو "ارتجاج البحر، وكلب الشّتاء"³ أي أوقات اشتداد الشّتاء وهيجان البحر.

وقد صنّف الجغرافيون المراسي إلى قسمين: قسم من المراسي التي كان باستطاعتها استقبال وإيواء السفن طيلة السنة، وبخاصّة في فصل الشتاء الذي شكّل خطراً عليها بسبب ارتفاع حدة هيجان البحر، وهبوب الرياح القويّة⁴، والذي أطلق عليه جغرافيو الغرب الإسلامي لفظ المرسى "الشّتوي" أو "المشّتي"، كما دُعيت بنفس الاسم تلك المراسي التي تقضي فيها المراكب فصل الشّتاء بمنأى عن المخاطر الطبيعيّة؛ فيقال في هذه الحالة إنّها تشّتي فيها السفن⁵.

وعلى سبيل المثال: يصف البكري مرسى جزائر بني مزغّتيّ بأنّه "مرسى مأمون شتوي"⁶، أمّا القسم الثّاني من المراسي، فإنّ وُلوجها اقتصر على موسم الملاحة في فصل الصّيف، في حين كانت تتعطلّ حركة الرّسو بها في باقي فصول السنة بسبب انكشافها أمام أمواج البحر العاتيّة والعواصف الهوجاء، وعدم قدرتها على حماية السفن من العطب في هذه الظروف⁷، وتوصّف في الغرب الإسلامي بأنّها مراسي صيفيّة أو غير مأمونة؛ أي مكشوفة أمام الرياح وأمواج البحر⁸، ومن بين مراسي المغرب الأوسط الصّيفيّة أو غير المأمونة مرسى الدّجاج الذي هو "صيفي غير مأمون"⁹. والغالب على المراسي الشّتويّة أنّ تكون مُكِنّة؛ أي أنّها أكثر أماناً على السفن التي يمكن أن تمكث فيها دون أن تتعرّض لخطر الرياح والأمواج العاتيّة؛ لذلك نلاحظ أنّ وصفها بالشّتويّة كثيراً ما يقترن بكونها مأمونة، وهو ما يتعدّر إيجاده من بين المراسي الصّيفيّة إلا في حالات نادرة، وقد استعمل مصطلح "مُكِنّ" المشتقّة من كلمة "الِكُنُّ"¹⁰؛ كناية عن الموضع الذي يحيي السفن من آفات الطبيعة القاسية، ويُدعى كذلك "مرسى حسن"، ويحيي هذا الصّنف من المراسي المراكب من العطب، ومن تعرّضها لخطر الرياح العاتيّة والأمواج القويّة، ممّا قد يتسبّب في تحطّمها أو عَطْئها¹¹.

وتختلف مراسي المغرب الأوسط والأندلس من حيث اتّساعها أو صِغرها، ومن حيث أمانها من الرياح والعواصف، وذلك حسب طبيعتها الجغرافيّة وتكوينها الجيولوجي، فهناك من المراسي من يتوقّر فيها عامل الاتّساع والأمان، كما هو الحال بالنّسبة لمرسى وهران الذي هو "مرسى كبير شتوي سَكَن من كلّ ربح"¹²، وهناك بعض المراسي من تشّتر من ربح، ولا تشّتر من أخرى، فمثلاً مرسى وقور الذي هو مرسى ضيق

يسُتر من الرِّيح الشَّرقيَّة، ولا يسُتر من غيرها¹³، ويوجد من المراسي من لا يسُتر من أيِّ ريح، وهي ما تسمَّى بالمراسي الصَّيفيَّة كما ذكرنا آنفًا، فمثلا مرسى مغيلة بني هاشم "مرسى صيفي؛ لا يكَن من ريح"¹⁴.

ثانيًا، أهمّ موانئ المغرب الأوسط والأندلس: نذكر من بينها الموانئ التَّاليَّة:

1- موانئ المغرب الأوسط: تتميز بلاد المغرب الأوسط بامتداد شاطئها الكبير، وبتركُّز عدد كبير من مدنها على السَّواحل، ممَّا أدَّى إلى وجود عدَّة منافذ بحريَّة تربطها مع عالم البحر الأبيض المتوسط، حيث كانت هذه المنافذ عبارة عن مراسي صغيرة للتحوُّل في العهود اللاحقة إلى مدن وموانئ كبيرة؛ لذلك جاءت تعريفاتنا على هذا السِّياق: التَّعريف بالمدينة أولًا، ثمَّ المرسى الَّذي تحتويه، ومن أهمِّها:

-مرسى الخرز: وهي مدينة المرجان، وتشير أغلب المصادر التَّاريخيَّة والجغرافيَّة إلى طابعها المؤسَّس، على أنَّه مرسى أكثر من وروده كمدينة ساحليَّة¹⁵، فيحدِّده ابن حوقل على أنَّه قرية غير أنَّها نبيلة، وذلك لمكان المرجان فيها، وحضور من يحضرها من التَّجار¹⁶، ويبدو أنَّ المرسى قد تطوَّر عبر الوقت ليصبح مدينة، ولذلك يقول المقدسي إنَّه: "مدينة في جزيرة على البحر"¹⁷، ثمَّ يأتي البكري ليورد وصفًا أكثر دقَّة من سابقه، ويجمع بين صفة المدينة والمرسى بقوله: "مدينة مرسى الخرز"¹⁸، ويصفه بأنَّه مدينة قد أحاط بها البحر إلَّا مسلكا ضيقًا، ربَّما قطعته البحر في الشَّتاء، ثمَّ يذكر بأنَّه عليها سور، وبها سوق عامرة¹⁹، مدعِّمًا بذلك وصف المقدسي بأنَّه جزيرة، ونفس الوصف يورده الإدريسي، غير أنَّه وصفه بالمدينة الصَّغيرة، ثمَّ يذكر أنَّ عليها سور حصين ولها قصبة، وحولها عرب كثير، وعمارة أهلها لها²⁰

والمدينة ومرساها حسب أوصاف الجغرافيين تتميز بأهمية كبيرة في كامل الحوض الغربي للبحر المتوسط، وهذا يعود لمعدن المرجان الَّذي لا يضاهيه بالمنطقة أيِّ مرجان آخر²¹، فعنه يقول ابن حوقل: "ولا أعرف في شيء من البحار له نظيرا في الجودة"²²، وحسب المقدسي فإنَّ سكان المدينة يعتمدون في تجارتهم أساسًا على معدن المرجان، لقوله: "ومنها يرتفع المرجان؛ لا معدن له غيرها، ولا يخرج إلَّا من بحرهما"²³، ويذكر ابن حوقل الَّذي زار المنطقة أنَّ سلطان المغرب بها قد جعل على

عملية استخراج المرجان أمناً، وناظر يولي صلاتها ومعاونها، وما يلزم ما يُخرج من هذا المعدن²⁴.

ونفهم من قول ابن حوقل أنّ حكام بلاد المغرب (سلطان المغرب) الذين كانت مدينة مرسى الخرز ضمن سلطانهم كانوا قد أولوا اهتماماً كبيراً بهذا المعدن، وبعملية استخراجها وبيعها، حيث أنّهم وضعوا لذلك أمناً ونظراً وعملاً، ثمّ يكمل لنا ابن حوقل شرحه للكيفية التي تتمّ بها هذه العملية فيقول: "ونظراً لكثرة المرجان بها، فقد خصّص لعملية استخراجها ما يقارب الخمسون قارباً، وما زاد على ذلك؛ ممّا في القارب العشرون رجلاً، إلى ما زاد ونقص"²⁵، فيستخرجون منه الشيء الكثير ممّا يباع بالأموال الطائلة²⁶، وهذا ما أدّى إلى غنى أهلها، وانتعاش التجارة بها، فكانت حسب البكري "جباية هذه المدينة عشرة آلاف دينار"²⁷.

ورغم الأهمية التي يتمتّع بها هذا المرسى في الجانب الإقتصادي، إلّا أنّنا نحتمل أنّ ظروفه لم تكن مشجّعة على أن يتحوّل إلى مدينة كبيرة²⁸، وقد يعود السبب إلى كون هذه المدينة كثيرة الحيات؛ فاسدة الهواء، يمتاز أهلها من غيرهم بصفرة ألوانهم²⁹ إنّ هذه الظروف هي التي كانت عماد النظريّة الخلدونية في شروط اختطاط المدن، والمتعلّقة بتجنّب الأماكن الفاسدة الهواء لتأثيرها على صحّة السكّان، كما أنّ المدينة محاطة بأحراش وغابات وجبال قد تجعل السكّان بها يكون محدوداً³⁰. -المرسى الكبير: من بين أهمّ مراسي المغرب الأوسط، ويصفه ابن حوقل بأنّه: "في غاية السلامة، والصّون من كلّ ريح"³¹، ويضيف: "وما أظنّ له مثلاً في جميع نواحي بلاد البربر سوى مرسى موسى، فقد كنفته الجبال، وله مدخل آمن"³²، ويصفه البكري كذلك، فيقول: "مرسى جبل وهران مرسى كبير شتوي سكن من كلّ ريح"³³، فهو مرسى آمن من الرّيح بسبب الجبال التي تحيط به.

ويبدو أنّ هذا المرسى أصبح في القرن 12هـ/12م أكثر اتّساعاً وازدهاراً، فسوّى بـ"المرسى الكبير"، وأصبحت ترسو به "المراكب الكبار والسفن السّفريّة": "لأنّه يسرّ من الرّيح، وليس له مثال في مراسي حائط البحر من بلاد البربر...، ومراكب الأندلس إليه مختلفة"³⁴، ثمّ أصبح هذا المرسى في عهود لاحقة: "أجمل مراسي إفريقيا

وأعظمها، حيث يتسع لعدد كبير من القوادس والسفن، لا تناله الرياح والعواصف من أي جهة من الجهات³⁵، وقد أبدى الحسن الوزان إعجابا كبيرا بهذا المرسى قائلا: "هناك ميناء ما أظن أن في الدنيا أكبر منه يمكن أن ترسو فيه بسهولة مئات المراكب والسفن الحربية، في مأمن من كل عاصفة وإعصار"³⁶.

إذن يمكننا القول: إن مرسى جبل وهران أو المرسى الكبير كان ميناء صغيراً خلال القرن الثالث، ومطلع القرن الخامس للهجرة، وبسبب كبر هذا المرسى، وأمنه من الرياح اتسع وازدهر خلال القرن السادس للهجرة؛ ليصبح في القرون اللاحقة أجمل وأكبر موانئ بلاد المغرب جميعها.

-ميناء مدينة بجاية: كانت بجاية قبل بنائها من قبل الحمّاديين مرسى صغيراً للصيّد، بين بلاد زواوة وكُتامة³⁷، حيث يشير إليها ابن حوقل أثناء ذكره لسلسلة من المراسي التي تقع بين مدينة بونة³⁸ وجزائر بني مزغني³⁹، ويذكر ابن خلدون أنها سميت بجاية نسبة إلى "قبيل من البربر يسمون بهذا الاسم، إلا أن الكاف فيهم بلغتهم ليست كافاً بل هي بين الجيم والكاف، وعلى هذا القبيل من صنهاجة يأتون لهذا العهد أوزاعاً في البربر؛ فلما افتتح الناصر بن علناس⁴⁰ هذا الجبل اختطّ به المدينة، وسمّاها الناصرية، وتسمى عند الناس باسم القبيلة، وهي بجاية"⁴¹، وقد جعلها ابن سعيد المغربي عند اثنتين وعشرين درجة من حيث الطول، وأربع وعشرين درجة وخمس عشر دقيقة من حيث العرض⁴²، حيث تقع "بين جبال شامخة قد أحاطت بها، والبحر منها في ثلاث جهات: في الشرق والغرب والجنوب"⁴³، وكان لهذا الموقع المتميز لبجاية ومرساها، وإحاطة البحر بها من ثلاث جهات دور في إقبال قاطناتها على الأنشطة البحرية، من صيد وملاحة وتجارة بحرية، كما مكّن التهران الكبيران بداخلها السفن من الدخول إلى المدينة عبرهما، ويصف لنا العمري ذلك بقوله: "وعليها نهران كبيران، والسفينة تدخل إلى داخل المدينة، وترسي إلى الحجر المنقوب داخل الميناء، وهي صفة شقّ جبل نُقب فيه مجاز للمراكب تدخل منه إلى الميناء"⁴⁴.

وأصبحت مدينة بجاية في القرن الخامس للهجرة أهلة بالأندلسيين، حيث يقول البكري: "مدينة بجاية أولية، أهلة عامرة بأهل الأندلس، وبشرقها نهر كبير

تدخله السفن المحملة، وهو مرسى مأمون شتوي قد خرج عن محاذاة جزيرة الأندلس...، ومرسى بجاية هو ساحل قلعة أبي الطويل⁴⁵، ونفهم من قول البكري أنه، وإلى النصف الأول من القرن الخامس للهجرة، لم تكن بجاية إلا مُتقدّما، وفُرْضَة⁴⁶ لقلعة بني حماد⁴⁷، عاصمة الحماديين، ومع نهاية القرن الرابع، وبداية القرن الخامس للهجرة هناك بعض النشاط في مرسى بجاية الذي يبدو أنه على علاقة بالاتصالات التي عُقدت مع موانئ الأندلس⁴⁸.

شهدت بجاية- مع بداية القرن السادس للهجرة- أوجّ مرحلة في التطور والازدهار، حيث أصبحت عاصمة الدولة الحمّاديّة منذ سنة 460هـ/1067-1068م⁴⁹، وتبيّنت أهمّيتها الاستراتيجية التي أعطت للحماديين قاعدة فعّالة لمساندة وبسط قوتهم الإقليميّة، وذلك بالاستفادة من الانفتاح البحري للمدينة⁵⁰؛ فازداد نشاط مرساها، واتّسع ليصبح ميناء كبيرا، وأصبحت "السفن إليها مُقلّعة، وبها القوافل مُنحطّة، والأمتعة إليها برّا وبحرًا مجلوبة، والبضائع بها نافقة"⁵¹.

مرسى جزائر بني مزغنيّ: جزائر بني مزغنيّ هي مدينة الجزائر؛ إذ وردت في النصوص التاريخيّة والمصادر الجغرافيّة بصيغ مختلفة، فهي جزائر بني مزغنيّ عند ابن حوقل⁵²، ويسمّيها البكري جزائر بني مزغنيّ⁵³، فيما تردّ المدينة باسم الجزائر لبني مزغنا"، ومدينة الجزائر عند الإدريسي⁵⁴، كانت من مواطن قبيلة بني مزغنة البربريّة، وبها سُمّيت، ثم أصبحت موطنًا لقبيلة الثعالبة العربيّة في عهد لاحق⁵⁵.

حظّيت هذه المدينة باهتمام الجغرافيين الذين لم يغفلوا ذكر هذه المدينة القديمة التي كانت رومانيّة، فهي "مدينة جليّة قديمة البنيان، فيها آثار للأوّل، وأزاج محكمة تدلّ أنّها كانت دار مملكة لسالف الأمم"⁵⁶، وكانت تسمّى في العهد الروماني "إيكوسيوم"، وقبل أن يُعاد بناء هذه المدينة من قبل بلكين بن زيري⁵⁷ كانت سوقا مزدهرة لقبائل المنطقة التي تمارس الزراعة، كما تمتعت بمناعة الموقع، بالإضافة إلى أنّ سكّانها أحاطوها بسور⁵⁸؛ فقد أشار ابن حوقل إلى أنّ المدينة "عليها سور على سيف البحر أيضا، وفيها أسواق كثيرة، ولها عيون على البحر طيّبة، وشُرْبهم منها، ولها بادية كبيرة، وجبال فيها من البربر كثرة، وأكثر أموالهم المواشي من البقر، والغنم

السَّائِمة في الجبال"⁵⁹، ووصفها الأَصْطَخْرِي بأنها مدينة عامرة، بها طوائف من البربر، وهي من الخصب والسَّعة على غاية ما تكون المدن⁶⁰، ونظرا لأهميّة هذه المدينة، وموقعها المتميّز أصبحت مَعْبَرًا مُهمًّا لبلاد الأندلس؛ فهذا المقدسي الذي كان وصفه مقتضبًا يقول عنها: "جزيرة بني زغناية على ساحل البحر مسورة، يُعَبَّر منها إلى الأندلس"⁶¹.

إذن، فإنّ هذا الظهور الأوّل لمدينة الجزائر باسم "جزائر بني مزغنة" جاء في مرحلة تاريخيّة مهمّة تميّزت بكثافة النّشاط الملاحي والتّجاري لمدن الساحل الأندلسي، خصوصا بعد نجاح السّياسة الأمويّة في خَلْق فضاء تجاري في الحوض الغربي للبحر المتوسط، بداية من القرن 2هـ/8م⁶²، وتواصل المدينة نموّها خلال القرن الخامس، وتصير "فُرْضة مشهورة من عمل بجاية"⁶³؛ لتصبح من أهمّ موانئ الدّولة الحماديّة، وتكون مقصدًا للتّجار من أفريقية وبلاد الأندلس⁶⁴، فصارت بذلك "مدينة عامرة أهلة، وتجارها مُريحة، وأسواقها قائمة، وصناعاتها نافقة"⁶⁵ مع القرن السّادس للهجرة. وما زاد من أهميّة المدينة الإقتصاديّة مرساها الذي لم يتأثّر بباقي المراسي القريبة منها؛ بل أصبح من أشهر المراسي في المغرب الأوسط؛ فهو مرسى مأمون تقصده السّفن من إفريقيّة والأندلس، وغيرهما من البلاد⁶⁶، كما أنّها تبعد عن مدينة بجاية مسافة أربعة أيّام⁶⁷، ويتّصل بها فحْص المتيجة الذي هو فحْص كثير الخصب والقرى والعمائر، تشقّه الأنهار، وهو على نحو مرحلتين في مثلها⁶⁸، وهي كذلك ليست ببعيدة عن مدينة أشير⁶⁹ التي كانت مدينة هامّة في العهد الفاطمي، حيث لا تفصلها عنها سوى مدينتي أغزر والمدية⁷⁰، فهذا ما جعل للمدينة أهميّة كبيرة سواء في أنشطة مرساها البحري عن طريق التّجارة البحريّة، وذلك بتصدير منتجاتها ناحية أفريقيّة والأندلس أو في علاقتها مع بقيّة مدن الساحل، وكذا المدن الدّاخليّة التي لم تكن أقلّ أهميّة منها، والتي شكّلت مدينة جزائر بني مزغنى واجهة بحريّة لها⁷¹.

مرسى أرشقول: اختلفت تسميّة هذه المدينة لدى الجغرافيين، حيث يسمّيها ابن حوقل "أرجكوك"⁷²، ويوردها البكري والحميري باسم "أرشقول"⁷³، أمّا الإدريسي فيذكرها باسم "جزيرة أرشقول"، و"أرجكون"⁷⁴، ويذكرها صاحب كتاب الاستبصار

باسم "أرشقول"⁷⁵، أمّا ابن سعيد المغربي فيسمّيها "أرشغون"⁷⁶، ويذكر الحسن الوزان أنّ مدينة أرشقول مدينة كبيرة قديمة بناها الأفارقة على صخرة يحيط بها البحر من كلّ جانب ما عدا الجنوب، حيث يوجد طريق ينزل من الصّخر إلى اليابسة، ولذلك تسمّى بالجزيرة، وهي واقعة على بعد نحو أربعة عشر ميلاً من تلمسان⁷⁷. ويضيف ابن حوقل أنّ المدينة تقع على واد تافنا، بينها وبين البحر نحو ميلين، وقد كانت أرشقول خلال القرن الرابع للهجرة مدينة لطيفة؛ أي صغيرة لها مرسى وبادية، وخصب واسعة في الماشية والأموال السائمة، ومرساها في جزيرة لها فيها مياه، ومواجن كثيرة للمراكب، ولأهلها والمحتاجين إليها في سقي سوائهم⁷⁸، ويعطينا البكري وصفًا أكثر تفصيلاً، حيث يذكر أنّ أرشقول هي ساحل تلمسان⁷⁹، بينها وبين تلمسان فحوص زيدور، ويضيف أنّ مدينة أرشقول تقع على نهر تافنا، يُقْبَل من قبلها، ويستدير بشرقها، وتدخل فيه السفن اللطاف من البحر إلى المدينة، وبينهما ميلان، وهي مُسَوّرة⁸⁰.

ونفس الوصف تقريباً نجده عند الإدريسي الذي يقول إنّها: "كانت فيما سلف حصناً عامراً، له مرسى وبادية، وسعة في الماشية، والأموال السائمة، ومرساها في جزيرة فيها مياه، ومواجل كثيرة للمراكب"⁸¹، ويضيف البكري أنّ أرشقول كان يسكنها التجار؛ فالمدينة كأغلب المدن الساحلية مكوّنة من مرافق تتطلّبها طبيعتها الساحلية التي تتمثّل في المراسي والموانئ، وكانت أغلبها في حالة نشاط دائم مع الشّمال والشرق خصوصاً، كذلك احتواء المدينة على سور، وذلك لصدّ هجمات الأعداء، والدّفاع عنها. -مرسى الدّجاج: يصفها ابن حوقل بأنّها مدينة عليها سور منيع على نحر البحر وفي شفيره، أمّا مرساها فغير مأمون⁸²، ويورد لنا البكري وصفًا أكثر دقّة، فيذكر أنّ مدينة مرسى الدّجاج قد أحاط بها البحر من ثلاث نواح، وقد ضُرب بسور من الضّفة الغربيّة إلى الضّفة الشرقيّة، ومن هناك يُدخَل إليها وإلى أسواقها، أمّا عن المرسى، فيذكر أنّه مرفأ غير مأمون، وسبب ذلك ضيقه وقُرب قعره، ويذكر كذلك أنّ المدينة يسكنها الأندلسيون وقبائل من كتامة⁸³.

ويبدو أنّ المدينة اتّسعت وازدهرت في عهد الإدريسي، حيث يصفها بأنّها "كبيرة القطر، ولكن بشرها قليل، والسبب يعود إلى فرار أكثر أهلها في زمن الصّيف، ومدّة السّفَر خوفاً من قصدِ الأساطيل إليها"⁸⁴، وقد لا تكون تحصينات هذا المرسى من المناعة التي تجعله في منأى عن التّهديدات الخارجيّة، فإنّ سكان هذا المرسى يرحلون عنه، ويحتمون بالجبال المجاورة له في أوقات الحروب وهجمات أساطيل النّصارى عليه⁸⁵، لكنّ هذا لم يمنع من توافد التّجار والجاليات إليها، وبخاصّة الأندلسيّين؛ فموقع المدينة ومرساها جعلها منها مركزاً مهمّاً لممارسة مختلف الأنشطة التجاريّة والبحريّة.

-ميناء مدينة بونة: ذكرت مدينة بونة في الكثير من المؤلّفات الجغرافيّة والتّاريخيّة؛ وذلك لأهمّيّتها وشهرتها، حيث كانت في القرن 4هـ مدينة مقتدرة ليست بالكبيرة ولا الصّغيرة، وكانت تجارتها مقصودة، وأسواقها حسنة، فيها خصب ورخص موصوف وفواكه وبساتين، والقمح والشّعير في أكثر أوقاتها كما لا قدر له، بالإضافة إلى احتوائها على معدن الحديد الذي يُحمّل منها إلى سائر البلاد، وكانت أكثر تجارتها الغنم والصّوف والماشية من الدّواب وسائر الكراع⁸⁶.

أمّا عن مرسى المدينة فيصفه البكري بأنّه مرسى مأمون، ويذكر كذلك أنّ لمدينة بونة مرسى آخر يسمّى «مرسى منيع»، ومن هذا المرسى تخرج الشّواني غازية إلى بلاد الرّوم وجزيرة سردانية وكرسقة وما والاها⁸⁷، ويزوّدنا صاحب كتاب الاستبصار بمعلومات أخرى عن هذا المرسى، فيقول: "ومرسى مدينة بونة يسمّى "مرسى الأزقاق"، وهو من المراسي المشهورة، وبونة في جون من البحر يسمّى "جون الأزقاق"، وهو صعب، فيه عطب مركب القيطاني ومركب الفخري ومراكب كثيرة"⁸⁸، ويبدو أنّ حجم هذا المرسى وعمقه لا يسمحان له باستيعاب سفن الرّكّاب الكبيرة كمركب القيطاني والفخري⁸⁹، ممّا يتسبّب في عطب هذه المراكب نظراً لملامستها لقاع المرسى المملوء بالصّخور.

ويبدو أنّ مرسى بونة قد اتّسع وتطوّر، فأصبح بذلك من المراسي المهمّة والشّهيرة في بلاد المغرب، وأصبحت السّفن تنشّط فيه أغلب أشهر السنّة، وهذا ما

جعل تجارة المدينة مزدهرة، وجعلها مقصدًا للتجار، وبخاصة الأندلسيين منهم، فكان أهلها في غنى وسعة من العيش، وكان مستخلصها غير جباية بيت المال عشرون ألف دينار⁹⁰.

-مرسى هنين: يذكر البكري أنّ مدينة هنين كانت مرسى محصّنًا، ولذلك كانت تجمع بين مهامها الدفاعية، وفي الوقت نفسه كانت مرسى، ممّا يدلّ على أنّ هذا المرسى لم يكن له دور يستحقّ الذكر خلال القرون الأولى التي أعقبت الفتح الإسلامي⁹¹، لكنّه تطوّر وأصبح من المراسي المهمّة في القرن 5هـ، يصفه البكري بأنّه: "مرسى جيّد مقصود، وهو أكثر الحصون المتقدّمة الذكر بساكنًا وضروب الثمر"⁹²؛ ليتطوّر مع بداية القرن 6هـ، فأصبح مدينة وحصنًا ومرسى في آن واحد، حيث يصفه الإدريسي بقوله: "مدينة حسنة صغيرة في نحر البحر، وهي عامرة، عليها سور مُتقن وأسواق وبيع وشراء، وخارجها زراعات كثيرة وعمارات متّصلة"⁹³.

وكانت هنين فرضة لمدينة تلمسان التي يفصلها عنها ثلاثون ميلًا⁹⁴، لكنّ هذه المدينة الصّغيرة قد أخذت في النّم والتّطوّر، وساعدها في ذلك ميناؤها النّشط، حتّى أصبحت في العهود اللاحقة مدينة أهلة بالسّكان⁹⁵، لها ميناء صغير محروس بجزّين؛ كلّ واحد منهما في جهة، وتحيط بها أسوار عالية متينة، لا سيّما من جهة البحر⁹⁶، وهو الأمر الذي لاحظناه في مُعظم المدن السّاحليّة التي تميّز بحصانتها؛ فموقعها على البحر جعلها أكثر عُرضة لهجمات الأعداء، وبخاصة إغارات أساطيل النّصارى.

2-أهمّ الموانئ الأندلسيّة: سنركّز في دراستنا هذه على الموانئ، والمدن السّاحليّة بشرق الأندلس؛ وذلك لآصالها المباشر بموانئ وسواحل المغرب الأوسط، وتواجدها ضمن المجال البحري للبحر الأبيض المتوسط، ومن أبرز هذه الموانئ، والمدن الشّرقية البحريّة:

-ميناء دانية: دانية من قواعد مدن شرق الأندلس⁹⁷، تقع على البحر، وهي مدينة عامرة حسنة⁹⁸، ودانية مدينة متوسطة على ضفة البحر، فهي بريّة بحريّة حصينة؛ كثيرة الخيرات والفواكه والبساتين⁹⁹، وقد تميّزت المدينة بحصانتها وبأسوارها المنيعّة، وقد أشاد بذلك العديد من الجغرافيين؛ فيذكر العذري أنّ دانية "مدينة حصينة على

ساحل البحر، وقصبتها في أعلى جبلها، وحواليها سبخة تمتنع بها من أن يقربها عدو بحصار¹⁰⁰، ويصفها الإدريسي بأنها: "مدينة على البحر عامرة حسنة، لها رُبض عامر، وعلما سور حصين... وسورها من ناحية المشرق في داخل البحر، قد بُنيَ بهندسة وحكمة، ولها قصبة منيعة جداً، وهي على عمارة متصلة"¹⁰¹؛ ولعلّ موقعها الجغرافي وتضاريسها الطبيعية قد زادت من حصانتها، وذلك بحُكم وقوع قصبتها على جبل، وكذلك السبخة التي تقع بقربها.

وتقع مدينة دانية أسفل مدينة شاطبة، بينهما على ساحل البحر نحو ستة عشر فرسخاً¹⁰²، وتحتوي المدينة على مرسى وُصف بأنه "مرسى عظيم"¹⁰³، حيث يذكر الإدريسي أنّ دانية "مدينة تُسافر إليها السفن، وبها ينشأ أكثرها؛ لأنّها دار إنشاء السفن، ومنها تخرج السفن إلى أقصى المشرق، ومنها يخرج الأسطول للغزو"¹⁰⁴، ويورد ياقوت الحموي أنّ للمدينة "مرسى عجيب يسمّى "السُّمان"⁹⁰، ولم يرد في غير ياقوت تسمية المرسى بالسُّمان¹⁰⁵.

-ميناء ألمرية: ألمرية مدينة كبيرة من كورة البيرة¹⁰⁶، من أعمال الأندلس¹⁰⁷، وألمرية مدينة مُحدثة أمر بنائها أمير المؤمنين عبد الرحمن الناصر لدين الله¹⁰⁸ سنة 344هـ/955م¹⁰⁹، ويقول العذري: "وليس ألمرية بأوليّة العمارة، وإنّما اتخذها العرب رباطاً، وابتُنيت فيها محارس، وكان النَّاس ينتجعونها، ويرابطون فيها، ولا عمارة فيها يومئذ، ولا سكنى"¹¹⁰، إذن لم تكن ألمرية مدينة قديمة من بناء الأوائل كمدن قرطبة وإشبيلية وطليلة، وغيرها من المدن التي افتتحها المسلمون عند دخولهم الأندلس، واتخذوها حواضر لهم، ولكنها مدينة مُحدثة أسسها المسلمون في جملة ما أسسوه من مدن في جزيرة الأندلس.

واسم ألمرية مشتق من وظيفتها أو الغرض الذي أقيمت من أجله؛ إذ كانت تُتخذ في الأصل مَرَأى وَمَحْرَساً بحرياً لمدينة بجّانة¹¹¹ القريبة منها، والتي لا تبعد عنها بأكثر من ستّة أميال شمالاً؛ ولذلك سمّيت بمرية بجّانة¹¹²، فأصبحت ألمرية فرضة بجّانة¹¹³، ثم تحوّلت إلى مدينة ألمرية بعدما تمصّرت.

وبقيت مدينة ألمرية عبارة عن مرأى بُنيت فيه المَحَارِس، ورأبُط به النَّاس، حتَّى عام 344هـ/955م؛ أين أمر الخليفة عبد الرَّحمن النَّاصر الَّذي كان مهتمًّا بالعمران ببناء مدينة ألمرية، ثمَّ أمر بإحاطتها بسُورٍ منيع، وقد كان الموضع الَّذي بُنيت فيه مدينة ألمرية مجرد أرض جرداء، "استدارت بها صخور مكدّسة وأحجار صلبة مضرّسة، لا تراب بها كأنّما غُرِّلت أرضها من التُّراب، وقُصد موضِعها بالحجر"¹¹⁴.

وصارت بعد ذلك كما وصفها العذري في قوله: "ومدينة ألمرية اليوم مُثقنة البناء مصريّة الشَّكل، والمدينة القديمة منها مسورة بسُورٍ عجيب...، وقد أشرفت على المدينة قصبتهَا، وهي في جبل منفرد عليه سُورٌ مُثقن، لا يصعد إلى قصبتهَا إلَّا بكُفّة، ولا يرقى إليها إلَّا بمشقة، مُحكمة في رتبهَا، غاية في امتناعهَا"¹¹⁵، ويحيط هذا السُّور بالمدينة والرِّبض، وقد استدار بألمرية من كلّ جهة حصون مرتفعة وأحجار أزلية¹¹⁶، ممَّا زاد من حصانة المدينة ومنعتهَا، أمَّا عن سكَّانها فهُم كما وصفهم الزَّهري في قوله: "وأهل هذه المدينة أرقّ أفئدة، وأدقّ نفوسًا، وأكثر شفقة من غيرهم، ومن برّكتها أنّها إذا اشتدَّ على أهلها همٌّ وعمٌّ فرَّجه الله تعالى عليهم، ولم يدُم فيها عُسرٌ قط"¹¹⁷.

ومع تعرُّض السُّواحل الشَّرقيّة للأندلس للغارات والهجمات المتعدّدة من التُّورمان قرَّر حكام الأندلس إنشاء أساطيل وقواعد على السَّاحل؛ لردِّ الهجمات المتكرّرة من التُّورمان، كما أُقيمت مَرَاقِب ومَحَارِس على طول السَّاحل، وتمَّ شحنها بالمقاتلة، ومن بينها مرية بجَّانة التي أصبحت كما ذكرنا مدينة ألمرية، فبسبب موقعها الهام ارتفعت مكانتها لتصبح في عصر الخلافة "من أهمّ موانئ الأندلس، وأشهر مراسمهَا وأعمرها"¹¹⁸.

وكان خليجها العميق يضمُّ مُعظَم وحدات الأسطول الأموي في الأندلس، كما كان مرفؤها مرفأ الأندلس للحطّ والإقلاع¹¹⁹، وأصبحت تقصده مراكب التَّجار من الإسكندرية والشَّام، حتَّى أصبح أهلها بذلك من أكثر أهل الأندلس مالا¹²⁰، فقد كانت مدينة ألمرية القاعدة البحريّة الرئيّسة في الأندلس، وفيها تجمّعت معظم دور صناعة السِّفن الهامة، وفي هذه المدينة كانت تُجهز السِّفن التي كوَّنت البحريّة النِّظاميّة، وعددها مائتا سفينة¹²¹.

-ميناء مالقة: مالقة مدينة عامرة من أعمال "رَبَّة"، سورها على شاطئ البحر، بين الجزيرة الخضراء وألمرية، وهي على ساحل بحر المجاز المعروف بـ"الرِّقَّاق"، وهي من المدن الأُولَيَّة¹²²، يجعلها ابن سعيد مع خطِّ الإقليم الخامس، وعرض البحر بينهما درجة¹²³، وقد وُصفت مالقة بأثما "مدينة معشوقة؛ بحرهما سَلَك في نحرهما"¹²⁴، فمدينة مالقة شأنها شأن أغلب المدن الأندلسيَّة قد وُصفت بالجمال والبهاء وحُسن البنيان وكثرة البساتين، وهذا ما أورده الإدريسي في وصف شامل للمدينة وأحوازها حيث يقول: "مدينة مالقة مدينة حسنة عامرة، أهلة كثيرة الدِّيار، متَّسعة الأقطار، بهيَّة كاملة سَنِيَّة، أسواقها عامرة، ومتاجرها دائرة، ونعمها كثيرة، واستدار بها من جميع جهاتها شجر التَّين"¹²⁵.

وتحتوي المدينة على رُبُضين عامرين، رُبُض عام للنَّاس، وربُض للبساتين، أمَّا شَرِب أهلها فمن الآبار¹²⁶، ويوجد بالمدينة جسر كثيرًا ما حير الجغرافيين، فهو "جسر من بناء الأوَّل، الجسر داخل في البحيرتين هناك، قد بُني بصخر كأنوف الجبال"¹²⁷، وقد نال هذا الجسر إعجاب ودهشة الجغرافي الرَّهري الذي وصفه قائلا: "وفيها عَجَب من عجائب الأرض، وهو الجسر الذي على ساحل البحر، من تلك الأحجار المقدَّسة التي غلبت البحر وأمسكته إمساكا يشهد العقل بالقدرة والكفاءة للَّذين ساقوها"¹²⁸.

وبمدينة مالقة مرسى جميل على شاطئ البحر في جهة الجنوب، ومرسى مالقة صيفي يَكُنَّ بغربيِّه وإزائه ممَّا يلي المدينة الجسر الذي ذكرناه ينكسر عليه الموج¹²⁹، وفي العهد الموحدي أصبح ميناؤها تجاريًا على جانب من الأهميَّة في البحر الأبيض المتوسط، فكثرت قَصْد المراكب والتَّجار إليها، وتضاعفت بذلك عمارتها، حتَّى صارت أرشذونة وغيرها من بلدان هذه الكورة كالبادية لها¹³⁰؛ لتصبح مالقة في القرون اللاحقة إحدى قواعد الأندلس، وبلادها الحسان جامعة بين مرافق البر والبحر، كثيرة الخيرات والفواكه¹³¹، وتشتهر مالقة بالتَّين المالقي، حيث يقال: "إنَّه أحسن التَّين لونا، وأكبره حجما، وأنعمه شحما، وأحلاه طعما، ويُحمل منها التَّين إلى سائر الأقاليم حتَّى الهند والصَّين"¹³¹، ويشرف على المدينة جبل لا يخلو منه الثلج لا صيفا ولا شتاء، وإذا طلع أحد على هذا الجبل رأى بلاد العدو كأرض تلمسان وغيرها¹³².

-ميناء لقنت: لقنت مدينة من كورة تدمير¹³³ ، تقع شرق مرسية على ساحل البحر المتوسط¹³⁴ ، بينها وبين دانية على الساحل سبعون ميلا¹³⁵ ، وعدّها المقرّي مدينة من أعمال مرسية¹³⁶ ، ولقنت مدينة صغيرة عامرة بها سوق ومسجد جامع ومنبر، وقصبتها منيعة عالية جدًا، في أعلى جبل يُصعد إليه بمشقة وتعب، وتتميّز المدينة بكثرة الخلفاء بها، حيث يُتجهز منها إلى جميع بلاد البحر، وتتميّز هذه المدينة بكثرة الفواكه والبقل والتين والأعناب... وبالرغم من صغر المدينة إلا أنّ مرساها في نشاط دائم، حيث تنشأ به الحراريق¹³⁷ والمراكب السّفريّة¹³⁸ ، حتّى غدا من أكبر موانئ الساحل الشرقي للأندلس، ويقابل هذا المرسى من عدوة المغرب مرسى جزيرة وقور، يقطع البحر بينهما في خمس مجار¹³⁹ .

ثالثًا، أساليب وتقنيات الملاحة البحريّة: تنوّعت أساليب الملاحة في البحر المتوسط، كما تنوّعت مفرداتها وعباراتها التي تصف كيفية إبحار السّفن في أطوال البحر وعروضه، وفي السّواحل وأعالي البحار، حيث أنّ المصادر التّاريخيّة والجغرافيّة بالمغرب الإسلامي تزخر برصيد غنيّ وتميّز عن هذه الأساليب، كما تمنح لنا هذه النّصوص معطياتًا دقيقة عن كيفية قياس الرّابنة للمسافات البحريّة، إلى حدّ وضع قواعدٍ ووحداتٍ قياسيّة متعارفة لتحديدّها¹⁴⁰ .

ويمكن تصنيف تقنيّات الإبحار إلى ثلاث طرق تمّ تداولها بين بحارة المغرب الإسلامي، حيث نجد أنّ معظم الرّحلات البحريّة بين موانئ المغرب الإسلامي أو تلك المتوجّهة إلى بلاد المشرق قد اتّبعت طريقة المُساحلة¹⁴¹ ، وهي اقتفاء خطّ سير قريبٍ من الساحل، والتّوقّف باستمرارٍ في مختلف الموانئ الواقعة على الطريق البحري¹⁴² ، كما أُطلق عليها مصطلح "التّفوير"¹⁴³ ، وهو أسلوب للملاحة يستعمله الإدريسي في قياس المسافات البحريّة، حيث أنّ السّفن تُبحر في خطّ سير متعرّج يخضع لشكل السّواحل والخلجان والرّؤوس، بحيث يمكنها مشاهدة البرّ، ممّا يزيد من طول المسافة البحريّة في هذه الحالة.

والسّبب الدّي جعل بحارة المغرب الإسلامي يبحرون بهذه الطريقة هو أنّ السّفن والمراكب الصّغيرة لم يكن باستطاعتها الابتعاد عن السّواحل نظرًا لاحتمائها

من هؤل البحر بالتضاريس السّاحليّة، وعدم ابتعادها عن البرّ تفاديًا لضلالها، وبخاصّة وقت الضّبّاب أو أثناء اللّيل¹⁴⁴، وعلى سبيل المثال يذكر الرّحّالة ابن جبير كيف سارت السّفينة التي كان على مئتها التي كانت مبحرة بهذا الأسلوب، فيقول: "وكان طريقنا في البحر محاذيًا لبرّ الأندلس"¹⁴⁵.

وإلى جانب التّقنيّة سألفة الذّكر، فقد أبحر بخّارة المغرب الإسلاميّ باتّباع طريقة تُعرف بـ"الروسية"، وهي حسب ما جاء به الإدريسي تتّصف باتّخاذ خطّ شبه مستقيم للوصول إلى محطة بحريّة معيّنة، ويقدم لنا الإدريسي معطياتًا إحصائيّةً حول المسافات التي تفصل بين بعض مدن وموانئ المغرب الأوسط بـ"روسية"، و"على التّقوير"¹⁴⁶، فمثلا: المسافة من وهران إلى طرف مئانة روسية خمسة وعشرون ميلا، وعلى التّقوير اثنين وثلاثين ميلا، ومن مستغانم إلى حوض فروح تقويرًا أربعة وعشرون ميلا، وروسية خمسة عشر ميلا¹⁴⁷، ونستنتج إذن أنّ أسلوب الإبحار بالروسية كان من شأنه تقليص المسافة البحريّة أكثر من نسبة الثلث مقارنة بأسلوب التّقوير.

وتذكر بعض المصادر أسلوبًا يُعرف بالتّلجيج¹⁴⁸ إذ كانت بعض السّفن تمخر عباب البحر مُلججة في أعاليه، والتّلجيج في اصطلاحات الجغرافيين والمؤرّخين هو الابتعاد عن السّواحل في اتّجاه أعالي البحار أو قطعها عرضًا، وقد عدّوه نوعًا من التّغير بالنّفس والمال، توشك بصاحبها أن يهلك في غير طائل¹⁴⁹، لكنّ المراكب المتجهّة من العدوة المغربيّة إلى العدوة الأندلسيّة أو العكس، وكذلك تلك المتجهّة إلى المشرق تضطرّ في الكثير من الأحيان أن تبتعد عن السّاحل، وتقطع البحر عرضًا، ويذكر ابن جبير أنّ السّفينة التي كان على مئتها قد اعتمدت هذا الأسلوب في الإبحار، وذلك في قوله: "فأخذنا ملججين، وأقرب ما نؤمله من البرّ إلينا جزيرة أقریطش"¹⁵⁰، والملاحظ أنّ اتّباع أسلوب التّلجيج كان متوقّفًا على دراية الرّبابنة بالملاحة الفلكيّة؛ لأنّ هذا الأسلوب يقوم أساسًا على الاسترشاد بالنّجوم لتوجيه دقة السّفينة صوب الاتّجاه المقصود¹⁵¹.

رابعاً، دور الموانئ في تنشيط الحركة التجاريّة بين المغرب الأوسط والأندلس: أدت الموانئ دوراً هاماً في تنشيط الحركة التجاريّة بين المغرب الأوسط والأندلس، وقبل التّطرق إلى هذا الدور الكبير الذي قامت به الموانئ لابدّ أن نشير إلى سبب اختيار الأندلسيين لسواحل المغرب الأوسط بالذات، واستغلالهم للمراسي، وبنائهم للموانئ، وهذا ما لفت انتباه الجغرافيين كثيراً آنذاك، فنرى تركيز الكثير منهم على ذكر المسافات البحريّة الفاصلة بين سواحل المغرب الأوسط والأندلس، وكثيراً ما يذكرون موانئ المغرب الأوسط ومدنه السّاحليّة، وما يقابلها من موانئ، ومدن الأندلس الشّرقية، ويدلّ هذا على مدى كثافة التّنقّلات البحريّة بين العدوتين، حتّى أصبحت ظاهرة تفرض نفسها على الجغرافيين نظراً لأهمّيّتها.

والظاهر أنّ تنقّلات الأندلسيين إلى المغرب الأوسط، وبنائهم للمدن السّاحليّة على غرار وهران وتنس وبجاية صارت من الأمور التي تتطلب الالتفات إليها، ودراسة أسبابها، ولعلّ ما سنتطرق إليه من شأنه أن يوضّح لنا بعضاً من أسباب ذلك؛ إذ اتّسمت العلاقات التجاريّة بين المغرب الأوسط والأندلس بطابعها البحري، وذلك بحكم الموقع الجغرافي، وتقارب الضّقّتين وتقابلهما، فمرسى مدينة أرشقول مثلاً يقابله من برّ الأندلس مرسى قابطة بني أسود، والمسافة بينهما مجريان¹⁵²، ومدينة وهران تقابل مدينة ألمرية من ساحل بحر الأندلس، وسعة البحر بينهما مجريان¹⁵³، وعرض البحر بين مدينة مستغانم إلى ساحل دانية من الأندلس نحو ثلاثة مجار¹⁵⁴ ونصف¹⁵⁵، ويقابل مرسى جزائر بني مزغنة من برّ الأندلس مرسى بنشكلة بينهما ستّ مجار¹⁵⁶، وعرض البحر عند بجاية إلى جهة طرطوشة¹⁵⁷ من الأندلس ثلاث مجار¹⁵⁸.

وهكذا فقد كانت السفن الأندلسيّة تتردّد كثيراً بين موانئ الأندلس وموانئ المغرب الأوسط، ولعلّ ما ساهم في ذلك الانفتاح السياسيّ المتمثّل خاصّة في تلك العلاقات الوديّة والتّحالفات بين الرّستميّين في المغرب الأوسط والأمويين في الأندلس التي لم تقتصر على النّواحي السياسيّة فحسب؛ بل اشتملت أيضاً على النّواحي الإقتصاديّة والعسكريّة أيضاً، ولعلّ محاصيل تاهرت الزراعيّة كانت تجد طريقها في كثير من المناسبات إلى مخازن قرطبة، ولا سيّما في سنوات المحن¹⁵⁹.

وما قام به البحارة الأندلسيون من إنشاء للمدن والتغور على طول ساحل المغرب الأوسط، وقد استقرت في هذه المدن جاليات أندلسية نذكر منها "مدينة تنس" التي أصبحت محطة تجارية هامة تختلف إليها السفن الأندلسية في فصل الشتاء، حيث يذكر البكري أنّ تنس الحديثة أسسها وبنها البحريون من أهل الأندلس منهم الكركني وأبو عائشة والصقر وصهيب وغيرهم، وذلك سنة 262هـ/875م، ويسكنها فريقان من أهل الأندلس من أهل البيرة وأهل تدمير، ويذكر أنّ هؤلاء البحارة الأندلسيون كانوا يشتون في تنس إذا سافروا من الأندلس في مرسى على ساحل البحر، حتى تجتمع إليهم بربر المنطقة، وسألوهم أن يتخذوا من قلعة تنس سوقاً، ويجعلونها سكنى، فأجابهم الأندلسيون إلى ذلك¹⁶⁰.

ونلاحظ من خلال رواية البكري أنّ البربر أو السكان المحليين اعتادوا على تواجد البحارة الأندلسيين بالمنطقة، ولسوا منهم الأمان؛ لذا طلبوا منهم أن يتخذوا قلعة تنس سكناً وسوقاً لهم، وذلك لما رأوه من ازدهار لتجارهم وتفوقها بسبب تواجد هؤلاء الأندلسيين، حتى أنّهم ترجّوهم "ووعدهم بالعون، والرفق وحسن المجاورة والعشرة"¹⁶¹ حسب رواية البكري، فأخذت العلاقات الاقتصادية بين المغرب الأوسط والأندلس تنمو وتتوطد، وازداد نشاط البحارة الأندلسيين في سواحل المغرب الأوسط. وبعد تنس قام البحارة الأندلسيون بتأسيس مدينة وهران، حيث يذكر البكري أنّ بناء وهران هم محمّد بن أبي العون ومحمّد بن عبدون، وجماعة من الأندلسيين البحريين الذين ينتجعون مرسى وهران، باتفاق منهم مع قبائل نفزة وبني مسقن، وهم من أزداجة، وذلك سنة 290هـ/902م¹⁶²؛ ليتوسّع نشاط هؤلاء البحارة إلى ناحية الشرق، حتى أصبحت مدينة بجاية عامرة بأهل الأندلس، وأصبح ميناؤها مقصداً للتجار والعلماء من الأندلسيين وغيرهم، وعقدت اتصالات وثيقة مع موانئ الأندلس، فاستفادت بجاية من هذا الانفتاح البحري¹⁶³، وغدت بذلك "السفن إليها مقلعة، وبها القوافل منحة، والأمتعة إليها برّاً وبحراً مجلوبة، والبضائع بها نافقة"¹⁶⁴.

وساهم هذا الانفتاح البحري لسواحل المغرب الأوسط، والإقبال الكبير للبحارة الأندلسيين في تنشيط حركة الملاحة البحرية بين العدوتين المغربية والأندلسية، حيث

أضحت الأساطيل التجارية في موانئ الأندلس (مالقة، ودانية، وبلنسية، وألمرية) تجوب موانئ المغرب الأوسط حاملة على ظهرها البضائع على تنوعها سواء كانت زراعية، وخصوصا من ثمار الأندلس أو منتجات صناعية من نتاج المعامل في المدن الأندلسية¹⁶⁵، كما غدت الموانئ الأندلسية مزدهمة بالسفن التجارية المحملة بالأقمشة الثمينة والأشربة المتنوعة، وشق أنواع المحاصيل¹⁶⁶.

وإذا تساءلنا عن سرّ هذه العلاقة الإقتصادية الوطيدة بين المغرب الأوسط والأندلس، فلا يجب أن نستبعد العلاقات السياسية بين الإقليمين، وبخاصة على عهد الدولة الرستمية بالمغرب الأوسط والإمارة الأموية بالأندلس، فكان سرّ هذا التقارب الملفت للنظر بين الدولتين؛ نظراً لمذهبهما وتوجهاتهما الخاصة، إضافة إلى الأهداف والمصالح المشتركة للإقليمين في مجالات عدّة.

وما يهّمنا منها المجال الإقتصادي؛ إذ وجد الأندلسيون في المغرب الأوسط أرضاً خصبة لتسويق منتجاتهم الصناعية، وجلب المواد الأولية، والأكثر من ذلك أنهم اعتبروا المغرب الأوسط طريقاً رابطاً بين الأندلس وبلاد السودان؛ ذلك أنّ بلاد السودان كانت تحتوي على أثمان البضائع في العصر الوسيط يتصدّرها الذهب، ويليها الرقيق ثمّ الملح، كما أنّ سكان المغرب الأوسط كانوا بحاجة إلى المنتجات الأندلسية، وبخاصة المواد المصنّعة بشقّ أنواعها، فشكّل هذا التقارب تكاملاً بين الإقليمين إقتصادياً.

وبخصوص البضائع المتبادلة بين الإقليمين، فقد شكّل المنتج الزراعي أهمّ صادرات الأندلس؛ ويتمثل أساساً في المنتجات المجفّفة على غرار الفواكه كالعنب والتين، فقد اشتهر التين المألقي بأنه أحسن وأجود أنواع التين، حيث كان يصدر إلى سائر الأقاليم¹⁶⁷، ومن بينها المغرب الأوسط، وكان التجار الأندلسيون يتجهّزون بالأمّعة من مدينة شاطبة لتصديرها إلى بلاد المغرب وغانة وبلاد السودان¹⁶⁸، وتتمثل هذه السلع فيما تنتجه بلاد الأندلس من مواد زراعية وصناعية، فكان يُحمل الكتان والقطن اللذان يُزرعان في إقليم البيرة وإشبيلية، فيصدّران إلى بلاد المغرب أين يُباعان بأثمان مرتفعة¹⁶⁹.

وَوَجَدت سِلْعُ ومنتجات المغرب الأوسط طريقها إلى الأندلس، فكان يُحْمَل الطعام من مدينة تنس إلى الأندلس¹⁷⁰، ومن مرسى الدجاج كان يُتَجَهَّز بالقمح والشعير والمواشي إلى البلاد المجاورة بما فيها الأندلس، كما كان يُتَجَهَّز بالعسل والسمن من جزائر بني مزغنى، ويُجَلَّب إلى القيروان والأندلس، وغيرهما من البلاد¹⁷¹، ومن ميناء بونة كانت تُصَدَّر الغنم والبقر والصوف والماشية من الدواب وسائر الكراع، فتُحْمَل إلى البلاد المجاورة، إضافة إلى احتواء مدينة بونة على معدن الحديد الجيد المتواجد فيها بكثرة، فكان يُحْمَل من مينائها إلى سائر الأقطار¹⁷².

وبمرسى الخرز يتواجد المرجان الذي لا يُعْرَف له نظير في الجودة، فكان التّجار الأندلسيون وغيرهم يحضرون إلى المدينة من أجل استيراده¹⁷³، ومن ميناء بجاية كان الأندلسيون وغيرهم يستوردون الصّوف والرّيت والجلود والشّمع وريش النّعام¹⁷⁴، وقد انتقل إلى الأندلس ذهب السودان ومُخْتَلَف البضائع والغلات المغربية والسودانية؛ فضلاً عن الرقيق الأسود عن طريق الجاليات الأندلسية المتواجدة بسواحل المغرب الأوسط¹⁷⁵.

خاتمة: توصلنا من خلال هذه الدّراسة التي تتمحور إشكاليّتها في تطوّر العلاقات التجاريّة بين المغرب الأوسط والأندلس، عن طريق تنشيط حركة الملاحة البحريّة وإنشاء المدن والمراسي والموانئ؛ إلى نتائج نعتقد أنّها بديهية بالنّظر إلى الصّلات الاجتماعيّة التي جمعت بين ضفّتيّ المتوسط التي انعكست بالإيجاب في معظم الفترات على التّبادل التجاري، واستقطاب المهاجرين الذين مصّروا مُدُنًا ومرافئًا لازالت شاهدة على آثارهم إلى اليوم، وأضحت البيئة البحريّة بين الضّفّتين- المغرب الأوسط والأندلس- بيئة نشاط اقتصادي أسهم في توطيد العلاقات السّياسيّة، وكان للبحارة دورًا بارزًا في تحقيق سُبُل الازدهار الاقتصادي والثّقافي والعمراني فيما بين العدوتين؛ فضلاً على نَبْد ظاهرة القرصنة في زمن الشّتاء التي تواكب التّوقّف القسري للسفن بسبب اضطراب البحر وكثرة أنوائه وأهواله.

الهوامش:

1- عبد الواحد دنون طه، التّبادل التجاري بين الموانئ الجزائريّة والأندلس في القرنين الخامس والسادس للهجرة، ضمن أعمال الملتقى الدولي "الموانئ الجزائريّة عبر العصور سلماً وحرباً"، منشورات مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط (الجزائر) إلى نهاية العهد العثماني- جامعة الجزائر، ص410-411.

- 2-عبد السلام الجعماطي، دراسات في تاريخ الملاحة البحرية وعلوم البحار بالغرب الإسلامي، دار الكتب العلمية، بيروت، ط1، 2012، ص 43----3- أبو القاسم خلف بن أبي فراس القروي الإفريقي، أكرية السفن، تر وتغ: عبد السلام الجعماطي، دار الأمان، الرباط-المغرب، ط2، 2017م، ص62.
- 4-عبد السلام الجعماطي، النقل والمواصلات بالأندلس خلال عصري الخلافة والطوائف (316هـ-483م)، دار الأمان، الرباط-المغرب، ط1، 2010، ص 78----5-عبد السلام الجعماطي، دراسات في تاريخ الملاحة...مرجع سابق، ص 44.
- 6-أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز البكري، المغرب في ذكر بلاد أفريقيا والمغرب، تق وتغ: حماد الله ولد سالم، دار الكتب العلمية، بيروت، 2013، ص 171----7-عبد السلام الجعماطي، النقل والمواصلات بالأندلس، ص78.
- 8-عبد السلام الجعماطي، دراسات في تاريخ الملاحة، ص 45----9-البكري، مصدر سابق، ص171.
- 10-الكنُّ هو، كلُّ شيء، وقَّ شيئا، وستره، وهو أيضا البيت. ابن منظور، لسان العرب، ص3942.
- 11-عبد السلام الجعماطي، دراسات في تاريخ الملاحة، ص45----12-البكري، مصدر سابق، ص 170.
- 13-أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن إدريس الحمودي الشَّريف الإدريسي، نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، مكتبة الثقافة الدينية، بور سعيد-مصر، ص272----14-البكري، مصدر سابق، ص 171.
- 15-طاهر الطويل، المدينة الإسلامية وتطورها في المغرب الأوسط من النصف الثاني للقرن الهجري الأول إلى القرن 5هـ، المتصدر للترقية الثقافية والعلمية، الجزائر، ط1، 2011، ص 316.
- 16-أبو القاسم بن حوقل النصيبي، صورة الأرض، بيروت: دار مكتبة الحياة، 1992، ص 76.
- 17-شمس الدين أبو عبد الله محمد المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، دار صادر، بيروت، ص 226.
- 18-البكري، مصدر سابق، ص141----19-البكري، نفسه، ص141----20-الإدريسي، مصدر سابق، ص 290.
- 21-طاهر الطويل، مرجع سابق، ص 316----22-ابن حوقل، مصدر سابق، ص76----23-المقدسي، مصدر سابق، ص 226.
- 24-ابن حوقل، مصدر سابق، ص 76----25-ابن حوقل، نفسه، ص 76----26-الإدريسي، مصدر سابق، ص 291.
- 27-البكري، مصدر سابق، ص141----28-طاهر الطويل، مرجع سابق، ص 318----29-البكري، مصدر سابق، ص 141.
- 30-طاهر الطويل، مرجع سابق، ص 318----31-ابن حوقل، مصدر سابق، ص79----32-ابن حوقل، نفسه، ص 79.
- 33-البكري، مصدر سابق، ص170----34-الإدريسي، مصدر سابق، ص 252.
- 35-مارمول كريخال، إفريقيا، ج2، تر: محمد حجّي وآخرون، دار المعرفة، الرباط، 1989، ص 327.
- 36-محمد بن الحسن الوزان الفاسي، وصف إفريقيا، تر: محمد حجّي وآخرون، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ط2، 1983، ج 2 ص31----37-طاهر الطويل، مرجع سابق، ص297-298.
- 38-مدينة على ساحل البحر، مقتدرة ليست بالكبيرة ولا بالصغيرة، وبها أسواق حسنة، وتجارة مقصودة، وهي كثيرة اللحم، واللبن والحوت والعسل. البكري، مصدر سابق، ص140/ابن حوقل، مصدر سابق، ص77----39-نفسه، ص 77.
- 40-هو النَّاصر بن علناس بن حماد بن بلكين بن زيري الصَّنهاجي؛ خامس ملوك الدولة الحمادية بالغرب الأوسط، وأشهرهم كان جريثا على سفك الدماء، واشتهر بالحزم، والعزم توفي سنة 481هـ/1089م. أبو الحسن علي بن محمد الجزري المعروف بابن الأثير، الكامل في التاريخ، م8، مراجعة وتصحيح محمد يوسف الدقاق، دار الكتب العلمية، بيروت، ط1، 1987، ص455/لسان الدين بن الخطيب، أعمال الأعلام، تج وتغ أحمد مختار العبادي ومحمد إبراهيم الكتاني، دار الكتاب، الدار البيضاء، 1964، ق3 ص96/عادل نويس، معجم أعلام الجزائر، مؤسسة نويس الثقافية، بيروت، ط2، 1982، ص 328----41-ابن خلدون، نفسه، ص231-232.
- 42-المغربي أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد، الجغرافيا، تج وتغ: إسماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ط1، 1970، ص 142----43-مجهول، الاستبصار، ص 129.
- 44-شهاب الدين أحمد بن يحيى بن فضل الله العمري، مسالك الأبحار في ممالك الأمصار، تج: كامل سلمان الجبوري، دار الكتب العلمية، بيروت، ط1، 2010، ج 2 ص182----45-البكري، المصدر نفسه، ص172.

- 46- الفُرْضَةُ هي الثَّلْمَةُ في النهر، ومشرب الماء منه، وفرضة البحر: محط السفن، ويقصد المؤلف من ذلك أن بجاية قبل أن تبصر مدينة عظيمة، وكانت عبارة عن مرسى، ومحط سفن لقلعة بني حماد التي كانت عاصمة الدولة الحمادية قبل بجاية. ابن منظور، لسان العرب، ص 3389.
- 47- أو قلعة أبي الطويل: قلعة ذات منعة، وحصانة اختطها حماد بن بلكين، بجبل كتامة سنة 398هـ/1008م، ونقل إليها أهل المسيلة وحمزة بعد أن خربهما، وتم بناؤها وتمصرها سنة 400هـ/1010م؛ لتتحول بعد ذلك من قلعة عسكرية إلى مدينة كبرى، وأصبحت عاصمة لدولة بني حماد البكري، مصدر سابق، ص 134/ابن خلدون، العبر، ج 6، ص 227.
- 48- دومينيك فاليرين، بجاية ميناء مغاربي (1067-1510م)، ج 1، تر: عمار علاوة، المجلس الأعلى للغة العربية، الجزائر، ص 55.
- 49- عبد الرحمن بن خلدون، مصدر سابق، ج 6، ص 231----50- دومينيك فاليرين، مرجع سابق، ص 61.
- 51- الإدريسي، مصدر سابق، ص 260----52- ابن حوقل، مصدر سابق، ص 77----53- البكري، مصدر سابق، ص 150.
- 54- الإدريسي، مصدر سابق، ص 258----55- ابن خلدون، مصدر سابق، ج 6 ص 203----56- البكري، مصدر سابق، ص 150-152.
- 57- بلكين بن زيري بن مناد الصنهاجي، ويسمى أيضا "يوسف"؛ مؤسس الإمارة الصنهاجية بأفريقية، وهو الذي استخلفه المعز بن المنصور العبيدي على إفريقية عندما توجه إلى الديار المصرية عام (361هـ/972م) توفي سنة 373هـ/984م. أحمد بن أبي بكر بن خلكان، وفيات الأعيان وأنباء أبناء الزمان، تج: إحسان عباس، دار صادر، بيروت، م 1 ص 286.
- 58- طاهر الطويل، مرجع سابق، ص 277----59- ابن حوقل، مصدر سابق، ص 77-78----60- أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الأصبغري، المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، ص 38----61- المقدسي، مصدر سابق، ص 228----62- علي عثي، التوجه البحري للمغرب الأوسط وأثره في طرق التجارة والمواصلات (2-10هـ/8-16م)، أطروحة لنيل الدكتوراه في التاريخ الوسيط، جامعة باتنة 1، الجزائر، ص 81----63- أبو الفدا عماد الدين إسماعيل بن محمد، تقويم البلدان، دار صادر، بيروت، ص 126.
- 64- طاهر الطويل، مرجع سابق، ص 278----65- الإدريسي، مصدر سابق، ص 258----66- البكري، مصدر سابق، ص 152.
- 67- شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي البغدادي، معجم البلدان، م 2، دار صادر، بيروت، 1977، ص 132----68- محمد بن عبد المنعم الحميري، الروض المعطار في خبر الأقطار، تج: إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، ط 2، 1984، ص 163.
- 69- مدينة أسسها زيري بن مناد بالمغرب الأوسط، وتسمى كذلك بأشير زيري، وهي مدينة جبلية حصينة تحيط بها الجبال الشامخة. طاهر الطويل، المرجع السابق، ص 263/البكري، مصدر سابق، ص 146.
- 70- البكري، مصدر سابق، ص 150----71- طاهر الطويل، مرجع سابق، ص 279----72- ابن حوقل، مصدر سابق، ص 79.
- 73- البكري، مصدر سابق، ص 165؛ الحميري، مصدر سابق، ص 26----74- الإدريسي، المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس، مطبعة بريل، ليدن، 1863، ص 172.
- 75- مجهول، الاستبصار في عجائب الأمصار، تج: سعد زغلول عبد الحميد، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ص 134.
- 76- ابن سعيد المغربي، مصدر سابق، ص 140----77- الحسن الوزان، مصدر سابق، ج 2 ص 16----78- ابن حوقل، مصدر سابق، ص 79.
- 79- من أهم مدن المغرب، وقاعدة المغرب الأوسط، وهي مدينة مسورة؛ فيها آثار للأول قديمة، وهي: دار مملكة زناتة، وموسطة قبائل البربر، ومقصد تجار الآفاق. البكري، مصدر سابق، ص 164/الإدريسي، مصدر سابق، ص 250.
- 80- البكري، مصدر سابق، ص 165----81- الإدريسي، مصدر سابق، ص 172----82- ابن حوقل، مصدر سابق، ص 77.
- 83- البكري، مصدر سابق، ص 149-150----84- الإدريسي، مصدر سابق، ص 259.
- 85- طاهر الطويل، مرجع سابق، ص 327----86- ابن حوقل، مصدر سابق، ص 77----87- البكري، المصدر نفسه، ص 172.
- 88- مجهول، الاستبصار...، ص 127----89- أنور عبد العليم، الملاحه وعلوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، الكويت، 1979، ص 95----90- البكري، مصدر سابق، ص 141----91- طاهر الطويل، مرجع سابق، ص 342----92- البكري، المغرب، ص 167.
- 93- الإدريسي، مصر وأرض السودان...، ص 172----94- ابن سعيد المغربي، الجغرافيا، ص 140.
- 95- مارمول كريخال، مصدر سابق، ج 2، ص 296----96- الحسن الوزان، مصدر سابق، ج 1، ص 15.

- 97-أحمد بن محمد المقرئ، نفع الطيب من غصن الأندلس الرطيب، ج1، تح: إحسان عباس، دار صادر، بيروت، 1988، ص 166.---98-الحميري، مصدر سابق، ص 231.
- 99- مجهول، جغرافية وتاريخ الأندلس، تح: عبد القادر بوباية، مؤسسة البلاغ، الجزائر، 2013، ص177.
- 100-أحمد بن عمر بن أنس العذري، نصوص عن الأندلس من كتاب ترصيع الأخبار، تح: عبد الله الأهوازي، منشورات معهد الدراسات الإسلامية، مدريد، ص19.---101-الإدرسي، المغرب وأرض السودان، ص 192.
- 102- أبو عبد الله محمد بن أبي بكر الزهري، الجغرافية، تح: محمد حاج صادق، مكتبة الثقافة الدينية، بور سعيد-مصر، ص 103.---103- مجهول، جغرافية وتاريخ الأندلس، ص177.---104-الإدرسي، المغرب وأرض السودان، ص 192.
- 105-ياقوت الحموي، مصدر سابق، ج 2، ص 434.---106-الحميري، صفة جزيرة الأندلس، تع: ليفي بروفنسال، دار الجيل، بيروت، ط2، 1988، ص 305.
- 107-من كور الأندلس جليلة القدر أسسها عبد الرحمن الداخل، وأسكنها مواليه، وجد الشأم. ينظر- الحميري، مصدر سابق، ص 28.---108-الحميري، المصدر نفسه، ص 484.
- 109-عبد الرحمن بن محمد بن عبد الله الأموي، أول من تسمى ب"أمير المؤمنين"، بالأندلس، وتلقب بأحد الألقاب السلطانية، وهو الناصر، ولد عام 277هـ/891م، تولى شؤون الإمارة بعد جده الأمير عبد الله، وشهدت الأندلس في حكمه أزهى عصورها. الحميدي، مصدر سابق، ص32/ابن عذاري المراكشي، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، ج2، تح ومر: كولان وليفي بروفنسال، دار الثقافة، بيروت، ط2، 1980، ص 157.
- 110-مجهول، جغرافية وتاريخ الأندلس، ص 174.---111-العذري، مصدر سابق، ص 86.
- 112-مدينة الأندلس، من أعمال كورة البيرة كانت في القديم هي المدينة المشهورة قبل أمرية فانتقل إليها أهل أمرية، فعمرت، وخرت بجانة. ينظر: الحميري، مصدر سابق، ص 79.
- 113- السيد عبد العزيز سالم، تاريخ مدينة أمرية الإسلامية قاعدة أسطول الأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1984، صص17، 19.---114-ابن حوقل، مصدر سابق، ص 111.
- 115-الإدرسي، المغرب وأرض السودان...، ص198.---116-العذري، مصدر سابق، ص 86.
- 117-سراج الدين بن الورد، خريدة العجائب وفريدة الغرائب، تح: أنور محمود زناتي، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ط1، 2008، ص 70.---118-الزهري، مصدر سابق، ص101.---119-الحميري، صفة جزيرة الأندلس، ص 183.
- 105-عبد العزيز سالم، مرجع سابق، ص ص 36-37.---106-الحميري، المصدر نفسه، ص 184.
- 120-أرشيبالد لويس، القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط، تر: أحمد محمد عيسى، مراجعة وتقديم: محمد شفيق غربال، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ص ص 241-242.
- 121-ياقوت الحموي، مصدر سابق، ج 5، ص 43.---122-ابن سعيد المغربي، مصدر سابق، ص 140.
- 123-مجهول، جغرافية وتاريخ الأندلس، ص 161.---124-الإدرسي، المغرب وأرض السودان، ص 200.
- 125-ابن الورد، مصدر سابق، ص 67.---126-الحميري، مصدر سابق، ص ص 217-218.
- 127-الزهري، مصدر سابق، ص 93.---128-الحميري، المصدر نفسه، ص 518.
- 129-ياقوت الحموي، مصدر سابق، ج 5، ص43.---130-المقرئ، مصدر سابق، ج 1، ص 152.
- 131-ابن الورد، مصدر سابق، ص 67.---132-الزهري، مصدر سابق، صص 93-94.
- 133-تدمير كورة بالأندلس تتصل، بأحواز كورة جيان، وهي شرقي قرطبة، ولها معادن كثير، ومعاقل، ومدن بينها، وبين قرطبة: مسافة سبعة أيام. ياقوت الحموي، مصدر سابق، م 2، ص 19.---134-العذري، مصدر سابق، ص ص 4-5.
- 135-الحميري، صفة جزيرة، ص 170.---136-المقرئ، مصدر سابق، ج 1، ص 166.
- 137- هي سفن حربية عربية الأصل كانت تزود بالنفط الذي يرمى بالمنجنقات أو بالسهم أو في القوارير، ومن وظيفة هذه السفينة الحربية اشتق اسمها، وتسمى أيضا المحرقات والحراقات. عبد السلام الجعماطي، دراسات في تاريخ الملاحة، ص 68.
- 138-الإدرسي، المغرب وأرض السودان..مصدر سابق، ص 193.---139-البكري، مصدر سابق، ص 170.

- 140-عبد السلام الجعماطي، دراسات في تاريخ الملاحة...، ص 75.
- 141-المصطلح مأخوذ من كلمة السّاحل الذي هو شاطئ البحر وساحل القوم؛ أي أتوا على السّاحل، وأخذوا عليه. ابن منظور، لسان العرب، ص 1958.----142-عبد السلام الجعماطي، النّقل والمواصلات بالأندلس...، ص 216.
- 143-تقدّم لنا معاجم اللّغة تعريفاً قريباً؛ ممّا توحى به النّصوص الجغرافيّة، فهو يحيل على الاستدارة في خطّ السّير، وقار الشّيء قورا، وقوره؛ أي قطعه من وسطه خرقاً مستديراً. ابن منظور، المصدر نفسه، ص 3771.
- 144-عبد السلام الجعماطي، دراسات...نفسه، ص75-76.----145-أبو الحسن محمّد بن أحمد بن جبير الكناني الأندلسي البلنسي، رحلة ابن جبير، دار صادر، بيروت، ص 8.----146-عبد السلام الجعماطي، النّقل والمواصلات بالأندلس، ص 217.----147-الإدريسي، نزهة المشتاق...مصدر سابق، ص 271.
- 148-المصطلح مأخوذ من اللّجة، ولّجة البحر حيث لا يُدرك قعره، ولّج البحر: عرضه، وهو أيضاً الماء الكثير الذي لا يرى طرفاه. ابن منظور، لسان العرب، ص 3999.----149-عبد السلام الجعماطي، النّقل والمواصلات...، ص 218.
- 150-ابن جبير، مصدر سابق، ص 11.----151-عبد السلام الجعماطي، دراسات في تاريخ البحريّة، ص 78-79.
- 152-البكري، مصدر سابق، ص 170.----153-الإدريسي، مصدر سابق، ص 252، 257.
- 154-المجرى البحري هو مسافة مائة وأربعة أميال (104)، وهناك من يقدّره بمسافة مائة ميل، ويُقدّر الميل بمسافة 1603 متر. الإدريسي، المصدر نفسه- ص 257/محمّد بن أحمد بن جبير الأندلسي، تذكرة بالإخبار عن اتفاقات الأسفار، تحقيق وتقديم علي كنعان، مركز تحقيقات كامبيوتري علوم إسلامي، سوريا، ط 1، 2008، ص 20/رشيد بورويبة، الدّولة الحمّاديّة تاريخها وحضارتها، ديوان المطبوعات الجامعيّة، الجزائر، 1977، ص 149.
- 155-ابن سعيد المغربي، مصدر سابق، ص 141.----156-البكري، مصدر سابق، ص 171.
- 157-وهي من ثغور الأندلس على البحر، تقع في الشّمال الشّرق، من بلنسية بالقرب من ساحل البحر المتوسط، وهي من كور شرق الأندلس، ولها أقاليم تتبعها. أبو عبد الله محمّد بن فتوح بن عبد الله الحميدي، جذوة المقتبس في تاريخ علماء الأندلس، تحقيق وتعليق بشار عواد معروف ومحمّد بشار عواد، دار الغرب الإسلامي، تونس، ط 1، 2008، ص 208.
- 158-ابن سعيد المغربي، مصدر سابق، ص 142-143.
- 159-عبد العزيز فيلالتي، العلاقات السّياسيّة بين الدّولة الأمويّة في الأندلس وبين دول المغرب، دار الفجر للنّشر والتّوزيع، القاهرة، ط 2، 1999، صص 96، 98، 101.----160-البكري، مصدر سابق، ص 146-147.
- 161-البكري، المصدر نفسه، ص 147.----162-البكري، نفسه، ص 156.
- 163-دومينيك فاليرين، بجاية ميناء مغاربي (1067-1510م)، ج 1، ترجمة عمّار علاوة، المجلس الأعلى للّغة العربيّة، الجزائر، صص 61، 55.----164-الإدريسي، مصدر سابق، ص 260.
- 165-خديجة بورملة، التجارة الخارجيّة للمغرب الأوسط في البحر المتوسط من القرن السّادس إلى التّاسع الهجري /12-15م، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في التّاريخ الوسيط، قسم التّاريخ والآثار، جامعة وهران 1، 2017/2018م، صص 177-178.
- 166-ليفي بروفنسال، الحضارة العربيّة في إسبانيا، ترجمة: الطاهر أحمد مكي، دار المعارف، القاهرة، ط 3، 1994، ص 47.
- 167-ابن الوردي، مصدر سابق، ص 67.----168-العذري، مصدر سابق، صص 18-19.
- 169-أرشيبالد لويس، مرجع سابق، ص 259.----170-مجهول، الاستبصار، ص 133.----171-ابن حوقل، مصدر سابق، ص 77-78.----172-ابن حوقل- المصدر نفسه، ص 77.----173-نفسه، ص 76-77.----174-جودت عبد الكريم يوسف، الأوضاع، صص 220-221.----175-عبد العزيز فيلالتي، مرجع سابق، ص 104.