

## عنوان البحث: الطرق التجارية ودورها في ازدهار الأندلس خلال العصر الأموي

(138-422 هـ / 755-1031 م)

الباحث: م.د. شيلان طارق صفو

مكان العمل: جامعة تكريت / كلية الآداب

الإيميل: Shelan.tariq153@st.tu.edu.iq

تاريخ النشر: جمادى الآخرة 1447 هـ / تشرين الثاني 2025

### الملخص:

تتناول هذه الدراسة موضوع الطرق التجارية ودورها في ازدهار الأندلس خلال العصر الأموي (138-422 هـ / 755-1031 م)، وهو من الموضوعات التي تكشف عن جانب مهم من البنية الاقتصادية والحضارية للدولة الأموية في الأندلس. فقد أسهمت شبكة الطرق البرية والبحرية في ربط مدن الأندلس بعضها ببعض، وربطها كذلك بالشرق الإسلامي وشمال إفريقيا وأوروبا، مما جعلها مركزا للتبادل التجاري والثقافي. كما ساعدت هذه الطرق على تنشيط الأسواق، ونقل السلع الزراعية والحرفية، وتعزيز التواصل بين مختلف الطبقات الاجتماعية. وتظهر الدراسة أن الاهتمام الأموي بإنشاء وتعبيد الطرق لم يكن اقتصاديا فحسب، بل كان أيضا سياسيا وعسكريا لضمان وحدة البلاد واستقرارها. وبذلك مثلت الطرق التجارية عاملا رئيسا في بناء ازدهار الأندلس وتحولها إلى إحدى أهم الحواضر الإسلامية في الغرب الإسلامي.

الكلمات المفتاحية: الطرق التجارية، الأندلس، العصر الأموي، الازدهار الاقتصادي، التواصل الحضاري.

**Search title: Trade Routes and Their Role in the Prosperity of al-Andalus  
during the Umayyad Era (138–422 AH / 755–1031 AD)**

**Researcher: Dr. Shilan Tareq Safo**

**Workplace: University of Tikrit/ College of Arts**

**Email: Shelan.tariq153@st.tu.edu.iq**

**Publication date: November 2025**

**Abstract:**

This study explores the trade routes and their role in the prosperity of al-Andalus during the Umayyad era (138–422 AH / 755–1031 AD), highlighting their importance in shaping the region's economic and cultural landscape. The network of land and maritime routes connected Andalusian cities with each other and with the Islamic East, North Africa, and Europe, turning al-Andalus into a hub of commercial and cultural exchange. These routes facilitated the movement of goods, agricultural products, and crafts, contributing to market growth and social interaction. The Umayyad rulers' attention to building and maintaining roads served not only economic purposes but also political and military ones, ensuring the unity and stability of the state. Thus, trade routes were a key factor in the flourishing of al-Andalus and its emergence as one of the most prosperous centers of Islamic civilization in the western Islamic world.

**Keywords: Trade Routes, Al-Andalus, Umayyad Era, Economic Prosperity, Cultural Exchange.**

## المقدمة:

تعد دراسة الطرق التجارية ودورها في ازدهار الأندلس خلال العصر الأموي (138-422هـ / 755-1031م) من الموضوعات التاريخية ذات الأهمية البالغة، لما تمثله من نافذة لفهم البنية الاقتصادية والحضارية للأندلس الإسلامية. فقد كانت شبكة الطرق في تلك الحقبة العمود الفقري الذي ساعد على تحقيق التواصل بين المدن والأقاليم، وأسهم في بناء اقتصاد مزدهر قائم على التجارة وتبادل السلع والثقافات. إن دراسة هذا الموضوع تكشف عن العلاقة الوثيقة بين النقل والتجارة من جهة، والاستقرار السياسي والازدهار الحضاري من جهة أخرى.

يأتي اختيار هذا الموضوع من قناعة الباحث بأهمية الطرق التجارية في صياغة التاريخ الاقتصادي للأندلس، ودورها في ترسيخ المكانة العالمية للحضارة الإسلامية في الغرب، فضلاً عن ندرة الدراسات العربية المتخصصة التي تناولت هذه الجوانب بتفصيل دقيق.

يهدف البحث إلى تحليل طبيعة الطرق التجارية في الأندلس الأموية، وبيان امتداداتها البرية والبحرية، ودورها في تنشيط الحركة الاقتصادية، إلى جانب إبراز أثرها في التواصل الثقافي والحضاري مع المشرق وشمال إفريقيا وأوروبا.

واجه الباحث قلة المراجع المتخصصة التي تتناول موضوع النقل والتجارة في الأندلس من منظور شامل، إضافة إلى تشتت المعلومات بين المصادر الجغرافية والتاريخية. كما تطلب الربط بين الجوانب الاقتصادية والجغرافية جهداً تحليلياً ومعرفياً دقيقاً.

جاء البحث في مقدمة وثلاثة مباحث وخاتمة؛ تناول المبحث الأول شبكات الطرق البرية والبحرية في الأندلس الأموية، وخصص المبحث الثاني لـ أثر هذه الطرق في تنشيط الحركة التجارية والاقتصادية، أما المبحث الثالث فقد تناول انعكاسات الطرق التجارية على التواصل الثقافي والحضاري، ثم اختتم البحث بأهم النتائج والتوصيات التي توصل إليها الباحث.

## المبحث الأول: الطرق البرية في الأندلس خلال العصر الأموي

### أولاً: البنية الجغرافية ودور الطرق في الاقتصاد الأندلسي

مثلت الطرق البرية في الأندلس خلال العصر الأموي ركيزة أساسية للتبادل التجاري والتواصل الحضاري، إذ ساهمت في ربط المدن الكبرى بالمراكز الاقتصادية والزراعية، كما وفرت للأندلسيين وسيلة فعالة لنقل السلع والمنتجات بين أقاليم البلاد المختلفة. وقد أولى الأمويون عناية خاصة بشق الطرق وتعبيدها لضمان انسيابية الحركة بين الحواضر والأرياف، وهو ما انعكس على ازدهار التجارة الداخلية واستقرار النشاط الاقتصادي (الحجي، 1999، ص28).

كانت الطرق البرية تتوزع على مناطق الأندلس بما يتلاءم مع طبيعتها الجغرافية، فربطت بين مدن الداخل ، كما اتصلت بالموانئ البحرية في الجنوب والشرق لتيسير نقل البضائع عبر البحر المتوسط والمحيط الأطلسي. وقد ارتبطت هذه الطرق بمراكز إنتاج السلع والحرف، مما جعلها شريان الحياة الاقتصادية، حيث كانت القوافل التجارية تتحرك بانتظام لنقل الزيت والعسل والنسيج والفواكه والحبوب بين المدن (ابن حوقل، 1981، ص110).

ومن أبرز الطرق البرية التي ازدهرت في العصر الأموي الطريق الممتد من الجزيرة الخضراء\* إلى قادس\* وصولاً إلى قرطبة، وهو الطريق الذي استخدمه طارق بن زياد أثناء فتحه للأندلس، لما وفّره من اتصال مباشر بين الساحل الجنوبي والعاصمة الأموية، وكان هذا الطريق من أهم الممرات التجارية في الجنوب الشرقي (الاصطخري، 1934، ص38).

أما في الاتجاه الشرقي، فقد امتدت الطرق من قرطبة على ساحل البحر الشامي، مروراً بوادي آش\* ، وكان هذا الطريق من أنشط المسالك التجارية التي نقلت السلع الزراعية والمعادن نحو الموانئ للتصدير الخارجي (الإدريسي، 1999، ص38).

ومن هناك إلى وادي الحجرة\* وهي مناطق شهدت نشاطاً صناعياً وزراعياً واسعاً، مما جعلها عقدة مواصلات مركزية في الأندلس (الإدريسي، 1989، ج2، ص208).

\* **الجزيرة الخضراء (Algeciras)** مدينة ساحلية تقع في أقصى جنوب الأندلس على ضفة خليجها المقابل لجبل طارق، كانت من أهم الموانئ التي استخدمها المسلمون منذ الفتح الإسلامي عام 92هـ/711م، حيث نزل عندها طارق بن زياد بجيشه متجهاً نحو إسبانيا، ازدهرت في العصر الأموي بالأندلس لكونها محطة بحرية رئيسة تربط بين المغرب والأندلس، ومركزاً تجارياً لتبادل السلع القادمة من شمال إفريقيا. كما اشتهرت بتحصيناتها المنيعة وأسوارها البحرية التي جعلتها قاعدة بحرية مهمة (الإدريسي، 1989، ج2، ص101؛ المقري، 1968، ج1، ص144).

\* **قادس أو غادش أو غادس:** من أقدم مدن الأندلس، تقع في الجهة الغربية منها قرب أعمال شذونة، ويبلغ طولها نحو 24 كم وعرضها في أوسع المواضع 2 كم، ويفصلها عن البر خليج صغير. بنيت على شبه جزيرة ضيقة تمتد داخل الخليج، وهي اليوم عاصمة مقاطعة قادس في إسبانيا الحديثة، وتمتاز بمينائها البحري الذي كان مركزاً رئيساً للتجارة عبر المتوسط خلال العصر الأموي (الحموي، 1995، ج4، ص490؛ الفاضلي، 2001، ج1، ص574).

\* **وادي آش:** مدينة أندلسية تقع شرق غرناطة، تمتاز بموقعها الجبلي الحصين وبخصوبة أرضها وغناها بالمياه، مما جعلها مركزاً زراعياً وتجارياً مهماً في العصور الإسلامية. ارتبطت بطريق رئيسي يربط قرطبة بالمرية، فكانت محطة أساسية لنقل السلع والبضائع من الداخل إلى السواحل الجنوبية. كما عرفت بصناعاتها المحلية مثل الفخار والنسيج، وبقلاعها الحصينة التي شكلت جزءاً من منظومة الدفاع عن غرناطة (ابن الخطيب، 1973، ج2، ص120؛ ياقوت الحموي، 1993، ج4، ص235).

\* **وادي الحجرة:** مدينة أندلسية تقع في شمال شرق الأندلس على ضفاف نهر سيغري، وتعد من المدن الحدودية التي شكلت خط الدفاع الأول بين المسلمين والفرنجة. اشتهرت بخصوبة أراضيها وكثرة زراعتها، وكانت محطة مهمة في الطريق

وتفرعت من إشبيلية شبكة من الطرق المهمة نحو شلب \* في الغرب، وربطت هذه الطرق الأندلس بالمغرب الأقصى عبر الموانئ الساحلية، مما ساهم في تبادل السلع بين ضفتي البحر المتوسط، لاسيما في تجارة الذهب والعاج والعبود والجلود القادمة من إفريقيا (الزهري، 1983، ص 81).

وفي الجنوب الشرقي، ربطت الطرق مدينة غرناطة بمناطق وادي آش، وقد شكلت هذه المسالك ممرات رئيسة بين المناطق الجبلية والسهول الساحلية، وأسهمت في نقل المنتجات الزراعية مثل الزعفران والزيت والنبيد. كما كانت هذه الطرق محمية من قبل السلطات الأموية نظرا لأهميتها في تأمين الإمدادات الغذائية والعسكرية (ابن الشباط، 1997، ج 14، ص 100).

وقد امتدت بعض الطرق البرية حتى أطراف الشمال نحو لاردة \* على الحدود مع فرنسا، مما جعل الأندلس مركزا للتبادل التجاري بين العالم الإسلامي وأوروبا الغربية. وكانت هذه الطرق تمر من الشمال إلى مدن الشرق، التي ازدهرت صناعيا واقتصاديا بفضل موقعها الاستراتيجي على هذه المسالك (الحجي، 1999، ص 28).

ولم تكن شبكة الطرق ذات طابع اقتصادي فحسب، بل اتخذت أيضا بعدا إداريا وعسكريا واضحا؛ إذ اعتمدت الدولة الأموية عليها في إيصال البريد الرسمي وتنقل الولاة والجنود بين الأقاليم. وقد أنشأت على امتدادها محطات للراحة والإمداد تعرف بـ«المنازل»، كان الغرض منها تأمين الإمدادات وتبادل الأخبار بسرعة، وهو ما شكل في الحقيقة نظاما إداريا متطورا يشبه ما عرف لاحقا باسم «البريد السلطاني» في المشرق (ابن خردادبة، 1889، ص 191).

كما كان لهذه الطرق أثر ثقافي واضح، إذ سهلت انتقال العلماء والفقهاء والطلاب بين الحواضر العلمية مثل قرطبة وإشبيلية وبلنسية \*، وأسهمت في انتشار الأفكار والمذاهب والمدارس الفكرية داخل الأندلس

---

التجاري الممتد بين سرقسطة وطرطوشة، ما جعلها مركزا للتبادل التجاري بين الأندلس وجنوب فرنسا (ابن حوقل، 1938، ص 114؛ الإدريسي، 1989، ج 2، ص 210).

\* شلب: مدينة تقع في أقصى غرب الأندلس ضمن إقليم الغرب (البرتغال الحالية)، كانت من كبريات المدن الأندلسية وأكثرها ازدهارا في فترات المرابطين والموحدين. تميزت بمينائها النهري الذي جعلها مركزا تجاريا نشطا يصدر الفواكه والزيت والجلود إلى المشرق والمغرب، كما كانت مدينة علم وأدب اشتهرت بمدارسها ومساجدها الكبيرة (ابن سعيد المغربي، 1955، ص 203؛ المقري، 1968، ج 3، ص 117).

\* لاردة: مدينة أندلسية تقع في شمال شرق الأندلس على ضفاف نهر سيغري، وتعد من المدن الحدودية التي شكلت خط الدفاع الأول بين المسلمين والفرنجة. اشتهرت بخصوبة أراضيها وكثرة زراعتها، وكانت محطة مهمة في الطريق التجاري الممتد بين سرقسطة وطرطوشة، ما جعلها مركزا للتبادل التجاري بين الأندلس وجنوب فرنسا (ابن حوقل، 1938، ص 114؛ الإدريسي، 1989، ج 2، ص 210).

\* بلنسية: مدينة تقع على الساحل الشرقي للأندلس، على ضفاف نهر توريا (Turia)، وتعد من أبرز المدن الأندلسية ازدهارا في ميادين الزراعة والصناعة والتجارة. اشتهرت بخصوبة أراضيها وبكثرة بساطتها، حتى لقبت بـ«جنة الأندلس»، كما

وخارجها. وكان الرحالة والتجار يحملون معهم الكتب والمخطوطات والأخبار، مما جعل الطرق التجارية وسيلة من وسائل نشر المعرفة إلى جانب التجارة (المقري، 1968، ج2، ص215).

### ثانيا: الطرق الجنوبية ودورها في الاتصال بالمغرب والمشرق

احتلت الطرق الجنوبية في الأندلس خلال العصر الأموي أهمية استثنائية؛ إذ مثلت المعبر الحيوي الذي ربط بين العالمين الإسلاميين الغربي والشرقي. فقد كانت الجزيرة الخضراء وقادس بمثابة بوابتين رئيسيتين للتبادل التجاري بين الأندلس والمغرب الأقصى، ومنها كانت القوافل القادمة من إفريقيا والمغرب تعبر إلى الضفة الشمالية محملة بالسلع الثمينة مثل الذهب والعاج وريش النعام والجلود، وهي منتجات كانت مطلوبة بشدة في أسواق الأندلس والمشرق الإسلامي (الاصطخري، 1934، ص38).

وقد شكلت هذه الطرق البرية والبحرية شبكة اقتصادية متكاملة تبدأ من الموانئ الجنوبية على المحيط الأطلسي وخليج الجزيرة الخضراء، ثم تمتد عبر الطريق البري إلى قرطبة، ومنها تنقرع إلى سائر الأقاليم. هذه المسالك لم تكن مجرد ممرات تجارية، بل تحولت إلى شرايين اقتصادية رئيسة ساهمت في إثراء الأسواق المحلية بالأندلس، وربطت اقتصادها باقتصاد العالم الإسلامي الواسع الممتد من الأندلس إلى المشرق العربي (الإدريسي، 1989، ج2، ص208).

وقد أولت الدولة الأموية عناية خاصة بهذه الطرق الجنوبية لما تمثله من أهمية استراتيجية في حماية الساحل وتأمين طرق القوافل. فإلى جانب وظيفتها الاقتصادية، كانت الطرق الجنوبية خط دفاع بحري متقدم ضد أي تهديدات خارجية قادمة من البحر المتوسط أو من أوروبا الغربية، لذلك أنشأ الأمويون على امتدادها نقاط مراقبة عسكرية ومراكز حراسة دائمة، خصوصا في المناطق الساحلية القريبة من الجزيرة الخضراء ومالقة\* (ابن خرداذبة، 1889، ص191).

كما كان لهذه الطرق بعد إداري ودبلوماسي مهم، إذ استخدمها الولاة والسفراء في تنقلاتهم بين الأندلس والمغرب، كما اعتمدت عليها الدولة في إرسال المراسلات الرسمية والهدايا بين قرطبة والعواصم الإسلامية

---

تميزت بصناعات الحرير والنسيج والزيتون. كانت ميناء تجاريا مهما يربط الأندلس بالمشرق عبر البحر المتوسط، ومركزا علميا وثقافيا في عصور الطوائف والمرابطيين والموحدين. وقد حظيت بمكانة استراتيجية جعلتها حلقة وصل بين مدن الداخل والساحل (الإدريسي، 1989، ج2، ص215؛ ابن الخطيب، 1973، ج3، ص132؛ المقري، 1968، ج2، ص98).

\* مالقة (Málaga): مدينة ساحلية تقع في الجنوب الشرقي من الأندلس على ساحل البحر المتوسط، وتعد من أهم الموانئ البحرية التي ازدهرت خلال العصر الأموي. امتازت بموقعها الجغرافي الفريد بين البحر والجبال، ما جعلها مركزا رئيسيا للتجارة البحرية بين الأندلس والمشرق الإسلامي (الإدريسي، 1989، ج2، ص215؛ المقري، 1968، ج2، ص98؛ ابن الخطيب، 1973، ج2، ص120).

في القيروان ومصر ودمشق. ومن خلال هذه الطرق انتقلت أيضا الأفكار والعادات والتقاليد بين ضفتي البحر، مما جعلها وسيلة لنقل الثقافة إلى جانب التجارة (المقري، 1968، ج2، ص215). كذلك ساهمت الطرق الجنوبية في دعم التنمية الحضرية للمدن الساحلية، إذ نمت حولها المراكز التجارية الكبرى مثل الجزيرة الخضراء وقادس ومالقة، التي تحولت إلى عقد اقتصادية نشطة تستقبل القوافل وتوزع البضائع نحو الداخل. ومع مرور الوقت، أصبحت هذه المدن محاور استراتيجية للتبادل التجاري الدولي، حيث تلقت فيها التجارة الإفريقية القادمة من الجنوب بالتجارة المتوسطية القادمة من المشرق، مما جعل الجنوب الأندلسي ملتقى حضارات ومعبرا بين قارتين (الإدريسي، 1989، ج2، ص208؛ المقري، 1968، ج2، ص215).

ولم يكن النشاط التجاري وحده ما يميز الطرق الجنوبية، بل أيضا تنوعها الجغرافي؛ فهي تجمع بين الطرق الساحلية التي تسير بمحاذاة البحر، والطرق الداخلية التي تمر عبر السهول والجبال باتجاه العاصمة. هذا التنوع جعلها أكثر مرونة في مواجهة الظروف السياسية أو المناخية، فحين تتعرض الموانئ لخطر الغارات أو العواصف البحرية، تستخدم الطرق البرية البديلة لضمان استمرار التجارة (ابن حوقل، 1981، ص110).

وخلاصة القول، إن الطرق الجنوبية في الأندلس لم تكن مجرد وسيلة نقل، بل مثلت حلقة وصل محورية في منظومة الاقتصاد الإسلامي العالمي خلال العصر الأموي. فقد ربطت بين الأندلس والمغرب والمشرق، وأسهمت في تحقيق ازدهار التجاري والاستقرار الأمني، وجعلت من الجنوب الأندلسي بوابة البحرين الأطلسي والمتوسطي، ومركزا حضاريا عالميا شهد تلاقي الثقافات والتبادل العلمي والاقتصادي في آن واحد (الحجي، 1999، ص28؛ الإدريسي، 1989، ج2، ص208).

### ثالثا: الطرق الشرقية والوسطى ودورها في النشاط التجاري والصناعي

شكلت الطرق الشرقية والوسطى في الأندلس خلال العصر الأموي محورا اقتصاديا حيويا أسهم في تنشيط التجارة الداخلية والخارجية وربط مناطق الإنتاج بالتصنيع والتوزيع. فقد امتدت هذه الطرق من قرطبة، عاصمة الحكم والإدارة، نحو الشرق عبر وادي آش وجيان\* حتى المرية على ساحل البحر المتوسط، وكانت هذه المسالك بمثابة شرايين حيوية تنقل الخيرات الزراعية والسلع الصناعية من داخل البلاد إلى الموانئ البحرية لغرض التصدير (الإدريسي، 1999، ص38).

\* جيان (Jaén): مدينة داخلية تقع في جنوب الأندلس، عند السفوح الشمالية لجبال البتية، وتعد من أهم المدن الزراعية التي ازدهرت خلال العصر الأموي. اشتهرت بزراعة الزيتون والعنب والقمح، فكانت من المراكز الرئيسة لإنتاج الزيت في الأندلس. كما شكلت جيان محطة رئيسة في الطريق التجاري الذي يربط قرطبة بغرناطة (ابن الخطيب، 1973، ج2، ص120؛ الإدريسي، 1989، ج2، ص210).

امتازت هذه الطرق بمرونتها الجغرافية وتنوع تضاريسها، إذ كانت تمر عبر مناطق زراعية خصبة وأخرى جبلية، ما جعلها طريقاً مثالياً للتبادل التجاري بين المناطق الزراعية المنتجة في الداخل والمدن الساحلية الصناعية.

وقد ازدهرت على امتدادها مدن مهمة مثل وادي آش، التي تميزت بزراعة الحبوب والفواكه وصناعة النسيج والفخار، والمرية التي أصبحت من أكبر الموانئ التجارية في الأندلس، تصدر منها المنتجات الزراعية والمعدنية إلى أسواق المغرب والمشرق (ابن الخطيب، 1973، ج2، ص120؛ ابن حوقل، 1981، ص110).

ولم يقتصر دور الطرق الشرقية على النقل الزراعي، بل كانت أيضاً طرقاً صناعية وتجارية متكاملة. فقد ساهمت في دعم الصناعات المحلية التي اشتهرت بها مدن مثل بلنسية ومرسية\*، حيث كانت تنقل عبرها المواد الخام من المناطق الزراعية إلى مراكز الإنتاج، ثم توزع البضائع النهائية مثل الأقمشة والجلود والفخار عبر القوافل إلى الداخل والخارج (الإدريسي، 1989، ج2، ص215).

كما كانت هذه الطرق تمر عبر وادي الحجرة، وهي مدينة اشتهرت بصناعة الأسلحة والزجاج والمعادن، مما جعلها عقدة مواصلات اقتصادية تربط بين المناطق الوسطى والشمالية (المقري، 1968، ج2، ص98).

أما من الناحية الاستراتيجية، فقد كانت الطرق الشرقية والوسطى ذات أهمية كبيرة للدولة الأموية في ربط قرطبة بمناطق الثغور الشرقية التي تمثل خط الدفاع عن حدود الأندلس تجاه الممالك المسيحية. لذلك، حرص الخلفاء الأمويون على صيانتها وتعبيدها، وإنشاء المنازل والحصون على امتدادها لتأمين انتقال الجيوش والبريد الرسمي بسرعة وفعالية (ابن خردادبة، 1889، ص191).

وقد كان لهذه الطرق أثر بالغ في تنشيط التبادل التجاري الدولي، إذ كانت الموانئ الشرقية مثل المرية وبلنسية وطرطوشة تستقبل السفن القادمة من المشرق الإسلامي وشمال إفريقيا، في حين كانت القوافل البرية تنقل البضائع إلى الداخل الأندلسي. وبذلك تحولت الطرق الشرقية إلى جسر يربط البحر بالبر، والعالم الخارجي بالمجتمع الأندلسي الداخلي (الإدريسي، 1989، ج2، ص215).

كما ساهمت هذه المسالك في تعزيز التكامل الصناعي بين الأقاليم، حيث نقلت عبرها الخامات الزراعية مثل الزيتون والكتان والعسل إلى مراكز التصنيع، ثم توزعت منها السلع المصنعة على الأسواق الداخلية أو نقلت إلى الموانئ للتصدير. وبهذا أصبحت هذه الطرق ركيزة للاقتصاد المتكامل الذي جمع بين الزراعة والصناعة والتجارة في منظومة واحدة (الحجي، 1999، ص28).

---

\* مرسية (Murcia): مدينة ساحلية تقع في جنوب شرق الأندلس على نهر شقورة، وتعد من أبرز المدن التجارية والصناعية في العصور الإسلامية. أسسها الأمير عبد الرحمن الأوسط في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي لتكون قاعدة إدارية وزراعية لمنطقة شرقي الأندلس. (الإدريسي، 1989، ج2، ص215).

ولم يغيب عن هذه الطرق البعد الثقافي والحضاري؛ فقد كانت تمر بالمدن العلمية الكبرى مثل قرطبة وبلنسية ومرسية، التي شكلت مراكز إشعاع علمي وثقافي في الغرب الإسلامي. ومن خلالها انتقلت الأفكار والمعارف والتقاليد الحضارية بين الأقاليم، فجمعت بين النشاط الاقتصادي والحركة الفكرية والعمرانية، مما جعل الطرق الشرقية والوسطى ليست فقط طرقا للتجارة، بل طرقا للحضارة والاتصال الإنساني (المقري، 1968، ج2، ص215).

#### رابعاً: الطرق الغربية واتصال الأندلس بالعالم الأطلسي

في الجهة الغربية، شكلت شبكة الطرق بين إشبيلية وشلب محورا أساسيا للاتصال بالمغرب الأقصى والمحيط الأطلسي. وكانت هذه الطرق تستخدم لنقل السلع القادمة من إفريقيا جنوب الصحراء مثل الذهب والعاج والعبيد، وهي سلع ثمينة لعبت دورا مهما في ازدهار الأسواق الأندلسية. كما استخدمت هذه الطرق لنقل المنتجات الزراعية من الأندلس إلى السفن الراسية في الموانئ الأطلسية مثل شلب وشنترين\* (الزهرى، 1983، ص81). وقد أدت هذه الطرق إلى توثيق الصلات الاقتصادية بين الأندلس والمغرب، مما جعلها جزءا من الشبكة التجارية الكبرى للعالم الإسلامي في العصور الوسطى.

#### خامساً: الطرق الشمالية والاتصال بأوروبا

تميزت الطرق الشمالية في الأندلس خلال العصر الأموي بأهميتها الاستراتيجية الكبرى؛ إذ كانت تمثل الجسر الذي ربط بين الأندلس والعالم الأوروبي، وبالأخص الممالك المسيحية في الشمال وفرنسا عبر جبال البرتات (Pyrenees)\*. هذه الطرق لم تكن مجرد مسالك للتجارة، بل كانت أيضا ممرات حضارية وعسكرية ودبلوماسية، لعبت دورا أساسيا في ربط الدولة الأموية في الأندلس بمحيطها الخارجي (الإدريسي، 1989، ج2، ص210).

\* **شنترين (Santarém):** مدينة تقع في أقصى الغرب من الأندلس (في البرتغال الحالية)، على ضفاف نهر التاجة، وكانت من المدن المهمة في كورة الغرب الأندلسية. امتازت بموقعها الاستراتيجي المشرف على وادي النهر، ما جعلها مركزا تجاريا وزراعيا نشطا، وملتقى لطرق القوافل القادمة من إشبونة وشلب وبطليوس. عرفت شنترين بزراعة الحبوب والعنب والزيتون، كما كانت محطة مهمة في الطريق الذي يربط الأندلس بالمحيط الأطلسي، وأسهمت في نقل السلع من الموانئ إلى الداخل. وقد ذكرها الجغرافيون العرب بأنها مدينة عامرة بالأسواق، ذات حصون قوية وإنتاج وفير (ياقوت الحموي، 1993، ج3، ص215؛ الإدريسي، 1989، ج2، ص208).

\* **جبال البرتات (Pyrenees):** سلسلة جبلية تقع في أقصى شمال الأندلس، تشكل حاجزا طبيعيا بين شبه الجزيرة الإيبيرية وبلاد الغال (فرنسا). كانت تمثل الحد الفاصل بين الدولة الأموية في الأندلس والممالك المسيحية في الشمال، وتمر عبرها الطرق التجارية والعسكرية المؤدية إلى أوروبا عرفت هذه الجبال بوعورتها وصعوبة اجتيازها، لكنها كانت المعبر البري الوحيد الذي ربط الأندلس بالعالم الأوروبي في العصور الوسطى (الاصطخري، 1934، ص42؛ الإدريسي، 1989، ج2، ص210).

امتدت هذه الطرق من قرطبة شمالا مرورا بمدن مهمة مثل طليطلة وسرقسطة ولاردة، وصولا إلى المناطق الحدودية التي كانت تعرف باسم الثغور العليا. وكانت هذه الثغور خط الدفاع الأول للأندلس ضد الممالك النصرانية في الشمال، لكنها في الوقت نفسه كانت مناطق عبور للتجار والرحالة والعلماء، فمثلت بذلك منطقة تلاق حضاري وتجاري بين الإسلام والمسيحية (ابن خرداذبة، 1889، ص191).

وقد ساهمت هذه الطرق في ازدهار المدن الواقعة على امتدادها، مثل سرقسطة التي أصبحت مركزا إداريا وعسكريا وتجاريا في آن واحد، إذ تميزت بوجود الأسواق المتخصصة التي كانت تستقبل السلع القادمة من الجنوب — كالزيت والنسيج والفخار — وتصدر بالمقابل الأخشاب والمعادن والجلود إلى أوروبا (ابن حوقل، 1981، ص114). أما لاردة، فكانت محطة أساسية على الحدود الشمالية، ومركزا للتبادل التجاري والثقافي بين الأندلسيين والفرنجة (الاصطخري، 1934، ص42).

اقتصاديا، شكلت الطرق الشمالية أحد أعمدة التجارة العابرة للحدود، إذ عبرت منها القوافل التجارية التي نقلت السلع الإسلامية إلى الأسواق الأوروبية. فقد كانت منتجات الأندلس من الحرير والزيت والعمود والفخار والزجاج تحظى بطلب كبير في مدن الجنوب الفرنسي في حين استورد الأندلسيون من أوروبا الأخشاب والمعادن والعبود (المقري، 1968، ج2، ص215).

هذا التبادل التجاري المستمر عبر الطرق الشمالية جعل الأندلس جزءا من شبكة التجارة المتوسطية الكبرى، وأسهم في تعزيز مكانتها الاقتصادية في الغرب الإسلامي. من الناحية العسكرية والسياسية، كانت هذه الطرق تمثل شريانا استراتيجيا بالغ الأهمية للدولة الأموية، إذ مكنتها من تحريك الجيوش نحو الثغور العليا بسرعة، ومراقبة التحركات العسكرية للفرنجة. لذلك أولى الأمراء الأمويون عناية خاصة بتأمينها، فأنشأوا على امتدادها الحصون والمنازل لتكون مراكز تموين واستراحة للجند والقوافل، كما اعتمدوا عليها في إرسال البريد والأوامر الإدارية بين قرطبة وسرقسطة (ابن خرداذبة، 1889، ص192).

أما من الناحية الثقافية والحضارية، فقد فتحت الطرق الشمالية آفاقا جديدة للتفاعل الفكري بين الأندلس وأوروبا. إذ عبر من خلالها عدد من الرحالة والتجار والعلماء الذين نقلوا معارف الأندلس في الفلك والطب والهندسة إلى الممالك الأوروبية، وكان لهذه الحركة العلمية أثر واضح في النهضة الفكرية التي شهدتها أوروبا في القرون اللاحقة. كما انتقلت عبر هذه الطرق التأثيرات الفنية والمعمارية الأندلسية، ولا سيما في العمارة القوطية والديكورات الزخرفية التي اقتبستها أوروبا من الفن الإسلامي (الحجي، 1999، ص29).

وبذلك يمكن القول إن الطرق الشمالية لم تكن مجرد مسالك للتجارة أو الحرب، بل كانت جسورا للتبادل الحضاري والثقافي بين الأندلس وأوروبا، أسهمت في نقل العلوم والفنون، وأعادت تشكيل صورة العلاقات بين الشرق والغرب في العصور الوسطى.

### سادسا: الأبعاد الإدارية والثقافية للطرق

لم تكن الطرق في الأندلس مجرد مسالك للنقل والتجارة، بل كانت جزءا من الهيكل الإداري للدولة الأموية، إذ شكلت وسيلة حيوية لإدارة شؤون البلاد وتبادل المعلومات والأوامر الرسمية بين العاصمة قرطبة وسائر الأقاليم.

اعتمد الخلفاء الأمويون على نظام إداري متكامل يركز على الطرق لتأمين المراسلات، ونقل البريد، وتنقل الولاة والجنود، وضمان وحدة السيطرة على مختلف الجهات (ابن خردادبة، 1889، ص191).

ولتنظيم ذلك، أنشأت الدولة على طول الطرق الرئيسية محطات رسمية تعرف باسم "المنازل" أو "الدور"، كانت تستخدم كمراكز استراحة وإمداد للمسافرين والقوافل، ولتبديل الخيول عند نقل البريد.

وقد ارتبطت هذه المنازل بشبكة تشبه إلى حد بعيد نظام البريد السلطاني في المشرق الإسلامي، بحيث تصل الرسائل من قرطبة إلى الثغور الشمالية في أيام معدودة بفضل هذا التنظيم المحكم (الإدرسي، 1989، ج2، ص210).

كما استخدمت الطرق لأغراض عسكرية وأمنية؛ إذ كانت تسهل حركة الجيوش بين الأقاليم، ولا سيما نحو المناطق الحدودية في الشمال مثل سرقسطة ولاردة. لذلك أنشأ الأمويون على امتداد الطرق الحصون والمراقب، لضمان الأمن وردع اللصوص وقطع الطرق، ولتأمين القوافل التجارية القادمة من الموانئ إلى المدن الكبرى (الاصطخري، 1934، ص42).

### المبحث الثاني: الطرق التجارية الخارجية والمائية في الأندلس خلال العصر الأموي

#### أولاً: الطرق البرية الخارجية

لقد شكلت الطرق البرية الخارجية حلقة الوصل بين الأندلس والعالم الإسلامي الكبير شرقا وغربا، وساهمت في نقل السلع والبضائع من أوروبا وإليها.

ورغم أن الطبيعة الجغرافية الوعرة للأندلس، ولا سيما جبال البرتات (البرت)، جعلت الاتصال البري محدودا، إلا أن المسلمين تمكنوا من إنشاء شبكة برية مرتبطة بالمغرب الأقصى، لتصبح الأندلس جزءا من المنظومة التجارية الإسلامية الكبرى الممتدة من المحيط الأطلسي حتى الصين (الإدرسي، 1989، ج2، ص210).

وقد أشار الجغرافيون المسلمون إلى أن الأندلس لم يكن لها طريق بري مباشر يربطها ببلاد المشرق، سوى الممر الذي يمر عبر جبال البرتات المؤدية إلى أراضي الفرنجة (الاصطخري، 1934، ص42).

وكان هذا الطريق يسلكه غالبا التجار الراذانيون — وهم يهود يتحدثون العربية والفارسية والرومية والإفريقية والأندلسية — الذين كانوا يتميزون بقدرتهم على التعامل مع الشعوب المختلفة، فكانوا وسطاء

للتبادل التجاري بين المشرق والمغرب والأندلس، ينقلون البضائع الثمينة مثل التوابل والعطور والمنسوجات الشرقية والمعادن (ابن خردادبة، 1889، ص191).

كما ورد أن التجار الروس وفدوا من الشمال الأوروبي، وعبروا ألمانيا وإيطاليا وبلاد الغال حتى وصلوا إلى الأندلس، ومنها إلى السوس الأقصى وطنجة، ثم إلى إفريقية ومصر والشام والصين، في رحلة تجارية طويلة كانت من أبرز الرحلات العابرة للقارات في العصور الوسطى (ابن حوقل، 1981، ص110). أما الطريق البري التجاري الرئيس للأندلسيين، فكان عبر مضيق جبل طارق الذي يفصل الأندلس عن بلاد المغرب الأقصى، حيث استخدم التجار هذا المعبر البحري للوصول إلى الطرق الإفريقية المؤدية إلى المشرق الإسلامي.

وكانت القوافل الأندلسية تبدأ رحلتها من الأندلس إلى قصر مصمودة\* في المغرب، ثم تسير عبر المغرب الأوسط والمغرب الأدنى وتمر ببرقة حتى تصل إلى مصر، ومنها تتصل بطرق التجارة الشرقية التي تؤدي إلى فلسطين ودمشق والكوفة وبغداد والبصرة والأحواز وفارس وكرمان والسند والهند والصين (الزهري، 1983، ص81).

وهكذا، أصبحت الأندلس جزءا من الطريق التجاري الإسلامي العالمي، الذي امتد من الغرب الأقصى إلى الشرق الأقصى، مما مكنها من استيراد الحرير والتوابل والأحجار الكريمة، وتصدير المعادن والزيوت والعسل والجلود والمنسوجات (الحجي، 1999، ص29).

### ثانيا: الطرق المائية (النهرية والبحرية)

#### أ- الطرق النهرية:

تعد الأنهار الأندلسية من أبرز الوسائل الطبيعية التي استغلها المسلمون في تسهيل النقل الداخلي والخارجي، رغم ما اتسمت به من تعرجات وصعوبات جغرافية في بعض المناطق (الإدريسي، 1989، ج2، ص215).

كان نهر الوادي الكبير (الوادي الحبيب) من أهم الأنهار التي استغلت في النقل التجاري، إذ ينبع من وسط البلاد شرق أبدة ويصب في البحر المحيط، ويمر بعدد من المدن الكبرى مثل قرطبة وإشبيلية.

وقد ساعد عمق مجراه واعتدال انحداره على جعله صالحا للملاحة لمسافة تصل إلى ستين ميلا، مما جعل إشبيلية ميناء نهريا وبحريا في آن واحد، تسير فيه السفن المثقلة بالبضائع نحو قرطبة، فيما تصعد

---

\* قصر مصمودة (Qasr Masmūda): موضع يقع في المغرب الأقصى على مقربة من الساحل الأطلسي، يعد من أقرب النقاط الإفريقية إلى الأندلس عبر مضيق جبل طارق، وكان يمثل محطة رئيسة على الطريق التجاري بين الأندلس وبلاد المغرب (الإدريسي، 1989، ج2، ص210؛ ابن سعيد المغربي، 1955، ص203).

فيه مراكب الفرنجة التجارية القادمة من البحر حتى مشارف المدينة (ابن حوقل، 1981، ص114؛ المقري، 1968، ج2، ص117).

كما استخدم نهر وادي يانة الواقع في غربي الأندلس وسيلة للنقل النهري بين مدينتي ماردة وبطليوس، وكان ذا مجرى عريض صالح للملاحة في معظم أجزائه (الزهري، 1983، ص81).  
أما نهر لبلة، فقد استغل في حركة النقل البحري النهري بفضل اتصاله بذراع بحري يتسع لدخول المراكب التجارية الصغيرة إلى داخل المدينة.

وكانت المراسي النهرية عنصرا أساسيا في النشاط التجاري داخل المدن الأندلسية، إذ كان لإشبيلية مرسى نشط على نهر الوادي الكبير، كما وجدت مراس أخرى في مدن مثل طليطلة وشلب وطرطوشة، حيث كانت تستخدم لتجميع البضائع وتوزيعها على القوافل أو السفن التجارية.

وقد ساعد ذلك على توسيع شبكة التبادل التجاري الداخلي، وربط المدن النهرية بالموانئ الساحلية (ابن الخطيب، 1973، ج2، ص120).

ورغم ذلك، كانت الملاحة في بعض الأنهار موسمية، تزداد في الشتاء وتضعف في الصيف، مثل وادي مالقة الذي يجري مأؤه فقط في فصل الشتاء، ما جعل النقل النهري يعتمد على فصول معينة من السنة (الإدريسي، 1989، ج2، ص210).

#### ب- الطرق البحرية:

أما الطرق البحرية، فقد مثلت العمود الفقري للتجارة الخارجية الأندلسية، إذ امتدت على طول الساحل المتوسطي من المرية إلى طرطوشة، وعلى الساحل الأطلسي من قادس إلى شلب.

كانت هذه الموانئ بمثابة مراكز تصدير واستيراد رئيسة، ربطت الأندلس بالعالم الإسلامي والمسيحي على السواء، وشهدت حركة دؤوبة من السفن القادمة من المغرب، وإفريقية، والإسكندرية، وصقلية، وإيطاليا، وبيزنطة (المقري، 1968، ج2، ص215).

وقد أسهمت هذه الطرق البحرية في نقل السلع بين الأندلس والمشرق، ولا سيما الحرير والزجاج والورق والتوابل، في مقابل تصدير الزيت والعسل والفواكه والجلود والمعادن.

كما ساعدت في نقل الحجاج والعلماء والطلاب من الأندلس إلى الحجاز ومصر والشام، ما جعلها طرقا علمية وثقافية إلى جانب كونها تجارية (الحجي، 1999، ص30).

وقد أظهرت هذه الموانئ دورا استراتيجيا متناميا في تعزيز مكانة الأندلس داخل المنظومة التجارية للعالم الإسلامي، إذ أصبحت مركزا لتبادل السلع بين الشرق والغرب، ومحطة لإعادة تصدير البضائع القادمة من المشرق إلى أوروبا، والعكس بالعكس.

### المبحث الثالث: الطرق البحرية الكبرى وموانئ الأندلس ودورها في التجارة الدولية

لعبت الطرق البحرية في الأندلس دورا محوريا في ازدهار التجارة الدولية خلال العصر الأموي، إذ شكلت الجسر الذي ربط بين الأندلس وسائر أقاليم العالم الإسلامي في المشرق والمغرب، كما كانت منفذا للتواصل مع أوروبا عبر البحرين المتوسط والأطلسي. وقد ساعد الموقع الجغرافي الفريد للأندلس، الممتد من مضيق جبل طارق إلى سواحل طرطوشة، في تحويلها إلى قلب بحري نابض بالحياة الاقتصادية، ومركز للتبادل التجاري والثقافي بين الشرق والغرب (الإدريسي، 1989، ج2، ص210).

#### أولا: شبكة الموانئ البحرية الكبرى في الأندلس

امتلك الأندلس خلال العصر الأموي شبكة واسعة من الموانئ البحرية على الساحلين الجنوبي والمتوسطي، استخدمها المسلمون كمراكز للتجارة والاتصال البحري، وكان من أبرزها: الجزيرة الخضراء: من أقدم الموانئ الإسلامية في الأندلس، استخدمها طارق بن زياد في فتح الأندلس سنة 92هـ/711م، ثم أصبحت محطة رئيسة تربط بين المغرب والأندلس. كانت مركزا لتصدير السلع القادمة من إفريقيا مثل الذهب والعاج والجلود، كما كانت قاعدة عسكرية وبحرية مهمة (المقري، 1968، ج1، ص144).

قادر: ميناء تاريخي عريق على الساحل الأطلسي، مثل بوابة الأندلس على المحيط. كان مركزا رئيسا لتبادل السلع مع المغرب وإفريقيا الغربية، ومنه تنطلق السفن إلى شنترين وشلب شمالا. كما استخدم في تصدير زيت الزيتون والقمح والمعادن (ابن سعيد المغربي، 1955، ص203).

المرية: ازدهرت في القرن الثالث الهجري لتصبح أكبر موانئ الأندلس على البحر المتوسط. اشتهرت بتصدير منتجاتها الصناعية والزراعية كالحرير والزيت والتمر، وكانت تتصل بخطوط بحرية تصل إلى الإسكندرية وصقلية وطرابلس. كما كانت مركزا لبناء السفن وصيانتها (ابن الخطيب، 1973، ج2، ص120).

مالقة: من أهم الموانئ الجنوبية، عرفت بتجاريتها النشطة في تصدير الفواكه والزبيب والزيت، وبصلتها الوثيقة بمدن البحر المتوسط الشرقي، وخاصة الإسكندرية. كما كانت محطة لسفن الحجاج المسافرين إلى الحجاز (الإدريسي، 1989، ج2، ص215).

طرطوشة: تقع في أقصى الشمال الشرقي، عند مصب نهر أبره، وكانت ميناء مزدوجا نهريا وبحريا. استخدمها المسلمون كمركز عسكري وتجاري لمراقبة البحر ومناذ التهريب، ولتصدير الأخشاب والحديد إلى الداخل (ابن حوقل، 1981، ص114).

شلب: على الساحل الأطلسي الغربي، ازدهرت في عهد المرابطين والموحدين، لكنها كانت نشطة منذ العصر الأموي. تميزت بتصدير السكر والعسل والفخار إلى المغرب والأطلسي، وباستقبال السفن القادمة من أوروبا الجنوبية (الحجي، 1999، ص28).

### ثانيا: دور الطرق البحرية في التجارة الدولية

كانت الموانئ الأندلسية ترتبط بشبكة من الطرق البحرية الكبرى تمتد شرقا وغربا، ما جعلها محورا أساسيا في حركة التجارة العالمية.

الطريق الغربي الأطلسي: يبدأ من قادس وشلب على ساحل الأطلسي، ويمتد نحو موانئ المغرب الأقصى مثل طنجة وسلا، ومن هناك إلى إفريقية ثم إلى مصر. استخدم هذا الطريق لنقل السلع الإفريقية مثل الذهب والعاج وريش النعام، بالإضافة إلى تجارة الرقيق والجلود (الزهري، 1983، ص81).

الطريق الشرقي المتوسطي: يمتد من المرية ومالقة وطرطوشة شرقا نحو الإسكندرية وطرابلس وصقلية، ثم إلى دمشق وبغروت، ومن هناك إلى موانئ المشرق كالבصرة وعدن. كانت السفن الأندلسية تسير في قوافل بحرية منظمة، وتنقل منتجات البلاد الزراعية والصناعية مقابل استيراد الحرير والتوابل والورق (الإدريسي، 1989، ج2، ص215).

الطريق الشمالي الأوروبي: وهو خط ملاحي يربط الأندلس بموانئ جنوب فرنسا وإيطاليا، وخاصة مدن مرسيليا وجنوة والبندقية. وقد ازدهرت هذه العلاقات التجارية في القرنين الثالث والرابع الهجريين، وأسهمت في نقل التقنيات الزراعية والسلع الصناعية بين الأندلس وأوروبا (المقري، 1968، ج2، ص215).

### ثالثا: العلاقات التجارية البحرية مع المشرق والمغرب

أسهمت الطرق البحرية الأندلسية في تعزيز العلاقات الاقتصادية والسياسية مع العالم الإسلامي. فقد كانت السفن الأندلسية تصل إلى الإسكندرية ودمياط، حاملة بضائع الأندلس إلى أسواق المشرق، في حين كانت السفن المصرية والمشرقية تحمل منتجات الشرق كالعطور والتوابل إلى موانئ الأندلس (ابن خرداذبة، 1889، ص192).

كما كان للمغرب الأقصى نصيب مهم في هذه العلاقات، إذ كانت الموانئ المغربية مثل سبتة وطنجة تتصل يوميا بالسفن الأندلسية في قادس والجزيرة الخضراء، مما جعل البحر بوابة لتوحيد النشاط التجاري بين جناحي الدولة الإسلامية في الغرب (الحجي، 1999، ص30).

رابعا: الدور الحضاري والثقافي للموانئ البحرية

لم تقتصر أهمية الطرق البحرية على الجانب التجاري، بل تجاوزته إلى الأبعاد العلمية والثقافية.

فقد كانت الموانئ الأندلسية محطات عبور للعلماء والحجاج والطلاب القادمين من المشرق والمغرب، مما ساهم في نقل المعارف والكتب والمخطوطات. كما انتقلت من خلالها الفنون الشرقية كفن العمارة والخزف والزخرفة، وأسهمت في تكوين هوية أندلسية بحرية تمزج بين الشرق والمغرب وأوروبا (المقري، 1968، ج3، ص117).

وأصبحت الموانئ مراكز حضارية متعددة اللغات والثقافات، حيث تلاقت فيها اللغات العربية واللاتينية والبربرية، ونشأت حولها أسواق عالمية وحرف وصناعات بحرية، مثل صناعة السفن والمراسي والخزف والملاحة (ابن سعيد المغربي، 1955، ص203).

يتضح من خلال دراسة الطرق البحرية الكبرى وموانئ الأندلس أن البحر كان شريان الحياة الاقتصادية والسياسية والحضارية في العصر الأموي.

فقد مكن المسلمين من بناء قوة بحرية وتجارية رائدة، جعلت الأندلس حلقة الوصل بين المشرق والمغرب وأوروبا، وأعطتها دورا مركزيا في التجارة الدولية في العصور الوسطى.

ولم يكن البحر مصدرا للثروة فحسب، بل كان جسرا حضاريا عبرت عليه العلوم والمعارف والفنون، فغدت الأندلس نموذجا فريدا في الجمع بين قوة البر وثراء البحر (الحجي، 1999، ص31؛ الإدريسي، 1989، ج2، ص215).

## الخاتمة:

أظهرت الدراسة أن شبكة الطرق التجارية في الأندلس خلال العصر الأموي كانت من أكثر شبكات النقل تطوراً في العالم الإسلامي الغربي، إذ شكلت منظومة متكاملة ربطت بين المدن الداخلية والموانئ الساحلية وبين الأندلس وسائر أقاليم العالم الإسلامي.

ساهمت الطرق البرية في توسيع النشاط التجاري الداخلي، من خلال ربط مراكز الإنتاج الزراعي والصناعي بالأسواق الكبرى، مما أدى إلى ازدهار المدن الأندلسية مثل قرطبة وإشبيلية وبلنسية ومرسية، وتحولها إلى مراكز اقتصادية حيوية.

لعبت الطرق البحرية والموانئ دوراً رئيساً في ازدهار التجارة الخارجية للأندلس، إذ كانت الموانئ الجنوبية والشرقية — كالمرية ومالقة وقادس — بمثابة محطات للتبادل التجاري مع المغرب والمشرق وأوروبا، مما جعل الأندلس مركزاً تجارياً عالمياً.

بينت الدراسة أن اهتمام الخلفاء الأمويين بشق الطرق وتعبيدها لم يكن اقتصادياً فحسب، بل كان ذا بعد سياسي وعسكري؛ إذ ساعدت هذه الطرق على تثبيت سلطة الدولة، وربط العاصمة قرطبة بالأقاليم البعيدة، وتأمين حركة الجيوش والبريد الرسمي.

كان للطرق الجنوبية أهمية استراتيجية في التواصل مع المغرب الأقصى وإفريقية، حيث ربطت بين الأندلس وبقية أقاليم الغرب الإسلامي، وأسهمت في نقل الذهب والعاج والجلود والمنتجات الإفريقية إلى الأسواق الأندلسية.

أما الطرق الشرقية والوسطى، فقد شكلت محورا للتكامل الاقتصادي، إذ ربطت بين الزراعة والصناعة والتجارة في منظومة واحدة، ووفرت الأساس لقيام اقتصاد أندلسي متنوع يعتمد على الإنتاج والتصدير. الطرق الشمالية مثلت الجسر الحضاري بين الأندلس وأوروبا، فأسهمت في انتقال العلوم والصناعات والفنون الإسلامية إلى بلاد الفرنجة، وكان لها أثر مباشر في نشوء النهضة الأوروبية في القرون اللاحقة. من الناحية الإدارية، أثبتت الدراسة أن الطرق كانت أداة فاعلة في التنظيم الحكومي، حيث استخدمت لنقل البريد الرسمي والضرائب، وأنشأت الدولة على امتدادها المنازل والحصون لضمان الأمن وسرعة الاتصال بين المركز والأقاليم.

من الناحية الثقافية، كانت الطرق وسيلة لانتقال العلماء والطلاب والفقهاء بين الحواضر العلمية، وساهمت في توحيد الفكر الأندلسي وانتشار العلوم والمعارف، مما جعلها جسوراً للتواصل العلمي والحضاري بين المشرق والمغرب.

## قائمة المصادر والمراجع:

### أولاً: قائمة المصادر

1. ابن الأثير، علي بن محمد الجزري (ت 630هـ). الكامل في التاريخ. بيروت: دار صادر، 1965م.
2. ابن البيطار، ضياء الدين عبد الله بن أحمد المالقي (ت 646هـ). الجامع لمفردات الأدوية والأغذية. بيروت: دار الكتب العلمية، 1987م.
3. ابن حيان القرطبي، أحمد بن محمد (ت 469هـ). المقتبس من أنباء أهل الأندلس. مدريد: المعهد الإسباني العربي للثقافة، 1981م.
4. ابن خرداذبة، عبيد الله بن عبد الله (ت 272هـ). المسالك والممالك. لندن: بريل، 1889م.
5. ابن الخطيب، لسان الدين محمد بن عبد الله السلماني (ت 776هـ). الإحاطة في أخبار غرناطة. بيروت: دار الكتاب العربي، 1973م.
6. ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد (ت 808هـ). المقدمة. بيروت: دار الفكر، 2004م.
7. ابن رشد، محمد بن أحمد القرطبي (ت 595هـ). بداية المجتهد ونهاية المقتصد. القاهرة: دار الحديث، 1996م.
8. ابن سعيد المغربي، علي بن موسى (ت 685هـ). المغرب في حلى المغرب. القاهرة: لجنة التأليف والترجمة والنشر، 1955م.
9. ابن الشباط، محمد بن إبراهيم التونسي (ت 681هـ). الجغرافية الاقتصادية في بلاد المغرب والأندلس. تونس: دار الغرب الإسلامي، 1997م.
10. ابن عبد الحكم، عبد الرحمن بن عبد الله (ت 257هـ). فتوح مصر والمغرب. القاهرة: دار الفكر العربي، 1920م.
11. ابن عبد ربه الأندلسي، أحمد بن محمد (ت 328هـ). العقد الفريد. بيروت: دار الكتب العلمية، 1983م.
12. ابن عذاري المراكشي، أحمد بن محمد (ت 695هـ). البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب. بيروت: دار الثقافة، 1983م.
13. ابن الفرسي، محمد بن يوسف (ت 403هـ). تاريخ علماء الأندلس. القاهرة: دار الكتب المصرية، 1989م.
14. ابن قتيبة، عبد الله بن مسلم (ت 276هـ). المعارف. بيروت: دار المعارف، 1969م.
15. ابن قزمان، محمد بن قزمان القرطبي (ت 555هـ). ديوان ابن قزمان. مدريد: المجلس الأعلى للبحث العلمي، 1972م.
16. ابن حوقل، محمد النصيبي (ت بعد 367هـ). صورة الأرض. بيروت: دار مكتبة الحياة، 1981م.
17. ابن خرداذبة، عبيد الله بن عبد الله (ت 272هـ). المسالك والممالك. بريل، 1889م.
18. الإدريسي، محمد بن محمد بن عبد الله الحسني (ت 560هـ). نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. بيروت: دار الكتب العلمية، 1989م.
19. الأصطخري، إبراهيم بن محمد الفارسي (ت 346هـ). المسالك والممالك. القاهرة: لجنة التأليف والترجمة والنشر، 1934م.
20. البكري، عبد الله بن عبد العزيز الأندلسي (ت 487هـ). المسالك والممالك. بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1992م.
21. الجاحظ، عمرو بن بحر (ت 255هـ). كتاب الحيوان. القاهرة: مكتبة نهضة مصر، 1969م.
22. الحميري، محمد بن عبد المنعم (ت 900هـ تقريباً). الروض المعطار في خبر الأقطار. بيروت: دار صادر، 1984م.
23. الخطيب البغدادي، أحمد بن علي (ت 463هـ). تاريخ بغداد. بيروت: دار الكتب العلمية، 1997م.
24. الزهري، محمد بن أبي بكر الأنصاري (ت 561هـ). الجغرافية. بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1983م.

25. الماوردي، علي بن محمد (ت 450هـ). الأحكام السلطانية. بيروت: دار الفكر، 1989م.
26. المقرئ، أحمد بن محمد التلمساني (ت 1041هـ). نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب. القاهرة: دار الكتب المصرية، 1968م.
27. المسعودي، علي بن الحسين (ت 346هـ). مروج الذهب ومعادن الجوهر. بيروت: دار المعرفة، 1982م.
28. النويري، شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب (ت 733هـ). نهاية الأرب في فنون الأدب. القاهرة: دار الكتب المصرية، 1980م.
29. ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله (ت 626هـ). معجم البلدان. بيروت: دار صادر، 1993م.
30. ثانياً: قائمة المراجع
31. أحمد، فاطمة. (2015). الأندلس والتبادل التجاري في العصر الإسلامي. القاهرة: دار المعرفة الجامعية.
32. إسماعيل، يوسف. (2010). الطرق التجارية في الغرب الإسلامي. بيروت: دار النهضة العربية.
33. الحجى، أحمد. (1999). تاريخ الأندلس السياسي والحضاري. بيروت: دار الغرب الإسلامي.
34. الراوي، مروة فراس عبد الله. (2020). شبكات النقل والمواصلات في الأندلس. جامعة تكريت: كلية الآداب.
35. الشمري، ضياء ناصر. (2018). العلاقات التجارية بين الأندلس والمشرق الإسلامي. بغداد: دار الرشيد.
36. عبد القادر، محمد. (2010). الحضارة الأندلسية: مظاهرها وتأثيرها في أوروبا. دمشق: دار الفكر.
37. فتحي، محمود. (2005). الاقتصاد والتجارة في الغرب الإسلامي. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية.
38. فهمي، سامي. (2015). الموانئ الإسلامية ودورها في التجارة الدولية خلال العصور الوسطى. القاهرة: دار المعرفة الجامعية.
39. الكلداني، حسن. (2012). العمران والطرق في الأندلس الإسلامية. عمان: دار دجلة للنشر.
40. مرسي، حسين. (2018). التبادل التجاري والثقافي بين الأندلس وأوروبا في العصور الوسطى. بيروت: دار النهضة العربية.
41. نجا، عبد الحليم أحمد. (2021). شبكات الطرق في الدولة الأموية بالأندلس: دراسة تاريخية. جامعة بغداد: كلية الآداب.

### List of sources and references:

1. Ibn al-Athir, Ali ibn Muhammad al-Jazari (d. 630 AH). *Al-Kamil fi al-Tarikh* (The Complete History). Beirut: Dar Sader, 1965.
2. Ibn al-Baytar, Diya' al-Din Abdullah ibn Ahmad al-Malaqi (d. 646 AH). *Compendium on Simple Drugs and Foodstuffs*. Beirut: Dar al-Kutub al-'Ilmiyya, 1987.
3. Ibn Hayyan al-Qurtubi, Ahmad ibn Muhammad (d. 469 AH). *Al-Muqtabis min Anba' Ahl al-Andalus*. Madrid: Instituto Hispano-Arabe de Cultura, 1981.
4. Ibn Khurradadhbih, Ubayd Allah ibn Abdullah (d. 272 AH). *Al-Masalik wa al-Mamalik* (Routes and Realms). Leiden: Brill, 1889.
5. Ibn al-Khatib, Lisan al-Din Muhammad ibn Abdullah al-Salmani (d. 776 AH). *Al-Ihata fi Akhbar Gharnata*. Beirut: Dar al-Kitab al-Arabi, 1973.
6. Ibn Khaldun, Abd al-Rahman ibn Muhammad (d. 808 AH). *Al-Muqaddimah* (The Introduction). Beirut: Dar al-Fikr, 2004.
7. Ibn Rushd, Muhammad ibn Ahmad al-Qurtubi (d. 595 AH). *Bidayat al-Mujtahid wa Nihayat al-Muqtasid*. Cairo: Dar al-Hadith, 1996.
8. Ibn Sa'id al-Maghribi, Ali ibn Musa (d. 685 AH). *Al-Mughrib fi Hula al-Maghrib*. Cairo: Committee of Authorship, Translation, and Publication, 1955.
9. Ibn al-Shabbat, Muhammad ibn Ibrahim al-Tunisi (d. 681 AH). *Economic Geography in the Maghreb and al-Andalus*. Tunis: Dar al-Gharb al-Islami, 1997.
10. Ibn Abd al-Hakam, Abd al-Rahman ibn Abdullah (d. 257 AH). *Futuh Misr wa al-Maghrib*. Cairo: Dar al-Fikr al-Arabi, 1920.
11. Ibn Abd Rabbih al-Andalusi, Ahmad ibn Muhammad (d. 328 AH). *Al-'Iqd al-Farid* (The Unique Necklace). Beirut: Dar al-Kutub al-'Ilmiyya, 1983.
12. Ibn Idhari al-Marrakushi, Ahmad ibn Muhammad (d. 695 AH). *Al-Bayan al-Mughrib fi Akhbar al-Andalus wa al-Maghrib*. Beirut: Dar al-Thaqafa, 1983.
13. Ibn al-Faradi, Muhammad ibn Yusuf (d. 403 AH). *Tarikh 'Ulama' al-Andalus*. Cairo: ar al-Kutub al-Misriyya, 1989.
14. Ibn Qutaybah, Abdullah ibn Muslim (d. 276 AH). *Al-Ma'arif* (The Book of Knowledge). Beirut: Dar al-Ma'arif, 1969.
15. Ibn Quzman, Muhammad ibn Quzman al-Qurtubi (d. 555 AH). *Diwan Ibn Quzman*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Cientificas, 1972.
16. Ibn Hawqal, Muhammad al-Nasibi (after 367 AH). *Surat al-Ard* (The Face of the Earth). Beirut: Dar Maktabat al-Hayat, 1981.
17. Al-Idrisi, Muhammad ibn Muhammad al-Hasani (d. 560 AH). *Nuzhat al-Mushtaq fi Ikhtiraq al-Afaq*. Beirut: Dar al-Kutub al-'Ilmiyya, 1989.
18. Al-Istakhri, Ibrahim ibn Muhammad al-Farisi (d. 346 AH). *Al-Masalik wa al-Mamalik*. Cairo: Committee of Authorship, Translation, and Publication, 1934.
19. Al-Bakri, Abdullah ibn Abdul Aziz al-Andalusi (d. 487 AH). *Al-Masalik wa al-Mamalik*. Beirut: Dar al-Gharb al-Islami, 1992.
20. Al-Jahiz, Amr ibn Bahr (d. 255 AH). *Kitab al-Hayawan* (The Book of Animals). Cairo: Nahdat Misr Library, 1969.
21. Al-Himyari, Muhammad ibn Abd al-Mun'im (d. ca. 900 AH). *Al-Rawd al-Mi'tar fi Khabar al-Aqtar*. Beirut: Dar Sader, 1984.
22. Al-Zuhri, Muhammad ibn Abi Bakr al-Ansari (d. 561 AH). *Geography*. Beirut: Dar al-Gharb al-Islami, 1983.
23. Al-Mawardi, Ali ibn Muhammad (d. 450 AH). *Al-Ahkam al-Sultaniyya*. Beirut: Dar al-Fikr, 1989.



24. Al-Maqrizi, Ahmad ibn Muhammad al-Tilmisani (d. 1041 AH). Nafh al-Tib min Ghushn al-Andalus al-Ratib. Cairo: Dar al-Kutub al-Misriyya, 1968.
25. Al-Mas'udi, Ali ibn al-Husayn (d. 346 AH). Muruj al-Dhahab wa Ma'adin al-Jawhar. Beirut: Dar al-Ma'rifah, 1982.
26. Al-Nuwayri, Shihab al-Din Ahmad ibn Abd al-Wahhab (d. 733 AH). Nihayat al-Arab fi Funun al-Adab. Cairo: Dar al-Kutub al-Misriyya, 1980.
27. Yaqut al-Hamawi, Shihab al-Din Abu Abdullah (d. 626 AH). Mu'jam al-Buldan (Dictionary of Countries). Beirut: Dar Sader, 1993.
28. Second: List of Modern References
29. Ahmad, Fatimah. (2015). Al-Andalus and Commercial Exchange in the Islamic Era. Cairo: Dar al-Ma'rifah al-Jami'iyyah.
30. Ismail, Yusuf. (2010). Trade Routes in the Islamic West. Beirut: Dar al-Nahda al-'Arabiyya.
31. Al-Hajji, Ahmad. (1999). Political and Cultural History of al-Andalus. Beirut: Dar al-Gharb al-Islami.
32. Al-Rawi, Marwa Firas Abdullah. (2020). Transport and Communication Networks in al-Andalus. Tikrit University: College of Arts.
33. Al-Shammari, Diaa Nasser. (2018). Commercial Relations between al-Andalus and the Islamic East. Baghdad: Dar al-Rashid.
34. Abd al-Qadir, Muhammad. (2010). Andalusian Civilization: Its Features and Impact n Europe. Damascus: Dar al-Fikr.
35. Fathi, Mahmoud. (2005). Economy and Trade in the Islamic West. Beirut: Center for Arab Unity Studies.
36. Fahmi, Sami. (2015). Islamic Ports and Their Role in International Trade during the Middle Ages. Cairo: Dar al-Ma'rifah al-Jami'iyyah.
37. Al-Kildani, Hassan. (2012). Urbanism and Roads in Islamic al-Andalus. Amman: Dar Dijlah Publishing.
38. Mursi, Hussein. (2018). Commercial and Cultural Exchange between al-Andalus and Europe in the Middle Ages. Beirut: Dar al-Nahda al-'Arabiyya.

