



معرف الكائن الرقمي للمقال: (DOI)1054239/2319-023-001-005

طريق ركب الحج الجزائري خلال العصر الوسيط المسالك والصعوبات

Road of Algerian pilgrimage during the middle ages
tracks and difficulties

أ.د محمد بن معمر*

جامعة وهران 1 أحمد بن بلة/ الجزائر

benmammar2005@yahoo.fr

تاريخ القبول: 2024/03/15

تاريخ المراجعة: 2024 /02/10

تاريخ الإرسال: 2024 /02/06

الملخص:

عُرِف أهل المغرب الأوسط كغيرهم من المغاربة عبر تاريخهم الإسلامي الطويل بحرصهم الكبير على أداء فريضة الحج باعتبارها ركنا من أركان الإسلام، وما كانت تتيحها هذه المناسبة السنوية من فرص اللقاء والتواصل مع إخوانهم المسلمين من أقطار الإسلام الأخرى، فضلا عن أنّ رحلة الحج ذهابا وإيابا كانت تتخللها لقاءات علمية بين أهل العلم من شيوخ وطلبة. إن الفضاء الذي كان يعيش فيه المغاربة، رغم محامده ومناقبه، لم يكن كافيا لإشباع فضولهم وإرضاء رغباتهم، لذلك كانوا دوما يسعون لرؤية عالم المشرق ومراكز إشعاعه الروحي والفكري تلك المراكز التي كان يتصدّرها قطب مكة بيت الله الحرام. وقد ذكرت المصادر المختلفة مجموعة من رجال المغرب الأوسط الذين شدّوا الرّحال إلى مكة المكرمة منذ القرن الثاني الهجري بصفة فردية أحيانا وجماعية أحيانا أخرى، وإن كان الغالب على النصوص تركيزها على الرحلات الفردية، لأنّ المنهج الذي اتبعه أصحاب هذه المصنفات يقوم أساسا على الترجمة الفردية للمرتحل.

الكلمات المفتاحية: الحج؛ مكة؛ المغرب الأوسط؛ ركب الحج؛ الطرق؛ العصر الوسيط؛ المسالك؛ الصعوبات.

* أ.د محمد بن معمر، جامعة أحمد بن بلة- وهران 1



Abstract:

The inhabitants of the Central Maghreb (Algeria) knew, through their long Islamic history, their great concern to perform the Hajj as a pillar of Islam. Then they had the opportunity to meet and communicate with their Muslim brothers from other countries of Islam. As well as, the pilgrimage journey in both directions was interspersed with scientific encounters between scholars and students. The space in which the North Africans lived, despite their precursors, was not enough to satisfy their curiosity and satisfy their desires. Therefore, they always sought to see the world of the East and its centers of spiritual and intellectual radiance, the centers that were led by the pole of Mecca. The various sources quoted a group of Central Maghreb men who had traveled to Mecca since the second century of Hijri, individually and sometimes collectively, although the texts often focused on individual journeys, since the authors' approach was mainly based on the traveler's individual translation.

Keywords: Hajj; Mecca; Central Maghreb (Algeria); Hajj Caravan; Roads; Middle Ages; Tracks; Difficulties.

مقدمة

إنّ شبكة الطرق على مرّ التاريخ تبدأ من مركز وتنتهي بأخر، ويخضع المركز في تحديد أهميته إلى نشاط حركته وعامل موقعه ودوره في نموه. إنّ الطرق شريان حياة المجتمع كله وأساس تنظيم مجاله وإعادة تنظيمه، ومن الطبيعي في ذلك العصر أن يبنّي تنظيم شبكة الطرق على الماء، فقد تلازمت تلك الشبكة مع الشبكة المائية في بلاد المغرب، ذلك أنّ النقطة المائية تمثل نقطا للالتقاء والتوزيع سواء كانت من فعل الإنسان مثل الآبار، أم طبيعية مثل العيون والأنهار. لقد كان النظام المائي هو المتحكّم في تاريخ الجماعات والقوافل ونظمها الاجتماعية وعلاقتها مع شبكة طرق المواصلات، دون أن نهمل بطبيعة الحال عامل البنية التضاريسية ودوره في رسم معالم تلك الطرق.

لقد عرف التاريخ الإسلامي لبلاد المغرب شبكة من طرق المواصلات لم تتجاوز في نظامها وطريقة رسمها ما أبدعه أهلها، فقد ظلت حوافرية، ولكنها تعقدت بتطور المدن ونشأتها وتوسع علاقتها بالمناطق الجهوية القريبة أو البعيدة، كما تأثرت بحركية النظام القبلي وقوة أو ضعف الدول السياسية التي عرفتها بلاد المغرب الإسلامي، وتعتبر مرحلة الدولة الموحدية في

القرن السادس الهجري (12م) نهاية تطور هذه الشبكة الطرقية، (العلوي هاشم، 1995: ج1، 372).

إلى حدود القرن الثالث الهجري (9م) فإن أهل المشرق، أي ابتداء من شرق وادي النيل إلى أواسط آسيا، كانت معلوماتهم عن بلاد المغرب (بلاد البربر) ضعيفة وغالبا ما تكون مخالفة للحقيقة والواقع، ولكن بعد القرن الثالث الهجري بدأت المفاهيم المعرفية والمصدرية تتغير، وذلك نتيجة لتطور شبكة الطرق، ونشاط الحركة التجارية وتوسعها بالإضافة إلى عامل الحج والرحلة في طلب العلم والاستكشاف.

1- الطريق البري:

1-1- الطريق من المغرب الأوسط إلى مصر:

ولمتابعة تطور الطرق في بلاد المغرب في القرون الإسلامية الأولى، وفي غياب رحلات حجية مدونة على غرار الرحلات التي عرفتها القرون اللاحقة، نجد أنفسنا ملزمين بالاعتماد على المرجعية الجغرافية العربية الإسلامية التي أنتجتها المرحلة نفسها، وأهم مادتها المصدرية هي كتب المسالك والممالك، ثم كتب البلدان، فالقرنان الثالث والرابع الهجريان (9-10م) يعتبران مرحلة التأسيس الحقيقي لجغرافية المسالك والممالك في العالم الإسلامي برمته من حيث المعرفة العلمية والتخطيط المسلكي الواقعي.

إن الحديث عن طرق الحج بشكل خاص والعلاقات الفعلية بين المغرب والمشرق بشكل عام، يرتبط ارتباطا وثيقا بالطريق المصرية، فمصر هي همزة الوصل والحلقة الأساسية بين الجناحين الشرقي والغربي لدار الإسلام. إن الطريق الرابط بين مصر والمغرب في القرنين الثالث والرابع الهجريين هي الطريق البرية الشمالية بتفريعاتها الثانوية المتجهة من الشرق إلى الغرب، ومسالكها هي التي وصفها كل من اليعقوبي والإصطخري وابن خردادبة، وعلى أوصاف هؤلاء اعتمد من جاء بعدهم من الجغرافيين مثل المقدسي والوراق والبكري.

ومن أقدم الرحالة المشاركة، الذين زاروا بلاد المغرب ووصفوا طريقهم بالتفصيل، ابن واضح اليعقوبي المتوفى سنة 284هـ/897م الذي يعتبر نفسه في مقدمة كتابه البلدان جغرافيا أكثر منه مؤرخا، وكانت رحلته المغربية بين سنتي 263-276هـ/876-889م. وقد ترك لنا اليعقوبي وصفا دقيقا لهذا الطريق القوافلي الذي كان يسلكه التجار والحجاج وطلاب العلم والمستكشفون وغيرهم آنذاك، وهذا ملخص كلامه عن هذا الطريق.



"فأما من أراد أن يسلك من مصر إلى برقة وأقاصي المغرب، نفذ من الفسطاط حتى يأتي ترنوط، ثم إلى المنى، ثم دير بومينا، ومنها إلى ذات الحُمَام، ثم يصير إلى منازل بني مدلج، ومنها إلى منازل لوبية، ثم الرّمادة أول منازل البربر، فالعقبة وصولاً إلى برقة مروراً بوادي مخير. ومن برقة إلى ميناء برنيق، ثم إلى مدينة أجداية ومنها إلى سرت على ساحل البحر، ثم إلى مدينة طرابلس، عبر تورغة وأبدة. ومن طرابلس على الجادة العظمى إلى مدينة قابس وبينهما منازل ويلة، وصبرة، وقصر بني حبان، والفاصلات. ثم إلى القيروان مروراً بعين الزيتونة وغدير الأعرابي وقلشانة"، (اليعقوبي، 1988: 99-104).

وبعد وصفه لطرق إفريقية (تونس) الفرعية انطلاقاً من مدينة القيروان شمالاً وجنوباً، يواصل اليعقوبي رسم معالم الطريق الرئيسية المؤدية من القيروان إلى بلاد المغرب الأوسط في فروع عديدة أهمها طريق القيروان - مقرّة الواقعة بالحضنة قرب المسيلة وذلك عبر مجانة، وباغاية شمال جبال الأوراس، ونقاوس، وطبنة وصولاً إلى مقرّة، (اليعقوبي، 1988: 107). وكانت هذه الطريق مستعملة ومطروقة في العصر الروماني حيث كانت تقضي إلى مدينة تبسة الواقعة على الحدود الجزائرية التونسية الحالية. ويتفرّع عن هذا الطريق طريق آخر من باغاية باتجاه الشمال نحو البحر المتوسط عبر تيجيس وقسنطينة وميلة وصولاً إلى ميناء جيجل.

ومن مقرّة يواصل اليعقوبي وصف الطريق إلى محطة رئيسية أخرى غرب المغرب الأوسط وهي تيهرت عاصمة الرستميين آنذاك، عبر مجرى وادي الشلف الذي كان معلماً رئيسياً ونقطة محورية في هذا الطريق. ومن تيهرت إلى قاعدة المغرب الأوسط وآخر مدنه الرئيسية وهي مدينة تلمسان. ويصف اليعقوبي طريقاً فرعياً آخر ينطلق من هاز القريبة من مقرّة إلى متيجة، ومنها إلى مدكرة ثم مدينة الخضراء ثم سوق إبراهيم وهذا الطريق يقع بالقرب من ساحل البحر، (اليعقوبي، 1988: 109).

وبعد رحلة اليعقوبي إلى بلاد المغرب خلال النصف الثاني من القرن الثالث الهجري، تأسست عدّة مدن داخلية وساحلية بالمغرب الأوسط مثل وهران وتنس وأشير والقلعة والمسيلة وغيرها، وهكذا تكوّنت في القرن الرابع الهجري وما بعده الطريق الساحلية التي وصلت تلمسان بوهران ثم تنس ومنها، عبر طريق فرعي، إلى أشير الواقعة على الطريق الداخلي الرئيسي (القيروان-تيهert).



وعلى العموم فإن التطورات السياسية والعوامل التجارية ظلت تتحكم في رسم وتوجيه معالم الطرق الفرعية في المغرب الأوسط، فقد تراجع دور تيهرت كمحطة رئيسية منذ القرن الرابع الهجري (10م) بسبب الضغوطات الفاطمية التي حولتها إلى مجرد قلعة عسكرية لمواجهة القبائل المتمردة على سلطتها. وكذلك الهجرة الهلالية في منتصف القرن الخامس الهجري (11م) وانعكاساتها، فقد اضطر الحماديون بسبب الضغوطات الهلالية إلى نقل عاصمتهم من مدينة القلعة الداخلية إلى بجاية الساحلية التي أصبحت منذ أواخر القرن الخامس الهجري محطة رئيسية على الطريق الساحلي.

وفي القرن السادس الهجري (12م) تعزز هذا الطريق الساحلي الشمالي وازدادت أهميته لما خضع المغرب الأوسط لسلطة الدولة الموحدية وجعلت منه ولايتين: الأولى في الغرب وقاعدتها تلمسان، والثانية في الشرق وقاعدتها بجاية، فأصبح الطريق الرابطة بينهما هو الطريق الساحلي المذكور الذي سلكه المهدي بن تومرت زعيم الموحدين نفسه في طريق عودته من رحلته المشرقية في أوائل القرن المذكور.

وقد سلكه الرحالة العبدري أيضا في أواخر القرن السابع الهجري، أثناء رحلته الحجبة التي شرع في تسجيلها من مدينة تلمسان في ربيع الأول سنة 689هـ/1290م. فمن تلمسان رحل إلى مدينة مليانة عبر وهران، ثم إلى جزائر بني مزغنة (الجزائر العاصمة حاليا)، ومنها اتجه إلى مدينة بجاية الساحلية، ثم انعطف يمينا نحو مدينة ميله عبر بني ورار، ومنها دخل قسنطينة، ثم اتجه إلى مدينة عنابة على ساحل البحر، ثم إلى باجة، ثم إلى مدينة تونس، ومنها إلى القيروان سالكا الطريق المعتاد عبر قابس وطرابلس وبرقة إلى مصر، (العبدري، 1968: 280).

وقد ظل هذا الطريق الساحلي الشمالي دربا رئيسيا مطروقا طوال العصر الوسيط، ففي أوائل القرن الثامن الهجري (14م) ذكره ابن مرزوق الخطيب التلمساني في حجه الأولى رفقة والده سنة 724هـ/1323م، كما ذكره غيره من المرتحلين إلى مكة المكرمة ممن حفلت بأسمائهم كتب التراجم.

1-2 الطريق من مصر إلى مكة:

لم يقتصر طريق الحج المصري على خدمة حجاج مصر فقط ذهابا وإيابا، وإنما كان يخدم حجاج المغرب الإسلامي والأندلس وغرب إفريقيا، الذين كانوا يأتون إلى الإسكندرية برا أو بحرا، ويصلون إلى الجيزة عبر



واحة سيوة ثم وادي النظرون حتى بركة الحاج عبر شمال شرق الفسطاط، وبعد أن أصبحت القاهرة عاصمة لمصر، صارت الريدانية (العباسية الحالية) نقطة العبور إلى بركة الحاج المحطة الرئيسية لانطلاق جميع هؤلاء الحجاج نحو مكة عبر صحراء سيناء.

وميزة طريق الحج المصري أنه أقصر الطرق بين القاهرة ومكة، فالقسم الأول منه يقع بين القاهرة وأيلة (ميناء العقبة الأردني) بداية أرض الحجاز، وينقسم هذا الطريق إلى ثلاثة مراحل متقاربة تبدأ من القاهرة حتى عجرود في القلزم (السويس حاليا)، والثانية حتى مدينة نخل بوسط سيناء، أما الثالثة فتنتهي بعقبة أيلة. ثم يبدأ القسم الثاني وهو طريق الحجاز المحاذي للساحل الشرقي للبحر الأحمر عبر قلعة الأزلم ثم ينبع وصولاً إلى مكة المكرمة.

ظلّ طريق سيناء سالكا إلى منتصف القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي، ثم توقف لمدة تزيد عن قرنين من الزمن أي بين سنتي (450-666هـ/1058-1267م)، واستبدله الحجاج بطريق القاهرة-عيذاب، فكانوا ينطلقون من القاهرة عبر نهر النيل حتى مدينة قوص بصعيد مصر خلال ثمانية عشر يوماً، مارين بالعديد من المدن والقرى على ضفتي النيل، التي كانت تمتاز بكثرة أسواقها ومرافقها، وكانت ملتقى الحجاج، والتجار من مختلف الأنحاء. وبعد استراحة قليلة في قوص يتجه الحجاج شرقاً عبر صحراء مسافتها أكثر من شهر إلى ميناء عيذاب على ساحل البحر الأحمر الغربي، ومن هناك تعبر السفن بالحجاج إلى مدينة جدة ثم يواصلون طريقهم براً إلى مكة المكرمة.

وهذا الطريق هو الذي سلكه ابن جبير في رحلته إلى مكة سنة 579هـ/1183م، ولما كانت معاناته شديدة في مدينة عيذاب التي مكث فيها ثلاثة وعشرين يوماً، عبّر في لحظة مغادرته لها إلى جدة عن استيائه من هذا الطريق وتفضيل طريق سيناء عليه قائلاً: "أراح الله الحجاج منها بعمارة السبيل القاصدة إلى بيته الحرام، وهي السبيل التي تمرّ من مصر على عقبة أيلة إلى المدينة المقدّسة، وهي مسافة قريبة، يكون البحر منها يمينا وجبل الطور المعظم يسارا" (ابن جبير، د ت: 66).

وهناك سببان رئيسيان كانا وراء تحوّل طريق الحج من سيناء إلى عيذاب، أما الأول فيعود إلى القرن الخامس الهجري (11م) وهو ما اصطلح المؤرّخون على تسميته "الشدة العظمى" التي وقعت أيام الخليفة الفاطمي

المستنصر بالله أبي تميم ابن الظاهر، أطول حكام المسلمين عهداً، الذي حكم الفترة (427-487 هـ/1035-1094م)، (المقريري، 1997: 567/1). وكانت هذه الشدة، التي دامت مدّة طويلة، عبارة عن وباء وقحط ضرب مصر، وانقطع ماء النيل، وأهملت الزراعة، وانتشرت المجاعة حتى أكل الناس القحط والكلاب، واقتزنت هذه الشدة بقيام الفتن والحروب الأهلية، حتى تدارك مصر بدر الجمالي والي عكا الذي استدعاه الخليفة المستنصر في سنة 466 هـ/1073م فأعاد النظام وأصلح حال البلاد، (ابن ميسر، 1919: 13). وأما السبب الثاني فيعود إلى النصف الثاني من القرن السادس الهجري (12م) والنصف الأول من القرن السابع الهجري (13م)، زمن الأيوبيين الذين تحول الطريق على عهدهم إلى طريق حربي تسلكه الجيوش لقتال الصليبيين شرق نهر الأردن، وقد أنشأ عليه الناصر صلاح الدين القلاع الحربية ومنها قلعة الجندي وقلعته الشهيرة بجزيرة فرعون بطابا. ولم يكف الصليبيون باحتلال عقبة أيلة أهم محطة على طريق الحج، بل نقلوا نشاطهم الهدّام إلى شاطئ الحجاز ونزلوا على ساحل الحوراء قرب ينبع، وأصبحوا على مقربة من المدينة المنورة، حيث أغاروا على القوافل بمساعدة بعض الخونة من البدو الذين أرشدوهم إلى داخلية البلاد، (أبو شامة شهاب الدين، د ت: 37/2).

وفي رسالة القاضي الفاضل التي أوردها أبو شامة أنّ الصليبيين استهدفوا من وراء تلك العملية الحربية تحقيق هدفين خطيرين: أولهما قطع طريق الحج عن حجه، وضرب العالم الإسلامي في قلبه، وطعن المسلمين في قبلتهم. وثانيهما الاستيلاء على عدن في جنوب البحر الأحمر لأخذ تجار اليمن وأكارم عدن، وبذلك يتمكنون بفضل السيطرة على أيلة في الشمال وعدن في الجنوب من إغلاق البحر الأحمر في وجه أعدائهم، واحتكار تجارة الشرق الأقصى والمحيط الهندي (أبو شامة شهاب الدين، د ت: 36/2). ولكن هذا المشروع لم يكتب له النجاح بفضل عزيمة الأيوبيين الذين استماتوا في الدفاع عن دار الإسلام وطرّدوا هؤلاء الصليبيين.

ولمّا انتقل حكم مصر إلى المماليك عاد طريق الحج إلى سيناء، فقام الملك الظاهر ركن الدين بيبرس في سنة 666 هـ/1267م بإخراج قافلة الحج عبر هذا الطريق وكسا الكعبة وعمل لها مفتاحاً (المقريري، 1997: 567/1). وازداد اهتمام سلاطين المماليك منذ ذلك التاريخ بهذا الطريق فحرصوا على استتباب الأمن فيه، وحماية الحجاج من اعتداء العربان عليهم، وتوفير المياه



الكافية لهم ذهابا وإيابا بحفر البرك والآبار، وإقامة الأسواق التي تمدّهم بالموثّن، وغيرها من المرافق الضرورية.

وقد ترك لنا ابن فضل الله العمري (ت 749هـ/1348م)، الذي عاش في كنف دولة المماليك وحجّ مرّات عديدة، وصفا دقيقا للخدمات الجليلة التي كان يقدّمها سلاطين المماليك لركب الحج آنذاك. وممّا جاء في كلامه: "ويخرج الركب بالمحمل السلطاني، والسبيل المسبّل للفقراء والضعفاء المنقطعين، بالماء والزاد والأشربة والأدوية والعقاقير والمعاجين والأطباء والكحالين والمجبرين في أكمل زيّ وأتمّ أبهة، وبالاعلام والكوسات السلطانية والأدلاء والأئمة والمؤذنين والأمناء ومغسّلي الموتى والأمراء والجنود والقاضي والشهود والدواوين، بطليعة وساقّة وضوية في أوائل الركب ووسطه وآخره، كل هذا ليسهل الطريق إلى بيت الله الحرام وزيارة النبي محمد صلّى الله عليه وسلّم..." (ابن فضل الله العمري، 2010: 338/2).

كما وصف ابن فضل الله العمري المراحل والمحطات على طول هذا الطريق من القاهرة إلى مكة، وهي المحطات نفسها التي ظلت قائمة حتى العصر الحديث خلال القرن العاشر الهجري (16م)، مصداق ذلك أنّ الوصف ذاته نقله عنه كل من السيوطي (ت 911هـ/1505م) في حسن المحاضرة، (السيوطي جلال الدين، 2004: 239/2)، والجزيري (ت 977هـ/1569م) في درر الفرائد، (الجزيري عبد القادر، 2002: 54/2)، ومن محطات هذا الطريق الواردة في مسالكة: القاهرة، وبركة الحاج، والسويس، ونخل وسط سيناء، وعقبة أيلة، وحقل، ومغارة شعيب، وعيون القصب، والنبك (المويلحة)، والأزلم، والوجه، وأكرى (قم الضيقة)، والحوراء، ونبط، وبنبع، والدّهناء، وبدر، ورايغ، وخليص، وعسفان، وبتن مرّ، ومكة (ابن فضل الله العمري، 2010: 340/2).

تلك هي أبرز معالم ومحطات الطريق السالكة بين المغرب الأوسط ومكة المكرمة خلال العصر الوسيط كما جاءت في كتب المسالك والممالك، وكتب البلدان، وكتب الرحلات..

2- الطريق البحري:

إنّ موضوع الطريق البحري يرتبط في الأساس بشبكة الموانئ والمراسي ومدى استغلالها في الملاحة البحرية، وقد تأسست على سواحل بلاد المغرب الأوسط مجموعة من المراسي خلال العصر الوسيط، وهي التي كانت تربطه، عبر المراسي التونسية والليبية، بموانئ ومراسي مصر شرقا

خصوصا الإسكندرية حيث ينتهي طريق الحج البحري ويتحول إلى الطريق البرّي.

إن قلة المصادر وقصورها عن تقصي الوقائع، لم تترك لنا من المعلومات ما يساعدنا على الوصول إلى ما يشفي الغليل في هذا الموضوع خصوصا في القرون الهجرية الأولى، لأن مؤرخينا القدامى اهتموا بالإشارة إلى البحرية الحربية، وتلك عادتهم في الاهتمام بالحروب، أكثر من حديثهم عن الملاحة المدنية المخصصة لنقل المسافرين من تجار وحجاج وطلبة علم وغيرهم.

كان طريق الحج البحري ينطلق من غرب المغرب الأوسط إلى الإسكندرية بمصر، واستنادا إلى المصادر القديمة في القرن الخامس الهجري (11م) مثل البكري، فتمّة قائمة طويلة بأسماء المراسي على طول هذا الطريق. فإذا تحركنا من حدود المغرب الأوسط الغربية نصادف مرسى تابحريت (السعيدية) ثم تليه شرقا مراسي: ترنانة، وماسين (مرسى ندرومة)، وهنين، وأرشقول، وأسلن، ووهران، وعين فروخ، ومغيلة بني هاشم، وتنس، وشرشال، والبطال، والجزائر، ومرسى الدجاج، وبجاية، وجيجل، والقل، وأستورة (سكيكدة)، بونة (عنابة)، مرسى الخرز (القالبة)، (البكري، 2003: 266/2).

تلك هي مراسي المغرب الأوسط، وتليها شرقا مراسي الساحل التونسي وهي طبرقة، وبنزرت، ورأس الجبل، والثنية، وقرطاجنة، وقصر الأمير، ورادس، وتونس، ورباط الحمّة، وجون النخلة، وجون الملاحّة، وريهان، وسوسة، والمنستير، والمهدية، وقبودية، و صفاقس، ورأس الرملة، وقابس، وجربة، ومرسى الأندلسيين، (البكري، 2003: 270/2).

ثم تبدأ مراسي الساحل الليبي وهي طرابلس، ورأس الشعراء، ولبدة، ورأس قانان، وقصر العبادي، وسرت، وأجدابية، واليهودية، وحجر عبدون، وعين أبي زياد، ورأس أوتان، وسوسة برقة، وشقة التيس، ودرنة، وطبرق، ورأس الملاحّة، والزيتونة. ثم تبدأ مراسي الساحل المصري وهي السلوم، ورأس العوسج، والكنائس، وأبو صير، والأندلسيين، فالإسكندرية، (البكري، 2003: 271/2).

ولم تكن بالضرورة الرحلة تتواصل عبر هذه المراسي كلّها، ولكنها كانت تأخذ أحيانا أشكالا متقطعة، فقد يسافر الحجاج مثلا من مرسى وهران إلى الجزائر أو بجاية، ثم يتحولون إلى الطريق البرّي، وبعد ذلك يواصلون



الطريق البحري من مرسى طرابلس أو غيره، لأنّ ذلك يتوقف على توفرّ الأمن وقلة المخاطر، فكلما كان أحد الطريقين أو جزء منه آمناً كان أكثر استعمالاً.

ولكن الغالب على أهل المغرب الأوسط والمغاربة عموماً تفضيلهم الطريق البرّي على الطريق البحري، نظراً لمخاطر البحر وأهواله، وقد أوعز أحد الباحثين الأوربيين، وهو برونو، محدودية علاقة المغاربة بالملاحة البحرية وخوفهم من البحر، إلى كونهم أصحاب ماشية ورعي وأنّ بلادهم الخصبة كانت تنتج ما يكفي من الغلات الزراعية ما يغنيهم عن التطلّع إلى الخروج منها نحو البحر كما حصل لليونان والرومان مثلاً.

ولئن كان هذا الحكم الصّارم يصدق في كثير من جوانبه على الملاحة المدنية، فإنّه ليس كذلك بالنسبة للبحرية الحربية التي تفوّق فيها المغاربة بحوض البحر المتوسط الغربي على عهد الزيريين والحّمّاديين والمرابطيين والموحدين، حيث كانت الأخطار الخارجية وغارات النصارى في البحر تقرض عليهم ذلك.

ولتصوير الحالة النفسية والشعور بالخوف لدى المغاربة قديماً وهم يركبون البحر، نسوق هذه القطعة الأدبية، لابن عميرة المخزومي أحد رجالات الأدب الأندلسي والمغربي البارزين، التي يصف فيها رحلته البحرية من سبتة إلى بجاية سنة 646هـ/1248م على ظهر الأسطول الحفصي، عبر موانئ المغرب الأوسط، وما عاناه من أهوال البحر حين يقول بعد مقدّمة في مدح الحفصيين:

"وكان البحر قد خبأ طوفانه، وأعدّ رجفانه، حتى إذا وارى عتاً جانبي البرّ، أبدى لنا ناجذي الشر، فأرسل كراديس موجه، وأطار الأغرّبة من حضيضه إلى أوجه، وجاشت مع المساء عوّاربه، وتلاقت مع غياهب اللّيل غياهبه، فلا غراب إلّا وقد لقيه بكلّ فتك، وضغمه بين فكّ وفكّ، وناشبه القتال وقد برّ أسلحته، وسامه الطيران بعدما حصّ أجنحته.

وفي هُنّين أريحت الرّذايا، وأزيحت الشكاياء، وغودر هنالك أحدها كهشيم المحتظر، قد عابه خضارة لكن لا كعيب الخضر، ثمّ إنّا رحلنا والرّيح تدفعنا بالرّاح، وتجاذبنا عنان الاقتراح، إلّا أنّا كابرناها وكابدناها، وجاهرناها وجاهدناها، ونحن نرجو حدوث الدّفاع ودفع الحوادث، حتى بلغنا مرسى وهران في يومين وبعض الثالث، وكنا نزلنا أقرب منزل إليه والأصيل قد رقّ ثوبه، وسال فوق أديم الماء ذوبه، وبتنا واللّيل ساج، والبحر كأنه لا عهد له



بارتجاج، وفي نصف الليل أرسل الله الغمام قطعا مبنوثه، وعمائم في رؤوس الجبال ملوثة، وما راعنا إلا التئام تفاريقها، وانسجام أفريقها، فما رأينا كتلك الليلة برقاً أخطف للعيون، ولا رعداً أقصف للمتون، ولم يكن بدّ من التحول عن منزلٍ جازٍه يُفارق، ووجازُه يُطرق، وبعد لأي ما وصلنا وهران، وقد سئمت أغربتنا الطيران، إلا أنّها حمدت ما يضرب بها المثل من بكورها، وسقطت من هذا المرسى على أعزّ وكورها، فإنه مرسى لا تخدش صفحته صكة الهبوب، ولا تصيب جنابه معرّة الصبا والجنوب.

وبعد خمس رحلنا وذاك يوم الخميس أول جمادى الآخرة وثاني أكتوبر والريّح التي فعلت بنا الأفاعيل، وأرسلت علينا طيرها الأبايل، قد عقلت عن المسير ركابها، وسدّت في وجه المستشير بابها، وحينئذ جدّت المجاذيف، وشقّ ذلك التكليف، حتى وصلنا مرسى عرفوه بني زيّان، وقد استطلنا ذلك الزمان، وأصبتنا فيه من الليل سماء قلنا عندها اللهم بطون المجاري، لا ظهور الجواري، وجاء النهار ووجهه مكفهر، وريحه فيه صرّ، فأقمنا هنالك يومين إقامة مستنقلة، ثم أرسلنا من ركائبنا نعماً معقلة.

وبكرنا يوم الأحد مشرقين، ولعين الحزم مؤرقين، ومن هول الإثباح فرقين، وفي تلك الفجاج متفرقين، ثم إننا استوهنا الرّيح، وتمنينا بأسها المريح، وتمادى ذلك حتى أفضى جريها إلى الانقطاع، ولم نجد لها نبضا في ذراع الشراع، فاستكفينا من المجاذيف كلّ كاف واف، وأحلنا العمل منها على قوادم وخواف، حتى بلغنا مرسى يُعرف بجوج، خيره أقل من ماء ممجوج، والمقيم به أدل من وتدٍ مثجوج.

ثم سرنا عنه مدلجين، وفي ذلك الجون البعيد المدى مُلججين، والريّح الغربية تزجينا، وعادة الله الجميلة بالسّلامة تعدنا وترجينا، فطوينا تنسّا بعد وادي شلف، ومررنا عليهما مرور غير ذي مقّة ولا كلف، وفي أثناء ذلك انتقلت الرّيح إلى أخرى فرجوا بها، واستبشروا بهبوبها، وسَمّوها باسم هو عندنا يدلّ على ريح نجدية النوع، نديّة الضّوع، فأبدلت في هذه البلاد من الرقّة غلظة، وما زالت علينا مُلحة وبنا مُلظة، حتى جاءنا الموج من كلّ مكان، وحر كلّ ذي شراع وسكان، وما زلنا في صعود وهبوط، ورجاء لا شيء أشبه منه بقطوط، حتى دخلنا شرشال، بعد أن لم يبق مفرق إلاّ شاب ولا راجح إلاّ شال، فوجدنا سهلا يقبض عنه الخطأ، ومرسى مثل أفحوص القطا، وكان أصحابنا تقدّموا إلى آخر يعرف بالبطال وجدوه أفسح عطنا، وأصلح للدخول والخروج ووطنا.

ومن هناك كان الانتقال إلى الجزائر، وقال المَزورُ مرحبا بالزائر، فوجدنا بلداً كبلاد، وجددنا ما صلح من زاد، وبتنا هنالك ولأيل غيم مزور جيبه، وفود بطيء شيبه، وسرنا غدوة الأربعاء وللريح في سوقنا لطافة، ولكلاءة الله بنا إطافة، ثم إن سورتها لانت، وفترتها بانة، فجمعنا بينها وبين المجاذيف، وحسن الاتفاق من ذلك التأليف.

وسرنا حتى نزلنا من تدلس بمرساها الفسيح، وأخذنا بها عقبه المستريح، ومع الصّباح كان من البرق في خطواته وميض، وبيعض إنذاراته تعريض، فوجب التلّوم استبراءً لتلك المخيلة، وطلباً للبرء بكلّ ما يمكن من الحيلة، وهبّت أثناء ذلك ريح شرقية زعموا أن هذا المرسي لفحلّها طروقه، ومن لفجها فروقه، فتعودنا بالله من عتوها، واستكفيناها الخطر في رواحها وعتوها، وأقمنا هنالك ليلة الأحد.

ولما مضى من الليل نصفه، وبدا من الصّحو صرفه، سرينا وعيسنا تنفخ في بُراها الرّيح، وليلتنا يروق من قمرها وجهه الصّبيح، ثم رأينا الهواء تنكر، وبتقلبه المعهود ذكر، فمشى القوم معه على العادة، وسرنا ننتسم أرواح اليمن والسّعادة، حتى وجبت التّقية، حين تمكنت الشّرقية، فأقبلوا يزفون إلى أزفون، ويخفون لدفع ما يتخوفون، وقدّرنا سكونها فزادت، وأردنا تعديل أعطاف الجوارى فمادت، فأقمنا هنالك بقية يومنا وبعض ليلتنا ثم سرينا والرّيح مساعدة في أكثر الطريق، والبحر لابس لبستي العدو والصديق، حتى أدت بنا أثباجه وديعة فلکها، وبلغتنا من بجاية حضرة ملكها"، (ابن عميرة المخزومي، 2013: 353/2).

ومنذ أواخر القرن الخامس وأوائل السادس الهجريين بدأت القوى البحرية في غرب أوربا تتحكم في مياه البحر المتوسط وتنافس قوة المسلمين التي طالما تحكمت في هذه المياه، وصار الأوربيون الغربيون سادة كورسيكا، وسردينية، وصقلية، وجنوب إيطاليا، وسواحل سورية وفلسطين، وأصبحوا يتحكمون في طرق الملاحة بين الشرق والغرب، وغدت مدن إيطاليا بالذات مراكز الوساطة الكبرى في ذلك، (أرشيبالد لويس، 1960: 361).

ونج عن ذلك اختلال في ميزان القوى، فعدت الأساطيل النصرانية الحربية والمدنية على حدّ سواء، أكثر قوّة وفاعلية من الأساطيل الإسلامية في البحر المتوسط، وبدا الفرق واضحا، خلال القرون الأخيرة من العصر

الوسيط، بين سفن تقليدية قائمة على أساليب صناعية متحجرة، وأخرى بالغة التقدّم في المجال الفني.

وخير مثال على ذلك التفوق شهادة ابن جبير الذي سافر في رحلته إلى الحج من سبته إلى الإسكندرية على ظهر سفينة جنوية، وأثناء عودته ركب سفينة جنوية أخرى كانت متجهة من عكا إلى صقلية، ومقارنة بين وصفه للسفينة الثانية التي ينعته بالضخامة والعظم، ووصفه لتلك السفينة التي عبر عليها من عيذاب إلى جدّة في البحر الأحمر، يتوضّح لنا بما لا مزيد عليه من البيان البون الشاسع بين صناعة السفن وفنون البحر عند المسلمين والنصارى في أواخر ذلك القرن الهجري السادس (12م)، (ابن جبير، دت: 65).

وهذا ما جعل الرحلات الطويلة بين الأقطار الإسلامية في البحر المتوسط، تتمّ بواسطة النصارى، ذلك أنّ المواصلات بين موانئ دول المغرب الإسلامي وبين مملكة غرناطة أو الإسكندرية كانت تقع في الغالب عن طريق النصارى، وقد أصبح من الشائع أن يسافر التجار والحجاج المسلمون على متن السفن النصرانية. وقد أثار هذا الوضع جدلا لدى الفقهاء، مصداق ذلك، السؤال الموجه إلى الفقيه التونسي الإمام ابن عرفة في أواخر القرن الثامن الهجري (14م)، حول العادة التي جرت بالسفر في البحر في مراكب النصارى وكرائها للمسلمين من إفريقيا وبلاد المغرب إلى الإسكندرية، (الونشريسي، 1981: 436/1).

ولتغيير هذا الوضع والتخلص من التبعية للسفن النصرانية في نقل الحجاج والتجار المغاربة، كان ينبغي انتظار التدخل العثماني الذي حصل في القرن العاشر الهجري (16م)، وأعاد التوازن في هذا الميدان ولو بصورة مؤقتة كما سنرى ذلك.

3- صعوبات ومخاطر طريق الحج خلال العصر الوسيط:

كان أهل المغرب الأوسط مثل غيرهم من المسلمين طوال فترات العصر الوسيط يتحملون جميع أنواع المصاعب في السفر إلى بيت الله الحرام، تحت ظلال الشراع في البحر، وعلى ظهور الإبل في البر، ومشيا على الأقدام. فالرحلة كانت محفوفة بكثير من الموانع والمخاطر مثل انعدام الأمن، وقلة الماء، وشظف العيش، وسوء أحوال الطقس، وقسوة الطبيعة، وقطع الطرق، وفرض المكوس وغيرها، وعلى العموم فإنّ الحاج، لدى المغاربة قديما، كان بمثابة المجاهد الذي طرق الوغى وخرج منه منتصرا، ورجع لأهله غانما مظفرا.

كما كانت الموانع السياسية لدى بعض الحكام أيضا قائمة، ومن أقدم الإشارات في هذا الباب ما ذكرته المصادر الإباضية من أن الأمير الرستمي الثاني عبد الوهاب بن عبد الرحمن بن رستم صاحب تيهرت الذي حكم الفترة (168-208هـ/784-823م)، وبعد قضائه على مشاكله الداخلية وتمكنه من الخلافة وانقطاع مادة الفساد والفتنة وهدوء الأوطان، أراد القيام بفريضة الحج فاتجه من أجل ذلك صوب المشرق في أواخر القرن الثاني الهجري، ولكن أهل جبل نفوسة (الجبل الغربي في ليبيا) التابعين لدولته أقتعوه بعدم الذهاب إلى الحج لأن في ذلك مخاطرة بحياته وخوفوه من خطر العباسيين، فبعث إلى أرباب المذهب الإباضي في المشرق يستفتيهم فأجابوه بأن الحج ساقط عنه فأرسل رجلا يحج مكانه، (أبو زكرياء يحيى، 1982: 115). وفيما يلي بعض تلك المشاكل والمخاطر التي طالما ظلت مصدر قلق لحجاج بيت الله الحرام.

1-3- انعدام الأمن:

لم يكن طريق الحج من بلاد المغرب الإسلامي إلى مكة المكرمة خلال العصر الوسيط دوما آمنا سواء في البرّ أم في البحر، فكانت المخاطر تتجدد من فترة لأخرى لأسباب داخلية وأخرى خارجية، ومنها انعدام الأمن الذي يعتبر من الأسباب الهامة في إسقاط فريضة الحج وما طرحه من نقاش في أوساط الفقهاء.

ونظرا لوعورة الطرق وكثرة الموانع وانعدام الأمن في بعض الفترات التاريخية العصبية على الحجاج المغاربة خلال القرنين الخامس والسادس الهجريين (11-12م)، فقد انتشر في أوساط المغرب الإسلامي أن فريضة الحج ساقطة عن أهل المغرب والأندلس إلى أن تصلح الأوضاع الأمنية، وممن أفتى بسقوطها الفقيه أبو الوليد بن رشد الجد، والفقيه الصقلي المازري، والفقيه القيرواني أبو الحسن اللخمي، وأبو بكر الطرطوشي. وقد احتج الإمام أبو بكر بن العربي على هذه المسألة حيث قال: "العجب ممن يقول الحج ساقط عن أهل المغرب وهو يسافر من قطر إلى قطر، ويقطع المخاوف ويخرق البحار في مقاصد دينية ودنيوية والحال واحد في الخوف والأمن والحلال والحرام، وإنفاق المال وإعطائه في الطريق وغيره لمن لا يرضى"، (ابن رشد الجد، 1987: 1021/2).

وهناك شريحة كبيرة ممن أخذت برأي أبي بكر بن العربي وغامرت بأداء فريضة الحج رغم المخاطر والموانع، إذ من المستحيل في تلك العصور

أن يتوقّر الأمن عبر مسار طريق يبلغ طوله آلاف الأميال، وغالبا ما تكون أجزاء منه خارجة عن قبضة الدولة المسؤولة عن حياة الناس وأمنهم، فيصبح الحجاج فريسة لقطاع الطرق واللصوص.

ومن الذين خاضوا غمار هذه التجربة، الرحالة العبدري في نهاية القرن السابع الهجري، وقد سجّل معاناته في الطريق انطلاقا من المغرب الأوسط حين وصف المفازة بين رباط تازة ومدينة تلمسان ذهابا وإيابا وقال عنها، إنّها مقطعة موحشة، لا تخلو من قطاع الطرق البتة، وهم بها أشدّ خلق الله ضررا وأكثرهم جرأة، وأقلّهم حياء ومروءة، لا يستقلون القليل ولا يعفون عن ابن السبيل، ليس في أصناف القطاع أحس منهم همما، ولا أوضع منهم نفوسا، ولا أكثر منهم إقداما على كل صالح وطالح. ويضيف أنه لمّا دخل تلمسان، بعد عودته من الحج، وجد فيها قافلة تزيد على الألف ظلت تنتظر مدّة ثلاثة أشهر حتى تسوّى لها الخروج إلى رباط تازة مقابل خفارة لحمايتها، وكان هو ضمن هذه القافلة، (العبدري، 1968: 278).

ويمرّ العبدري بباقي مدن المغرب الأوسط وقراه، وكذلك إفريقية (تونس)، دون الإشارة إلى مشكل انعدام الأمن وقطع الطريق، ولكنه حين يصل إلى مدينة طرابلس في ليبيا يثير المشكل من جديد، حتى أنه طرح حكم السفر بهذه البلاد لقضاء فريضة الحج. ومن وصفه لأعراب طرابلس أنهم قد استوى لديهم الصالح والطالح، واتفق في مذاقهم لكفرهم ونفاقهم كل عذب ومالح، اتخذوا أخذ الحاج خلقا ودينا، واعتقدوا إهلاكه ملة ودينا، فمأله عندهم طعمة أحلى من مال اليتيم، فما يمرّ بتلك المسالك سالك، إلّا انقضوا عليه انقضاض الصقور على البغاث، وانكدوا عليه بحيث لا يغاث من استغاث، (العبدري، 1968: 83).

ولمّا وصل العبدري إلى صحراء برقة ذات الفيافي والقفار، ورغم وصفه لسكانها من الأعراب بالغلظة والجفاء، إلّا أنّه أقرّ لهم ببعض الأوصاف الحميدة خصوصا عدم اعتراضهم سبيل الحجاج، فهم كما قال يقرون النزول، ويولون المنفض بالجميل، ولا معترض للحاج عندهم وإن كان فهو قليل، والشأن عندهم في التبايع المعاوضة في المبيعات والتبادل في المثمونات، (العبدري، 1968: 86).

ويجمل العبدري الحديث عن مخاطر الطريق من صحراء القاهرة إلى مكة المكرمة حين يصفها بالطول فهي مسيرة أربعين يوما، وبالقدر وأن أرضها في غاية الخشونة، وفيها قوم من العرب صعاليك ينتقلون فيها من



موضع إلى آخر وهم في جهد وشظف من العيش، قلّ ما يظهرون لركب الحج لخبث أفعالهم، وإنما يتربّصون به ويراقبونه من كل مكان، فإذا رأوا متخلفا عنه لغفلة أو نوم أو عجز، انقضوا عليه ومزّقوا أشلاءه ولو لم يجدوا عليه إلا خرقة واحدة لم يتركوها له. و هنا يشيد العبدري بأعمال السلطان المملوكي قلاوون في اعتنائه بالركب وتوفير الحماية له ذهابا وإيابا، ولولا ذلك ما سلك أحد تلك البرية، (العبدري، 1968: 154).

وللتذكير فإن الطريق الذي سلكه العبدري من القاهرة إلى مكة سنة 689هـ/1290م، كان قد توقف عن الاستعمال لمدة قرنين من الزمن قبل رحلته، كما رأينا من قبل، لانعدام الأمن فيه بسبب الشدة العظمى التي ضربت مصر من جهة والحروب الصليبية من جهة أخرى، واستبدل بطريق القاهرة-عيذاب-جدة، ولم يعد مطروقا إلا في سنة 667هـ لَمَّا حجَّ السلطان المملوكي الظاهر بيبرس، وصار منذ ذلك التاريخ هذا الطريق محلّ عناية من طرف سلاطين دولة المماليك الذين حرصوا على أمنه وسلامته.

وفي أواخر القرن الثامن الهجري (14م) أصبحت بلاد المغرب الأوسط نفسها مهدّدة بغارات بعض القبائل العربية من الديلم وسعيد ورياح وسويد الخارجة عن السلطة الزيانية، وقد تسببت هذه الغارات في قطع الطرق وترويع الناس وقتلهم وسلب حريمهم وممتلكاتهم، ولم يكن الحجاج وهم في الطريق إلى بيت الله الحرام ليسلموا من ظلمهم وطغيانهم، فانبرى أحد فقهاء المغرب الأوسط لمواجهة هؤلاء المحاربين وقطع دابرهم، وهو أبو العباس أحمد المريض الذي أفتى بقتالهم، ولَمَّا عارضه بعض أهل العلم بعث سنة 796هـ/1393م إلى شيخه ابن عرفة فقيه تونس مستفتيا في حكم هؤلاء، وجاء في نص السؤال ما يلي:

"جواب سيدنا أمتع الله بكم عن مسألة جماعة في مغربنا من العرب ما بين فارسها وراجلها قدر عشرة آلاف أو تزيد، ليس لهم حرفة إلا شنّ الغارات وقطع الطرقات على المساكين وسفك دمائهم وانتهاب أموالهم بغير حق، ويأخذون حرم الإسلام أبكارا وثيبا قهرا وغلبا، هذا دأب سلفهم وخلفهم، مع أنّ أحكام السلطان أو نائبه لا تتألم بل ضعف عن مقاومتهم فضلا عن ردهم، بل إنما يداريهم بالعطية والإنعام ببعض بلاد رعيته، ونصب عمالهم فيها، وقطع نظر عمال السلطنة عن النظر في جبايتها وفصل أحكامها، بل هم مع ذلك لا تأمن الرفاق من جانبهم.



نصبوا الغارات على هذه البلاد التي نحن بها وقتلوا من عاجلوه وطلبوه على قطع رقاب المساكين، وأخذ أموالهم وسبي حريمهم، فأمرناهم بقتالهم وصرّحنا بأنه جهاد لما قاله مالك في المدونة، فاجتمع الناس على قتالهم فهزمهم الله وقتل منهم خلقا كثيرا، وأنكر ذلك علينا بعض المنتمين إلى العلم بهذه البلاد بل كلهم، فاستظهرنا عليهم بنصوص أهل المذهب كنص المدونة وما في آخر جهاد الجلاب، وأمرتهم أيضا باتباعهم وقتلهم بعد الهزيمة إذ لا تنكسر شوكتهم لهزيمة واحدة لقوتهم وكثرة عددهم، واستظهرنا على إباحة إتباعهم وقتلهم بما نصّه الباجي"، (الونشريسي، 1981: 436/2).

ولم تكن ظاهرة السطو والنهب وقطع الطرق خاصة بأعراب المغرب الأوسط دون غيرهم في تلك الفترة، بل كانت إفريقية (تونس) هي الأخرى تعاني من غارات وتهديدات هؤلاء الأعراب المحاربين، وقد لخص ابن الشّماع أحكام الحرابة في آخر كتابه الذي أبان فيه عن موقف علماء الشريعة من هؤلاء الأعراب المحاربين، (ابن الشّماع، 1984: 135).

ومن الواضح أنّ هذه الأحكام النظرية القاسية التي تمثلت في استباحة أموال هؤلاء المحاربين، واستئصال شأفتهم، وتكفيرهم، وإعلان الجهاد ضدهم، قد عبّرت عن واقع اجتماعي مضطرب كثرت فيه عمليات السطو وقطع الطرق وخاصة لدى القبائل الضاربة في المجال البدوي الذي كثيرا ما اعتبر في أعداد البلاد التي لا تنالها الأحكام الشرعية، ممّا يخول للسلطان متى ظفر بها إباحة أموالها، ورغم كل ذلك فإن قوافل الحجاج لم تنقطع عن بيت الله الحرام.

وثمة ملاحظة تنبغي الإشارة إليها في قضية انعدام الأمن في طريق الحج المغربي، ففي الوقت الذي كان السلاطين المماليك حكام مصر والحجاز يسهرون على تأمين الحجاج ويحرصون على توفير سلامتهم على طول الطريق من صحراء القاهرة إلى مكة ذهابا وإيابا، لم تسجّل لنا كتب الرحلات ومصادر التاريخ هذه المنقبة لدى حكام دول المغرب الإسلامي المعاصرين لهم، اللهم إلا إذا تعلق الأمر بأحد أفراد البيوتات الحاكمة، كما هو الحال بالنسبة للسلطان المريني أبي الحسن حين أرسل زوجة والده إلى الحج وأوصى بها ملك مصر.

2-3- مشكل الماء:

يكتسي الماء أهمية بالغة في الحياة، فهي لا تقوم إلا به، وحاجة الإنسان إليه مثل حاجته للهواء والغذاء، وتزداد هذه الأهمية أثناء السفر في الجهات التي ينعدم أو يقلّ فيها، مثل المناطق القاحلة والصحراوية، حيث يصبح انعدام الماء مقترنا بالموت، ولذلك مهما كانت المخاطر والصعاب التي كانت تعترض سبيل حجاج بيت الله، فإن مشكل الماء يبقى من أهمّها، وهذا ما تكشف عنه كتب المسالك والرحلات الحجية المدونة.

لذلك فإنّ خريطة الطرق والمسالك قد رسمتها الطبيعة قبل أن يختارها الإنسان، لكون الطريق تمر محاذية لمصادر الماء من ينابيع وآبار وواحات وأحساء، فهاجس البحث عن الماء والحصول عليه كان حاضرا في كل مرحلة يعبرها الحجاج، حتى أنّ الرحلة تبدو في بعض مراحلها وكأنّها رحلة عطش.

كان الحجاج يتوقفون في المنازل التي يجدون فيها الماء فيملأون منه حاجتهم ويسقون دوابهم، وهم ليسوا على يقين من أنّهم سيجدونه مرّة أخرى حين ينفذ منهم، وإذا وجدوه فليس لهم خيار في نوعيته ومذاقه، فقد يكون رديئا مالحا فيضطرون لاستعماله رغم مخاطره، وقد يتدافعون عليه في أماكن ندرته، بل ويتقاتلون عليه أحيانا.

وقبل أن يطرح مشكل الماء في الطريق إلى مكّة فقد كان قائما في مكّة نفسها، ذلك أنّ الأمطار في بلاد الحجاز نادرة السقوط، ومياه الآبار والعيون قليلة في مكّة مقارنة بعدد الحجاج الوافدين إليها، وهذا ما دفع أهل البرّ والإحسان، منذ وقت مبكر من تاريخ الإسلام، إلى توفير هذه المادة الحيوية بكل السبل حتى يدفعوا الحاجة عن الحجاج، ولذلك حظيت مكّة المكرمة والمشاعر المقدسة باهتمام الخلفاء وملوك وسلطين وأمراء وأغنياء المسلمين بهذا الجانب، فحفروا الآبار وجروا العيون وبنوا البرك لتوفير المياه والعناية بها خدمة لضيوف الرحمن، وهذا ما يؤكّده الأزرقى (ت 250هـ) أقدم من كتب عن مكّة المكرمة، (الأزرقى محمد، 2003: 847).

إنّ الطريق الذي كان يسلكه حجاج المغرب الأوسط كغيرهم من حجاج المغرب الإسلامي قد ارتبط في معظم مراحلها بمشكل الماء ذهابا وإيابا، لأنّ الغالب على هذا الطريق هو الطابع الصحراوي، حيث يمرّ عبر صحراء ليبيا، ثم صحراء سيناء بمصر، وأخيرا صحراء الحجاز، ولا شك أنّ هذا المشكل يزداد تفاقمًا كلما ارتبط بالطرق الصحراوية.



فهذا اليعقوبي مثلا الذي زار بلاد المغرب في النصف الثاني من القرن الثالث الهجري (9م) يُلخّص طريق سيناء في عبارات حضر الماء في كل محطاتها حيث يقول: "ومن أراد الحج من مصر إلى مكة، فأول منزل، بعد الفسطاط، يقال له جبّ عميرة به مجتمع الحاج يوم خروجهم، ثم منزل يقال له القرقرة في صحراء لا ماء بها، ثم منزل يقال له عجرود به بئر قديمة بعيدة الرّشاء زعقة الماء، ثم إلى جسر القلزم (السويس)، ومنها ينزل الناس في بريّة وصحراء ستّ مراحل إلى أيلة ويتزوّدون الماء لهذه السّتّ مراحل"، (اليعقوبي، 1988: 98).

وكان الرحالة العبدري ممّن عانى شديدا من مشكل الماء في طريق الحج عبر صحراء ليبيا ومصر والحجاز، في أواخر القرن السابع الهجري وسجّل ذلك في رحلته، فحين قطع المسافة بين مدينة قابس التونسية وطرابلس الليبية، وصفها ببريّة المراحل الحمر، والبيداء التي تغرى بالرواحل الضمر، وأنها أقل البراري غررا، وأخفها مؤونة وضررا، مأوها مورود، قلّ ما يغيب الورود، ومسالكها طوامس، للرمال المنهالة والرياح الروامس، (العبدري، 1968: 76).

كما وصف المسافة بين طرابلس وبرقة مرورا بخليج سرت على أنها بريّة رديّة، معدن كل أذية، سباح تدهش النواظر، وتذهل بفرط ما تهول الخواطر، ومياه تحل قوى الأجسام، وتثير كامن الأسقام، وتنفذ كما ينفذ السهام. وقصور سرت حكمها كلها حكم القفار قلّ ما يعمرها إلا الأعراب، وبريّتها مأوها وشل زعاق، ولصها بطل لا يطاق. وأما أرض برقة فهي أم البراري والقفار، والموماة (المفازة) المومئة بالإحلال من وصال الأسفار، وكانت في أيامه وفي عرف المغاربة لذلك العهد تطلق على المنطقة الواقعة بين أجدابية غربا والإسكندرية شرقا، (العبدري، 1968: 85).

ويتجدد مشكل الماء مع العبدري في رحلته بعد مغادرة القاهرة، ففي السويس توجد بئر غزيرة واسعة كما يقول، غير أنّ ماءها ملح لا يكاد يساغ لملوحته وخبائثة مطعمه، ولكن بالقرب منه على نحو عشرة أميال ماء يقال له مغبوق وهو ماء عذب طيب غزير في أحساء برملة بيضاء لا كلفة فيه. ومن مغبوق على مسافة ثلاثة أيام توجد بئر نخل أهمّ محطة في طريق سيناء حيث ازدادت الحاجة إلى الماء حتى تقاتل عليه الحجاج، ومنها إلى عقبة أيلة بداية طريق الحجاز.



ويستمر هاجس الماء حاضرا في رحلة العبدري عبر هذا الطريق المار بساحل البحر الأحمر الشرقي، فبعد أيلة توجد المنهلة وهي أحساء على البحر غزيرة عذبة. ثم إلى مغارة شعيب وفي قعرها ماء راكد كأنه بركة وهو عذب لولا ما يخالطه ممّا ينصبّ إليه من مسيطرة السقاة فينتن. ومنها إلى عيون القصب وماؤها جار عذب ولكنه ليس بالكثير تخالطه رائحة البردي. ثم إلى سفح جبل كفاة وفيه أحساء ماؤها غزير عذب ما يكاد يرى في البرية مثله عذوبة وصفاء.

ومن كفاة إلى الوجه حيث عذوبة الماء مثل سابقه ولكنه أقل منه غزارة. ثم إلى وادي أكرى ماؤه أحساء وهو غزير عذب. ومن أكرى إلى الحوراء وهي أحساء على شاطئ البحر غزيرة وماؤها ملح خبيث منكر الرائحة لا يكاد يجرع. ثم إلى المغيرة في واد بين جبلين، ماؤها قليل كان يتقاتل عليه الحجاج إلى قبل رحلة العبدري بأعوام ثم حفروا أحساء فاتسع الناس في الماء، (العبدري، 1968: 160).

ومن المغيرة إلى ينبع ذات الماء الطيب، وبعدها الدهناء وماؤها كذلك، ثم إلى رابع حيث يغسل الحجاج ويستعدون للإحرام من الجحفة، ويتوجهون إلى خليص وقبلها بنصف يوم توجد عقبة السويق وهي عقبة كثيرة الرمل ولكنها شاقة رغم قصرها يقصدها الحجاج بشرب السويق ويستحبونه برسم ذلك من مصر ويخالطونه مع السكر، ثم إلى بطن مرّ ومنها إلى مكة المكرمة، (العبدري، 1968: 166).

وبعد رحلة العبدري حظي طريق الحج من القاهرة إلى مكة باهتمام سلاطين المماليك وأمرائهم وكبار رجال دولتهم، فقاموا بأعمال جليلة لتوفير راحة حجاج بيت الله خصوصا ما تعلق بمشكل الماء والسعي إلى توفيره بكل السبل. ويعتبر الجزيري خير من وصلتنا معلوماته في هذا الشأن، فقد قسم الطريق إلى أربعة أرباع اعتمادا على عنصر الماء، وذلك على النحو التالي: -الربع الأول من صحراء القاهرة إلى عقبة أيلة وهو قليل الماء والشجر، ومراحله ست عشرة مرحلة.

-الربع الثاني من عقبة أيلة إلى الأزلم وهو أقصر الأرباع، مرحله إحدى عشرة مرحلة، وماؤه أكثر من السابق، وشجره كثير.

-الربع الثالث من الأزلم إلى ينبع، وهو من الأرباع المعطشة وأطولها وأوحشها، مرحله أربع عشرة مرحلة.

-الربع الرابع من ينبع إلى مكة، لطيف مأنوس، مراحل ثلاث عشرة مرحلة، (الجزيري عبد القادر، 2002: 93/2).

وبعد هذا التقسيم يشرع الجزيري في تفصيل محطات ومنازل كل ربع والتعريف بها، وذكر الأعمال التي أقيمت بها لتوفير الماء، وأصحابها الذين قاموا بها، (الجزيري عبد القادر، 2002: 89/2)، وميزة وصف الجزيري لهذا الطريق وما عرفه من أعمال، أنه جاء في فترة أواخر العصر الوسيط وأوائل العصر الحديث أي في أواخر دولة المماليك التي كان معاصرا لها ويشغل ديوان الحج فيها، وهي الفترة التي استقر فيها مسار هذا الطريق على النحو الذي قدّمه الجزيري.

3-3- المكوس والضرائب والتفتيش:

يعود تاريخ فرضها على الحجاج إلى سنة 327هـ/938م، وكان الحج قد تعطل من جهة درب العراق منذ عشر سنوات قبل هذا التاريخ بسبب حركة القرامطة التي كانت تنهش قوافل الحجاج، وكان صاحب هذه الفكرة هو الشريف أبو علي محمد بن يحيى العلوي حين طلب من القرامطة وشفع الناس عندهم لتمكينهم من الحج على مكس يأخذونه منهم في المقابل، واقترح أن يكون مقداره خمسة دنائير على كل جمل وسبعة دنائير على كل محمل، (ابن تغري بردي، 1963: 264/3).

وأول رد فعل ضد هذا القرار الخارج عن الإسلام والصادر عن القرامطة، جاء من أحد قضاة العراق وهو القاضي أبو علي بن أبي هريرة الشافعي، والذي حج خلال تلك السنة، وبينما هو في طريق الحج وجد فجأة من يوقفه من الجباة مطالبيا إياه بأداء ضريبة الحج لأول مرة في تاريخ الإسلام، فرفض القاضي أداء الضريبة، ومنعوه من مواصلة سيره في الطريق إلى الحج، فما كان منه إلا أن شدّ اللجام ولوى رأس راحلته وعاد من حيث أتى قائلا: لم أرجع شحا على الدراهم، ولكن سقط عني الحج بهذا المكس.

واستمر الحال على ذلك في مصر طوال قرنين من الزمان أيام الدولة الفاطمية، وقد كانت هذه المكوس فوق طاقة الحجاج المغاربة بسبب المغالاة والعنت والإجحاف فيها، مما جعل أغلبهم يتذمّر منها ولا يقدر على تحملها، فقد بلغت سبعة دنائير ونصف دينار مصرية (خمسة عشر دينارا موحديّة). وكان أغلب هؤلاء المحتجين من علماء الإسلام، وعلى رأسهم وأكثرهم شكاية الرحالة الأندلسي ابن جبير الذي دوّن فظائع جباة الضرائب هناك،



فكتب، والألم يعترضه من جراء تجربة مريرة مع المكوس المفروضة على الحجاج في مصر والحجاز أثناء رحلته إلى البقاع المقدسة سنة 579هـ/1183م يقول:

"وأكثر أهل هذه الجهات الحجازية وسواها فرق وشيع لا دين لهم قد تفرقوا على مذاهب شتى وهم يعتقدون في الحجاج ما لا يعتقد في أهل الذمة، قد صيروهم من أعظم غلاتهم التي يستغلونها، ينتهبونها انتهابا، ويسببون لاستجلاب ما بأيديهم استجلابا، فالحاج معهم لا يزال في غرامة ومؤنة إلى أن يبسر الله رجوعه إلى وطنه، ولولا ما تلاقى الله به المسلمين في هذه الجهات بصلاح الدين الأيوبي، لكانوا من الظلم في أمر لا ينادى وليده ولا يلين شديده، فإنه رفع ضرائب المكوس عن الحاج، وجعل عوض ذلك مالا وطعاما يأمر بتوصيلهما إلى مكثر أمير مكة، فمتى أبطأت عنهم تلك الوظيفة المترتبة لهم، عاد هذا الأمير إلى ترويع الحجاج وإظهار تثقيفهم بسبب المكوس، واتفق لنا من ذلك أن وصلنا جدة، فأمسكنا بها خلال ما خوطب مكثر، الأمير المذكور، فورد أمره بأن يضمن الحاج بعضهم بعضا، ويدخلوا إلى حرم الله، فإن ورد المال والطعام للذنان برسمه من قبل صلاح الدين، وإلا فهو لا يترك ماله قبل الحاج، هذا لفظه، وكأن حرم الله ميراث بيده، محلل له اكرأؤه من الحاج، فسبحان مغير السنن ومبدلها"، (ابن جبير، د ت: 68).

ويرتفع صوت الرحالة الأندلسي ابن جبير ويصبح أكثر مرارة وهو يريد أن يرفع عن كاهل حجاج مكة حملا ثقيلا من عسف وجور وفداحة هذه الضرائب، فيقول: "فأحق بلاد الله بأن يظهرها السيف، ويغسل أرجاسها وأدناسها بالدماء المسفوكة في سبيل الله، هذه البلاد الحجازية، لما هم عليه من حلّ عرى الاسلام، واستحلال أموال الحاج ودمائهم، فمن يعتقد من فقهاء أهل الأندلس إسقاط هذه الفريضة عنهم، فاعتقاده صحيح لهذا السبب. وبما يصنع بالحاج مما لا يرتضيه الله عز وجل، فراكب هذا السبيل راكب خطر ومعتسف غرر، والله قد أوجد الرخصة فيه على غير هذه الحال، فكيف وبيت الله الآن بأيدي أقوام قد اتخذوه معيشة حرام، وجعلوه سببا في استلاب الأموال واستحقاقها من غير حل، ومصادرة الحجاج عليها، وضرب الذلة والمسكنة الدنية عليهم"، (ابن جبير، د ت: 69).

ورغم إشادة ابن جبير بالأمير صلاح الدين الأيوبي الذي أمر بإبطال المكوس والضرائب الغير الشرعية، إلا أنّ بعض رجال دولته لم يلتزموا



بذلك واستمرّوا في تفتيش الحجاج وفرض المظالم عليهم دون علمه، وهذا ما أشار إليه في رحلته الحجّية الثانية سنة 585هـ/1189م حين تعرّض في ميناء الإسكندرية، كما في الحجة الأولى، إلى التفتيش والبحث عمّا بأيدي الرّجال والنساء، فنظم قصيدة طويلة في أربعة وخمسين بيتا ليشكو بها إلى صلاح الدّين ظلم رجاله وأمنائه بالحجاج في الإسكندرية، وينصحه ويذكره بحقوق المسلمين، ومّا جاء فيها، (العبدري، 1968: 94):

| | |
|---|--------------------------------------|
| رَفَعْتَ مَغَارِمَ أَرْضِ الْحِجَازِ | بِإِنْعَامِكَ الشَّامِلِ الْهَامِرِ |
| فَكَمْ لَكَ بِالشَّرْقِ مِنْ حَامِدٍ | وَكَمْ لَكَ بِالغَرْبِ مِنْ شَاكِرِ |
| وَكَمْ بِالذُّعَاءِ لَكُمْ كُلِّ عَامٍ | بِمَكَّةَ مِنْ مُعَلِّينَ جَاهِرِ |
| وَقَدْ بَقِيَتْ حِسْبَةٌ فِي الظُّلُومِ | وَتَلُوكَ الذَّخِيرَةَ لِلذَّائِرِ |
| يُعْطِفُ حُجَّاجَ بَيْتِ الْإِلَهِ | وَيَسْطُو بِهِمْ سَطْوَةَ الْجَائِرِ |
| وَيَكْشِفُ عَمَّا بِأَيْدِيهِمْ | وَنَاهِيكَ مِنْ مَوْقِفِ صَاغِرِ |
| وَقَدْ أَوْفَقُوا بَعْدَمَا كُوشِفُوا | كَأَنَّهُمْ فِي يَدِ الْأَسْرِ |
| وَإِنْ عَرَضَتْ بَيْنَهُمْ حُرْمَةٌ | فَلَيْسَ لَهَا عَنْهُ مِنْ سَائِرِ |

وبعد مائة عام من هذه الصيحة التي أطلقها ابن جبّير في وجه رجال وأمناء صلاح الدّين والشكوى التي قدّمتها فيهم إليه، نجد رحالة مغربي آخر هو العبدري يشتكي من الآفة نفسها في ميناء الإسكندرية على يد شرذمة من الحرس، وقد ظنّ أنها من الأمور المحدثّة في تلك السنة التي حج فيها (689هـ)، ولكن أحد علمائها وهو أبو عبد الله نور الدين بن زين الدّين أخبره بأنّ لهؤلاء في هذه الفضائح سلفا غير صالح، وساق له عن طريق أبي العباس السبتي، ما تعرض له ابن جبّير قبله.

وقد سجّل العبدري مستغربا ومستنكرا هذه الظاهرة حين قال: "ومن الأمر المستغرب، والحال الذي أفصح عن قلة دينهم وأعرّب، أنهم يعترضون الحجاج، ويبحثون عمّا بأيديهم من مال، ويأمرون بتفتيش النساء والرّجال، ويلزمونهم أنواعا من المظالم ويذيقونهم ألوانا من الهوان، ثم استحفوهم وراء ذلك كلّه، وما رأيت هذه العادة الذميمة والشيمة اللثيمة في بلد من البلاد"، (العبدري، 1968: 93).

وفي سنة 667هـ/1268م توجه السلطان المملوكي الظاهر بيبرس، رفقة جماعة من الأمراء وقاضي القضاة، إلى بيت الله الحرام حاجا، وفي

نفسه غيظ من شريف مكة أبي نمي، ومن استهانته به، فلما تقابلا في مكة، حاول أبو نمي استرضاءه، فأشهد على نفسه أمام السلطان ووفده أنه ترك جميع الجبايات التي يأخذها من الحجاج إلى يوم القيامة، إكراما له وتعظيما لمقامه، (الجزيري عبد القادر، 2002: 353/2). ويضيف المقرئ أن السلطان رتب له جراية قدرها عشرين ألف دينار سنوية، وكتب له تقليدا بالإمارة، مقابل أن يخطب باسمه في الحرم ويضرب السكة باسمه، (المقرئ تقي الدين، 1997: 59/2).

ولكن هذا الوعد لم يتحقق، فقد استمرّ فرض المكوس والمغارم على حجاج بيت الله الحرام، وازدادت فداحتها في الحجاز وكثرت الشكاوى منها، حتى قام السلطان المملوكي الأشرف شعبان بن حسين بن الناصر بن قلاوون ملك مصر والحجاز في سنة 766هـ/1364م بإصدار مرسوم يقضي بإبطال وإسقاط ما كان يُجبى من مكوس على الأطمعة والأقوات في مكة المكرمة، وعلى ما كان يُجبى من مكوس من الحجاج على ما يحملونه معهم من سلع وبضائع، وتعويض أمير مكة مقابل ذلك بقدر من المال، ولأهمية هذا المرسوم فقد نُقِشت عدّة نسخ منه على أساطين المسجد الحرام عند باب الزيارة، وباب الصفا، وباب العمرة، وباب السلام، (الفر محمد، 1986: 35).

غير أنّ هذه الحالة لم تدم أكثر من فترة حكم السلطان الأشرف شعبان، لأن المكوس عادت من جديد، وأصبحت في حكم المساومات بين أمراء مكة وأمراء قوافل الحج المصري والمغاربي. وقد ظهر في هذه الفترة نوع إضافي آخر من المكوس في مكة، مما زاد في تخوف الحجاج من أداء فريضتهم في طمأنينة، وهي ضريبة التأخير، أي أن من تأخر عن الرحيل من مكة بعد الحج عليه أداء ضريبة إضافية، مما جعل الحجاج يستعجلون الرحيل من مكة قبل استكمال واجباتهم الدينية، (جلال أمنة، 1987: 160).

خاتمة:

يتجلى من حصاد الفقرات السابقة النتائج التالية:

- غياب رحلات حجية مدونة خلال القرون الهجرية الأولى على غرار الرحلات التي عرفتها القرون اللاحقة، ومن ثمّ الاعتماد على المرجعية الجغرافية العربية الإسلامية التي أنتجت المرحلة نفسها.

- ارتباط طرق الحج بشكل خاص والعلاقات الفعلية بين المغرب والمشرق بشكل عام ارتباطا وثيقا بالطريق المصرية، فمصر هي همزة الوصل والحلقة الأساسية بين الجناحين الشرقي والغربي لدار الإسلام.

- تحكم التطورات السياسية والعوامل التجارية في رسم وتوجيه معالم الطرق الفرعية في المغرب الأوسط، فمثلا تراجع دور تيهرت لهذه الأسباب لصالح بجاية التي أضحت محطة رئيسية على الطريق الساحلي.

- هناك سببان رئيسيان كانا وراء تحوّل طريق الحج من سيناء إلى عيذاب، أما الأول فيعود إلى القرن الخامس الهجري وهو ما اصطلح المؤرّخون على تسميته "الشدة العظمى"، وأما السبب الثاني فيعود إلى النصف الثاني من القرن السادس الهجري زمن الأيوبيين الذين تحول الطريق على عهدهم إلى طريق حربي تسلكه الجيوش لقتال الصليبيين شرق نهر الأردن.

- ارتباط الطريق البحري أساسا بشبكة الموانئ والمراسي ومدى استغلالها في الملاحة البحرية، وقد تأسست على سواحل بلاد المغرب الأوسط مجموعة من المراسي خلال العصر الوسيط.

- منذ أواخر القرن الخامس الهجري بدأت القوى البحرية في غرب أوروبا تتحكم في مياه البحر المتوسط وتنافس قوة المسلمين التي طالما تحكمت في هذه المياه، وصار الأوروبيون الغربيون سادة كورسيكا، وسردينية، وصقلية، وجنوب إيطاليا، وسواحل سورية وفلسطين، وأصبحوا يتحكمون في طرق الملاحة بين الشرق والغرب، وغدت مدن إيطاليا بالذات مراكز الوساطة الكبرى في ذلك.

- كان أهل المغرب الأوسط مثل غيرهم من المسلمين طوال فترات العصر الوسيط يتحملون جميع أنواع المصاعب في السفر إلى بيت الله الحرام، تحت ظلال الشراع في البحر، وعلى ظهور الإبل في البر، ومشيا على الأقدام. فالرحلة كانت محفوفة بكثير من الموانع والمخاطر مثل انعدام الأمن، وقلة الماء، وشظف العيش، وسوء أحوال الطقس، وقسوة الطبيعة، وقطع الطرق، وفرض المكوس وغيرها، وعلى العموم فإنّ الحاج، لدى المغاربة قديما، كان بمثابة المجاهد الذي طرق الوغى وخرج منه منتصرا، ورجع لأهله غانما مظفرا.

- قائمة المصادر والمراجع:

- ابن أبي زرع علي، (1999). الأنيس المطرب بروض القرطاس، الرباط: المطبعة الملكية.
- ابن تغري بردي جمال الدين، (1963). النجوم الزاهرة، القاهرة: دار الكتب.
- ابن جبير محمد بن أحمد، (د ت). رحلة ابن جبير، بيروت: دار الكتاب اللبناني.
- ابن رشد محمد الجد، (1987). فتاوى ابن رشد، بيروت: دار الغرب الإسلامي.
- ابن الشّامع محمد، (1984). الأدلة البينة النورانية في مفاخر الدولة الحفصية، طرابلس: الدار العربية للكتاب.
- ابن ميسر محمد بن علي، (1919). تاريخ مصر، القاهرة: مطبعة المعهد العلمي الفرنسي.
- أبو شامة شهاب الدين، (د ت). كتاب الروضتين في أخبار الدولتين، بيروت: دار الجيل.
- الأزرق محمد بن عبد الله، (2003). أخبار مكة وما جاء فيها من الآثار، مكتبة الأسد.
- أرشيبالد لويس، (1960). القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط، القاهرة: مكتبة النهضة المصرية.
- أبو زكرياء يحيى بن أبي بكر، (1982). سير الأئمة وأخبارهم، بيروت: دار الغرب الإسلامي.
- البكري أبو عبيد عبد الله، (2003). المسالك والممالك، بيروت: دار الكتب العلمية.
- الجزيري عبد القادر، (2002). الدرر الفرائد، بيروت: دار الكتب العلمية.
- جلال أمّنة، (1987). طرق الحج ومرافقه في الحجاز في العصر المملوكي (648-923هـ)، أطروحة دكتوراه مرقونة في التاريخ الإسلامي، جامعة أم القرى. المملكة العربية السعودية.
- العبدري محمد، (1968). رحلة العبدري، الرباط: وزارة الشؤون الثقافية.
- العلوي هاشم، (1995). مجتمع المغرب الأقصى، الرباط: منشورات وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية.
- العمري ابن فضل الله، (2010). مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، بيروت: دار الكتب العلمية.



- الفجر محمد، (1986). الكتابات والنقوش في الحجاز في العصرين المملوكي والعثماني (ق 8-12هـ)، أطروحة دكتوراه مرقونة في التاريخ الإسلامي، جامعة أم القرى. المملكة العربية السعودية
- السيوطي جلال الدين، (2004). حسن المحاضرة في تاريخ مصر والقاهرة، بيروت: المكتبة العصرية.
- المقرئ أحمد بن علي، (1997). السلوك لمعرفة دول الملوك، بيروت: دار الكتب العلمية.
- المقرئ أحمد بن علي، (1997). المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، القاهرة: مكتبة مدبولي.
- المخزومي أحمد بن عميرة، (2013). رسائل ابن عميرة الديوانية والإخوانية، بيروت: دار الكتب العلمية.
- الونشريسي أحمد بن يحيى، (1981). المعيار المعرب، بيروت: دار الغرب الإسلامي.
- اليعقوبي أحمد بن واضح، (د ت). كتاب البلدان، بيروت: دار إحياء التراث العربي.