

دور السلطات الحاكمة في تأمين مسالك التجارة والحج بالمغرب الأوسط (6-10/12-16م)
The role of the ruling authorities in securing trade and Hajj routes in the Central Maghreb (6-10 AH/12-16 AD)

عبد الجليل قريان

مخبر الدراسات الإنسانية والأدبية

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية قسنطينة (الجزائر)

gueriane_adjalil@yahoo.fr

عبد أيوب عقوني*

مخبر الدراسات الإنسانية والأدبية

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية قسنطينة (الجزائر)

aggoni34@gmail.com

المعلومات المقال	الملخص:
<p>تاريخ الإرسال: 2024/02/29</p> <p>تاريخ القبول: 2024/04/18</p> <p>الكلمات المفتاحية: <ul style="list-style-type: none"> ✓ السلطات الحاكمة ✓ الأمن ✓ المسالك ✓ المغرب الأوسط </p>	<p>إن دراسة موضوع جهود السلطة الحاكمة في تأمين مسالك التجارة والحج ببلاد المغرب الأوسط دراسة تاريخية تتطلب من الباحث ضرورة استقراء مختلف النصوص التاريخية التي يمكن أن تقدم معلومات حول جهود ومواقف السلطات السياسية الحاكمة في تأمين مسالك القوافل التجارية والحج لبلاد المغرب الأوسط. فبعد تتبع وقراءة النصوص توصل الباحث إلى استخلاص أن السلطات السياسية الحاكمة ببلاد المغرب الأوسط عملت على إيقاف نشاط اللصوص وقطاع الطرق والتخفيف من أثارهم، ورصد الإجراءات الوقائية والتدابير اللازمة فيما يتعلق بفرض الأمن بالمسالك في سبيل مواجهة المخلين به كاللصوص والمحاربين وقطاع الطرق، والتي انعكست أعمالهم بشكل كبير على الإقتصاد والمجتمع، وإيقاف نمط سلوكهم العدواني والتخفيف من أثارهم.</p>
Article info	Abstract:
<p>Received: 29/02/2024</p> <p>Accepted: 18/04/2024</p> <p>Key words: <ul style="list-style-type: none"> ✓ The Ruling Authorities ✓ security ✓ tracks ✓ The Middle Maghreb </p>	<p>Scrutinizing the topic of the efforts of the ruling authority in securing the trade and pilgrimage routes in the countries of the Central Maghreb is a historical study that requires the researcher to extrapolate various historical texts which can provide information in regards to the efforts and positions of the ruling political authorities in securing the trade and pilgrimage routes of the caravans of the countries of the Central Maghreb. After following and reading the texts, the researcher came to the conclusion that the ruling political authorities in the countries of the Central Maghreb worked to stop the activity of thieves and bandits and mitigate their effects, and monitor the necessary preventive measures and restraints concerning imposing security on the roads to confront those who violate it, such as thieves, warriors and bandits, and their actions were reflected in a fruitful way for the economy and society, ceasing the aggressors' malicious behaviour and lessening their impact.</p>

شهدت الكتابة التاريخية في العقود الأخيرة نقلة نوعية وتطورا ملحوظا من حيث طرق الموضوعات، فلم تعد الأحوال الإنسانية والاجتماعية من الأمور المهمشة، إذ خرج المؤرخون من رتابة الدراسات العتيقة وطرحوا مواضيع جديدة جديرة بالبحث والتقيب تؤرخ للظواهر الاقتصادية والاجتماعية والسلوكية، ومن أبرز المواضيع مسائل الأمن في المسالك والطرق، إن قضية الأمن بصفة عامة من القضايا المهمة في مجتمع المغرب الإسلامي (العلام، 2006)، ومن مسائلها الأساسية أمن المسالك التجارية والحجبة التي لها تأثيرها وانعكاساتها على الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في مجتمع وساكنة بلاد المغرب الإسلامي، إن توفير الأمن عبر المسالك التجارية والحجبة ضرورة حتمية وحساسة ظلت تشكل هاجسا لسلطات المنطقة، لأنها تدخل ضمن مهام السلطان في حماية البلاد وإشاعة الأمن والاستقرار فيها (حركات، 1998، ص262) (بن زغيب، 2021، ص4-5)، وخاصة عبر مسالك الدولة، نجد ذلك في الحضور المكثف للمسالك والدروب الأمانة ونظيراتها المخوفة (بنحمادة، 2017، ص42)، ومن ثم فقد إعتاد الإخباريون أن يقيموا نوعا من التلازم بين أوضاع أمن الطرق وبين أحوال الدول (السبتي، 2009، ص91). من هنا نطرح الإشكالية التالية والتي تتمحور حول سؤال مركزي عن حقيقة دور السلطات السياسية الحاكمة في استباب الأمن عبر الطرق والمسالك ببلاد المغرب الأوسط، والإجراءات والتدابير الوقائية الخاصة التي اتخذتها في مواجهة اللصوص وقطاع الطرق والمخلين به عموما؟

1. لمحة عن الطرق والمسالك ببلاد المغرب

لقد كان لبلاد المغرب الإسلامي خلال العصر الوسيط طرقا ومسالك تجارية عديدة تسوق من خلالها منتجاتها إلى مناطق متعددة داخليا وخارجيا وتستورد غيرها، ساهم ذلك في رسم خريطة الطرق التجارية عوامل جمعت بين ما هو جغرافي وما هو اقتصادي والتي حدد بدورها الخريطة الديمغرافية، ولقد كانت تمر هذه الطرق على أغلب المدن التي لها مكانة اقتصادية كبرى في هذا المجال منها سجلماسة، فاس، وجدة، تلمسان، تونس... وغيرها (البكري، 2003، ص189).

في القرن 5هـ/11م كان التفوق التجاري واضحا للجهة الشرقية مثل القيروان والقلة وبجاية، إلا أن ذلك تغير بالتدريج في منتصف القرن (5هـ/11م) نحو الغرب في كل من فاس وسلا ومكناسة وتادلا وصولا إلى مراكش في الجنوب، هذا التحول كان نتيجة للاضطرابات السياسية والهجمات الهلالية، في إطار انتقام الفاطميين الإسماعلية من بني زيري لما خلعوا دعوتهم (بنحمادة، 2017، ص80)، والتي أثرت بشكل كبير على واقع الطرق التجارية وطريق الحج، كما كان لثورة بني غانية دور كبير في تأجج نشاط عصابات اللصوص وقطاع الطرق فنشط الطريق الساحلي والطريق البري الرابط بين المغرب الأقصى والأوسط.

وقد رصدنا مجموعة من الطرق والمسالك البرية الداخلية التي تربط بين بلدان المغرب بما فيها

المغرب الأوسط وأخرى خارجية نحو بلاد المشرق وبلاد السودان.

1.1. الطريق الساحلي

يقطع هذا الطريق السهل الساحلي المغربي من برقة إلى البحر الغربي (المحيط الأطلسي)، وهي أول محطة ينزلها القادم من مصر نحو القيروان، ويربط هذا الطريق عدة مدن كأجدايبية وطرابلس، كما يجتاز قابس وصفاقس والمهدية إلى سوسة وتونس، ويتجه غربا نحو بجاية ووهران، ثم نحو سبتة التي بينها وبين وهران ثمان عشرة مرحلة، وبعدها طنجة بمسيرة يوم واحد في البحر، ثم ينعطف إلى مناطق المغرب الأقصى الساحلية والداخلية (إبن حوقل، 1996، ص84-85) (الإدريسي، 2002، 236/1).

2.1. الطريق الداخلي

يبدأ هذا الطريق ساحليا من طرابلس إلى صفاقس نحو الداخل إلى القيروان، أين يتفرع إلى ثلاثة مسالك تلتقي عند المسيلة، اثنان عبر هضاب الأطلس التلي وآخر عبر بلاد الجريد والزاب مرورا بمقرة وطبنة وبسكرة، وصولا إلى قفصة، ويواصل الطريق إلى تاهرت انطلاقا من المسيلة ولا يتوقف هذا الطريق في تاهرت بل إنه يصل الجزء الشرقي من بلاد المغرب بالجزء الغربي، حيث يمتد إلى مدينة فاس، عبر مدن وقرى كثيرة أهمها تلمسان (الإدريسي، 1957، ص88-89) (إبن حوقل، 1996، ص86-87).

أما الطريق الرابط بين القيروان وسجلماسة فإنه يسلك نفس المسار لكنه ينحرف عند وصوله إلى تاهرت نحو سجلماسة، ويستغرق السير فيه حوالي شهرين، وكان الطريقان الساحلي والداخلي يرتبطان بالطريق الواصل بالمشرق الإسلامي بل يعتبران جزءا هاما منه، فمن خلاله يمكن الاتجاه نحو مصر والشام والعراق (بن ساعو، 2014، ص94).

3.1. الطريق الصحراوي

كانت أغلب الطرقات تنطلق من مدينة فاس، أغمات وتلمسان في اتجاه مراكز الخروج نحو بلاد السودان وهي سجلماسة ودرعة وتامدلت ونول ولمطة (زنيير، 1984، ص173-174)، وأصبحت في العهد المريني فاس ومراكش وسجلماسة مراكز الانطلاق نحو السودان الغربي على ثلاث محاور، ينطلق المحور الأول من سجلماسة ثم تغازة وإبولاتن، والمحور الثاني من فاس نحو مراكش ثم في اتجاه أودغست، وينطلق المحور الثالث من سجلماسة إلى تغازي ثم إلى تمبكتو (ابن بطوطة، 1992، ص672-673). (قريان، 2017، ص372-375).

وكانت للجهة الشرقية من المغرب طرقات نحو بلاد السودان، كطريق أوجلة ودّاي، إذ يبدأ من برقة ويمر عبر واحات أوجلة وصحراء برداوة بطرابلس الغرب ويدخل شمال غرب التشاد، ويصل إلى ودّاي، وكذلك الطريق الذي يربط بين طرابلس بممالك الهوسا ويمر عبر جبل نفوسة وغدامس ليصل إلى غات ومنها إلى أغاديس عبر جانت، وهي ملتقى القوافل التجارية الأتية من المغرب الأقصى والأوسط من خلال طريق توات ومنها نحو الجنوب، إضافة إلى طريق طرابلس الكانم والبرنو عبر فزان وطريق برقة الكانم عبر زويلة (بن ساعو، 2014، ص95).

4.1. المسالك الفرعية

وظيفة هذه المسالك الربط بين أسواق البلاد (بوزيان، 1993، ص215)، وربط المدن الساحلية بالمدن الداخلية، وتتعلق من المدن الكبرى وتتصل بالقرى وأماكن إنتاج مواد الخام والصناعات، وقد تكون هذه المسالك أجزاء من الطرق الرئيسية مثل الطريق الرابط طبنة بمقرة، أو الطريق بين سلا وفاس، أو بين فاس ومكناسة الزيتون، أو الذي يصل مراكش بفاس عبر طريق الجبل، وأيضا الطريق الرابط بين صفاقس والمهدية وسوسة، وطريق أجدايبا بطرابلس (بن ساعو، 2014، ص96).

5.1. طريق من المغرب إلى المشرق

ظهر في العهد الموحدى طريق ساحلي ينطلق من إقليم المغرب الأقصى والأدنى وطرابلس ومنها إلى مصر وبلاد الشام والعراق (الجزاعي، د ت، ص95)، وبقي هذا الطريق في القرن (8هـ/14م)، ينطلق من مدينة تونس نحو سوسة فالمهدية وصفاقس ثم طاجورة وسدراتة وسرت ثم الإسكندرية (القلقشندي، 1914، ص236).

2. لمحة عن مسالك الحج ببلاد المغرب

لقد اتخذ الحجاج طرقا ومسالك عديدة داخل المغرب وخارجه، وحاولوا المرور من الطرقات المختصرة الآمنة إلى بلاد الحجاز لتجنب المخاطر وفوات الفريضة، ويمكن حصر طرق الحج كما يلي:

1.2. طريق الأطلس التلي (البري الساحلي)

اتخذ العبدري هذا الطريق ومدنا بتفاصيل دقيقة عن القافلة وطريقها والمحطات التي توقف بها للراحة والتزود (العبدري، 2007، ص40-45)، وبدأت رحلته من حاحا ثم إلى أعالي بلاد السوس واتجه نحو تلمسان ومنها إلى مليانة فجزائر بني مزغنة وصولا إلى بجاية، ثم إلى ميله فقسطنطينة، اتجه بعدها إلى بونة ودخل باجة في إفريقية ليصل إلى مدينة تونس، ثم سوسة فصفاقس فقايس ثم طرابلس الغرب، مصراتة، سرت، برقة، الإسكندرية، القاهرة، وقد سلكها أيضا الرحالة ابن بطوطة وقدمها وصفا دقيقا مبينا الطريق وبدأها العبدري بدخوله تلمسان ومخاطر مفازاتها، وفيها اختار مواصلة طريقه من البر رافضا الطريق البحري (العبدري، 2007، ص21)، يعود ذلك ربما لسيطرة الولايات الإيطالية على المتوسط وهو ما سيكلف القافلة ضرائب باهظة إلى جانب الانتظار، أو ربما إلى عدم ارتياح العرب للسفر عبر البحر (كراتشوفسكي، 1957، 299/1).

مثلت القيروان النقطة المولية بعد تونس وأتجه جنوبا شرقا نحو قابس ثم مر ببرية المراحل الحمر وهي أقل البراري خطورة ليصل إلى قريتي زواوة وزواغة (العبدري، 2007، ص118)، ثم اتجه نحو طرابلس والتي تجاوزها بخفارة نتيجة صراع بين العرب والنصارى ومنها إلى سرت (الإدريسي، 2002، ص223)، وبعدها دخل بلاد المشرق من بوابة الاسكندرية.

2.2. المسلك الصحراوي (الجنوبي)

اتخذ العياشي هذا الطريق وأنطلق الركب من سجلماسة عبر وادي الساورة نحو إقليم توات وبعده أوكيرت (العياشي، 2006، ص81)، من بلاد تيجورارن ومنه إلى وركلان ومنها توقرت (وادي ريغ تابعة حاليا لولاية ورقلة) (العياشي، 2006، ص120)، وبعدها نحو وادي سوف والدخول لنفزاوة بإفريقية فنحو زواغة والتقى هناك بركب حج منطلق من مراکش، وبعد نفزاوة، ثم قابس، ثم بن قردان، وصولا إلى طرابلس ونتيجة انعدام الأمن في البحر واصل السير برا إلى سرت ثم الأراضي المصرية (العياشي، 2006، ص125-132) (بن ميلاد، 2010، ص123).

3.2. المسلك البحري

استقل به في الغالب الأندلسيون وقد بينه ابن جبير (614هـ/1217م)، والقليصادي (840هـ/1430م) في رحلتها، ورغم تنوع المسارات ومرورها بمجالات عديدة إلا أن الأخطار التي واجهتهم عديدة خاصة تعرضهم للصوص وقطاع الطرق (شريخي، 2020، ص272).

3. هواجس الطريق وتداعياته على التجارة والحج

تعرضت كتب الرحلة والجغرافيا بالدرجة الأولى إلى العديد من المصاعب والأخطار التي اعترضت الرحالة والمسافرين والتجار والحجاج ونستشهد في ذلك بما أورده العبدري في رحلته للحج من حاحا إلى مكة المكرمة حيث اعترضته المصاعب عند اجتياز المفازة الواقعة على الطريق بين فاس وتلمسان بقوله: "ولما انتهينا إلى المفازة التي في طريق تلمسان وجدنا طرقها متقطعا مخوفا لا تسلكه الجموع الوافرة إلا على حال حذر واستعداد، وتلك المفازة مع قريها من أضر بقاع الأرض على المسافر لا يسلم منها صالح ولا طالح ولا يمكن أن يجوز عليهم إلا مستعد يتفادون من شره وطلانهم أبدا على مرقب لا يخلو منها البتة..." (العبدري، 2007، ص25) (البياض، 2021، ص343-345).

كما ذكر البلوي إلى تعرض قافلته إلى اللصوص وقطاع الطرق في الطريق الرابط بين بلاد العناب وتونس سنة 1228م سلب فيها المغيرون متاع الحجاج وتركوهم بين جريح ومن يصارع الموت بقوله: "عن قطعة من العرب كقطع الليل، حملت علينا حمل السيل، فكان زوال كل ما ملكناه أسرع من لحسة الكلب لأنفه ... وانقلبت أعدى من جام ونجوت برأس ظمرة ولجام، منهزما مكلما، يثعب جرحى دما وصاحبى قد منحوا الأكتاف والرقاب ودمائهم تسيل على الأعقاب" (البلوي، 1964، ص164/1).

وفي عودته تعرضت قافلته مرة ثانية لقطاع الطريق في المرحلة الرابطة بين مدينة بجاية والجزائر فذكر قائلاً: "... وعندما ملنا للنزول، وعطفنا من تلك الحزون إلى السهول، تصارخت العرب وأجتمع الابن والولد، ثم حملوا علينا حملة ظننا أن الجبال إلينا راجفة، وأن الأرض بنا واجفة، فصبنا لحر طعانهم وتجرعنا مرارة مرانهم..." (البلوي، 1964، ص147/2-148).

ذكر في نفس السياق ابن بطوطة أيضا في رحلته عند عودته من بلاد السودان في اتجاه بلاد المغرب ما تعرضت له قافلته للأخطار في هكار (الهقار حاليا) من قبل قبيلة بربرية مهنتها الإغارة على السابلة ومن حسن حظ قافلته أن الشهر كان شهر رمضان ومن عاداتها أنها لا تغيّر في هذا الشهر (ابن بطوطة، 1992، ص699).

فحتى الركب الرسمي والذي ترافقه الحراسة العسكرية لم يسلم من قطاع الطرق سنة (701هـ/1301م) مستغلين بذلك انعدام الأمن أيام الصراع الزياني المريني: "... لما كانت نواحي تلمسان قد اضطربت بعد مهلك يوسف بن يعقوب وما كان من شأنه فبعث معها بعض العرب فلم يغن عنهم واعترضوهم أشرار حصن من زغبة بنواحي المدينة فبالغوا في الدفاع فلم يغن عنهم وأستولى الأشرار على الركب بما فيه ونهبوا جميع الحجاج ورسل الملك الناصر وخلصوا برؤوسهم" (ابن خلدون، 2001، 482/5).

أما طريق البحر فهو أيضا تعرض لهواجس كبيرة في مساراته فبالرغم من قلت سالكيه إلا أنهم تحملوا وتعرضوا إلى جملة من المصاعب في عرض البحر سواء طبيعية كالعواصف والرياح، أو قرصنة البحر في عرضه، لكن هذا لا يعني الغياب التام لركب الحج بل نجد من الرحالة المغاربة من سافروا على متن البحر لأداء مناسك الحج (غرزول، 2023، ص164).

يعرف ابن خلدون (ت808هـ/1406م) نشاط التجارة بقوله: "محاولة الكسب بتنمية المال بشراء السلع بالرخص وبيعها بالغلاء أيا ما كانت السلعة من دقيق أو زرع أو حيوان أو قماش" (ابن خلدون، 2001، 494/1)، ونجد بذلك نوعان من التجارة الداخلية والخارجية، منها النشاط التجاري للمغرب الأوسط الذي نشطت فيه التجارة الخارجية على محورين، مع الممالك المسيحية في الشمال، والتجارة العابرة للصحراء مع ممالك السودان الغربي في الجنوب، أصطلح عليها بتجارة القوافل الصحراوية (حفيان، 2014، ص55).

أشارت لنا النصوص التاريخية الوصفية أخبار اللصوص وقطاع الطرق الذين جعلوا من مناطق عبور القوافل التجارية محلا خاصا لهم، ومنها ما ذكره العبدري على تمركزهم الدائم لهم في المفازة التي في طريق تلمسان إلى تازة بقوله: "وهي منقطعة موحشة، لا تخلو من قاطع طريق البتة" (العبدري، 2007، ص212)، كما وصف أخلاقهم بأشنع الأوصاف قائلا: "... أشد خلق الله ضررا وأكثرهم جرأة وأقلهم حياء ومروءة، لا يستقلون القليل ولا يعفون عن ابن السبيل، ليس في أصناف القطاع أحسن منهم همما ولا أوضع منهم نفوسا ولا أكثر منهم إقداما على كل صالح وظالح، لا ينبغي لمسلم أن يغرر بقائهم" (العبدري، 2007، ص25).

كما سجل لنا عبد الباسط الملطي تعرض الكثير من التجار للإغارة في المسلك الرابط بين فاس وتلمسان، وهذا ما حدث مع بعض التجار الذين كانوا عائدين من فاس إلى تلمسان فقد تعرضوا لغارة قطاع الطرق لكنهم نجوا بحيلة أنهم ادعوا المرض بعد أن: "شروا حميرا وجعلوا عليها اخراجا بما كان معهم من المال نقدا،

وعمدوا إلى عبي عتيقة فجعلوها أغطية على الاخراج... ولم يزالوا على ذلك حتى وصلوا إلى بلادهم" (المالطي، 1936، ص58).

لقد تزايدت ظاهرة اللصوصية و قطاع الطرق ضد التجار بصورة كبيرة هذا ما رصده لنا الحسن الوزان قائلاً: "... قلما ينجو التجار من شرهم لاسيما في فصل الشتاء لأن الأعراب المستأجرين للحفاظ على الأمن في البلاد يكونون قد رحلوا عنها إلى نوميديا ويبقى غير المستأجرين وحدهم ليتعيشوا من اللصوصية" (الوزان، 1983، 11/2) (كريخال، د ت ن، 292/2)، ونشير هنا إلى تزايد نشاط اللصوص وقطاع الطرق حتى القرن 10هـ/16م، وهذا صعوبة قطع مفازة أنكاد التي يسكنها اللصوص خاصة في فصل الشتاء، لأن المكلفين بحراستها من الأعراب يتجهون في هذا الفصل إلى الجنوب.

نفس المشهد الذي أشار إليه العبدري أشار إليه ابن قنفذ عن صعوبة مسالك بلاد المغرب الأوسط بين المغرب وقسنطينة سنة (776هـ/1374م)، وقد أصيب بصدمة شديدة من هول ما شهدته في الطريق قائلاً: "فوردت تلمسان والحالة هذه وأقمت بها شهر واحد للطريق، وقد كان وزيرها إذا استشرته في الخروج منعني وتبرا مني ... فارتحلت بعد أيام يسيرة ورأيت في طريقنا من انقلاب الشر خيرا ما كان يتعجب به من شاهده، وكان أمر الطريق في الخوف والجوع ما مقتضاه أن كل من يقع قدومنا عليه يتعجب في وصولنا سالمين ثم يتأسف علينا عند ارتحالنا حتى منهم من يسمعنا ضرب الأكف تحسرا علينا" (ابن قنفذ، 1965، ص105) (بلعربي، 2009، ص24).

أشار المدجن إلى الحالة الأمنية في المغرب الإسلامي أثناء مروره على بلاد المغرب متجها نحو المشرق من أجل أداء ركن الحج، حيث وصف لنا حالة اللأمن والخوف المنتشر في مسالك بلاد المغرب وتفاقم ضرر عصابات اللصوص والمحاربين، فسجل عند ذكره لبلاد المغرب الأوسط إنعدام الإستقرار السياسي وغياب الشعور بالإطمئنان وانتشار الخوف والهلع بين السكان قائلاً: "ملك بني عبد الوادي... وتضعف من ذلك المملكة والحكم ويكون قطع الطريق، وتنحصر الناس على الأسفار، ويضيق عليهم الحال والبر متسع ما يعرف الناس بعضهم بعضا وكذلك جميع هذا البر العدوي المذكور كثير الحرميات - حرامي" (المدجن، 2008، ص96-97).

يذكر المدجن أن الطريق الممتد من المغرب الأقصى إلى الإسكندرية، وركز على اماكن تواجد العرب الهلالية التي تمارس الحراية وقطع الطريق، وأشار إلى ما يعانیه الحجاج والتجار عبرها قائلاً: "والقطاع في جميع الأقطار من هذا البر المذكور فالخوف والخلاء وبعد العمائر من بلاد بني مرين إلى آخر مصور طرابلس إلى برقة إلى الإسكندرية ... وهذا من وسع البر فلا يعرف عامرها، ولا يوصف ساكنها، ولا يمثل موضعها، بر متصل مثل البحر المحيط... من أسفي إلى فاس إلى فاس إلى تلمسان إلى بجاية إلى تونس المذكورة إلى طرابلس إلى برقة إلى الإسكندرية ... كلها خلوات وخوف ... وفيافي منقطعة يا سلام سلم مسافرها من الحجاج والتجار بمنك وجودك" (المدجن، 2008، ص97) (قرناح، 2022، ص121).

ومما يلاحظ أن التجارة هي المتضرر الرئيسي جراء الأعمال العدوانية التي يقوم بها اللصوص وقطاع الطرق حيث يغيرون على الطرق والمسالك الرئيسية التي تعبرها القوافل التجارية، مما يؤثر على الاقتصاد عامة، إذ لا يستقر أمر بلاد كانت فيها: "المسالك إليها مخوفة لأنها تفتقر إلى المجلوب إليها ومجتلب منها" (الموردي، د. ت، ص 258). ومن هنا عملت سلطات بلاد المغرب على ضرورة مواجهة خطر هؤلاء بوضع تدابير وقائية وإجراءات أمنية صارمة للحد من خطر اللصوص وقطاع الطرق والمحاربين وسنرصد ذلك في ما يلي:

4. سلط المنطقة وتدابيرها الإجرائية الخاصة بالطرق والمسالك

إن ظاهرة غياب الأمن وانعدامه كانت منتشرة بالفعل في منطقة المغرب الأوسط، وعلى نطاق واسع ولم تستثني أي منطقة أو أي مرحلة مرت بها، وفي بعض الأحيان شكلت هذه الظاهرة تحديا مباشرا للدولة وللسلطة القائمة آنذاك لذلك ساهمت العصبية المتعاقبة على حكم مجال بلاد المغرب الإسلامي في استئباب الأمن في مراحل قوتها خاصة، وظهرت بحسب التدابير المعتمدة أغلب المسالك والسبل من أعمال الحراسة وقطاع الطرق، إلا أن هذه التدابير لم تكتسب صفة الديمومة، ولم توفق الأسر الحاكمة في القضاء عليها تماما، نظرا لعجزها عن تسوية جذور الأزمة الاجتماعية والاقتصادية التي تستفحل عادة في مراحل ضعفها وبداية تدهورها (البياض، 2021، ص 337).

1.4. في مرحلة القوة

الأمن والسلطة ثنائية لا يمكن فصلها، تربطها بذلك علاقة طردية فكلما زادت قوة السلطة زادت مظاهر أمنها واستقرارها بصفة عامة، وكلما ضعفت أو تراجعت تراجعت قضية الأمن بها، فمن هنا يتوقف استئباب الأمن في محاورها ومسالكها على قوة جيوشها وحفظ حدود الدولة وأطرافها، إضافة إلى التشدد في إقامة الحدود الشرعية داخلها، وتوفير جهاز إداري ممثلا في جهاز الشرطة، والذي كان من مهامه مواجهة اللصوص وقطاع الطرق والمحاربين (غرزول، 2023، ص 208).

لقد عمل مختلف سلاطين المغرب الإسلامي على ضمان الأمن في الطرق والمسالك فكان للمرابطين موقفا حازما ضد أي قاطع للطريق، أو مروع لأمن المسافرين، وأن العقاب كان شديدا، فكان يؤتى بقاطعي الطرق ويعمدوا إلى عود، فيشق بإثنين على صدغيه في مقدم رأسه ومؤخره فلا يتمالك أن يفر، ولا يصبر على ذلك الضغط لحظة شدته (البكري، 2003، ص 170). ولقد قام الأمير يوسف بن تاشفين وتمكن من القضاء على خطر قبيلة زناتة عام (464هـ/1071م)، لما عرف عن تلك القبيلة من الجور وقطع الطريق، بقيادة الأمير وابنه المهدي (مجهول، 2005، ص 146).

كما أسس المرابطون رباط تازا في الطريق الرابط بين فاس وتلمسان وذلك لحماية هذا الطريق والذي يتمتع بأهمية تجارية كبيرة (موسى، 1983، ص 313)، لا نستبعد أن تأسيس هذا الرباط كان لحاجة أمنية لتأمين المسافرين والتجار، بالإضافة إلى ذلك عملت السلطة المرابطية والموحدية وحرصت بجدية على تأمين

المسافرين والتجار، وهذا ما أدى بدوره إلى ازدهار الحركة التجارية خاصة التجارة الداخلية. (الرفاعي، 2020، ص209).

كما اتخذت إجراءات وتدابير لحماية المسافرين والتجار من قطاع الطرق كنشر الحراس على الطرق خاصة في أوقات الليل، وفي عهد المرابطين كان الحراس يمشون على الطرق على مجموعات أو دوريات ويقومون أيضا بتبديل الطرق، حتى لا يعطوا أية فرصة للص أو قاطع للطريق. (ابن عبدون، 1934، ص208).

كما أن السلاطين كانوا يقومون بأنفسهم على حماية الطرق والمسالك ونجد هذا في عهد السلطان أبو يعقوب يوسف الموحي فقد ذكر أن في عهده: "كثرت الأموال في أيامه وتمهدت البلاد، وتأمنت الطرقات، وضبطت الثغور وصلح أمر الناس في البادية والحاضرة" (المراكشي، 1963، ص330).

اهتم المرابطون والموحدون في تأمين الطرق على عمارة الحصون، وتشيد المدن الجديدة التي كان من شأنها بث الطمأنينة في نفوس المسافرين، وكانت هذه الحصون تعرف باسم "تاجرات" أو "تاقرت" ومعناها باللسان البربري المحلة أو المعسكر أو المجتمع (ابن غازي، 1988، ص18).

كما عملت الدولتان على فرض الأمن وبث الطمأنينة في الطرق التابعة لهما، ويتمثل ذلك فيما قاموا به من إجراءات كان منها أولا توحيد بلاد المغرب والأندلس تحت سلطة مركزية واحدة وربطها ببلاد السودان، ثانيا حرية تنقل الأشخاص والبضائع داخل هذه الرقعة الواسعة فأزاد النشاط التجاري، وأصبح بذلك إمكانية التنقل إلى العالم العربي شرقا، والأوروبي شمالا، بالإضافة إلى نشاط كبير من المراكز التجارية الجديدة والتي عملت على نشر الأمن فيها (الرفاعي، 2020، ص204) (جسوس، 2014، ص51-59).

أما في العهد الزياني وفي عصر قوتها جهزت الدولة حملات عسكرية للقضاء على الأعراب الذين يقطعون طريق سجلماسة منها حملة يغمراسن بن زيان (633-681هـ/1235-1282م) سنة 673هـ/1274م (الفاسي، 1972، ص312)، وقد شهدت فترته ازدهارا للتجارة نتيجة استتباب الأمن داخل الدولة، حتى أن حملة السلطان المريني أبي العنان (758هـ/1356م) إلى إفريقية وقسنطينة كان هدفها القضاء على الأعراب أهل الحرابة، وإزالة الخفارات التي يفرضونها تعسفا على المسافرين والتجار وقد خصص لها النميري فصلا كاملا بعنوان: "ذكر الإزالة لخفارات الأعراب ورفع ضرائبهم التي قوبلت بالإعراض عنها والإضراب" (النميري، 1990، ص260)، وقد تحقق هدف الحملة في قوله: "فها نحن بحمد الله قد أخذنا في تمهيدها بالحزم ... ورفعنا عنها بحول الله خفارات العرب ومظالمها". (النميري، 1990، ص319).

اهتم سلاطين الدولة الزيانية عصر القوة ببناء أبراج المراقبة في النقاط الإستراتيجية من الطرق الشمالية (مبخوت، 2006، ص316)، بالإضافة إلى المحارس والمرابطة (المراكشي، 1963، 186/3) لمراقبة الطرق ومعاينة المنتحلين لقطع الطرق وسرقة سابلتها، ومن جهة أخرى فإن ملوك بلاد السودان كان لهم دور في نشر الأمن داخل مجالات التي تعبرها القوافل، مملكة مالي التي عملت على توفير الأمن طيلة القرن 8هـ/14م، وقد سجل لنا ابن بطوطة شمول الأمن في بلادهم فلا يخاف مسافر فيها لأمن صحرائها من السراق فلا يحتاج

المنتقل فيها إلى رفقاء (ابن مرزوق، 1981، ص429)، كما ورصد ملوك بني زيان بتلمسان أموالا طائلة لأجل العناية بطرق التجارة والحج ووضع العلامات عليها ذهابا وإيابا. (المسني، 2022، ص86). كانت حماية الطرق تحظى كذلك بعناية سلاطين الدولة الزيانية إذ كانت هناك مؤسسة جهوية كلما اقتضت الظروف أقامتها وعملها شبيه بأعمال مؤسسة الشرطة الحديثة، ومسؤوليتها الرئيسية المحافظة على أمن المسافرين وأمتعتهم والتدخل لردع اللصوص والقطاع وإقامة مراكز الاستقبال والتموين (بلعربي، 2014، ص46-48). منها سجلماسة التي كان من الضروري تكليف عمال أكفاء مهمتهم الأساسية تأمين التجار (قدور، 1988، ص113).

فعملوا بذلك على توفير كل وسائل الراحة والاطمئنان بالنسبة لسكان الدولة فتمكنوا من حماية الطرق التجارية، وإقرار الأمن داخل ربوع الدولة، وبفضل السياسة الأمنية السلطانية العامة للدولة ظلت تنمو وتزدهر حتى دب فيها الضعف في القرن (10-9هـ/15-16م)، كما أقام أبي الحسن المريني في طريق القوافل المغربية بين الجزائر إلى أسفي المحارس والمناظر لحماية مرتاديه، كما اهتم السلطان أبي الحسن المريني بالإتفاق على رعاية وتأمين طرق الحج والتجارة وقامت بينه وبين الناصر محمد مراسلات يعلمه فيها بتوفير الأمن للقوافل ومساراتها (ابن خلدون، 2001، 134/7).

وقد اتبع السلطان المريني أبو الحسن المريني في مرحلة قوة دولته سياسية أمنية مندمجة لتمهيد البلاد وتأمين العباد فأعطى أولوية لسبل التجارة والأسفار الرئيسية الرابطة بين المدن في الجنوب والشرق والشمال، مقابل محفزات مادية لمن يعمرونها، ضرورة إستراتيجية على طول المسالك التي تشملها دولته حيث إقطع الأراضي في مواضع العبور وجعل عليها الجرايات، ووظف من يخدمون المارين ويحفظون أموالهم: "كان هذا العمل عند إمامنا المرحوم من أهم الأعمال وأكد ما تنصرف همتهم الشريفة إليه، فرأى أن يعمر طرق المسافرين من حضرته، بفاس إلى مراكش وإلى تلمسان وإلى سبتة وغيرها من البلاد بالرتب (الخيام)، يأمر بسكناها على مقدار إثني عشر ميلا يسكنها أهل الوطن ويجري لهم على ذلك الإقطاع من الأرض يعمرونها على قدر الكفاية ثوبا على سكنى المواقع المذكورة". وبالتالي نشطت حركة الأسفار والتنقلات، وانتعشت التجارة وبالعالم المستفيدون المستقرون في حراسة المستقرون في حراسة المسافرين والتجار وأمتعتهم، ولا غرو فقد اعتبر السلطان أبو الحسن مسألة تأمين السبل وتمهيد الطرق من أفضل الأعمال، ولذلك أقر خطة أمنية متميزة، رصد فيها مواطن التقصير ورتب المسؤوليات وحدد الزواجر والعقوبات، ولهذا ألزم المستفيدين من التحفيزات المذكورة بتوفير ما "يلزمون فيها ببيع الشعير والطعام، وما يحتاج إليه المسافرون من الأدم على اختلافها، والمرافق التي يضطرون إليها، هم وبهائمهم ويحرسونهم ويحوظون أمتعتهم، فإن ضاع بينهم شيء تضمنوه فلا يزال المسافر كأنه في بيته وبين أهله في ذهابه وإقباله، وقد جرى هذا النمط وأستمر والحمد لله في بلاد المغرب" (ابن مرزوق، 1981، ص429) (البياض، 2021، ص342-343).

دور السلطات الحاكمة في تأمين مسالك التجارة والحج بالمغرب الأوسط (6-10هـ/12-16م)

يشير الأستاذ عبد الهادي البياض أن هذا الوضع لم يدم طويلا، وذلك ما وصل إليه البلاد من الفوضى والفتن العارمة فأقامت أوراها الحروب المستعمرة على السلطة بين أبي الحسن وأبنة أبي عنان مما وفر الأجواء لطوارق التعدي والغلبة (البياض، 2021، ص343).

أقام السلطان أبو الحسن المريني الذي أنشأ شبكة من الأبراج والحصون تتبادل إشارات نارية معينة للإخبار بخطر أو تحركات مشبوهة وذلك عبر السواحل من مدينة الجزائر إلى أسفي على المحيط الأطلسي ونقل المرينين النظام الأمني عن المماليك الذين كان لعدد منهم عناية بإقامة هذه الشبكات عبر مجموعة من المنارات (حركات، 1998، ص264).

كما كانت هناك مؤسسة جهوية كلما اقتضت الظروف إقامتها وتدعى ولاية الطريق وعملها شبيه بأعمال مؤسسة الدرك الحديث ومسؤوليتها الرئيسية، المحافظة على أمن المسافرين وأمتعتهم والتدخل لردع اللصوص والقطاع وإقامة مراكز الاستقبال والتموين والتزويد بالماء حسب سياسة الأنظمة الحاكمة في هذا المجال (حركات، 1998، ص263).

للإشارة فقط فإن جهود السلطة لم تكن تغلح في بعض الأحيان، واضطر الناس لإصلاح الأسوار والدروب تحسبا لحركات اللصوص، بعد أن عانوا من رعبهم (بوتشيش، د ت، ص191)، خاصة في أوقات تراجع الدولة وضعفها والتي ستكون هناك إجراءات أخرى في بداية ضعفها وتراجعها.

2.4. في مرحلة الضعف

في مرحلة ضعف وتراجع السلطات والحكومات السلطانية القائمة في بلاد المغرب الأوسط في استتباب الأمن عبر الطرق والمسالك التجارية والحجبية زمن الضعف عنه في زمن القوة ففي آخر عهدها، عرفت الدولة الموحدية ضعفا سياسيا وأمنيا وانهارا اقتصاديا واجتماعيا وثقافيا أثر بذلك على كيان الدولة واستمراريتها بعد ما عرفت فتن واضطراب أمني.

اتجهت السلطة الموحدية إلى مجارات القبائل العربية ومنحهم الامتيازات من أجل اتقاء شرهم وضمان تحالفهم مثلما فعل الخليفة الموحي الرشيد مع الخط، فالسلطان يمنح زعيم قبيلة إقطاع له ولأهله ويكون وراثيا في أهله مقابل إبداء الولاء والطاعة والمشاركة بفرسان قبيلته في الحروب التي يخوضها ضد أعدائه ثم أصبح نظام مجاملة ودرء خطر خاصة وقد عرفت القبائل بتمردا وعدم الثبات على المبدأ والانحياز للقوة التي تمنحهم امتيازات واستقلالية أكبر (مارسيه، 1999، ص325).

لقد أغدق الخلفاء الموحدون على العرب الهلالية العطايا وأرضوهم بالإقطاعات مكافأة لهم على خدماتهم من جهة واتقاء شرهم ونهبهم من جهة ثانية، فمثلا نالت قبيلة زغبة إقطاعات في نواحي المغرب الأوسط، لاستخدامهم فيما تحتاجه الدولة الموحدية (ابن خلدون، 2001، 55/6-56).

كان ملوك بني زيان يدفعون أموالا ويقدمون هدايا كثيرة للقبائل المنتشرة حول طرق القبائل المتجهة إلى الغرب والجنوب حتى تحرسها، ومنهم لصوص أنكاد الذين كانوا ينشطون في فصل الشتاء وتضطر الدولة

لتقديم الهدايا والأموال لغياب الأعراب المستأجرين عن المنطقة في هذا الفصل، كما أقطع السلطان الزياني يغمراسن لقبائل سويد الموالية له ببلاد البطحاء وسيرات وعديد الإقطاعات الأخرى التي استفادت منها القبائل العربية (ابن خلدون، 2001، 398/7).

فقد ملوك تلمسان حكمهم على أراضيهم والتي افتكتها القبائل، بل أصبحوا مجبرين على أداء الإتاوات وتقديم الهدايا لأمرء العرب ليحافظوا على ملكهم، وينشرون الأمن في مسالك المملكة، يشير الوزان ذلك في قوله: "... ذلك هو السبب الذي من أجله لم تفتأ هذه المملكة (تلمسان) تتضرر من تعسفات الأعراب القاطنين بالجزء المجاور للصحراء، وكان ملوك تلمسان دائما مضطرين إلى أن يهادئوهم بأداء إتاوات جسمية وتقديم الهدايا لهم، لكن لم يستطيعوا قط إرضائهم جميعا..." (الوزان، 1983، 8/1-9) (حركات، 1998، ص259)، كما يطلعنا الوزان أيضا على هذه الهدايا والعطايا التي استفاد منها القبائل العربية وأن ثروتهم فاقت ما بيد الملوك السلطنة، ويصف أن ثروتهم ومضاربههم ولباسهم ولكنه يركز على عدم أمنهم: "... غير أنهم لا يؤتمنون لعدم تورعهم عن النهب والقتل..." (الوزان، 1983، 63/1-64).

يقول المثل: "من أعطى نصف مملكته فقدما كلها" (بنعبد النبي، 2023، ص131)، ابتكر الموحدون منح الإقطاع للأعراب حتى يضمنوا الأمن والاستقرار لدولتهم ولكن القبائل استغلت ذلك خاصة ضعف سلطتهم، فشنت الغارات وقطعت الطرقات والمسالك، وتحالفت مع عدوهم وأجهزت على خلافتهم، نفس العقيدة تبادت فيها مع وراثتها، وكانت توالي السلطان الذي يلبي طلباتها ويضمن امتيازاتها (بنعبد النبي، 2023، ص131). ففي تلمسان زمن ضعفها وثورات أمرء الدولة على إخوانهم وأعمامهم وآبائهم، والتي والت القبائل أبي عبد الله محمد المستعين ضد أمير تلمسان مقابل للاستفادة من إقطاعاته بعد تولية السلطة، وهو نفس الموقف أخذته مع ابنه المتوكل الذي ثار على السلطان الزياني أبا يحيى بن أبي حمو واستولى على عدة مدن، وذكر التنسي في قوله: "أنه مهد متيجة وتقدم إلى المدينة وفتحها ثم توجه إلى مليانة فأخذها وتمادى إلى تنس فأستولى عليها، وهناك التحق به نفر من بني عبد الواد وأهل تلمسان ومنها التحق بعاصمة الدولة" (التنسي، 2007، ص250-251).

أدى الضعف والهوان الذي عرفته مملكة تلمسان إلى قيام عديد الإمارات العربية مثل إمارة سويد وإمارة حصين وإمارة بنو عامر وإمارة بنو راشد، وهو نفس الأمر الذي عاشته قبائل العرب في المغرب الأقصى في آخر عهد المرينيين، ذكر الوزان قائلا: " فقد عاش عرب نواحي مراكش ودكالة مدة من الزمن محررين من كل الكلف المخزنية إلى أن احتل البرتغاليون أسفي وأزمور" (الوزان، 1983، 63/1) (بنعبد النبي، 2023، ص131).

كما نشير إلى التدابير الفردية التي لجأ إليها الأفراد في مرحلة ضعف الدولة وهي الخفارة (بنعبد النبي، 2023، ص150) (السبتي، 2009، ص280)، وتعني في اللغة: من خفر الرجل به وعليه يخفر أي أجازه ومنعه وأمنه وفلان خفيري أي الذي أجيره (الفراهيدي، 2003، 425/1)، واسم الخفارة جعل الخفير أي

احتميت به قيل كذلك الخفارة الأمان، وخفير حافظ حارس وهو الذي يرافق المسافرين طوال الطريق (ابن منظور، 1999، 153/4).

أما في الاصطلاح: فهي الضريبة التي تؤخذ مقابل حراسة سكان البلد أو حراسة المسافرين (حساني، 2009، 29/1)، حيث يلجأ المسافرون إلى التنقل على شكل قوافل بتجمع كبير لدرء خطر المحاربين والاستتجار التجار للحراس مقابل أجرة مالية، وهو ما يعرف بظاهرة الخفارة (الوزان، 1983، 59/1) (برونشفيك، 1988، 247/2)، لقد ساهم جهاز الخفارة في منع الاعتداء على الأموال والأرواح في المسالك البرية والطرق، وإنقاذ من يتعرض للخطر من المسافرين والتجار والحجاج، حيث يتركز الممتنون لهذه الحرفة في المسالك التي تعرف ضعفاً أمنياً وتشهد غارات كثيرة من قطاع الطرق، في شكل مجموعات مسلحة والتي كانت في الكثير من الأحيان عبارة عن فرق عسكرية تابعة للدولة، لا نستبعد أن أصبحت الخفارة من المهن المنتشرة في عهد الدولة الموحدية نظراً لغياب الأمن وانتشار ظاهرة اللصوصية عبر المسالك (المتوكل، 2020، ص68).

يذكر العبدري وابن خلدون مهنة البذقة أو الخفارة والتي يقوم بها في الغالب الأعراب لحماية القوافل والمسافرين حتى يستطيعون إتمام طريقهم في أمان بقوله: "حتى هيا لي الطريق وبذرق لي" (العبدري، 2007، ص212) (ابن خلدون، 2001، 65/1)، ويشير هوبكنز على وجود ضريبة الخفر دلالة على عدم أمن الدولة واستقرارها: "... ويفهم من وجود مثل هذه الضريبة انعدام إحدى الصفات الأساسية لدولة جديرة بهذا الاسم ألا وهو تأمين المسافرين" (هوبكنز، 1980، ص96).

كما طرحت مسألة الخفارة أمام الفقهاء للإفتاء في حلها من حرامها، ففي نازلة ذكرها المازوني: "سئل قاضي الجماعة سيدي عيسى الغبريني عما يؤخذ عن سبيل الخفر هل هو حلال أم حرام؟ وهل يفصل بين الجاه والشجاعة أم لا؟ فأجاب الحمد لله، الذي رأيته في ما قبل عن الشيخ أبي الحسن الصغير أنه إن كان بجاهه لم يجز وإن كان لشجاعته وقوته جاز، وأفتى شيخنا ابن عرفة رحمه الله تقع بالجواز لأنه رد أن مشيه معهم وانقطاعه عن أسبابه واشتغاله وتركه لها ليس بواجب عليه، وكان أفتى بذلك لبعض مرابطي أعراب إفريقية وكتب له ذلك بخطة، وكان يذهب بالقوافل من تونس إلى قسنطينة وغيرها بخفارة معلومة". (المازوني، 2009، 49/2).

عموماً أنه لم يكن كراء حراس لحماية الطرقات بدعة اختص بها المغرب الإسلامي عامة بل هي فترة مرتبطة فقط بظاهرة انعدام الأمن في فترة ضعف السلطة وعدم قدرتها على توفير الحماية للمسافرين وللتجار، إلا أن مهنة الخفارة عرفها الأعراب وحولوها بذلك إلى عرف تعامل فلا يسلم منها هؤلاء إلا بعد دفع ضريبة معلومة، ما أدى بذلك إلى إجازة الفقهاء للخفارة في فترات انعدام الأمن إلا أن ذلك تحول إلى عادة قبلية ومورد رزق وفرض هيبية في معادلة الخفارة أو الغارة (بنعبد النبي، 2023، ص152).

في نهاية هذا البحث تم التوصل إلى العديد من النتائج نذكر منها:
أن بلاد المغرب الإسلامي عامة وبلاد المغرب الأوسط خاصة تربطها مجموعة من الطرق والمسالك التجارية والحجبية وهذا من أجل بناء الاقتصاد التجاري بالدرجة الأولى، ولتسهيل أداء مناسك الحج بالدرجة الثانية.

من النتائج المركزية أيضا التي نصل إليها أن هذه المسالك شهدت العديد من المشاكل فيها بسبب ممارسات اللصوص والمحاربين وقطاع الطرق فلم يسلك منها المسافر التاجر الحاج، خاصة مع تراجع سلطة الدولة وفي أوقات الأزمات طبيعية كانت أو سياسية، مما أدى ذلك إلى إلغاء أداء فريضة الحج.
من النتائج أيضا المتوصل إليها أن السلطات السياسية في بلاد المغرب الإسلامي لم تبقى مكتوفة الأيدي ولكن كان لها مشاريع وجملة من التدابير الوقائية والإجراءات سواء في مرحلة قوتها حيث يكون الأمن عبر المفاوز والمسالك - طريق آمن- وفي مرحلة ضعفها - طريق مخوف- أين تلجأ الدولة إلى مهادنة القبائل العربية خاصة، مع اتخاذ الحيطة والحذر من طرف الأفراد وذلك بممارسة ظاهرة الخفارة.

قائمة المصادر والمراجع:

1. بوتشيش، براهيم القادري، (د ت)، مباحث في التاريخ الاجتماعي للمغرب والأندلس خلال عصري المرابطين، بيروت، دار الطليعة.
2. حركات، إبراهيم، (1998)، المجتمع والسلطة في العصر الوسيط، المغرب، إفريقيا الشرق.
3. الفاسي، ابن أبي زرع، (1972)، الأئيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، المغرب، صور للطباعة والنشر .
4. النميري، ابن الحاج، (1990)، فيض العباب وإفاضة قداح الآداب في الحركة السعيدة إلى قسنطينة والزاب، دراسة محمد ابن شقرون، بيروت، دار الغرب الإسلامي .
5. ابن منظور، أبو الفضل، (1999)، لسان العرب، تصحيح أمين محمد عبد الوهاب ومحمد الصادق العبيدي، (ج4)، بيروت، دار إحياء التراث العربي ومؤسسة التاريخ العربي.
6. ابن حوقل، أبو القاسم النصيبي، (1996)، صورة الأرض، بيروت، منشورات دار الحياة.
7. المازوني، أبو زكرياء يحيى المغيلي، (2009)، الدرر المكنونة في نوازل مازونة، تحقيق حساني مختار، (ج2)، الجزائر، دار الكتاب العربي .
8. ابن خلدون، أبو زيد عبد الرحمان، (2001)، ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، ضبط خليل شحادة ومراجعة سهيل زكار، (ج7)، بيروت، دار الفكر .
9. البكري، أبو عبد الله بن عبد العزيز، (2003)، المسالك والممالك، تحقيق جمال طلبة، (ج2). بيروت، دار الكتب العلمية.
10. العبدري، أبو عبد الله محمد، (2007)، الرحلة المغربية، عنابة، منشورات بونة للبحوث والدراسات.
11. القلقشندي، أبي العباس أحمد، (1914)، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، (ج3). القاهرة، المطبعة الأميرية.
12. الرفاعي، أحمد إبراهيم، (2020)، مشاكل النقل والمواصلات في المغرب والأندلس خلال عصري المرابطين والموحدين، دمشق، دار نور حوران للدراسات والنشر والتراث .
13. ابن قنفذ، أحمد بن حسن القسنطيني، (1965)، أنس الفقير وعز الحقير، الرباط، المركز الجامعي للبحث العلمي .

دور السلطات الحاكمة في تأمين مسالك التجارة والحج بالمغرب الأوسط (6-10هـ/12-16م)

14. قدور، أحمد، (1988)، تأثير المدن الكبيرة على الشبكة الحضرية في العهد الموحد (نموذج المغرب الأقصى) نشر ضمن كتاب المدينة في تاريخ المغرب العربي، الدار البيضاء، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية ابن مسيك .
15. الإدريسي، أبو عبد الله محمد، (2002)، نزهة المشتاق في إختراق الأفاق، (ج1)، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية.
16. الإدريسي، أبو عبد الله محمد الشريف، (1957)، وصف إفريقيا الشمالية والصحراوية مأخوذ من كتاب نزهة المشتاق في إختراق الأفاق، صححه هنري بيرس، الجزائر، مكتبة معهد الدروس العليا الإسلامية.
17. الفراهيدي، الخليل بن أحمد، (2003)، العين، تحقيق عبد الحميد هنداوي، بيروت، دار الكتب العلمية .
18. بوزيان، الدراجي، (1993)، نظم الحكم في دولة بني عبد الواد الزبانية، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية .
19. العياشي، (2006)، الرحلة العياشية، تحقيق سعيد الفاضلي وسليمان القرشي، الإمارات العربية المتحدة، دار السويدي للنشر والتوزيع.
20. بلقاسم بنعبد النبي، (2023)، اللصوصية بالمغرب الوسيط من الحلول الموحدية إلى الحلول العثمانية، تونس، دار المسيرة.
21. بوداوية، مبخوت، (2006)، العلاقات الثقافية والتجارية بين المغرب الأوسط والسودان الغربي في عهد الدولة الزبانية، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر.
22. جورج، مارسية، (1999)، بلاد المغرب وعلاقتها بالشرق الإسلامي في العصور الوسطى، الإسكندرية، منشأة المعارف،
23. الوزان، حسن، (1983)، وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي ومحمد الأخضر، بيروت، دار الغرب الإسلامي.
24. بلعربي، خالد، (2009)، المجاعات والأوبئة في العهد الزباني (845-698هـ/1299-1442م)، مجلة كان التاريخية، العدد5.
25. بلعربي، خالد، (2014)، دور الشرطة في إستباب الأمن بالمغرب الأوسط مساهمة في كتاب ورقات زبانية دراسات وأبحاث في تاريخ المغرب الأوسط في العهد الزباني، الجزائر، دار هومة.
26. البلوي، خالد بن عيسى، (1964)، تاج المفروق في تحلية علماء المشرق، تحقيق الحسن السائح، (جزآن)، د ب ن، مطبعة فضالة.
27. حفيان، رشيد، (2014). الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين (11-12هـ/17-18م)، قسم التاريخ، كلية الآداب والحضارة الإسلامية، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية قسنطينة، الجزائر.
28. برونشفيك، روبر، (1988). تاريخ إفريقيا في العهد الحفصي من القرن 13 إلى نهاية القرن 15م، ترجمة حمادي الساحلي، بيروت، دار الغرب الإسلامي.
29. المسني، ناجي زينب، (2022)، العلامات على طريق القوافل المغربية والمصرية (من القرن 5-7هـ)، المجلة العلمية لكلية الآداب، العدد49.
30. بنحمادة، سعيد، (2017)، نظام الشرطة في الغرب الإسلامي - نسقية المؤسسات الأمنية والممارسات الأمنية، المغرب، منشورات الزمن.
31. السبتي، عبد الأحد، (2009)، الحرب والمجتمع بالمغرب خلال العصر المريني (869-609هـ/1212-1465م) -إسهام في دراسات إنعكاسات الحرب على البنيات الاجتماعية والذهنية، المغرب، مؤسسة الملك عبد العزيز.
32. المالطي، عبد الباسط بن خليل، (1936)، الروض الباسم في حوادث العمر والتراجم، نشره روبر برونشفيك، باريس، la rose editeurs.
33. قريان، عبد الجليل، (2017)، الواقع والآثار في العلاقات التجارية بين تلمسان والسودان الغربي خلال العهد الزباني (633-962هـ/1235-1554م)، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، العدد13.
34. البياض، عبد الهادي، (2021)، خطابات الأمن بين العلماء والأولياء مساهمة في كتاب الأمن في تاريخ المغرب، المغرب، مطابع الرباط نات.
35. المراكشي، عبد الواحد، (1963)، المعجب في تلخيص أخبار المغرب، تحقيق محمد سعيد العريان، القاهرة، المجلس الأعلى للشؤون الإسلامية .
36. عز الدين، أحمد موسى، (1983)، النشاط الإقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن (6هـ/12م)، بيروت، دار الشروق.

37. العلام، عز الدين، (2006)، الأداب السلطانية - دراسة في ثوابت الخطاب السياسي، الكويت، عالم المعرفة.
38. بن زعيبة، عز الدين، (2021)، إقامة الأمن ودوره في حماية الأوطان، مجلة أفق التراث والثقافة، مركز جمعة الماجد للثقافة والتراث، العدد 116.
39. جسوس، عز الدين، (2014)، موقف الرعية من السلطة السياسية في المغرب والأندلس على عهد المرابطين - دراسة في علم الاجتماع السياسي، المغرب، إفريقيا الشرق .
40. غرزول، عفاف، (2023)، اللصوصية في المغرب الأوسط (9-5هـ/11-15م) - دراسة إجتماعية-، قسم التاريخ، كلية الآداب والحضارة الإسلامية، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، الجزائر.
41. الماوردي، علي بن محمد، (د ت ن)، تسهيل النظر وتعجيل الظفر في أخلاق الملك، تحقيق محي هلال السرحان، بيروت، دار النهضة العربية.
42. كراتشوفسكي. (1957)، تاريخ الأدب الجغرافي العربي، ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم، (ج1). موسكو.
43. الخزاعي، كريم عاتي، (د ت)، أسواق بلاد المغرب من القرن السادس الهجري حتى نهاية القرن التاسع الهجري، لبنان ، الدار العربية للموسوعات .
44. بن ميلاد، لطفي، (2010)، قافلة الحج المغربي: تحولاتها وأبعادها خلال القرون الأخيرة في العصر الوسيط، بونة للبحوث والدراسات، العدد13/14.
45. مجهول، (2005)، مفاخر البربر، تحقيق عبد القادر بوباوية، الرباط: دار أبي الرقراق .
46. إين غازي، محمد العثماني، (1988)، الروض الهتون في أخبار مكناسة الزيتون، الرباط، المطبعة الملكية.
47. إين مرزوق، محمد التلمساني، (1981). المسند الصحيح في مآثر ومحاسن مولانا أبي الحسن. تحقيق ماريا خيسوس بيغيرا، الجزائر: الشركة الجزائرية للنشر والتوزيع.
48. ابن عبدون، محمد بن أحمد. (1934)، رسالة في الحسبة، تحقيق ليفي بروفنسال، د ب، المجلة الآسيوية.
49. التنتسي، محمد بن عبد الله، (2007)، تاريخ بني زيان ملوك تلمسان مقتطف من نظم الدر والعقيان في بيان شرف بني زيان، تحقيق محمود بوعياذ، الجزائر، وزارة الثقافة .
50. إين بطوطة، محمد بن عبد الله، (1992)، رحلة ابن بطوطة، بيروت، دار صادر.
51. زنيبر، محمد. (1984)، تجارة القوافل في المغرب، مساهمة في كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر . بغداد ، المنظمة العربية للتربية والثقافة، معهد البحوث والدراسات العربية .
52. مرمول كرخال، (د ت ن)، إفريقيا، ترجمة محمد حجي ومحمد الأخضر وآخرون، (ج2)، الرباط، مطابع الرباط .
53. شريخي، نبيل، (2020)، الحج في مجتمع المغرب الأوسط خلال القرنين الثامن والتاسع الهجري (15-14م) بين مشقة الرحلة والشوق إلى المقصد، مجلة مدارات تاريخية، مج2، العدد5.
54. المدجن، الحاج عبد الله بن صباح، (2008)، أنساب الأخبار وتذكرة الأخيار، تحقيق محمد بن شريفة، الرباط، دار أبي الرقراق للطباعة والنشر.
55. المتوكل، هشام، (2020)، اللصوص في المغرب الإسلامي خلال العصر الموحي أثر الأزمات على الإنحراف السلوكي ، دورية كان التاريخية، العدد49.
56. هوبكنز، (1980)، النظم الإسلامية في المغرب في القرون الوسطى، تر: أمين توفيق الطيبي، ليبيا، الدار العربية للكتاب.
57. بن ساعو، محمد، (2014)، التجارة والتجار في المغرب الإسلامي القرن (10-7هـ/13-15م)، قسم العلوم الإنسانية - شعبة التاريخ-، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر ، باتنة.