Comprehensive Journal of Science
Volume (9), Issue (36), (Sept 2025)
ISSN: 3014-6266

مجلة العلوم الشاملة
المجلد(9) العدد (36) (سبتمبر 2025)
ردمد: 3014-6266

الطرق الداخلية الموحدية ودورها في التبادل التجاري البحري

خلال القرنين 6–7هـ/12–13م

نجاة محمد مصباح سعيد.

مركز البحوث الاجتماعية ودراسة السياسات المعمقة.

تاريخ الاستلام2025/8/15 –تاريخ المراجعة: 2025/9/13– تاريخ القبول: 2025/9/18– تاريخ للنشر: 25/9/ 2025

الملخص :

تتناول هذه الورقة البحثية بالدراسة والتحليل إسهامات الطرق الداخلية في تطوير التبادل التجاري البحري خلال العصر الموحّدي، مركزةً على الدور الحيوي الذي لعبته الطبيعة للنقل والتجارة في تعزيز الارتباط بين الأقاليم المغربية والأندلسية. فقد أسهمت شبكة الطرق البرية الساحلية والداخلية في ربط المدن والمراكز التجارية عبر مسارات منظمة امتدت من سبتة وطنجة شمالًا إلى سجلماسة وطرابلس جنوبًا، ومن المغرب الأقصى إلى الأندلس شرقًا وغربًا، مما منح حركة انسيابية واسعة للتجار والبضائع نحو الموانئ الكبرى.

كما استخدمت الأنهار المغربية والأندلسية، مثل: وادي سبو، ونهر شقر، والوادي الكبير بوصفها وسائل ملاحية فعالة لنقل السلع من الداخل إلى الساحل، حيث كانت القوارب، والسفن الصغيرة تسهم في تيسير عمليات التبادل بين المدن والمرافئ. وقد مثّل ذلك نظامًا اقتصاديًا متكاملًا، يجمع بين النقل البري، والنهري، والبحري، وأسهم في ازدهار الصادرات المغربية من المنتجات الزراعية والصناعية، واستيراد السلع المتوسطية التي عززت مكانة الدولة في شبكة التجارة الدولية آنذاك.

وتُبرز الدراسة كذلك، أهمية القوافل التجارية ووسائل النقل ودور القبائل في حماية الطرق وتنظيم المرور، إلى جانب أثر الضرائب المفروضة على حركة التجارة في دعم خزينة الدولة وتطوير بنيتها الاقتصادية. ومن خلال تحليل هذه الجوانب، تخلص الورقة إلى أن الدولة الموحّدية نجحت في بناء منظومة اقتصادية متقدمة، قائمة على التوازن بين الداخل والساحل والبحر، مما جعلها مركزًا محوريًا للتجارة والتبادل الحضاري بين العالمين الإسلامي والمسيحي في العصور الوسطى، وأسهم في ترسيخ حضورها قوة اقتصادية مؤثرة في غرب البحر المتوسط.

الكلمات المفتاحية: الموحدون؛ (المغرب الإسلامي ، الأندلس)؛ الطرق البرية والنهرية؛ وسائل النقل؛ المراكز التجارية؛ الأنهار؛ تحديد المسافات بين المدن؛ الثغور.

Abstract

This research paper examines and analyzes the contributions of inland routes to the development of maritime trade during the Almohad era, focusing on the vital role played by transportation networks and the natural environment in strengthening the economic connection between the Maghreb and al-Andalus. The network of overland routes—both coastal and inland—helped link cities and commercial centers through organized pathways that extended from Ceuta and Tangier in the north to Sijilmasa and Tripoli in the south, and from the western Maghreb to al-Andalus in

the east and west. This system facilitated a smooth and continuous movement of merchants and goods toward the major ports.
Likewise, Moroccan and Andalusian rivers—such as the Sebou, Shuqur, and Guadalquivir—served as effective navigational routes for transporting goods from the interior to the coast, where small boats and river vessels contributed to the efficient exchange of commodities between cities and ports. This represented an integrated economic system combining land, river, and maritime transport, which stimulated the growth of Moroccan exports—particularly agricultural and industrial products—and enabled the import of Mediterranean goods that enhanced the state's position within the international trade network of the period.
The study also highlights the importance of commercial caravans and transport methods, as well as the role of tribes in protecting routes and regulating traffic, in addition to the impact of trade-related taxation on supporting the state treasury ad developing its economic infrastructure. Through the analysis of these elements, the paper concludes that the Almohad state succeeded in establishing an advanced and balanced economic system connecting the hinterland, the coast, and the sea. This system positioned the Almohads as a pivotal center of trade and cultural exchange between the Islamic and Christian worlds during the Middle Ages, reinforcing their status as a major economic power in the western Mediterranean.
Keywords: Almohads; (Maghrib and al-Andalus); land and river routes; means of transport; commercial centers; rivers; determining distances between cities; frontier zones.

المقدمة:

يُعَدّ النشاط التجاري في العهد الموحّدي أحد أبرز مظاهر الازدهار الاقتصادي والحضاري الذي شهدته بلاد المغرب والأندلس خلال القرنين (السادس والسابع الهجريين / الثاني والثالث عشر الميلاديين). فقد برز الموحّدون كقوة موحدة أعادت تنظيم المجالين الاقتصادي والجغرافي للمغرب الإسلامي، من خلال إنشاء شبكة واسعة من الطرق الداخلية البرية والنهرية التي أسهمت في تعزيز التواصل بين المدن والمراكز الحضرية وتكامل الأقاليم الثلاثة: الأقصى، الأوسط، والأدنى.

لقد أدّت هذه الشبكات دورًا حيويًا في نقل السلع وتوزيع الموارد وتسهيل التبادل التجاري بين الأسواق المحلية والمرافئ البحرية، مما أسهم في ازدهار النشاط التجاري البري والنهري، وأدّى في النهاية إلى تنشيط حركة التبادل البحري مع مدن حوض البحر المتوسط الغربي. كما أنَّ هذا التنظيم المترابط كشف عن رؤية اقتصادية دقيقة لدى الدولة الموحّدية، التي أدركت أهمية ربط الداخل بالساحل؛ لتأمين تدفق البضائع وتحقيق التوازن بين الإنتاج والتصدير.

ومن خلال دراسة الطرق الساحلية والداخلية والنهرية، يتضح أن الموحّدين اعتمدوا على سياسات مدروسة في إدارة المواصلات وتأمينها؛ فقاموا بتعبيد الطرق، وتحصين الممرات التجارية، وتشييد الموانئ ودور الصناعة، وإنشاء أسواق دائمة وموسمية، مما جعل دولتهم مركزًا تجاريًا نابضًا يربط بين إفريقيا الشمالية وأوروبا الغربية، ويسهم في تكوين شبكة تبادل بحرية فاعلة تمثّل نموذجًا فريدًا في التاريخ الاقتصادي الوسيط.

المبحث الأول- الطرق البرية:

أولاً- الطرق البرية الساحلية:

تُعد الطرق الساحلية البرية من أهم المسالك التي ربطت أقاليم المغرب الأقصى بالمغرب الأوسط والأدنى، وأسهمت في تسهيل التواصل التجاري بين موانئ الأطلسي والبحر المتوسط. وقد أشار البكري إلى هذا الطريق الذي يبدأ من المراسي الواقعة على

ساحل المحيط الأطلسي، حيث تكون مدينة نول أول موضع للعمران بعد الصحراء وآخر بلاد الإسلام. ثم يواصل **البكري:** وصفه للساحل، فيذكر مروره عبر وادي سوس إلى مرسى أمقدول، وهو المرسى المعروف بـ«مشتي مأمون» الواقع على ساحل بلاد السوس، ثم يتابع الطريق مروره بعدة مراسٍ، مثل: مرسى فوز، وأسفي، والبيضاء حتى يصل إلى جزيرة فضالة، ويمتد هذا الطريق الساحلي بعد ذلك إلى تابحريت، وهو ساحل مدينة وجدة، ومنها يتجه نحو تلمسان [1]، ثم إلى مرسى مشتي وهران الذي وصفه البكري بأنه «مشتى من كل ريح [2]، ويتابع الطريق سيره إلى مدينة تنس، وهي من كبريات المدن التي كان الأندلسيون يقصدونها بسفنهم ومتاجرهم. ويمر الطريق أيضًا عبر جزائر بني مَرغناي [3]، وبعدها يصل الطريق إلى مدينة بونة [4]، ثم إلى مرسى الخرز [5]، وبعد ذلك يمر على طبرقة وسطفورة وهي على إقليم البحر جليل [6]، وتتصل الطريق إلى تونس الساحلية ومنها إلى سوسة [7]، ثم المهدية [8]، ومنها إلى صفاقس [9]، ثم إلى قابس [10]، وإلى طرابلس [11]، وتتصل الطريق مدينة سرت متجةً نحو اجدابيا ثم سلوق وأخيراً إلى برقة [12]. كما وُجد طريق ساحلي آخر يربط بين قسنطينة وسكيكدة، يمتاز بكثرة التواءاته، وقد رُصّف بحجارةٍ كبيرةٍ سوداء تشبه تلك التي استخدمها الرومان في تعبيد طرقهم بإيطاليا وبلاد الأندلس، غير أنّ المياه أفسدت بعض أجزائه وأتلفت مواضع منه [13].

أمّا الطرق البرية الساحلية في الأندلس، فقد كانت تربط بين أقاليمها المختلفة؛ إلا أنّ الطبيعة الجغرافية للأندلس المحاطة بالبحر من ثلاث جهات جعلت الاتصال البري بين مدنها أمرًا عسيرًا؛ إذ تُطل واجهتها الشرقية على البحر المتوسط، والغربية على المحيط الأطلسي، الأمر الذي جعل المواصلات البحرية بين مدن الساحل الوسيلة الأهم لتسيير تجارتها ونشاطها الاقتصادي [14]، وذكر **الإدريسي:** إضافةً إلى الطريق البرّي الذي كان يربط بين مدينة المرية بمالقة طريق آخر يربطهما عبر البحر طوله مائة وثمانين ميلاً، واسترسل في الحديث: عن الرجل الذي أكترا مركباً نقل عليه مائة شاة إلى ميورقة، وكذلك الأخشاب التي كانت تصل إلى جزيرة شقر من قلصة، إلى حصن قلبيرة، حيث يتم شحنها في المراكب لتحمل إلى دانية على البحر" فتصدر منها السفن والمراكب الصغار ويحمل إلى بلنسية" [15]، وأضاف إلى ذلك أن مجموعة من الطرق الساحلية انطلقت من ميناء أشبيلية شرقاً وغرباً تربط أشبيلية بأبعد الأفاق لأجل التجارة [16]؛ لذا فإن هذه الطرق الساحلية الأندلسية تربطها خطوط بحرية (البحر)، بالطرق الساحلية الممتدة من المغرب الاقصى غرباً إلى المغرب الأدنى شرقاً، وهذا راجع إلى وقوع هذه البلدان قبالة أرض الأندلس لا

---

(1) أبو عبيد الله البكري: المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب– جزء من المسالك والممالك، مكتبة المثنى، بغداد، (د. ت)، ص86، 87، 76.

(2) البكري: المصدر نفسه، ص 76 – 81.

(3) أبو القاسم ابن حوقل النصيبي: صورة الأرض، منشورات مكتبة دار الحياة، بيروت، 1970، ص 76، 77؛ الإمام شهاب الدين أبي عبدالله ياقوت بن عبد الله الحموي الرومي البغدادي: معجم البلدان، ج1، دار صادر ، بيروت،1997، ص512.

(4) الحموي: المصدر نفسه، الصفحة نفسها؛ أبو الحسن علي بن موسى ابن سعيد المغربي: كتاب الجغرافيا، تح: إسماعيل العربي، منشورات المكتب التجاري، بيروت،1970، ص142.

(5) ابن حوقل: صورة الأرض، ص76؛ الحموي: معجم البلدان، ج5، ص 106.

(6) ابن حوقل: صورة الأرض، ص75، 76.

(7) ابن حوقل: المصدر نفسه، ص67.

(8) نفسه: الصفحة نفسها؛ ابن سعيد: الجغرافيا، ص144.

(9) البكري: المغرب، ص20.

(10) أبي القاسم عبيد الله بن عبد الله بن خرداذ بة: المسالك والممالك، بريل، ليدن، 1889 م ص86؛ البكري: المغرب، ص19.

(11) البكري: المصدر نفسه، ص6، 7؛ ابن خرداذبة: المسالك والممالك، ص 86.

(12) ابن حوقل: صورة الأرض، ص67؛ ابن خرذاذبة: المسالك والممالك، ص 85..

(13) مارمول كربخال: إفريقيا، ج3، تر: محمد جحى – وأخرون، مكتبة المعارف للنشر والتوزيع، الرباط، 1404 هـ / 1984 م، ص7.

(14) عزالدين أحمد موسى: النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، دار الشروق، بيروت، 1991م، ص321.

(15) أبو عبدالله بن محمد الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق،ج2، مكتبة الثقافة الدينية، مصر، 1994، ص 560 – 563 – 556..

(16) الإدريسي: المصدر نفسه، ص541.

تفصلها عنها سوى مسافات قصيرة، وذلك ساعد على نشوء عدة صلات حضارية بين العدوتين لا سيما منها الصلات التجارية، وقد وصف **ابن حوقل:** هذا الموقع المتميز بقوله: " ثم تمتد أرض الأندلس على البحر فتواجه من أرض المغرب تونس وهكذا إلى طبرقة إلى جزائر بني مزغناي إلى تنس إلى وهران إلى نكور إلى سبتة ثم إلى أزيلي" [(1)]، كما توضح الخريطة التالية شكل رقم [(1)].

أمّا الطريق البري الساحلي الآخر: ارتبطت المدن الداخلية في المغرب الأقصى بطريق داخلي يسير نحو المغرب الأوسط ومن ثم الأدنى، تتمثل: طريق فاس إلى المسيلة [(2)] – وطريق فاس إلى القيروان [(3)] – وطريق سجلماسة إلى القيروان نحو ثمانين مرحلة [(4)] – ومن فاس إلى طريق البصرة أربعة مراحل [(5)] – وطريق السوس الأقصى إلى القيروان مائة وأربعة عشر، ثم إلى طرابلس عشرين مرحلة ومثلها من طرابلس إلى برقة[(6)].

وطبيعة منطقتي المغرب الإسلامي وبلاد الأندلس أُسهمت في إعطاء صورة حقيقية عن الطرق التجارية في الفترة الموحّدية من خلال المصادر المكتوبة المعاصرة للدولتي (المرابطية – والموحدية)، باعتبار حكمهم في فترة زمنية متداخلة، أهمها: كتاب (المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب)، **للبكري:** الذي عاصر (الدولة المرابطية)، وكتاب (نزهة المشتاق)، **للإدريسي:** الذي عاصر بداية عهد (الدولة الموحدية)، **وصاحب الاستبصار**: الذي عاصر الدولة الموحدية، ويضاف إلى ذلك المصادر المتأخرة التي نقلت عن المصادر السابقة الذكر مثل: (كتاب الجغرافيا)، **لابن سعيد المغربي**، وكتاب (الروض المعطار)، **الحميري:** توفر مجموعة من الطرق الرابطة بين أقاليم المغرب الإسلامي، وبين أقاليم المغرب والأندلس على المستوى الداخلي الموحدي، وبين دول حوض البحر المتوسط الغربي على المستوي الخارجي، وفي هذا البحث يمكن التحدث عن الطرق الداخلية ومدى ربط الأقاليم الموحدية بعضها ببعض، ودورها في الاتصال بالعالم الخارجي.

ثانياً- الطرق البرية الداخلية

1 – الطرق الرابطة بين أقاليم المغرب الثلاث:

امتدت الطرق البرية الداخلية من مدينتي سبتة وطنجة شمالاً، متصلةً بسائر المدن الواقعة في الداخل، من تلمسان شرقًا حتى سجلماسة جنوبًا. وتبدأ إحدى هذه الطرق من تلمسان، مرورًا بـ فاس، ثم صفرو التي تبعد عنها مرحلة واحدة (نحو 38 كم)، ومنها إلى تادلة فمدينة أغمات، لتواصل مسارها عبر درعة حتى تصل إلى سجلماسة بعد مسيرة خمسة أيام. وقد منح الموقع المتوسط لمدينة فاس ميزةً استراتيجية جعلت منها محورًا للتواصل مع مختلف مدن المغرب الأقصى، إذ اتصلت بـ سبتة وطنجة عن طريق نهر سبو الذي يبعد عنها مرحلة واحدة.

كما وُجد طريق آخر يمتد من البصرة إلى فاس، تستغرق مسيرته سبعة أيام، ومنها يتصل الطريق بـ وادي درعة ثم إلى مدينة ماسية التي تفصلها مرحلة واحدة، في حين يتفرع طريق آخر من قابس إلى لُوَاتة الواقعة على نهر سبو، ومنها إلى فاس في مرحلة واحدة، ثم إلى مغيلة وصولاً إلى مطماطة أمسكور الواقعة على نهر ملوية [(7)].

وإلى جانب هذه الشبكة، تميزت الطرق الداخلية التي تربط بين المدن والمراكز التجارية بأهمية بالغة، إذ كانت تلمسان تمثل ملتقى الطرق في وادي مجمع، وتقع في منتصف الطريق بين مليانة وتازا، ممتدةً في الطول من بلاد المغرب إلى الصحراء، وفي

---

(1) صورة الأرض، ص 65 – 68.

(2) ابن حوقل: المصدر نفسه، ص 87 – 91؛ البكري: المغرب ، ص141..

(3) ابن حوقل: صورة الأرض، ص84؛ البكري: المغرب، ص141.

(4) االبكري: المصر نفسه، ص151.

(5) أبو اسحاق إبراهيم الفارسي الاصطخري المعروف (بالكرخي): كتاب المسالك والممالك، الأوفست، مكتبة المثنى، (د. ت)، ص46.

(6) الاصطخري: المصدر نفسه، الصفحة نفسها.

(7) البكري: المغرب، ص 102، 103، 104، 105 – 111 – 115، 117 – 146، 147، 148.؛ مؤلف مجهول الاسم: الاستبصار في عجائب الأمصار، تح: سعد زغلول عبدالحميد، دار الشؤون الثقافية العامة، العراق، (د. ت)، ص193.

العرض من البحر الساحلي الذي تقع عليه مدن مثل وهران ومليلة حتى الداخل. وذكر **البكري** مدينة تُدعى تيزيل بأنها تقع في أول الصحراء، ومنها يسلك التجار طريقهم نحو سجلماسة، ثم إلى وارجلان، فـ القلعة، وهي مدينة عامرة تحتوي على آثار عمرانية، وصولاً إلى موضع يُعرف بـ المهماز (1)، كما تمر مدينة وجدة على الطريق القادم من المشرق والمتجه إلى بلاد المغرب وسجلماسة (2).

كما وُجد طريق آخر يُعرف بـ الطريق الساحلي أو الطريق الأعظم (3)، وهو الطريق الذي سلكه عقبة بن نافع خلال فترة الفتح الإسلامي .وقد ورد في الروايات أنه عندما نفد الماء من الجيش وأصابهم العطش، أُطلق على الموضع اسم "ماء الفرس"، نسبةً إلى فرس عقبة الذي بدأ يحفر الأرض بحوافره حتى انكشف صفا انفجرت منه عين ماء، فارتوى الناس، ثم عاد عقبة إلى جاوان من طريقٍ آخر غير الذي جاء منه (4)، وقد اكتسب هذا الطريق أهميةً متزايدة في العصر الموحّدي، إذ صار يربط بين المناطق الداخلية انطلاقًا من القيروان مرورًا بـ قلعة حماد والمسيلة (5)، مشكّلًا محورًا استراتيجيًا يمتد من طرابلس إلى القيروان ثم صفاقس، متفرعًا نحو مدن المغرب الأوسط مثل تاهرت والمسيلة وتلمسان، ليصل أخيرًا إلى مدن المغرب الأقصى مثل فاس والبصرة والسوس الأقصى (6) .

ذكر **أحد المؤرخين:** هناك طريق آخر عبر الساحل: ينطلق من فاس إلى المسيلة ثم القيروان ماراً بجراوة ومليلة، وصولا إلى تلمسان، ومنها يتفرع الطريق إلى فرعين: الأول باتجاه مدينة تاهرت، والثاني: باتجاه مدينة أشير آل زيري ثم المسيلة التي تلتقى فيها ثلاثة طرق برية تتفرع من القيروان؛ طريق: باتجاه تاهرت، وطريق: نحو المسيلة، وطريق: يربط القيروان(7)، بالمسيلة.

وذكر **ابن حوقل:** بأنّ هناك طريقًا يمتدّ من مدينة يلل إلى شلف في مرحلة واحدة، ومنها إلى غزة مرحلة، ثم إلى تاجنا فـ(تنس)، تليها واريغن، ومنها إلى مدينة الخضراء ثم مليانة، فـ سوق كرت التي تبعد مرحلة واحدة، ويتجه الطريق بعدها إلى ريغة، ثم إلى مازوعة، وتليها مدينة أشير على مسافة مرحلة، ومنها إلى تامزكيدا، وبينهما مرحلة، ثم إلى الوادي المالح، وأخيرًا إلى المسيلة في مرحلة واحدة (8).

ويُلاحظ أن **ابن حوقل:** أفرد هذا النص لتحديد المسافات بين المدن بدقة، إذ أشار إلى كل محطة تبعد مرحلة واحدة، مما يدلّ على حرصه في توثيق المسالك البرية ومسافاتها.

ويضيف أنه قد سلك هذا الطريق معكوسًا، أي من المغرب إلى إفريقية، مبتدئًا من فاس إلى سجلماسة، ومنها يتصل الطريق بـ القيروان، مارًّا عبر بسماطة التابعة لقبيلة نفزاوة، ثم قسطيلية المشهورة بتجارتها الواسعة وإنتاجها الزراعي الوفير، وصولًا إلى القيروان (9)، وتُقدّر المسافة من فاس إلى تاهرت بثلاثة أيام، ومن تاهرت إلى قسطيلية بخمسة عشر يومًا، ثم من قسطيلية إلى قفصة بثلاث مراحل، ومن قفصة إلى القيروان بسبع مراحل، ومنها إلى سطيف بعشر مراحل، ثم يتجه المسار إلى تاهرت فـ فاس وصولًا إلى السوس الأقصى .كما تبلغ المسافة من القيروان إلى زويلة شهرًا، ومن القيروان إلى سجلماسة عبر البرية ثلاثين مرحلة،

(1) [1]البكري: المغرب، ص 77.

(2) مؤلف مجهول الاسم: الاستبصار، ص177.

(3) عزالدين أحمد موسى: النشاط الاقتصادي، ص 308.

(4) البكري: المغرب، ص14.؛ علي الفاسي ابن أبي زرع : الانيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، دار المنصور للطباعة، الرباط، 1972م، ص18.

(5) عزالدين أحمد موسى: النشاط الاقتصادي، ص306.

(6) الإدريسي: نزهة المشتاق، ج2، ص 250.؛ عزالدين أحمد موسى: النشاط الاقتصادي، ص306.

(7) ابن حوقل : المسالك والممالك، مطبعة بريل – ليدن، (د – ت)، ص62 – 64.

(8) المصدر نفسه، ص68.

(9) ابن حوقل: المسالك والممالك، ص65؛ مؤلف مجهول الاسم: الاستبصار، ص 143، 172.

ومن القيروان إلى تونس ثلاث مراحل، ثم إلى طبرقة في عشر مراحل، ومنها إلى تنس، في حين يمتد طريق آخر من قابس إلى نفطة ف قرنة ثم سبيبة ف المهدية [1].

أما **الإدريسي:** فقد صوّر في كتابه "نزهة المشتاق "شبكة من الطرق الساحلية التي تربط بين البصرة والقيروان مرورًا بـ(فاس، وتاهرت) باتجاه قسطيلية وقفصة، اضافة إلى طريق آخر يربط السوس الأقصى بـ القيروان وصولًا إلى برقة [2].

غير أنّ الموحّدين في النصف الثاني من القرن السادس الهجري لم يتمكنوا من تنشيط الطرق التجارية الداخلية في كامل المنطقة، إذ بقيت تلك المسالك ذات طابع إقليمي محدود، بينما نجحوا في تأمين الطرق الساحلية وإنعاشها، فغدت أكثر استخدامًا وفاعلية، خاصة على امتداد الخط من تنس إلى طرابلس، حيث ازدهرت المراكز التجارية الكبرى مثل: بجاية، وتونس، وطرابلس [3]

2 – الطرق الرابطة بين أقاليم الأندلس

اهتم الموحّدون اهتمامًا بالغًا بشبكة الطرق التي ربطت مدن الأندلس بعضها ببعض، خصوصًا بعد أن اتّبعوا نهج المرابطين في حماية المسالك وتأمين القوافل التجارية، فقاموا بضبط الأمن ومعاقبة المعتدين على الطرق، مما جعل التجّار يسافرون مطمئنين على أنفسهم وبضائعهم، فانتعشت التجارة وعمّ الرخاء أرجاء دولتهم [4]، وقد برزت في الأندلس مدن رئيسة كانت تُعد محطات كبرى للمسافرين تتفرع منها طرق المواصلات البرية إلى مختلف الجهات، وأقيمت على جانبيها الخانات والمطاعم والحمّامات لتوفير الراحة للتجّار والمسافرين وتزويدهم بما يحتاجونه في رحلاتهم الطويلة [5]، ومن أبرز هذه المدن غرناطة، التي اتخذها المرابطون قاعدة لهم، إذ أُنشئ منها طريق بري يصل إلى المرية، لكونها أقرب الموانئ إلى غرناطة، كما كانت ترتبط ببلاد المغرب عبر صلات بحرية وثيقة، إذ كانت السفن تنتقل بين موانئ المرية وثغور المغرب مثل: وهران، وبجاية، وتنس، وسبتة، وتونس [6].

أما قرطبة، فكانت من أهم المدن الداخلية المزدهرة منذ عهد المرابطين واستمر ازدهارها في عهد الموحّدين، لذلك ارتبطت بعدة طرق برية رئيسة مع مدن أندلسية أخرى مثل: طليطلة، وبطليوس [7]، وإلى جانب هذا ارتبطت قرطبة بإشبيلية بثلاثة طرق، فالطريق الأول: يطلق عليه اسم "الزنبجار" وتقدر مسافته بثلاث مراحل، والطريق الثاني: يعرف بطريق "لورة" وتقدر مسافته بحوالي ثمانين ميلاً، أما الطريق الثالث: فهو طريق الوادي [8].

ومن المدن المستخدمة في الحركة التجارية الداخلية في إقليم الأندلس؛ حيث غدت مراكز تجارية أهما: المرية، قرطبة، اشبيلية، مرسية، وغرناطة، في العهد الموحّدي، بعد أن كانت المراكز التجارية في عصر المرابطين مقتصرة على المرية، غرناطة، قرطبة [9].

يتضح أنّ النشاط التجاري الموحّدي على مستويه؛ الداخلي، والخارجي هو امتداد للنشاط المرابطي ومن الطرق المستخدمة في الحركة التجارية الداخلية في إقليم الأندلس.

---

[1] شمس الدين أبي بكر البناء المعروف بالبشاري المقدسي: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، مكتبة مدبولي، القاهرة، ط3، 1991، ص246.

[2] نزهة المشتاق، ص294 – 109.

[3] عزالدين أحمد موسى: النشاط الاقتصادي، ص310، 311.

[4] ابن أبي زرع : الأنيس المطرب، ص 108.

[5] أبو عبدالله بن محمد الإدريسي: صفة المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس مأخوذة من نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، بريل، ليدن، 1866م، ص 198 – 201.

[6] الإدريسي: المصدر نفسه، ص73.

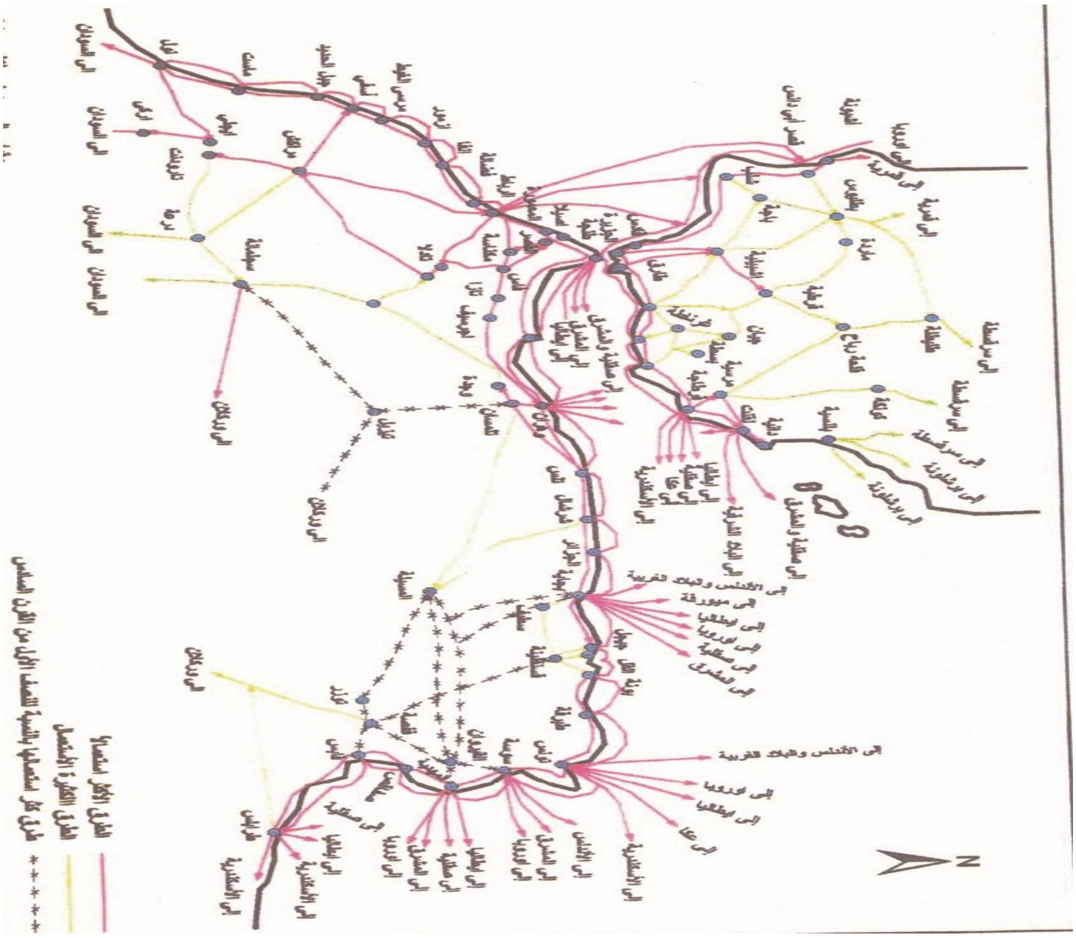
[7] السيد عبدالعزيز سالم: تاريخ مدينة المرية الإسلامية قاعدة أسطول الأندلس، دار النهضة العربية، بيروت، (د. ت)، ص 88.

[8] الإدريسي: صفة المغرب، ص 181 – 213.

[9] عزالدين أحمد موسى: النشاط الاقتصادي، ص315، 316.

وقد قدّر **الإدريسي** المسافات بين مدن الأندلس بدقّة، فذكر أنّ المسافة بين غرناطة وجيّان تبلغ مرحلتين، وكذلك بين جيّان وقرطبة مرحلتين، في حين تفصل ثلاث مراحل بين كلٍّ من مالقة والجزيرة الخضراء، وبين قرطبة وإشبيلية، وكذلك بين جيّان والبحر المتوسط .كما قدّر المسافة بين شاطبة ومرسية بثلاثة أيام سيرًا على الأقدام، وأفاض في تحديد المسافات البعيدة، فذكر أنّ الطريق من مرسية إلى غرناطة يستغرق سبع مراحل، ومن سرقسطة إلى وشقة يبلغ أربعين ميلاً، ومن سرقسطة إلى تطيلة نحو خمسين ميلاً، وهي المسافة نفسها تقريبًا التي تفصلها عن قلعة أيوب .وتُظهر الخريطة رقم (1) هذه المسالك بوضوح، مبيّنةً مدى ترابط مدن الأندلس عبر شبكة دقيقة من الطرق التجارية البرية [1].

خريطة (1) الطرق التجارية الداخلية في العصر الموحدي



نقلاً: عن كتاب النشاط الاقتصادي، عزالدين أحمد موسى، ص310.

بالإضافة إلى ذلك، كان اتصال التجّار المغاربة بنظرائهم الأندلسيين وعبورهم نحو دول البحر المتوسط مثل: جنوة، وبيزا، والبندقية، وصقلية، وقشتالة، وأراغون، ومرسيليا يتمّ عبر الأنهار الأندلسية الكبرى، التي شكّلت شرايين حيوية للتبادل التجاري. ومن أبرز هذه الأنهار :وادي يانة، ونهر شقر، اللذان يمرّان بمدن قصر أبي دانس، وبطليموس، وماردة، وقلعة رباح، وكونكة وصولًا إلى قلمرية وأشبونة وطليطلة وبرشلونة، كما كانت الطريق البرية الممتدة من بلنسية على طول الساحل إلى برشلونة تُستخدم أحيانًا، غير أنّ التجّار كثيرًا ما واجهوا فيها صعوباتٍ متعددة مثل: وعورة المسالك وانعدام الأمن بسبب الحروب، فكانوا يفضّلون الطرق النهرية لما تتميّز به من سهولةٍ وأمانٍ نسبيٍّ، وهو ما يجعل من الضروري استعراضها [2].

---

[1] عبد الواحد بن علي المراكشي: المعجب في تلخيص أخبار المغرب، تح: محمد زينهم، محمد غرب، دار الفرجاني، طرابلس، 1994، ص298، 299 – 301.

[2] عزالدين أحمد موسى: النشاط الإقتصادي، ص 316.

المبحث الثاني- الطرق النهرية الموحدية:

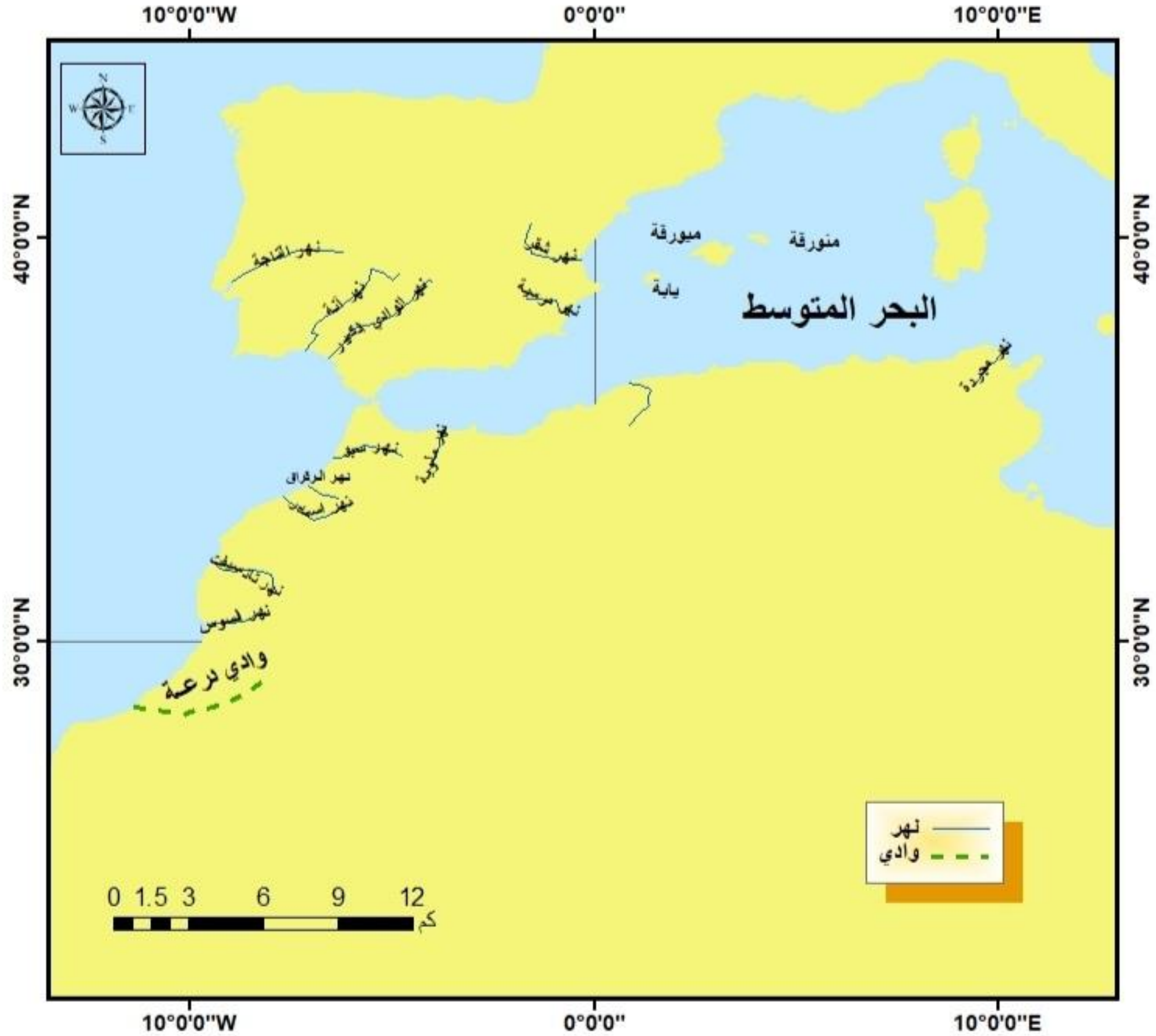
استُخدمت في بلاد المغرب الأقصى مجموعة من الأنهار للنقل التجاري، سواء بين المدن الداخلية أو بين المدن والسواحل المطلة على البحر المتوسط والمحيط الأطلسي. وقد شكّلت هذه الأنهار وسيلةً فعّالة لنقل الصادرات والواردات. ومن أهمها: نهر ملوية، ونهر سبو، ونهر أسمير، ونهر تانسيفت، ونهر الرقراق، ونهر السوس، إضافة إلى نهري سلف ومجردة في المغرب الأوسط والأدنى، كما استُخدم أهل البصرة المغربية نهر سفود، وهو نهر كبير كانت تدخله المراكب الأندلسية التي تنقل الغلال والسلع إلى الأندلس، بينما كان أهل فاس يعتمدون على نهر سبو الذي كانت تسير فيه القوارب والسفن الصغيرة حتى تصبّ في البحر الأعظم، مما جعل منه أحد أعمدة النقل النهري والتجاري في العصر الموحّدي [1]، ولأجل ذلك قام عبد المؤمنبن بن علي بإنشاء دور الصناعة ، وكان من أشهرها: الدار التي أنشأها بالمعمورة في حلق البحر الواقعة على مصب وادي سبو[2]، تطلع أيضاً منه إلى ملقى واديها وقد كانت دار صناعة لإنشاء القوارب والسفن الصغار، وغيرها بالموضع المعروف بالحبالات من أرض بن عبودة التي بقرب ملقى وادي فاس في أيام الخليفة عبد المؤمن الموحّدي حين أراد التوجه لفتح المهدية سنة (552هـ/1157م)، وذكر **الجزنائي**: إنشاء جفنين إثنين: أولهما: شيطي يجر مئة وعشرين مجذافاً، وثانيهما: شلير يجر ستين مجذافاً بمنزل خولان ودفعاً بوادي سبو إلى أن وصلا مدينة سلا، وأيضاً ذكر: جلب الرخام من المرية إلى العرائش إلى أن طلعت بوادي قصر عبد النريم يزن مئة قنطار وثلاثة وأربعون قنطارً، وحمل هذا الوزن على عجل الخشب تجرها القبائل والرؤساء، إلى أن وصلت إلى مكان على ضفة نهر سبو، ثم استمروا الناس في نقلها إلى مدرسة الصهريج تعرف اليوم (بالمدرسة المصباحية)، بعدوة الأندلسيين [3]، كما توضح الخريطة التالية شكل رقم(2).

خريطة (2) توضح الطرق النهرية في الدولة الموحدية

[1] المراكشي: المعجب، ص 294 - 303؛ علي الجزنائ: زهرة جنى الآس في بناء مدينة فاس، المطبعة الملكية، الرباط، 1387هـ/1967م، ص37؛ محمد علي أحمد قويدر: التجارة الداخلية في المغرب الاقصى في عصر الموحدين (541- 668هـ/ 1145- 1269م)، مكتبة الثقافة الدينية، (د. م)، (د. ت)، ص53 ، 54، 55.

[2] عبدالملك بن محمد الباجي ابن صاحب الصلاة: المن بالإمامة على المستضعفين بأن جعلهم الله أئمة وجعلهم الوارثين، تح: عبد الهادي التازي، دار الأندلس، بيروت، 1964، ص147 .

[3] جنى زهرة الأس، ص 37.



أما أنهار بلاد الأندلس، فقد كانت ذات أهمية بالغة في حركة النقل والتجارة، ومن أبرزها نهر الوادي الكبير الذي يصل بين إشبيلية وقرطبة، ونهر وادي آنة، ونهر شقر الممتد من قونكة إلى جزيرة شقر وصولًا إلى جنوب بلنسية. وقد استُخدمت هذه الأنهار بمثابة مسالك طبيعية للتنقل بين أقاليم شبه الجزيرة الأيبيرية، فضـلًا عن دورها في نقل البضائع الضخمة كأخشاب الصنوبر التي كانت تُقطع وتُلقى في النهر لتجرفها المياه نحو البحر، حيث تُحمّل على السفن المتجهة إلى الموانئ، مما يعكس مدى الاستفادة من هذه الموارد في التصدير إلى الدول المجاورة، واستخدامها في صناعة الأبواب والأثاث المنزلي، وفي هذا الشأن أكد **الإدريسي:** في قوله أن "قلصة حصن منيع تتصل به أجبل كثيرة بها شجر الصنوبر الكثير، ويقطع بها الخشب ويلقى في الماء، ويحمل إلى دانية وإلى بلنسية في البحر، وذلك انها تسير في النهر من قلصة إلى جزيرة شقر، ومن جزيرة شقر إلى حصن قلبيرة، وتفرغ هناك على البحر فتملا منها المراكب وتحمل إلى دانية فتصنع منها السفن الكبار والمراكب الصغار، التي لعبت دور كبير في تطور التبادل التجاري البحري الموحدي"[1] .

يتضح أن هذه الأنهار المغربية الاندلسية لعبت دور كبير في تطور التبادل التجاري البحري الموحدي على المستوي الداخلي والخارجي، لأن هذه الأنهار كانت سبباً في تنوع المحاصيل الزراعية– والثروة الحيوانية– وكثرة المنتوجات الصناعية، ومحط للسفن والمراكب الصغيرة، التي تحمل عليها البضائع والسلع عبر االمراكز التجارية والموانئ التي شيدت على هذه الطرق البحرية.

[1] نزهة المشتاق،ج2، ص 560.

وفي هذا السياق أشار **الإدريسي:** إلى أنهار في غاية الأهمية ببلاد الأندلس، حيث تسير فيهم السفن والمراكب المخصصة لنقل البضائع والتجار أهمها: نهر شطوبر" وهو نهر كبير [1]، ونهر برباط، ونهر بكة، اللذين يربطان كلاً من الجزيرة الخضراء بمكان على نهر بكة تقدر مسافته بستة أميال [2]، بالاضافة إلى نهر يانة؛ وهو نهر كبير يسمى بالنهر الغؤور، وهو بربط قرية بانة بقلعة رباح، ثم يصير منها إلى حصن الرندة، ومنه إلى ماردة، ثم تمر ببطليوس على مسافة ثلاثين ميلاً، فيصير منها إلى مقربة من شريشة ثم يصير إلى حصن مارتلة [3].

كما قدر **الإدريسي:** المسافات بين الطرق البرية، كذلك بين الطرق النهرية، من لشبونة إلى شنترين مسافة ثمانين ميلاً، على نهر تاجة ومن مالقة إلى جزيرة طريف عبر وادي النساء ثمانية عشر ميلاً، ومن جيان إلى بياسة ستون ميلاً، ومن مدينة الخضراء إلى مدينة قلشانة أربعة وستون ميل، ومن الجزيرة الخضراء إلى نهر برباط ثمانية وعشرون ميلاً، ثم إلى موقع بكة ستة أميال، ثم إلى الحلق المسمى شنت بيطر اثنا عشر ميلاً ثم إلى جزيرة قادس اثنا عشر ميلاً، ثم إلى رابطة روطة ثمانية أميال، ثم إلى المساجد ستة أميال، ثم إلى مرسى طربشانة، ثم إلى العطوف ثم إلى قبطال وقبتور قريتان في وسط النهر، ثم إلى جزيرة ينشتالة ثم إلى الحصن الزاهر ثم إلى إشبيلية ثم إلى البحر ستون ميلاً، وبين مدينة دروقة وبين قلعة أيوب، ثمانية عشر ميلاً وبينها وبين مدينة سرقسطة خمسون ميلاً، ومن الجزيرة الخضراء إلى إشبيلية خمسة أيام، ومنها إلى مالقة خمسة مراحل [4]. وفي شمال بلاد الأندلس تمتد ولايات الثغور التي كانت محصنة بسلسلة من القلاع وتشن منها غارات على البلاد المجاورة والمدن الواقعة خلف هذه المنطقة، وهي قواعد بلاد الثغور: الثغر الأعلى، وقاعدته سرقسطة، والثغر الأوسط وقاعدته مدينة سالم، والثغر الأدنى وقاعدته قورية، وطرق المواصلات تقطع منطقة الغارات في نقاط معينة، والطريق الوسطى الكبيرة تمر بسرقسطة وطليطلة وتمضي حتى تصل إلى قرطبة وإشبيلة حيث تلتقي بطريق الملاحة النهرية في النهر الأعظم ومن قرطبة ينطلق عدد من الطرق وتتخذ شبكة المواصلات شكل نجم: فطريق نهر ابره تنطلق من طرطوشة مارة بسرقسطة وتطيلة حتى ممر فيتوريا الجبلي [5]، والوادي الكبير [6]، الرابط بين قرطبة وإشبيلية بمسافة ثمانين ميلاً، واصلاً بين مجموعة من المدن الصغيرة والحصون الواقعة بين هاتين المدينتين، "حيث تسير فيه القوارب تحت ظلال الثمار" [7].

يتبيّن من خلال هذا النص ما أشار إليه **الإدريسي:** من كثرة الأنهار في بلاد الأندلس والمغرب، واستغلالها الواسع في غرس الأشجار المثمرة وتوزيع محاصيلها الزراعية داخل أراضي الدولة الموحّدية وخارجها، عبر المراكب الصغيرة التي كانت تُبحر في مجاري تلك الأنهار من الموانئ التي أُنشئت خصيصًا على ضفافها لخدمة النشاط التجاري والزراعي.

وعلى هذا الأساس، يمكن الإشارة إلى أبرز تلك الموانئ النهرية، ومنها: ميناء الشحرة الواقع في الجزيرة الخضراء، وميناء طربشانة، وميناء شِلب، وميناء حلق الزاوية المنسوب إلى المدينة التي تبعد عن شِلب نحو عشرين ميلاً [8]، كانت تحمل منها

---

[1] المصدر نفسه، ص 544.

[2] اختلف الجغرافيون والمحدثون في مقدار الميل، فجعله بعضهم أربعة آلاف ذراع، وبعضهم ثلاثة آلاف ذراع، ووقع الاختيار على المشهور الذي أخذ به ابن الحاجب ومن تبعه من الفقهاء المالكية وهوه ألف ذراع، لأنه المتداول بفاس وبلاد المغرب، للمزيد ينظر: الحسن بن محمود الفاسي الوزان: وصف افريقيا، تر: محمد حجي– محمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1983م، ص 24.

[3] سمي بالنهر الغؤور؛ لأنه يقع في موضع يحمل السفن ثم تحت الأرض حتى لاتبق منه قطرة ولذلك اطلق عليه هذا الاسم، للمزيد ينظر: الإدريسي: نزهة المشتاق،ج2، ص545 – 547.

[4] الإدريسي: المصدر نفسه، ج2، ص 539، 543؛ محمد بن عبدالمنعم الحميري: صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب (الروض المعطار في خبر الاقطار)، معجم جغرافي تاريخي، ط2، دار الجبل، بيروت، 1408هـ/ 1988م، ص70.

[5] موريس لومبار: الإسلام في مجده الأول – من القرن 2 إلى القرن 5 هـ (8 – 11 م)، تر: إسماعيل العربي، منشورات دار الأفاق الجديدة، المغرب، ط3، 1411 هـ / 1990، ص111.

[6] الإدريسي: نزهة المشتاق، 561؛ لومبار: الاسلام في مجده الأول، ص 113– 123..

[7] أبو عبدالله بن أبي بكر الزهري: كتاب الجغْرافية، تح: محمد الحاج الصادق، مكتبة الثقافة الدينية، دمشق، 1968م، ص 88.

[8] الإدريسي: نزهة المشتاق، ج2، ص530– 540– 543.

البضائع والتجار عبر المراكب الكبيرة والقوارب الصغيرة، حيث كانت تعد هذه السفن والمراكب من وسائل النقل النهري، إلى جانب وسائل النقل البري.

المبحث الثالث– أولاً– وسائل النقل البري:

من أهم وسائل النقل البري: الحيوانات القوية على تحمل مشاق السفر وهي: الإبل، وفي عمومها ثلاثة أصناف: ذكرها الوزان: (هجْنا – بخْتاً – رواحل) (1)، أما كربخال ذكرها: (هجينا – سنمان – ركاهل)، الصنف الأول: وهي أضخمها وأكبرها، وتحْمل ثقلاً كثيراً حوالي خمسة قناطير، وتواجه الظروف الطبيعية القاسية، كالعطش، بالإضافة إلى المسافة الطويلة (2)، فكان الجمل من أبرز وسائل نقل البضائع التجارية، وأداة أساسية في التواصل بين الأقطار النائية نظراً لاستعداداته الفطرية والخلقية التي تؤهله لذلك كقوة الهيكل والبنية، وتوفره على سنام تخرين الكلأ والماء مما يقويه على السفر المسافات بعيدة دون الحاجة إلى الماء، حيث إنّ هذه الإبل تستطيع أن تبقى مدة خمسة عشر يوماً دون أن تشرب، ولا تتأذى بذلك. وتعد الإبل الموجودة في أفريقيا أحسن وأجود من غيرها الموجودة في آسيا، وذلك لصبرها وكثرة تحملها، حيث إنها تستطيع حمل الأثقال لمدة أربعين أو خمسين يوماً (3).

وإلى جانب قدرة الإبل الفائقة على تحمّل العطش، وقطع المسافات الطويلة، فقد كانت تؤدي دورًا اقتصاديًا محوريًا في نقل القناطير من الصادرات والواردات، إذ حملت أنواعًا متعددة من السلع والبضائع مثل: النحاس الأحمر والمصبوغ، والأكسية وثياب الصوف والعمائم والمآزر، وأنواع الزجاج والأصداف والأحجار الكريمة، إلى جانب الأفاوية والعطور وأدوات الحديد المصنوعة، ويمكن القول: إنّ الإبل كانت أحد أعمدة النظام التجاري الموحّدي، إذ أسهمت في ازدهار حركة الصادرات والواردات، وتنشيط التبادل التجاري البحري والبري معًا، من خلال نقل السلع الصحراوية المتجهة شمالًا، وتوزيع المنتجات القادمة من الأقاليم الشمالية، سواء أكانت محلية الصنع أم مستوردة من الجمهوريات والممالك الأوروبية. وقد وفّرت هذه التجارة أرباحًا طائلة للتجّار وأصحاب القوافل والخبراء المشرفين على تسييرها عبر أقاليم الدولة الموحّدية، كما تمتّعت المناطق التي تمرّ بها القوافل بدرجة عالية من الأمن والاستقرار، ما أتاح توزيع الصادرات والواردات بسهولة وانتظام، في ظلّ تنظيم دقيق للقوافل التجارية. ويُستدل من ذلك على كثرة عدد القوافل وضخامة حمولتها؛ إذ بلغ عدد الإبل التي يمتلكها التاجر الواحد في القافلة ما بين سبعين إلى مئة بعير، بينما وصل إجمالي عدد الإبل في القافلة الواحدة إلى نحو اثني عشر ألف جمل، وهو ما يعكس غنى مدينة أغمات وازدهارها الاقتصادي آنذاك، بوصفها إحدى المحطات التجارية الرئيسة في الدولة الموحّدية، وقد ذكره **الإدريسي:** "ولم يكن في دولة المتلثم أحد أكثر منهم أموالاً ولا أوسع منهم أحوالاً وبأبواب منازلهم علامات تدل على مقاديرهم (4) ".

وأكد على ذلك **أحد المستشرقين**، في حديثه عن الإبل، حيث أشار إلى كثرتها ببلاد البربر؛ لكونها أغلى ثروة عندهم، وهذا مانستشفه من قوله: "ليس للأعراب ثروة أغلى من الجمل، ولا مال يفيدهم أكثر منه، بحيث إنّهم إذا تحدّثوا عن رجل غني، قالوا إنه يملك كذا آلاف الجمال دون أي يذكروا لها غيرها" (5) ".

كما كان من الضروري اختيار الوقت الأنسب لانطلاق القوافل التجارية الكبرى التي سبقت الإشارة إليها، إذ كان هذا القرار يتطلب فترة إعداد طويلة قد تمتد أحيانـاً إلى أربعة أشهر كاملة (6)، وعلى ضوء ذلك يفضل الانطلاق في فصل الخريف الملائم للسير بعد انخفاض درجة الحرارة واعتدال المناخ(7)، واتخاذ قائد للقافلة، حيث يمثل القافلة وينطق باسمها، كما يتحمل مسؤولية

---

(1) وصف افريقيا، ج2، ص260.

(2) افريقيا، ج1، ص69.

(3) المصدر نفسه، ج2، ص259– 261.

(4) نزهة المشتاق، ج1 ص 232.

(5) مارمول كربخال: أفريقيا، ص69.

(6) محمد بن عبدالله بن محمد ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة المسماه تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تح: محمد السعيد، المكتبة التوفيقية، القاهرة، (د. ت)، ص 684.

(7) الإدريسي: نزهة المشتاق،ج1، ص18– 107، 108.

تنظيم القوافل، والإستعانة بدليل (مرشد)، يكون عالماً بالطرق واتجاهاتها ومخاطرها، وترصد أحوال هذه الطرق، من حيث السلم والأمن، ومهته يكون في مقدمة القافلة، ويعلن عن وقت وصولها للمحطات التجارية، وكل ذلك من أجل سلامة التجار والبضائع [1].

وتُثار هنا مسألة بالغة الأهمية تتعلق بـ ضخامة أعداد القوافل: هل كانت هناك قوى حراسة منظّمة ترافق التجار أثناء عبورهم مناطق القبائل؟ وهل كانت تلك القبائل تتقاضى أجورًا مقابل الحماية أو تفرض إتاوات (ضرائب) على القوافل العابرة، كما يحدث في بعض الطرق التجارية في عصرنا الحاضر؟ هذه التساؤلات تفتح مجالًا لدراسة النظام الأمني والجبائي الذي حكم حركة التجارة البرية في العصر الموحّدي.

وفعلًا، كانت القبائل هي الجهة المسؤولة عن تأمين القوافل التجارية وحراسة التجّار أثناء عبورهم أراضيها، مقابل ضرائب تُفرض على القوافل المارّة بمناطقها. وقد أُشير في المصادر إلى أن قيمة ضرائب المرور في مدينة سجلماسة بلغت في المتوسط نحو أربعمائة ألف دينار سنويًا، وهو رقم كبير يعكس حيوية النشاط التجاري وكثرة القوافل في تلك المرحلة. كما أن القوافل العابرة لمسالك دول حوض البحر المتوسط الغربي كانت بدورها ملزمة بدفع ما يُعرف بـ "ضريبة الطرق"، إذ كان الأمراء المحليون يجمعون الضرائب من المارين بحصونهم أو بأراضيهم، دون أن يكون لهذه الجبايات عائد فعلي سوى زيادة تكاليف النقل والسفر. وقد ترتب على ذلك أن أصبحت هذه الضريبة عبئًا ماليًا اضافيًا على التجار، ولا سيما المسيحيين منهم، الذين اضطروا إلى رفع أسعار بضائعهم لتعويض الخسارة، الأمر الذي أضعف قدرتهم التنافسية في الأسواق وخفّض فرص البيع [2].

وفي هذا السياق، تجدر الإشارة إلى وسائل النقل البرية الأخرى التي استُخدمت في نقل الصادرات والواردات، ومن أهمها البغل، الذي كان مخصّصًا لنقل التمور من المناطق الساحلية والصحراوية مثل: مدينة غدامس [3]، كما استُخدمت الحمير على نطاق واسع وسيلة نقل تجارية في عموم الصحراء وصولًا إلى حدود السودان الجنوبي، وقد فُرضت عليها رسوم محددة: دينار ذهبي عند إدخال الملح إلى البلاد، وديناران عند إخراجه، كما فُرضت خمسة مثاقيل على حمل النحاس، وعشرة مثاقيل على نقل البضائع التجارية [4].

يمكن القول: اهتم الموحّدون بتربية الحمير، وقد أشار **أحد المؤرخين** إلى هذا النوع من الحيونات الذي استُخدم وسيلة للنقل، حيث ذكر: "أن الخيل والحمير من ضمن الغنائم التي غنمها الموحّدون في معاركهم مع المرابطين، فيقول: ومات عمر بن يندوك فأخذنا له مائة وخمسين فرساً..... وغنماً، في غنيمتهم خمسمائة حمار [5] "

وقد وُجد نوع مميّز من الخيول العربية عُرف باسم الخيول الراشدية، امتازت بتفوّقها على سائر الخيول من حيث السرعة والقوة والتحمّل، وكانت النساء ينسجن من صوفها (السبيب) أنواعًا فاخرة من الكنابيش، لا مثيل لها في غيرها. ويُعد هذا النوع من الخيل نادرًا وعالي الثمن، حتى إنّ تربيتها كانت حكرًا على الخلفاء والأمراء، نظرًا لما توفره من وسيلة للفرار السريع عند الضرورة. وينطبق ذلك على الأمير المرابطي تاشفين بن يوسف، الذي استخدم هذه الخيول للفرار من قبضة الموحدين أثناء حصارهم له في رباط وهران .وقد اشتهرت مدينة تلمسان بانتشار هذا النوع من الخيل، وتميّزت مراعيها بجودتها، مما جعلها تُستخدم في صيد حيواني اللمط والنعام، نظرًا لسرعتها الفائقة وقوتها [6].

---

(1) ابن حوقل: صورة الأرض، ص98، 99.

(2) ابن حوقل: المصدر نفسه، ص103؛ سعيد عبدالفتاح عاشور: اوربا في العصور الوسطى، ج2، النظم والحضارة، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، (د. ت)، ص 106، 107،؛ مصطفى ناعمي: **أهمية التجارة بالنسبة للبنية الإقتصادية والإجتماعية غرب الصحراء بلاد تكنة،** مجلة البحث العلمي يصدرها المعهد الجامعي للبحث العلمي، الرباط، جامعة محمد الخامس- المملكة المغربية، 35- 1405هـ/ 1985 م، ص169.

(3) الوزان: وصف افريقيا، ج2، ص172.

(4) البكري: المغرب، ص176.

(5) أبوبكر الصنهاجي البيدق: أخبار المهدي بن تومرت، تح: عبد الحميد حاجيات، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، (د. ت)، ص91.

(6) ابن عداري المراكشي: البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، ج4، تح: محمد إبراهيم الكتاني- وآخرون، دار الثقافة للنشر والتوزيع، دار البيضاء، 198، ص126؛ الحموي: معجم البلدان، ج2، ص44.

ومن بين وسائل النقل البرية الأُخرى برز الفرس، الذي كان قليل الاستخدام في الأقاليم الجنوبية، في حين انتشر على نطاق واسع في بلاد المغرب والعدوة. وقد أشار **كربخال:** إلى أن ملك المغرب امتطى فرسًا سريعًا أنقذه من خطرٍ داهم بفضل سرعته البالغة، وذلك عندما حاول أخوه الاستيلاء على البلاد [1].

ثانيـاً– وسائل النقل النهّرية:

إلى جانب ما سُبق ذكره من وسائل النقل البرية، استُخدمت كذلك المراكب والسفن الصغيرة (النهرية) في التنقل بين المدن والمناطق الواقعة على ضفّتي الأنهار، مستفيدةً من وفرة المجاري المائية في بلاد المغرب والأندلس. وقد أشار **البكري:** إلى أن طنجة كان يجري بها نهر كبير يصب في البحر وتدخله السفن، كما ذكر أن مدينة سلا كانت ترسو بها المراكب، غير أن مرساها كان مكشوفًا، فكانت السفن ترسو داخل الوادي نفسه؛ إلا أن الدخول إليه يتطلب دليلًا بحريًا لِما في فم الوادي من أحجارٍ حادّة قد تتسبب في تحطيم المراكب والسفن. كما أضاف أن الوادي يتّسم بمنعطفاتٍ كثيرةٍ لا يعرفها إلا الربّان المتمرّس، وأن المدّ فيه يحدث مرتين يوميًا، حيث يتم الدخول عند المدّ والخروج عند الجزر، وهو ما يدلّ على دقّة الملاحة النهرية في تلك الحقبة [2]؛ ويستخدم هذا الوادي للمسافات القصيرة سبب المشاكل التي سبق ذكرها، بالإضافة إلى النهرين السابقين، هناك نهر يسمى (سفدد) يستمد مياهه من جبل البصرة، وبلد كتامة؛ لذلك فهو نهرٌ كبيرٌ وقد استفاد منه أهالي البصرة لاستخدامه في النقل، حيث أنهم يسيرون فيه بمراكبهم إلى البحر، ثم يتوجهون إلى أي جهة يريدونها[3]، وأيضاً وادي أم الربيع حيث استفاد الأهالي من استغلاله كطريق مائي للعبور فيه[4].

ومن الأنهار الأندلسية المشهورة في هذا الشأن؛هو نهر(شطوبر)، فيما سبق ذكره نهر كبير تصعد فيه السفن والمراكب السفرية كثيراً[5]، والوادي الكبير وهو نهر عظيم، قريب في العظم من نهري دجلة والنيل تسير فيه المراكب الثقيلة والقوارب[6]، حلق الزاوية التي كانت تحمل منه البضائع عبر المراكب الكبيرة والقوارب الصغيرة[7].

يتّضح أنّ توفّر عناصر الحياة الأساسية، من الكلأ والماء، كان له أثر مباشر في رسم خريطة الطرق والمراكز التجارية داخل الدولة الموحّدية، إذ ارتبطت مسارات القوافل ومحطات التبادل التجاري بتلك الموارد الحيوية التي تضمن استمرار الحركة والتنقّل. ونتيجة لذلك، شهدت الأسواق في العصر الموحّدي نشاطًا تجاريًا متزايدًا، بدأ على المستوى الداخلي بين أقاليم الدولة ومدنها، ثم اتّسع لاحقًا ليشمل التجارة الخارجية مع دول المغرب والأندلس وحوض البحر المتوسط، مما جعلها محورًا اقتصاديًا مزدهرًا في العالم الإسلامي آنذاك.

الخاتمة :

يتّضح من خلال هذه الدراسة أنّ الطرق الداخلية كانت ركيزة أساسية في النهضة الاقتصادية للدولة الموحّدية، إذ لم تقتصر وظيفتها على تسهيل حركة البضائع داخل البلاد؛ بل تجاوزت ذلك إلى ربط الأقاليم المغربية والأندلسية بشبكة من المواصلات البرية والنهرية والبحرية المتكاملة. وقد أسهم هذا الترابط في نشأة نظام اقتصادي فعّال، عزّز من وحدة الدولة، ووفّر لها موارد تجارية واسعة.

---

[1] افريقيا، ص72.

[2] المغرب، ص105.

[3] الإدريسي: صفة المغرب، ص73 – 169.

[4] عبدالرحمن ابن خلدون: العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من دوي السلطان الأكبر، مج6، ق1، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ط3، 1967– 1968، ص202.

[5] الإدريسي: نزهة المشتاق،ج2 ، ص544 .

[6] الإدريسي: نزهة المشتاق،ج2 ، ص561؛ الزهري: كتاب الجغْرافية، ص88 ؛ لومبار: الإسلام في مجده الأول، ص113– 123 ..

[7] الإدريسي: نزهة المشتاق، ج2، ص530– 540 – 543.

كما أنّ الطرق الساحلية الممتدة من المغرب الأقصى حتى برقة شكّلت جسوراً للتبادل التجاري الدولي مع موانئ دول حوض البحر المتوسط، مما منح الدولة الموحّدية موقعاً محورياً في التجارة المتوسطية. وقد تجلّى اهتمام الموحّدين بتأمين هذه الطرق وتنظيم القوافل التجارية، وفرض الضرائب بطرق مدروسة، وبناء الموانئ ودور الصناعة، في استقرار النشاط التجاري وازدهار الأسواق الداخلية والخارجية على حدّ سواء.

إلى جانب ذلك، لعبت الأنهار المغربية والأندلسية، مثل: وادي سبو، ونهر شقر، والوادي الكبير دوراً حيوياً في تيسير النقل النهري، وربط المدن الداخلية بالسواحل، مما زاد من فعالية منظومة التجارة الموحدية. وهكذا نجح الموحّدون في تحويل جغرافيتهم الطبيعية إلى مورد اقتصادي واستراتيجي، فامتد تأثيرهم التجاري إلى مختلف مناطق البحر المتوسط.

وعليه؛ يمكن القول إنّ الدولة الموحّدية قدّمت نموذجاً متقدماً في التخطيط التجاري المتكامل الذي جمع بين البر والبحر والنهر، وجعلها قوة اقتصادية بارزة في تاريخ الغرب الإسلامي، وأسهم في ربط العالم الإسلامي بأوروبا عبر شبكة تبادل تجاري وثقافي متينة.

المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب المصدرية:

1. الإدريسي، أبو عبدالله بن محمد: ت (560 هـ/ 1166م)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج1، 2، مكتبة الثقافة الدينية، مصر، 1994م.

2. ـــــــــــــــــ: صفة المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس مأخوذة من نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، بريل، ليدن، 1866 م.

3. الاصطخري، الشيخ أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي: ت(350هـ/966م)، كتاب الأقاليم، الأوفست، مكتبة المثنى، بغداد (د.ت).

4. ابن بطوطة، محمد بن عبدالله بن محمد: ت (779هـ/1377)، رحلة ابن بطوطة المسماه تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تح: محمد السعيد، المكتبة التوفقية، القاهرة، مصر، (د.ت).

5. البكري، أبو عبيدالله: (عبدالله) ت (487 هـ/ 1094م)، المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب- جزء من المسالك والممالك، مكتبة المثنى، بغداد، (د. ت).

6. البيدق، أبوبكر الصنهاجي: ت (في ق 6 هـ/ 12م)، كتاب أخبار المهدي بن تومرت، تح: عبدالحميد حاجيات، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، (د.ت).

7. الجزنائى، علي: ت (760هـ/1390م)، جنى زهرة الآس في بناء مدينة فاس، المطبعة الملكية، الرباط، 1387 هـ/1967 م.

8. ابن حوقل النصي، أبو القاسم: ت (375 هـ/990م)، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، 1970م.

9. ـــــــــــــــــالمسالك والممالك، مطبعة بريل، ليدن، (د. ت).

10. الحموي، الإمام شهاب الدين أبي عبدالله ياقوت الرومي البغدادي: ت(626 هـ/1229م)، معجم البلدان، ج1، 2،5 دار صادر، بيروت،1997م.

11. الحميري، محمد بن عبدالمنعم: ت(827هـ/1424م)، الروض المعطار في خبر الأقطار، معجم جغرافي، تح: إحسان عباس، دار القلم للطباعة، لبنان، مؤسسة ناصر، (د.ت).

12. ـــــــــــــ صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب (الروض المعطار)، معجم جغرافي تاريخي، ط2، دار الجبل، بيروت، 1408هـ/ 1988م.

13. ابن خلدون، عبدالرحمن: ت (808 هـ/ 1405م)، العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر

ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، مج1، مج6 ق1، ط3، دار الكتاب اللبناني، بيروت لبنان،1967.
14. ابن أبي زرع، علي الفاسي: ت(بعد 726هـ /1325م)، الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، دار المنصور للطباعة، الرباط،1972م.
15. الزهري، أبو عبدالله بن أبي بكر: (ت في أواسط ق 6ه/ق12م)، كتاب الجغرافيا، تح: محمد الحاج الصادق، مكتبة الثقافة الدينية، دمشق، 1968م.
16. ابن سعيد المغربي، أبو الحسن علي بن موسى: ت (685 هـ/ 1286 م)، كتاب الجغرافيا، تح: إسماعيل العربي، منشورات المكتب التجاري، بيروت، 1970م.
17. ابن صاحب الصلاة، عبدالملك بن محمد الباجي: ت (594 هـ /1197م)، تاريخ المن بالإمامة على المستضعفين بأن جعلهم الله أئمة وجعلهم الوارثين، تح: عبدالهادي التازي، بيروت، دار الأندلس،1964.
18. ابن عذاري، المراكشي، ت(712ه/1312)، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تح: إحسان عباس، دار الثقافة، بيروت، لبنان، (د.ت)، ج4.
19. المراكشي، عبدالواحد بن علي: ت (647 ه/1249م)، المعجب في تلخيص أخبار المغرب، تح: محمد زينهم – محمد غرب، طرابلس، دار الفرجاني، 1994م.
20. المقدسي، شمس الدين أبوبكر البناء الشامي المعروف بالبشاري: ت (390 هـ/ 999 م)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط3، مطبعة بريل، ليدن،1990م.
21. مؤلف مجهول الاسم: (كاتب مراكشي من كتاب القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي)، الاستبصار في عجائب الأمصار، تح: سعد زغلول عبد الحميد، دار الشؤون الثقافية العامة آفاق عربية، العراق،(د.ت).
22. الوزان، الحسن بن محمود الفاسي: ت(944 هـ/ 1537م)، وصف أفريقيا، ج2، تر: محمد حجي، محمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1983.

ثانياً – المراجع العربية:

1. عاشور، سعيد عبد الفتاح: أوربا في العصور الوسطى– النظم والحضارة،ج2، مكتبة الأنجلوالمصرية،القاهرة، (د. ت).
2. موسى: عزالدين موسى: النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري،دارالشروق، بيروت، 1403 هـ / 1983م.
3. قويدر، محمد علي أحمد: التجارة الداخلية في المغرب الأقصىفي عصر الموحدين (41– 668هـ/ 1146– 1269م)،مكتبة الثقافة الدينية، (د.م)، (د.ت).

ثالثاً: المراجع المعربــة:

4. كربخال، مامول: افريقيا، ج3، تر: محمد حجى– وآخرون، مكتبة المعارف للنشر والتوزيع والاعلام، الرباط، 1404ه هـ / 1984م.
5. لومبار، موريس: الإسلام في مجده الأول من القرن 2 إلى القرن 5 هـ (8– 11)، تر: إسماعيل العربي، منشورات دار الآفاق الجديدة، المغرب، (د.ت).

رابعاً: المجلات:

6. ناعمي، مصطفى، **أهمية التجارة بالنسبة للبنية الاقتصادية والاجتماعية غرب الصحراء بلاد تكنة**، مجلة البحث العلمي يصدرها المعهد الجامعي للبحث العلمي الرباط،35– 1405 –1985م، جامعة محمد الخامس، المملكة المغربية..