

**عقبات طرق القوافل الصحراوية بين مصر
وبلاد السودان الغربي منذ القرن
(٢ - ٨) هـ / (٨ - ١٤) م**

إعداد

الباحثة / أماني محمد محمد قطب
مدرس مساعد بقسم التاريخ بكلية الآداب جامعة أسيوط
باحثة دكتوراه في الآداب / تخصص التاريخ

تاريخ الاستلام: ٢٠٢٠/٧/٥ م

تاريخ القبول: ٢٠٢٠/٩/٦ م

ملخص:

إن التقدم الاقتصادي للقارة الإفريقية كان ورائه علاقات تجارية مزدهرة، كان عمادها حركة التجارة عبر الصحراء، والتي عرفت بتجارة القوافل الصحراوية، وحرصت كافة القوي الحاكمة خلال فترة البحث على الاهتمام بهذه التجارة وتتميتها، وتوفير جو من الأمن لازدهارها، ورغم ذلك لم يخل الأمر من صعوبات واجهت القوافل التي عبرت الصحراء، أهمها مشقة الطريق مع قلة الماء، ووجود اللصوص والحيوانات المفترسة، وخطر الرمال المتحركة، ورغم الصعوبات التي واجهت العابرون للطرق الصحراوية لم يمنع ذلك المسافرين من التجار والعلماء المسلمين من اختراق الصحراء والتجول داخل أنحاء العالم الإسلامي.

الكلمات المفتاحية: السودان الغربي، إنتشار الإسلام، التجارة عبر الصحراء، الطرق التجارية، القوافل التجارية.

Abstract:

The research was ended with the economical progress of the African content which caused flourished commercial relationships; its mainstay was the trade via desert which is known as trade of desert caravans. During the period of researching, the powerful rulers stressed on paying attention to this trade, developing it, and providing a state of safety for it to prosper. However the caravans that crossed the desert faced difficulties and the most sever were the discomfort of travel, the lack of water, thieves, wild animals, the danger of shifting sands, and in addition to the difficulties that faced the passengers across the desert; this didn't prevent passengers like traders and Muslim scientists from going through desert and traveling around the whole Islamic world.

مدخل

يعد توسيع شبكة التواصل الإنسانية والاقتصادية داخل قارة أفريقيا من أهم نتائج دخول الإسلام لبلاد المغرب وللقارة الإفريقية، فأتاح بفضل ذلك لبقية العالم شرقاً وغرباً فرصة الاستفادة منها وتنمية ثروتها ومواردها^(١)، هذا الأمر وإن ظهر اليوم كشيء عادي سرعان ما يبرز بالبحث التاريخي كإحدى المغامرات البشرية، التي تطلبت كثير من الشجاعة والإقدام، وروح المخاطرة لدى القائمين بها من الفاتحين المسلمين، ومن بعدهم التجار والعلماء^(٢).

فقد رُبطت مراكز وأسواق القارة الإفريقية بشبكة من الطرق والمسالك الرئيسية والفرعية، وارتبطت هذه الطرق مع المسالك والطرق الخارجية، وباتجاهات مختلفة ضمت جميع أنحاء العالم الإسلامي والمتوسطي^(٣)، وقد مكنت هذه الشبكة التجار من ممارسة انشطتهم التجارية، ويبدو أن استخدام الطرق التجارية في الصحراء الكبرى لم ينقطع حتى في حالات الحروب والفوضى السياسية^(٤).

وقد فضل التجار الطرق البرية على البحرية لكون الأولى عامرة بالمدن والأسواق، مما زاد من فرص المتاجرة والربح، كما أسهم وجود وكلاء للتجار على طول الطريق لتسهيل المعاملات التجارية^(٥).

وقد مثلت تجارة الذهب الدافع الرئيس لتحرك التجار على اختلاف طبقاتهم نحو بلاد السودان الغربي، ولا يخفي على أحد أن تجارة الذهب أخذت المقام الأول في اقتصاديات العصور الوسطى^(٦)، واكتسب المعدن الثمين أهمية كبيرة فاقت ببقية أنواع الحلي والمعادن والتجارات^(٧)، ليس فقط من جمال بريقه ومكانته؛ بل لندرته وتحمل المشاق لطلبه^(٨).

مثل السودان الغربي منذ القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي المصدر الرئيس لتمويل العالم بالذهب، حتى إكتشاف العالم الجديد^(٩)، كما عده العرب الموطن الرئيس لأنقى أنواع المعادن^(١٠)، ويرجح أن بداية جلب الذهب من السودان الغربي بشكل ملحوظ كانت في النصف الثاني من القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي، وهو حدث يتواكب مع التطورات التي ظهرت في دولة الخلافة وتحولها من مظاهر البساطة والتشرف لتضاهي أكثر الدول بذخاً وترفاً^(١١).

طرق القوافل بين مصر وبلاد السودان الغربي.

رُبطت مراكز وأسواق المغرب الصحراء الكبرى بشبكة من الطرق والمسالك الرئيسية والفرعية، وارتبطت هذه الطرق مع المسالك والطرق الخارجية، باتجاهات مختلفة، وقد مكنت هذه الشبكة من المسالك والطرق التجار من ممارسة انشطتهم التجارية في داخل أجزاء القارة، ويبدو أن استخدام الطرق التجارية لم ينقطع حتى في حالات الحروب والفوضى السياسية^(١٢).

وقد فضل التجار الطرق البرية على البحرية، لكون الأولى عامرة بالمدن والأسواق؛ مما زاد من فرصة المتاجرة والربح، كما أسهم وجود وكلاء للتجار على طول الطريق في لتسهيل المعاملات التجارية^(١٣).

على أية حال كثرت الطرق التي ربطت شمال وشرق أفريقيا بغربها وتحديدا بلاد السودان الغربي، وكان لهذه الطرق نتائجها البعيدة على الصعيدين السياسى والحضارى، وبتتبع هذه الطرق من الشمال إلى الجنوب كما يلي:

١- **الطريق الشمالي:** عرف بالطريق الأعظم^(١٤)، أو طريق الجادة العظمي، أو الجادة^(١٥)؛ ربما لأنه الطريق الأكثر استخداماً من قبل الحجاج والتجار في قوافل مشتركة، كما اتخذته كثير من الحملات التي قامت بفتح بلاد المغرب، وأقامت عليه الموانئ والمدن والحصون،^(١٦) وامتاز بسهولة مسالكه، وكثرة مدنه؛ مما بث في قلوب القوافل الطمأنينة والأمان، وتتنوع محطات هذا الطريق بين المدن الساحلية وبعض المدن الداخلية^(١٧)، ويتفرع هذا الطريق إلى فرعين، عرف الفرع المحاذي للبحر بالطريق الساحلي، والأخر الذي يربط بين المدن الداخلية فقط بطريق البريد، أو السكة^(١٨).

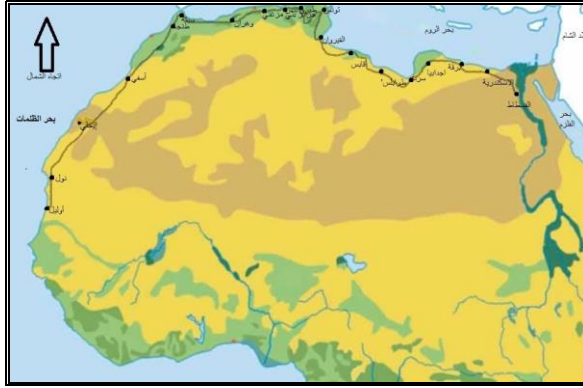
وقد حدد اليعقوبي وابن حوقل^(١٩) معالم هذا الطريق مع اختلاف طفيف في أسماء بعض المعالم التي مرت بها القوافل، واتفق المؤلفان على أن الفسطاط هي نقطة البداية لهذا الطريق، وهذا أمر طبيعي بوصفها المركز التجاري في تلك الفترة، - وإن لم تكن مقر إقامة الولاة والحكام- ومن الفسطاط إلى بعض المدن الصغيرة كذات

الحمام^(٢٠)، حتي الوصول إلى الأسكندرية ومنها إلى برقة^(٢١)، ثم مدينة إجدابية^(٢٢)، فمدينة سرت^(٢٣)، ثم إطرابلس، ثم يواصل الطريق محطاته بمدن المغرب الأدنى قايس^(٢٤)، ثم سفاقس^(٢٥)، ومنها إلى القيروان، فسوسة^(٢٦)، وتونس، ثم يدخل مدن المغرب الأوسط باجة^(٢٧)، وطبرقة^(٢٨)، ثم بجاية^(٢٩)، و جزائر بني مزغني^(٣٠)، وتنس^(٣١)، ووهران^(٣٢)، ثم يواصل محطاته في المغرب الأقصى سبتة ثم طنجة، ومن بعدها نجد الموانئ التالية، في اتجاه شمالي جنوبي، أزيلي^(٣٣)، وآسفي^(٣٤)، وإيجلي^(٣٥)، وأوليل^(٣٦)، ونول^(٣٧)، وقد حدد ابن الصباح وقت الرحلة بين الأسكندرية وآسفي بخمسة أشهر^(٣٨). ويوضح الجدول الآتي محطات هذا الطريق والمسافات بينها:

المرحلة ^(٣٧)	الطريق
٥ مراحل ابن خرداذبه ^(٤٠) : المسالك، ج ١، ص ٨٤.	الفسطاط- الأسكندرية
٢١مرحلة (الإدريسي: أنس المهج، ص ٢١٥)	الأسكندرية- برقة
٦مرحل(٧مراحل، الإدريسي: أنس المهج ص ٢١٥)، ٤ مراحل (اليعقوبي، ص ١٨١)	برقة- إجدابيا
٥ مراحل(اليعقوبي، ص ١٨٢)	إجدابية - سرت
٧مراحل (ابن خرداذبه: المسالك والممالك، ج ١، ص ٨٦	سرت - إطرابلس
٥مراحل (ابن خرداذبه: المسالك والممالك، ج ١، ص ٨٦	إطرابلس - قايس
٤مراحل(اليعقوبي، ص ١٨٥)	قايس - القيروان
المرحلة	الطريق
٣مراحل (الاصطخري ^(٤١) : المسالك والممالك، ص ٤٦)	القيروان - تونس
١٠مراحل (الاصطخري: المسالك والممالك، ص ٤٦)	تونس- طبرقة
١٦مرحلة (الاصطخري: المسالك والممالك، ص ٤٦)	طبرقة- تنس
٥مراحل (المقدسي ^(٤٢) : أحسن التقاسيم، ج ١، ص ٢٤٦)	تنس- جزائر بني مزغني
٤مراحل ونصف(الإدريسي: أنس المهج، ص ١٩٠)	جزائر بني مزغني - بجاية
—	بجاية- وهران
—	وهران- سبتة
—	سبتة-طنجة

المرحلة		الطريق
—	ازيلي - سلا	اتجاه شمالي جنوبي
—	سلا - آسفي	
—	آسفي - ايجلي	
—	ايجلي - نول	
—	نول - أوليل	

وفيما يلي خريطة توضح الطريق ومحطاته:



الطريق الشمالي الساحلي (طريق الجادة) - عمل الباحثة

طريق الهضبات الوسطى (التلي):

يلي النطاق الساحلي نطاق تلي يتميز بوجود جبال الأطلس، وهي أوضح الظواهر الجغرافية في بلاد المغرب وأكثرها خصوصية، وتبدأ جغرافياً من ناحية الغرب من بلاد السوس في شكل سلسلتين تحصران فيما بينهما إقليم السوس الخصيب، وتلتقي السلسلتان عند قمة "سيروة" التي يقرب ارتفاعها من ميلين فوق سطح البحر شرق مدينة مراكش، ثم تتفرع مرة أخرى إلى سلسلتين شبه متوازيتين ممتدين من الغرب نحو الشرق، تسمى السلسلة الشمالية المطلة على النطاق الساحلي باسم أطلس التل، أو أطلس العالية، وتسمى السلسلة الجنوبية المطلة على الصحراء باسم أطلس الصحراء أو الأطلس الأمامية (٤٣).

وطريق الهضاب المرتفعة أو ما يعرف بمنطقة شط الجريد بأقليم تونس، ويدور حول جبال الأوراس بحيث يمر بحوض الطرف، وبممر الحضنة، ثم ممرة تازة بالشمال الغربي من بلاد المغرب^(٤٤).

وكانت القيروان وما أضيف إليها من بلدان الساحل التونسي متصلة بهذا الطريق الذي يتفرع منه طريق ثانوي نحو بجاية في الشمال ونحو بسكرة^(٤٥) وورجلان^(٤٦) في الجنوب^(٤٧)، حتي يصيرا طريقا واحدا ابتداء من طرابلس، وهو أقل نشاطا وحركة إذا ما قورن بالطريق الشمالي أو الطريق الجنوبي الصحراوي^(٤٨). ويوضح الجدول الآتي محطات هذا الطريق والمسافات بينها:

بالمرحلة	الزمن	الطريق
٢٠مرحلة (الاصطخري: مسالك الممالك، ص٤٦)	٦ أشهر	الفسطاط - برقة
٢٠مرحلة (الاصطخري: مسالك الممالك، ص٤٦)		برقة - طرابلس
٢٠رحلة (الاصطخري: مسالك الممالك، ص٤٦)		طرابلس - القيروان
١٦مرحلة (الاصطخري: مسالك الممالك، ص٤٦)		القيروان - سطيف
٢٠مرحلة (الاصطخري: مسالك الممالك، ص٤٦)		سطيف - تاهرت
٥٠مرحلة (الاصطخري: مسالك الممالك، ص٤٦)		تاهرت - فاس
٣٠مرحلة (الاصطخري: مسالك الممالك، ص٤٦)		فاس - السوس الأقصى
٥٠مرحلة (الاصطخري: مسالك الممالك، ص٤٦)		تاهرت - سجلماسة

وتوضح الخريطة الآتية خط هذا الطريق ومحطاته:



طريق الهضبات الوسطى (عمل الباحثة)

طريق الذهب (القصور)

ويبدأ هذا الطريق من مدينة عيذاب^(٤٩) في مصر، ثم قوص^(٥٠)، ومنها نهرا إلى القاهرة، ثم طريقه المعروف إلى الإسكندرية، ومنها إلى برقة ثم ينقسم إلى فرعين هما: القصور والواحات، ويبدأ فرع القصور من بلدة حمص بليبيا شرق مدينة طرابلس، ومنها إلى غريان^(٥١)، فيفرن^(٥٢)، ثم جادو^(٥٣)، فنالوت^(٥٤)، ثم قصور تطاوين^(٥٥)، ثم يتجه غربا نحو وادي سوف^(٥٦)، ووادي ريغ^(٥٧)، ثم وارجلان، ثم الجنوب الغربي لإقليم توات^(٥٨)، ثم وادي ميزاب^(٥٩)، وأخيرا سجماسة، وهي نقطة التقائه بفرع الواحات، وفرع الواحات يمر بواحات الصحراء الكبرى، وخاصة واحة توات التي كانت مقصدا للتجار والحجاج المغاربة^(٦٠)، ويبرر العياشي هذا التوجه إلى توات بأن سعر الذهب فيها أرخص من سجماسة^(٦١)، وكذلك سعر التمر والزرع، كما أنها ملتقي لقوافل الآتية من السودان^(٦٢)، ثم تتوجه القوافل إلى ورجلان، ثم واحات الجنوب الليبي غدامس^(٦٣)، وغات^(٦٤)، ومرزق^(٦٥)، وأوجلة^(٦٦)، ومنها إلى الواحات المصرية^(٦٧).

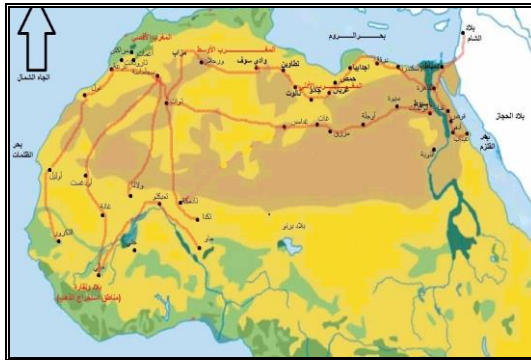
بالإضافة إلى المحاور العرضية وجدت عدة محاور ربطت بين بلاد المغرب الأقصى والسودان الغربي وقد مثلت امتدادًا طبيعيًا للطرق التي ربطت مصر ببلاد المغرب والسودان الغربي ومن هذه المحاور:

- الطريق المحاذي للساحل (نول- أوليل) وكان الحصول على الملح وراء إزدهاره، فقد كانت ملاحه أوليل أشهر الملاحات الواقعة في الصحراء الكبرى، فمنها يحمل الملح إلى جميع بلاد السودان^(٦٨)، وقد حدد ابن حوقل موقعها بأنها على مسافة شهر واحد من مدينة أودغست^(٦٩)، وشهر ونصف من مدينة سجماسة، وكانت المسافة من انطلاق هذا الطريق حتى نهايته شهرين^(٧٠).

محور سجماسة - غانا: وكان من أنشط المحاور التجارية وكانت مدينة تامدلت^(٧١) محطة رئيسية على هذا المحور، واشتهرت بمعدن الفضة، وكانت تتجمع فيها القوافل لتواصل رحلتها لأودغست، ويرجح أحد الباحثين أن هذا الطريق هو الذي سلكته حملة حبيب بن عبيدة سنة ١١٦هـ/٧٣٤م، وبعدها قام ابنه عبد الرحمن^(٧٢) بحفر الآبار على هذا الطريق^(٧٣). ويوضح الجدول التالي فرعي طريق الذهب:

بالمرحلة	الطريق		
٥٠ مرحلة (البكري: المسالك والممالك، ج٢، ص ٨٨٠)	تادمكة ^(٧٤) - غانة	القصور	فريقي الطريق
٦٠ مرحلة (البكري: المسالك والممالك، ج٢، ص ٨٣٧)	غانة - درعة ^(٧٥)		
	درعة - أغمات ^(٧٦)		
٨ مراحل (ابن حوقل: صورة الارض ج١، ص ٩١)	أغمات - سجلماسة		
	مزاب - توات		
	ورجلان - وداي سوف		
	وداي سوف - قصور تطاوين		
	تطاوين - جادو وغريان		
	غريان - مدينة حمص	الوحدات	
	إجدابيا - الأسكندرية		
	الأسكندرية - القاهرة		
	القاهرة - عيذاب		
٢٠ مرحلة الاستبصار ص ٢٢٤.	ورجلان - غدامس		
٢٠ مرحلة رشيد حفيان ص ٤٢	غدامس - غات		
—	غات - مرزق		
—	مرزق - أوجلة		
—	أوجلة - سيوة		
—	سيوة - واحات الداخلة والخارجة		

وفيما يلي خريطة توضح طريق الذهب وفروعه وكذلك المحاور الرئيسية له:



طريق الذهب وفروعه بالصحراء الكبرى الإفريقية (عمل الباحثة)

الطريق الجنوبي (مصر- غانة)^(٧٧):

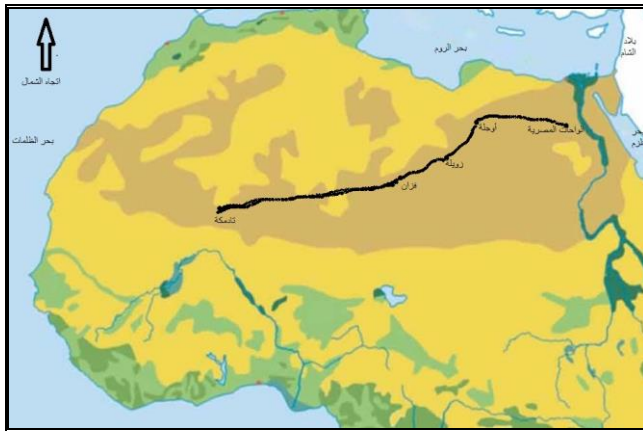
وهو أقصر وأقرب الطرق بين مصر وبلاد السودان الغربي^(٧٨)، ويرجح أنه أول طريق سلكه العرب للوصول إلى السودان فهو أقصر الطرق لعبور الصحراء^(٧٩)، وقد قدرت المصادر مدة اجتياز هذه الطريق بثمانين يوما على الجمال، كما أكدوا أنه لا يوجد سوى موضع واحد فقط للتزود بالطعام^(٨٠)، وقد ذكر ابن حوقل أنه الطريق الرئيس بين مصر وغانة، وكانت لا تزال فيه بعض الآثار الباقية فقال: " وكان يسلك قديما من مصر الى غانه فانقطع ولا يخلو هذا الطريق من جزائر النخيل وآثار الناس وبها إلى يومنا هذا ثمار كثيرة وغنم وجمال قد توحشت"^(٨١)، كما أفاد ابن حوقل أيضا أن توقف هذا الطريق جاء بناء على قرار من السلطة الحاكمة في مصر آنذاك خوفا على أرواح المسافرين، فتوقف استخدام هذا الطريق تماما، بعد أن كان من أنشط الطرق^(٨٢).

وكان تجار البصرة والكوفة يفضلون هذا الطريق، حتي تسببت الرياح في تغيير اتجاههم إلى الطرق المارة بوسط المغرب، كما كان التجار المصريون يسلكونه ليبادلوا الملح، والزجاج، والرصاص، ويشتررون أحجار الذهب^(٨٣)، وقد أوضح ابن حوقل أسباب انحسار ذلك الطريق لشدة الرياح التي أهلكت القوافل، وقطاع الطرق مما دفع المسافرين للتحويل عنه^(٨٤).

ومما سبق تتضح العوامل التي أدت إلى التحول عن هذا الطريق فخلال مدة الرحلة التي تستمر ٨٠ يوما من الصعب مواصلتها بالاعتماد على موضع واحد للتزود بالطعام والشراب، فإذا أضيف إلى ذلك العوامل الطبيعية كالرياح والبشرية كقطاع الطرق، تبين حجم المخاطر التي تعرض لها العابرين لهذا الطريق وفي ضوء ذلك يمكن تفسير القرار الذي اتخذته السلطة الحاكمة في مصر بمنع المرور عبر هذا الطريق. ويوضح الجدول الآتي محطات هذا الطريق:

المرحلة	الزمن باليوم	الطريق
—	١٠ يوماً	تادمكة - فزان
١٥ مرحلة (ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩٢)		فزان - زويلة
٢٠ مرحلة (الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ٣١٢)		زويلة - أوجلة
١٠ مراحل (البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٦٦٢)		أوجلة - شنتريه
١٠ مراحل (البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٦٦٢)		شنترية - بهنسي الواحات
٨ مراحل (البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٦٦٢)		بهنسي الواحات - أريش الواحات
٣ مراحل (البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٦٦٣)		أريش الواحات - الفرفرون
٤ مراحل (البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٦٦٣)		الفرفرون - الواحات الداخلة (القصر - والقلمون)
٣ مراحل (البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٦٦٤)		الواحات الداخلة - الواحات الخارجة

وفيما يلي خريطة توضح هذا الطريق:



الطريق الجنوبي بين مصر وبلاد السودان الغربي (عمل الباحثة)

عقبات طرق القوافل الصحراوية.

كانت رحلة الحصول على الذهب من بلاد السودان الغربي ومبادلتة بغيره من السلع محفوفة بالمخاطر، ولم يكن عبور الصحراء بالأمر السهل بل تعرض القائمين بهذه المغامرة لأخطار كثيرة حالت في بعض الأحيان دون اتمام الرحلة^(٨٥)، لهذا كانت الأرباح العائدة وراء ممارسة تجارة الذهب كبيرة لما يتكبده القائمين بالرحلة من عناء، وقد وضع ابن الأزرق هذه المعادلة بين ندرة السلع والأرباح التي يحققها التجار بقوله: " فإنها لبعده مكانها وشدة ضرر نقلها يقل حاملها ويعز وجودها واذ ذاك فيحصل ناقلها على ربح عظيم بسبب ذلك والبلد القريب المسافة الآمن الطريق يكثر الناقل منه وإليه فيكثر المنقول وترخص أثمانه، ولهذا تجد التجار الداخلين إلى بلد السودان أرفع الناس وأكثرهم أموالا لبعده طريقهم ومشقته باعتراض المفاوز المخطرة بالخوف والعطش ويقل ما نقل إلينا واليهم فيسرع إلى هؤلاء الغنى والثروة"^(٨٦)، وتمثلت تلك الأخطار في الآتي:

قطاع الطرق (السراق):

مثل قطاع الطرق العدو الأكثر شراسة للمسافرين عبر الطرق الصحراوية، والذين اتخذوا كافة الاحتياطات لحماية أنفسهم من المخاطر الطبيعية^(٨٧)، فمهما كانت الجهود التي بذلتها الدول القائمة آنذاك لتوفير الأمن، والضرب على أيدي قطاع الطرق، إلا أن هذا الأمر صعب التحقيق، لطول المسافات وطبيعة المجتمع القبلي، فلا يخلو الأمر من وجود بعض أفراد القبائل الذين يتعيشون على السلب والنهب وهؤلاء يعترضون العامة والخاصة^(٨٨).

ويرجح أن الخلاف المذهبي الذي عاشته بلاد المغرب كان وراء تجرأ بعض اللصوص على المارة، كبعض المناطق التي لم تقتصر على سرقة أمتعة القوافل، بل تعدى الأمر لسرقة رجال القافلة أنفسهم وبيعهم كرقيق للنصارى، فكانت القوافل تخاف تلك الأماكن حتى إذا ما تجاوزوها تبادلوا التهاني فرحا بسلامتهم^(٨٩).

ومن الطريف أن بعض القبائل التي اشتهرت بالسرقة كانت تتوقف عن ممارسة نشاطها خلال شهر رمضان، فإذا وجد سراقها المتاع بالطريق لا يتعرضوا

له^(٩٠)، وقد استغلت بعض القوافل ذلك الوازع الديني لدى تلك القبائل فكانت ترسل رجال العلم المصاحبين للقافلة للتفاوض مع اللصوص، لرد بعض الأمتعة التي لا غنى عنها طوال الرحلة^(٩١).

وقد اتخذت القوى الحاكمة في بلاد المغرب وممالك السودان الغربي موقفا مشددا من قطاع الطرق، فقد كان الأمراء الرستميون يخرجون لحماية القوافل بأنفسهم^(٩٢)، وكان القتل هو العقوبة المباشرة لجريمة قطع الطريق على القوافل التجارية في كثير من الأحيان^(٩٣).

وقد استغلت القبائل حاجة القوافل إلى الماء فكانوا يختبئون في أماكن وجوده كموقع "وانزميرن" وهي عيون مياه عذبة، وبها تجتمع جميع طرق بلاد السودان فيه كما ذكر البكري أنه: "موضع مخوف تغير فيه لمطة وجزولة على القوافل ويتخذونه مرصدا لهم"^(٩٤)، ومن الحيل التي طبقتها اللصوص أيضا إدعاء أن معهم شخص متوفي ثم يطلب من المسافرين مساعدته في حمله حتي الذهاب إلى مكان محدد وعندها يخرج ذلك الشخص ويسرق المسافرين^(٩٥).

وقد عرفت بعض المناطق بمهارة اللصوص واستخدامهم حيلة للحصول على أمتعة القوافل، كزمام مدينة طرابلس، فقد كان أعراب طرابلس أعلم الناس بالحيل التي يجلبون بها التجار بغرض سرقتهم^(٩٦)، وجبل دادس^(٩٧) الذي ذكره الوزان في رحلته ووصف سكانه أنهم غادرون متلصصون يقتلون الرجل من أجل بصلة، كما كان موقع مدينة مراكش مشتهرا باللصوص، حتي أن المارين به يحثون بعضهم على السير فيقولون "مر_كش" وتعني مر مسرعا؛ لخوفهم من اللصوص^(٩٨)، وكان المسافرون يفتدون أنفسهم بالمال إذا وجدوا سبيلا للتفاوض مع اللصوص ووصل الأمر أن دفعوا ربع أثمان سلعهم حتي يتمكنوا من المرور بدفع ربع أثمان سلعهم حتي يتمكنوا من المرور^(٩٩)، وعلى العكس من ذلك فقد ذكر ابن بطوطة بعض الأماكن التي تخلو تماما من قطاع الطريق حتى أن المسافر فيها لا يحتاج إلى الرفاق لخلو الطريق من اللصوص^(١٠٠).

وثمة ملاحظة فيما يتعلق بظاهرة اللصوصية وقطع الطريق في تاريخ المغرب بشكل عام، وهي ازدياد حده العمليات بشكل منظم عند تعرض البلاد للمجاعات والأوبئة^(١٠١)، وفي وقت فترات الصراع السياسي التي تسبق سقوط دولة وقيام دولة أخرى، إذ قام هؤلاء اللصوص بإضفاء صفة رسمية على أفعالهم، كأولئك الذين ذكرهم ابن القطان في نظم الجمان عند بداية ظهور الموحدين بقوله: " وإن من ذلك الرأي الذميم والسعي المنقوم ما ذكر في أمر المسافرين الذين يريدون الرجوع إلى أوطانهم وعمارتها، والطوائف المارة على البلاد لمعنى تجارتها، يتسبب إليهم قوم من هؤلاء الظلمة الدخلاء الذين يضعون الغش طي ما يهمون به من النصيحة، ويستبطنون المكر في تصرفاتهم القبيحة، فيقولون للرجل منهم : عندك من حقوق الله كيت وكيت، وإن للمخزن^(١٠٢) جميع ما به أتيت! ويقرون بهذا من الوعيد والإغلاظ الشديد ما يرضي له المذكور بالخروج عن جملة ماله ويعتقد السلامة من ذلك الظالم الغاصب أعظم مناله"^(١٠٣). ويتبين من النص مدى حرص الدول التي قامت في المغرب على بسط الأمن في الطرق التجارية، واعتقدها أن المساس بأمن هذه الطرق أمر يخل بمظاهر سيادتها.

ومن وسائل تأمين الطرق التي عرفت في المغرب في العصر المريني (٦٦٨-٨٦٩هـ/١٢٦٩-١٤٦٥م) "الرتب" وهي خيام أمر السلطان بسكناها على كل ١٢ ميلا ويختار ساكنيها من المناطق القريبة منها، ومهمة هؤلاء بيع الطعام والشعير وما يحتاج إليه المسافرين لإتمام الرحلة، وقد كانت تلك الأماكن في الغالب غير صالحة للسكن لذلك كانت الدولة تعطي القائمين بهذه المهمة إقطاعاً مقابل هذه المهمة، وقد حققت هذه المهمة أماناً كبيراً للمسافرين^(١٠٤).

غير أن المناداة بسلامة الطرق والتشديد عليها لم يمنع السلطة الرسمية نفسها من وقف حركة السفر في حالات الحرب^(١٠٥)، ونشر من عرفوا ب "أمناء الطرق" لئلا يسافر أحد^(١٠٦)، وربما يُفسر ذلك التصرف من قبل السلطة، بسبب تخفي كثير من الخصوم السياسيين في زي التجار مستغلين التسهيلات التي قدمتها دول المغرب للحركة

التجارية آنذاك، فقد دخل إدريس بن عبد الله ومولاه راشد للمغرب في زبي التجار، كما أوقفت زناتة وفدا أرسله أبو عبد الله الشيعي إلى عبيد الله المهدي في سجنه في سجلماسة، ويرجح أن هؤلاء كانوا يسيرون في شكل قافلة تجارية حتى لا ينكشف أمرهم^(١٠٧)، وقد لجأ عبيد الله المهدي للتخفي بنفس الطريقة عندما انتقل إلى المغرب^(١٠٨).

قلة الماء:

ارتبط استمرار الحياة على سطح الأرض عموماً وفي الصحراء على وجه الخصوص بوجود المياه الصالحة للشرب، ولا يكاد الجغرافيون يذكرون مدينة إلا وأتبعوها بوصف مائها من حيث القلة والكثرة، وصفات الماء من عذوبة وملوحة، حيث أكد الإدريسي على وصف حالة المياه في كافة المدن التي زارها من خلال تعبيرات مثل: "ماؤها عذب"، و"ماؤها قليل"، و"ماؤها غائر"، و"ماؤها مالح"^(١٠٩)، كما تطرق المؤرخون إلى طرق استنباط المياه في كثير من المدن التي زاروها^(١١٠).

وكان كثير من المسافرين يفضلون الطرق البرية على ركوب البحر خوفاً من هجمات القراصنة^(١١١)، إلا أن هناك عدواً آخر لم يكن أقل خطراً من التعرض لهجمات القراصنة وهو "العطش" فالصحراء كما وصفها المصادر "كلها مفاوز وخلوات وفيها خوف وعطش وفياف منقطعة"^(١١٢)، لا يبلغ الموجل فيها في تلك البراري إلا القادر على حمل الأزداد^(١١٣)، وقد ينقطع الماء لأيام كثيرة^(١١٤)، وقد أكد الإدريسي بقوله: "وهذه الصحاري فيها مجابات مياه وذلك أن الماء لا يوجد فيها إلا بعد يومين وأربعة وخمسة وستة واثني عشر يوماً مثل مجابة تيسر التي في طريق سجلماسة إلى غانة وهي أربعة عشر يوماً لا يوجد فيها ماء وأن القوافل تتزود بالماء لسلوك هذه المجابات في الأوعية على ظهور الجمال، ومثل هذه المجابة كثير في بلاد السودان"^(١١٥)، وكان التزود بالماء هو الضمان الوحيد لمواصلة الرحلة، ووردت إشارات في بعض المصادر تفيد بهلاك بعض المسافرين وهم على بعد خطوات قليلة من الماء^(١١٦)، وكانت قلة الماء

دافعا لإتخاذ بعض الإجراءات من قبل القافلة للتخفيف من حدة تلك المشكلة فكانت القوافل تسير ليلا وتتوقف نهارا عن مواصلة السير حتى لا يستهلك المسافرون كميات كبيرة من الماء حال سيرهم نهارا، كما كانت تشتري الماء من بعض القبائل التي تخرج لملاقاة القوافل كقبيلة مسوفة^(١١٧).

وقد ذكر الإدريسي في معرض حديثه عن بلاد السودان عن رجل كان له علم بأماكن وجود المياه من خلال حاسة الشم فقال: " فأخذ غرفة من ترابها وقربه من أنفه ثم اشتمه وتبسم وقال لأهل القافلة انزلوا فإن الماء معكم فنزل أهل القافلة هناك وعرسوا متاعهم وقيدوا الجمال وتركوها ترعى ثم عمد البربري إلى موضع وقال احفروا هاهنا فحفر الناس في ذاك الموضع أقل من نصف قامة فخرج إليهم الماء الكثير العذب فعجب من ذلك أهل القافلة"^(١١٨)، ويلاحظ من ذلك أن سكان مناطق الواحات الذين كانوا في حاجة ماسة للمياه طوال فصول السنة، كانوا مؤهلين أكثر من غيرهم لاستنباط المياه، نظرا لتوفر الحافز المتمثل في قلة الماء والحاجة إليه^(١١٩)، حيث كان أهل مسوفة يذبحون البقر الوحشى لشرب ما بداخلها من ماء^(١٢٠).

ومن الأشياء الغريبة أيضا التي رآها المسافرون بعض الأشجار الكبيرة التي تجمع فيها المطر، وكانت بمثابة آبار يُشرب منها^(١٢١)، كما قام السافرون في بعض الأحيان بدافع الحصول على الماء بذبح بعض الحيوانات ممن تصحب القافلة والتي كان المسافرون يصحبونها لهذا الغرض تحديدا ويقومون بتعطيشها ثم تورد الماء لتشرب أكبر قدر منه ثم تساق خالية دون أحمال، فإذا نشف ما في أسقيتهم واحتاجوا إلى الماء نحروا جملا وشربوا ما في بطنه^(١٢٢).

وبالإضافة إلى عامل ندرة المياه، فقد كانت هناك كثير من العوامل التي أدت من جهتها إلى التقليل من المياه والتضييق على القوافل في الحصول عليه، والتي تسببت في تجفيف الماء في أماكن تخزينه، فاضطر المسافرون لتغطيته بتخييط" التلايس" عليها لحمايتها من الريح^(١٢٣).

وهناك ظاهرة أخرى جديرة بالملاحظة خاصة بالمياه، وهي ظاهرة الماء "الزقاق"^(١٢٤)، أو شديد المرارة وقد أرجع التيجاني خلال رحلته تلك الظاهرة لوجود شجر الدفلي بتلك الأماكن "فيكتسب الماء لدى جريه منها سمية ومرارة تضر بأبدان ساكنيها"^(١٢٥)، كما كانت الملوحة الشديدة للمياه وتغير لونها وطعمها من العقبات التي واجهت المسافرين، فاضطروا إلى تقديم حاجتهم للشرب على إعداد الطعام بما معهم من ماء حفاظا عليه^(١٢٦)، وفي كثير من الأحيان تسبب هذا الماء بمشاكل صحية لشاريه^(١٢٧) كالمياه الفاسدة التي ليس لها من صفة المياه إلا "التميع" ومن أول ما يشربها المسافرون "تتغير أمزجتهم ويسقمون"^(١٢٨).

كما اضطر المسافرون أحيانا للقيام بحفر الآبار بأنفسهم التي سرعان ما تلبث أن تنهار وتدفن^(١٢٩)، مما دفعهم لتغطيتها بعظام الأبل وجلودها^(١٣٠).

ومما سبق ويمكن إجمال الخطوات التي اتخذتها القافلة لمواجهة ندرة المياه

في الآتي:

- ١- التزود بكميات كبيرة من المياه بداخل قرب أعدت لذلك خصيصا.
- ٢- السير ليلا حتى لا تزيد حاجة القافلة للمياه.
- ٣- اصطحاب جمال بلا أحمال مع القافلة لذبحها والتزود بما شربته من ماء عند الحاجة.
- ٤- اكتراء الأدلاء العارفين بأماكن وجود المياه في الصحراء.
- ٥- شراء المياه من القبائل التي تقدم تلك الخدمة للمسافرين.
- ٦- حفر الآبار وتغطيتها بعظام الأبل حتى لا تدفن.

الرمال المتحركة:

أدت طبيعة الأرض دورا كبيرا في تحديد مسارات وطرق القوافل التجارية بشكل عام وأوقات راحة القافلة في بعض الأحيان، فقد كانت صلابة الأرض تمنع تثبيت أوتاد الخيام مما يضطر القوافل لاختيار مكان آخر للراحة^(١٣١)، إلا أن الخطر الذي لم

تستطع القوافل التغلب عليه هو الرمال المتحركة أو الزاحفة أو السواخة كما سماها البكري ووصفها بقوله: "أرض سواخة لا يهتدى الطريق فيها إلاّ بخشب منصوبة، ... فإن ضلّ أحد يمينا أو شمالا غرق تشبه في الرطوبة بالصابون، وقد هلكت فيها العساكر والجماعات ممّن دخلها ولم يدر أمرها"^(١٣٢).

وقد أرجع الإدريسي سبب تغير المسالك التجارية وبخاصة تلك التي بين مصر وبلاد السودان الغربي، وقلة السالكين لهذه الطرق لوجود هذه الرمال السائلة التي تنقلها الريح من مكان إلى مكان^(١٣٣).

كما عبر التيجاني عن خطورتها فقال: "سلكها قافلة لنا فيها ألف جمل فنفر منها بغير وتبعه باقي الأبل فلم يكن أسرع من أن ساخت في الأرض وغاص فيه ألف جمل، ثم عادت الأرض كما كانت وكأن لم يكن لتلك الأبل أثر"^(١٣٤)، وقد نسب ابن بطوطة هذه الظاهرة للشياطين بوصفها أمر خارق للعادة لا يمكن تصويره فقال: "لا طريق يظهر بها ولا أثر، إنما هي رمال تنسفها الريح فترى جبالا من الرمل في مكان ثم تراها قد انتقلت إلى سواه"^(١٣٥).

سرعة الريح:

مثلت سرعة الريح مازقًا كبيرا للقوافل التجارية العابرة للصحراء، فكثيرا ما تسببت في عدم وضوح الرؤية نتيجة للغبار والأترية، وعدم اتضاح معالم الطريق، كما إنها إقتلعت الخيام التي حاول المسافرون تثبيتها حال التوقف عن السير، كما تسببت الريح بتغيير معالم الطريق جملة وتفصيلا فكانت تملأ المنخفضات، وتقتلع جذور النخل، وتدفن قرى بكاملها، وتحرك جبال من الرمل من أماكنها في بعض الأحيان^(١٣٦).

وقد تعرضت رحلة التيجاني لهذا الخطر ووصف صاحبها ذلك المازق بقوله: "ولم يضرب في ذلك اليوم خباء لإحد من الناس .. وأصبحنا من الغد فاشتد عصف الريح حتى أيسنا من الحياة بابتعاد واستعدنا بالله من قتلة عاد"^(١٣٧)، وقد تسببت الريح

أحياناً في تغيير خريطة المسالك التجارية بشكل عام فكانت سبباً في اندثار الطريق المباشر بين مصر وغانا وتحول الناس إلى طريق آخر^(١٣٨)، مما يوضح مدى صعوبة تعرض القافلة لمثل تلك الظروف المناخية.

وتحمل الرياح في الصحراء أسماء محلية كثيرة تختلف بحسب إختلاف الأماكن فمنها ما يعرف بـ "الشهلي"، وهي رياح جنوبية، أما الرياح الخطيرة والزوابع المثقلة بالرمال والغبار، فهي الرياح الجنوبية الشرقية، والرياح التي يسميها المصريون الخماسين؛ لأنها تستمر خمسين يوماً وهي رياح عاتية جنوبية غربية^(١٣٩).

وتكمن خطورة هذه الرياح أنها تتسبب في جفاف المياه كما ذكر ابن سعيد هذه المشكلة فقال: " وربما هبت ريح جنوبية ونشفت المياه التي في القرب، فهم يعيدون إليها المياه التي في بطون الإبل ويجعلون على أفواهها الكمام لئلا تأكل شيئاً، فإذا نشف الرياح مياههم نحروها جملاً جملاً وشربوا ما في بطنها"^(١٤٠).

الثلوج:

لم تكن شدة الحر والعطش الأمر الوحيد الذي أرق القوافل العابرة للصحراء، بل من الغريب أن الثلوج كانت إحدى العقبات التي واجهت المسافرين، وكانت تعطل سير القوافل التجارية منها والعسكرية، فقد تسببت الثلوج في تعطيل حركة جيش المنصور الفاطمي (٣٣٤-٣٤١هـ/٩٤٥-٩٥٢م)^(١٤١) التي قادها للقضاء على حركة أبي يزيد مخلد بن كيداد^(١٤٢) بعد أن توغل المنصور أحد عشر يوماً في الطريق المؤدية للسودان، فتعرض جيشه لأزمة شديدة كادت تهلكه سجلها صاحب كتاب أخبار ملوك بني عبيد بقوله: " وأصابهم مطر عظيم من ثلج كبير فمنعهم ذلك من ضرب الأخبية ونصب الأبنية واشتعال النيران"، واضطر المنصور للعودة تحت ضغط الجنود الذين صحبوه في الحملة^(١٤٣).

ووما زاد في خطورة تساقط الثلوج أنها كانت مصحوبة برياح تقتل كل من يستنشقها، أطلق عليها الوزان "رياح الشمال"، وكانت القوافل التي تسير في الشتاء

بالطبع هي الأكثر عرضة لتلك الثلوج، وخاصة قوافل تجارة التمر التي تسير فى آخر أكتوبر، فقد كان الثلج يفاجئهم أحيانا ويهلك القافلة، وربما استمر تساقط الثلوج ليومين دون انقطاع، وقد يسقط الثلج ليلا فتصبح القافلة تحته ويتعرض جميع من فيها للاختناق^(١٤٤).

وقد توقف ابن بطوطة عند تلك الظاهرة اللغريبة على مناخ تلك البلاد وقارن بينها وبين الثلوج التي رآها فى بخارى وسمرقند فى المشرق، وكيف أن الثلوج بطريق بلاد السودان أصعب من تلك التي رآها هناك رغم اختلاف المناخ^(١٤٥).
الأمراض: كان التجار وغيرهم من أفراد القافلة يتعرضون لظروف صحية غير تلك التي اعتادوا عليها^(١٤٦)، فضلا عن مرورهم ببعض المناطق التي انتشر فيها وباء^(١٤٧)، وقد ساعد على ذلك التقلبات المناخية الكثيرة التي تعرض لها المسافرون، حتى أن المناخ يتقلب خمس أو ست مرات يوميا^(١٤٨).

الحيوانات المفترسة:

يعد وجود الحيوانات المفترسة من أشد الأخطار التي واجهت القوافل العابرة للصحراء، ومما زاد من خطورة تلك الحيوانات أن بعضها كان يعيش بمواضع المياه التي اضطر المسافرون لورودها^(١٤٩)، واحتلت الثعابين المكانة الأولى فى خطورتها وذلك لانتشارها نظرا لطبيعة البيئة الصحراوية، ورغم المبالغات التي أحاطت بذكر الثعابين فقول أنها تحمي أماكن الذهب وتمنع الناس من الاقتراب منها، وربما كان الدافع وراء تلك الروايات أنهم نقلوها عن المسافرين الذين صدقوا فى الغالب روايات السكان المحليين وهم بدورهم نشروا كل ما يخيف الأعراب حتى لا يقتربوا من ثروتهم الثمينة^(١٥٠)، حتى وصل الأمر أنهم أشاعوا وجود حيات تقتل بمجرد النظر^(١٥١)، إلا أن ذلك لا يمنع من خطورة تلك الثعابين على عابري الصحراء فقد تحدث الإدريسي عن خطورة تلك الحيات الموجودة بواحات مصر والتي تختبئ فى الرمال حتى إذا مرت الجمال بجوارها قفزت فى المحامل ونهشت من وجدته فمات فى الحال^(١٥٢)، كما

تعرض أحد مرافقي ابن بطوطة للدغة خطيرة كادت تؤدي بحياته وحاول ابن بطوطة معالجته وكان ألمه شديدا حتى اضطر لقطع إصبعه^(١٥٣).

ومن الغريب أن بعض ساكني الصحراء كانوا يأكون تلك الحيات المنتشرة بموطنهم، كصحراء نسير التي تسكنها الحيات السوداء الغليظة، فكانوا يصيدونها ويقطعون رؤوسها ويطحنونها بالملح والماء، وهي عندهم من أطيب الأطعمة^(١٥٤).

كما كانت الأرضة^(١٥٥) من المشاكل التي تواجه المسافرين فهي تفسد ما تجد من متاع أو غيره، ومن الأشياء الطريفة أيضا وجود السلاحف التي ظنّها المسافرون صخورا فوضعوا أمتعتهم عليها ولما استيقظوا لم يجدوه، ووجدوا السلاحف تحركت بمتاع جملين فعجبوا من ذلك^(١٥٦).

واستكمالا لهذه الرحلة المحفوفة بالمخاطر كانت بلاد السودان المقصد الرئيس لهؤلاء التجار تتميز عن غيرها بكثرة الحيوانات الخطرة شديدة الفتك فكانت لدغات عقاربها مميتة^(١٥٧) فهي في عمومها كما وصفها أحد المصادر "بلاد كثيرة الأسد والوحوش والدواب الهائلة العظيمة"^(١٥٨).

ولكثرة تلك المصاعب التي واجهها العابرون للصحراء، كره بعض الفقهاء السفر بغرض التجارة إلى بلاد السودان^(١٥٩)، ولا يمكن تبرير ذلك إلا لخطورة هذه الرحلة ومظنة الهلاك للقائمين بها.

غير أن ذلك لم يمنع هذه التجارة بل كان هناك ولع بالتجارة مع بلاد السودان إذ كانت سبباً في ثراء البعض ممن تحمل المخاطر من أجل توفير الأرباح اعتماداً على اختلاف الأسعار بين البلدين لأسباب يذكر ابن خلدون بعضها بقوله: "تجد التجار الذين يولعون بالدخول إلى بلاد السودان ارفه الناس وأكثرهم أموالا لبعدهم طريقهم ومشقته واعتراض المفازة الصعبة المخطرة بالخوف والعطش"^(١٦٠).

ويرجع ابن خلدون تلك المكاسب أيضا إلى ندرة السلع لكثرة المخاطر التي يتعرض لها التجار في طريقهم للحصول عليها فقال: " فلا يرتكب خطر هذا الطريق وبعده إلا الأقل من الناس فتجد سلع بلاد السودان قليلة لدينا فتختص بالغلاء وكذلك سلعا لديهم. فتعظم بضائع التجار من تناقلها ويسرع إليهم الغنى والثروة من أجل ذلك". كما أن " نقل السلع من البلد البعيد المسافة أو في شدة الخطر في الطرقات يكون أكثر فائدة للتجار وأعظم أرباحا لأن السلعة المنقولة حينئذ تكون قليلة معوزة لبعدها أو شدة الغرر في طريقها فيقل حاملوها ويعز وجودها وإذا قلت وعزت غلت أثمانها"^(١٦١)، ولذلك تحمل المسافرون هذه المشاق مقابل تلك المكاسب التي يحصلون عليها.

الضرائب (المغارم) :

من المفترض ألا يكلف الناس بغير ما أوجبه الكتاب والسنة من فروض مالية،^(١٦٢) ولكن هذه القاعدة تعرضت للإختراق من قبل كثير من الحكام سواء في المشرق الإسلامي، أو المغرب، حيث سارت السياسة الضريبية في بلاد المغرب كما وضحاها ابن خلدون في مقدمته " أن الدولة سواء قامت على سنن العصبية أو الدين، تكون قليلة الضرائب كثيرة الجباية في أول عهدها؛ لأن الرعايا ينشطون في العمل فيكثر الاعتمار"^(١٦٣)، إلا أنه تحت ضغط الحاجة إلى النفقات الناتجة عن ضعف ميزانية الدول، وقرها لم يتوان الحكام في الإجحاف في فرض المغارم وإحداث ضرائب جديدة^(١٦٤).

وقد مثل مرور القوافل التجارية للدول التي تمر عليها تلك القوافل فرصة سانحة لفرض ضرائب على التجار خاصة؛ وبخاصة بعد المكاسب التجارية التي حققها التجار العابرون للصحراء، وانتشر توجه عام يؤيد التوجه لبلاد السودان والتجارة فيها، فقيل: "إن جرب جملك فعليك بالقطران وإن افتقرت فساغر إلى السودان"^(١٦٥)، حتى أن تلك الثروات التي حققها التجار أثارت الشكوك في نفوس بعض الفقهاء فرفضوا قبول أية

أموال ممن يكتسبون من بلاد السودان، فقد رفض القاضى سحنون^(١٦٦) بناء أحد التجار لقنطرة يعبر عليها الناس إلى بيته لأن كسبه كان من بلاد السودان^(١٦٧).

ويمكن القول أن استمرارية الدول التي قامت في بلاد المغرب في كانت مرهونة بسيطرتها على الطرق التجارية، و كثرة أسواقها، وبالتالي استمرار حصتها من الجباية التي اعتمدت عليها في تنفيذ مشروعاتها الحضارية، ولم يفوت حكام تلك الدول هذه الفرصة فقد بلغ ما فرض على تجارة سجلماسة في عصر بني مدار كما ورد عند ابن حوقل ما يقرب من أربعمئة ألف دينار أخذوها كما ذكر ابن حوقل : "من قوافل خارجة الى بلد السودان وعشر وخراج وقوانين^(١٦٨) قديمة، وما يباع بها ويشترى من إبل وغنم وبقر إلى ما يخرج عنها ويدخلها من نواحي إفريقية وفاس والأندلس والسوس وأغامت الى غير ذلك ممّا على دار الضرب والسكّة"^(١٦٩)

وقد كلفت القوافل التجارية بضرائب أخرى غير ما تدفعه للسلطة المركزية تمثلت فيما فرضته القبائل كانت تسيطر على أطراف المدن والطرق المؤدية إلى بلاد السودان^(١٧٠)، وقد أكد ابن حوقل أن بعض القبائل تعتمد بشكل رئيس على الأموال المفروضة على القوافل في تسيير شئون حياتهم حيث قال في معرض حديثه عن قبيلة صنهاجة: "ولهم لوازم على المجتازين عليهم بالتجارة من كلّ جمل وحمل ومن الراجعين بالتبر من بلد السودان وبذلك قوام بعض شؤونهم"^(١٧١)، وكانت هذه القبائل تأخذ الضرائب مقابل خدمة الخفارة أو تمرير القوافل دون أذى^(١٧٢)، وهو أمر يؤكد مدى ضعف السلطة المركزية.

وكان للقبائل الهلالية الريادة في السيطرة على الطرق التجارية في الدولة الحمادية، بحيث لم يكن انتشارها عشوائيا بل تمركزت في مناطق بعينها للتحكم في المسالك التجارية، مع أن القبائل الهلالية لم تكن تمارس النشاط التجاري في ذلك الوقت، ولكن لا يمكن تصور أنها لم تترك القوافل التجارية تمر دون استغلال^(١٧٣).

الهوامش

- (١) أحمد الشكري: الإسلام والمجتمع السوداني (إمبراطورية مالي ١٢٣٠-١٤٣٠م، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ١٩٩٩م، ص ٢٣٧.
- (٢) محمد زنبير: تجارة القوافل في المغرب، مجلة المناهل، العدد ٢٨، السنة الخامسة عشر، الرباط، ١٩٨٩م. ص ١٠٤.
- (٣) Holsinger Donald C. Trade routes of the Algerian Sahara in the XIXth Century.. In: Revue de l'Occidentmusulmanet de la Méditerranée, n°30, 1980. pp. 57-70;
- (٤) بان محمد على البياتي: النشاط التجاري في المغرب الأقصى خلال القرن (٣-٥٥/٩-١١م)، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، ص ٢٧.
- (٥) نعيم نكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (أواخر العصور الوسطى)، د-ن، القاهرة، ١٩٧٠، ص ٢٧٣.
- (٦) عبد الرحمن زكي: تاريخ الدول الإسلامية السودانية بأفريقيا العربية، المؤسسة العربية الحديثة، القاهرة، ١٩٦٥م، ص ٨٤.
- (٧) الجاحظ (أبو عثمان عمرو بن بحر، ت: ٢٥٥هـ/٨٦٨م) (التبصرة بالتجارة في وصف ما يستظرف في البلدان من الأمتعة الرفيعة والأعلاق النفيسة والجواهر الثمينة، تحقيق: حسن حسني عبد الوهاب، مكتبة الخانجي، القاهرة، ١٩٩٤م، ص ١١.
- (٨) نوري عزوي حمود: الذهب في التراث العربي والإسلامي، مجلة سر من رأي، المجلد ٦، العدد ٢٣، السنة السادسة، كانون ٢٠١٠م، ص ٨٧.
- (٩) الأمين عوض الله: تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، معهد البحوث والدراسات العربية، بغداد، ١٩٨٤م ص ٨٨.
- (١٠) الهمداني (أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب، ت ٣٣٤هـ/ ٩٤٥م: (الجوهريتين العنيتين المائعتين الصفراء والبيضاء (الذهب والفضة)، تحقيق: أحمد فؤاد باشا، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة ٢٠٠٩م، ص ٩٨.
- (١١) محمد زنبير: تجارة القوافل في المغرب بحث منشور في كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، معهد البحوث والدراسات العربية، بغداد، ١٩٨٤م، ص ١٦٩.

(١٢) جادة الطريق مسلكه وما وضح منه وقيل الطريق إلى الماء. ابن منظور (أبو الفضل محمد بن مكرم بن علي الأنصاري الرويفعي الإفريقي، ت: ٧١١هـ/ ١٣١١م): لسان العرب، دار صادر، ط٣، بيروت، ١٩٩٣م، ج٣، ص١١٠؛ بان محمد علي البياتي: النشاط التجاري في المغرب الأقصى خلال القرن (٣-٩هـ/ ٩-١١م)، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، ص٢٧.

(١٣) نعيم ذكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (أواخر العصور الوسطى)، د-ن، القاهرة، ١٩٧٠، ص٢٧٣.

(١٤) ابن عبد الحكم (أبو عبد الله محمد بن عبد الله، ت ٢٥٧هـ/ ٨٧٠م): فتوح مصر والمغرب، تحقيق: علي محمد عمر، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ١٩٩٥م، ص٢٢٣.

(١٥) اليعقوبي (أحمد بن إسحاق ابن واضح، توفي بعد ٢٩٢هـ/ ٩٠٤م): البلدان، تحقيق: محمد أمين ضنا، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٢م، ص ١٨٥؛ ابن حوقل النصيبي(ت بعد ٣٦٧هـ/ ٩٩٧م): صورة الأرض، دار صادر، بيروت، ١٩٣٨م، ج١. ص ١٥٧، البكري) أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد البكري الأندلسي (المتوفى: ٤٨٧هـ/ ١٠٩٤م): المسالك والممالك، دار الغرب الإسلامي، تونس، ١٩٩٢م، ص ٦٦٢.

(١٦) البلاذري (أحمد بن يحيى بن جابر بن داود البلاذري، المتوفى ٢٧٩هـ/ ٨٩٢م) فتوح البلدان، دار الهلال، بيروت، ١٩٨٨م. ص ص ٢٢١- ٢٢٨.

(١٧) رشيد حفيان: الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين ١١-١٢هـ/ ١٧-١٨م، رسالة ماجستير، قسم التاريخ، كلية الآداب والحضارة الإسلامية، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، ٢٠١٤م، ص ١٤.

(١٨) قدامة ابن جعفر(ت ٣٣٧هـ/ ٩٤٨م): الخراج وصناعة الكتابة، تحقيق: محمد حسين الزبيدي، دار الرشيد للنشر، بغداد، ١٩٨١م، ص ١٢٢.

(١٩) اليعقوبي: البلدان، ص ١٨٠-١٩٠، ابن حوقل: صورة الأرض، ج ١، ص ٦٧-٧٠.

(٢٠) بلدة تابعة للأسكندرية كان بها أحد المساجد الكبرى. اليعقوبي: البلدان، ص ١٨٠.

(٢١) مدينة برقة التي تذكرها المصادر العربية المبكرة هي مدينة المرج حالياً وتقع على الطريق الرئيسي الممتد من درنة إلى سهل بنغازي وتبعد عن الأخير بمقدرا ١٠٠كم، يحدها من الشرق مدينة البيضاء ومن الغرب مدينة توكرة ويتوسط المدينة سهلا زراعيا تحيط به المرتفعات الجبلية مما جعلها موقعا استراتيجيا، وأهلها لتكون قاعدة لانطلاق حركة الفتوحات العربية. عبد الله كامل

موسي عبده: مدينة برقة وآثارها الإسلامية عقب التاريخ وطُزَّز العمارة، دار الآفاق العربية، القاهرة، ٢٠٠١م، ص ٣٨.

(٢٢) مدينة ساحلية محصنة وبها أحد المساجد الجامعة كما أنها ذات أهمية اقتصادية كبيرة قال عنها ابن حوقل في معرض حديثه عن حاكم المدينة: "له لوازم على القوافل الصادرة والواردة من بلاد السودان وهي أيضا قريبة من البحر المغربي فتزد عليها المراكب بالمتاع والجهاز وتصدر عنها بضروب من التجارة" بينها وبين برقة ٤ مراحل وبينها وبين سرت ٥ مراحل، اليعقوبي: البلدان، ص ١٨١-١٨٢، ابن حوقل: صورة الأرض، ج ١، ص ٦٧.

(٢٣) مدينة مشهورة تقع على ساحل البحر قال عنها البكري: "بها جامع وحمّام وأسواق، ولهم نخل وبساتين وآبار عذبة وجباب كثيرة". المسالك والممالك، ج ٢، ص ٦٥١.

(٢٤) مدينة تاريخية بينها وبين البحر ثلاثة أميال بينها وبين القيروان ٤ مراحل وهي حاضرة قبل الفتح الإسلامي قال عنها اليعقوبي: "مدينة عظيمة على البحر المالح عامرة كثيرة الأشجار والثمار والعيون الجارية، وأهلها أخلاط من العرب والعجم والبربر". البلدان، ص ١٨٥، مؤلف مجهول (كاتب مراكشي من أهل القرن ٦هـ/١٢م): الاستبصار في عجائب الأمصار، دار الشئون الثقافية، بغداد، ١٩٨٦م، ص ١١٣.

(٢٥) تكتب بالصاد أحيانا مدينة مشهورة بإفريقية قال عنها الإدريسي "مدينة قديمة عامرة لها أسواق كثيرة وعمارة شاملة وعليها سور من حجارة وأبواب عليها صفائح من حديد منيعة وعلى أسوارها محارس نفيسة للرباط وأسواقها متحركة". ج ٢، ص ٢٨٠.

(٢٦) مدينة صغيرة بإفريقية بينها وبين القيروان مرحلة وهي مدينة أثرية، وقد برع أهل سوسة في حياكة الثياب حتي بلغت شهرتها الآفاق، وسوسة الآن ثالث أكبر المدن التونسية تبعد عن العاصمة تونس ٤٥ كم، إلى الجنوب من خليج الحمامات، وبها تمر الطريق الرئيس المعبدة والآخري الحديدية الآتية من العاصمة شمالا بإتجاه سفاقس وقابس في الجنوب. اليعقوبي: البلدان، ص ١٨٧، البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٦٩١، يحي شامي: موسوعة المدن العربية الإسلامية، دار الفكر العربي، بيروت، ١٩٩٣م، ص ١٥٣.

(٢٧) بينها وبين القيروان ثلاث مراحل قال عنها ابن حوقل: "ومدينة قديمة أزلية كثيرة القمح والشعير ولها من الغلات والزرع ما ليس بجميع المغرب كهو عندي كثرة وجودة ونقاء إلى جوهر في

نفس حبوبها وهي صحيحة الهواء كثيرة الرخاء واسعة الفضاء". اليعقوبي: البلدان، ص ١٨٨، ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٧٤.

(٢٨) مدينة ساحلية تاريخية بينها وبين تونس عشر مراحل، قال عنها البكري: " فيها آثار للأول وبنيان عجيب، وهي عامرة لورود التجار فيها". الاضطخري: المسالك والممالك، ص ٤٦، البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٧٢٠.

(٢٩) مدينة محدثة أسسها الناصر بن علناس بن حماد بن زيري عام ٤٥٧هـ، بعد هجوم قبائل بني هلال على المغرب. مجهول: الاستبصار، ص ١٢٨، ياقوت الحموي (شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي، ت: ٦٢٦هـ/١٢٢٨م): معجم البلدان، ج ٣، دار صادر، بيروت، ط ٢، ١٩٩٥م، ج ١، ص ٣٣٩.

(٣٠) مدينة ساحلية بينها وبين مدينة بجاية أربعة مراحل ونصف، بها كثير من الآثار والمباني العجيبة التي دفعت البكري إلى ترجيح أنها عاصمة لأمة من الأمم السابقة على الفتح الإسلامي لبلاد المغرب، البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٧٣٢، الإدريسي: ، ص ١٩٠.

(٣١) سميت المدينة نسبة إلى حصن تنس القريب منها أما مدينة تنس فقد بنيت على يد مجموعة من الأندلسيين الذين اعتادوا الجواز إلى بلاد المغرب سنة ٢٦٢هـ، وكان سكانها خليطاً من الأندلسيين والمغاربة البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٧٢٦.

(٣٢) إحدى مدن المغرب الأوسط، بينها وبين تلمسان مرحلتان، بناها مجموعة من الأندلسيين لحاجتهم إلى مرسى (مجهول: الاستبصار، ص ١٣٤، قال عنها الإدريسي: " بها أسواق مقدره وصنائع كثيرة وتجارات نافقة وهي تقابل مدينة المرية من ساحل بحر الأندلس".نزهة المشتاق، ج ١، ص ٢٥٢.

(٣٣) مدينة صغيرة قريبة من طنجة يقع إحدى جانبيها على المحيط والآخر على البحر وهي أولى الموانئ الشمالية الجنوبية على المحيط باتجاه بلاد السودان الغربي. ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٦١.

(٣٤) مرسى وميناء على البحر المحيط ورياط مشهور قال عنها ابن الخطيب "وافية المكبال والميزان وهو خاتمة المراحل لمسورات ذلك الساحل". ابن الخطيب (لسان الدين محمد بن سعيد بن عبدالله بن علي بن احمد السلماني، ت: ٧٧٦ هـ / ١٣٧٤ م): معيار الاختيار في ذكر المعاهد والديار، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ١٤٢٣هـ، ص ١٦١.

(٣٥) قاعدة بلاد السوس قال عنها صاحب الاستبصار " مدينة عظيمة كبيرة قديمة أزلية فى سهل من الأرض على النهر الكبير المذكور، وهى كثيرة البساتين والتمر وجميع الفواكه، ربما بيع حمل التمر بما دون كراء الداية من الجنان إلى السوق، وقصب السكر بها كثير وله بها معاصر كثيرة، وأكثر شرب أهلها إنما هو ماء قصب السكر «ا»؛ ويعمل بها النحاس المسبوك يتجهز به إلى بلاد السودان. الإستبصار ص ١٢٢.

(٣٦) جزيرة أوليل أو ملاحه أوليل مدينة صغيرة بينها وبين أودغست مسيرة شهر وهى المصدر الرئيس للملح فى بلاد المغرب ومنها يحمل إلى بلاد السودان . ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩٢، البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٨٦٧.

(٣٧) بينها وبين سجلماسة ثلاثة عشر مرحلة وهى مدينة كبيرة فى أول الصحراء على نهر كبير يصب فى البحر المحيط، وتسمى أيضا نول لمطة، لأن قبيلة لمطة سكنتها. الادريس: نزهة المشتاق، ج ٢، ص ٢٢٤.

(٣٨) ابن الصباح (عبد الله بن الصباح، خلال النصف الثاني من القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي): نسبة الأخبار وتذكرة الأخبار (رحلة حجازية)، تحقيق: جمعة شيخة، مجلة دراسات أندلسية عدد خاص العددان ٤٥-٤٦، محرم ١٤٣٣هـ، ديسمبر ٢٠١١م، ص ٥٩-٦٠.

(٣٩) المرحلة وحدة قياس غير ثابتة، استخدمت فى التاريخ الإسلامى، تغيرت وفق ظروف السفر ومجموعة من الظروف منها وجود العمران والماء، فقد ورد فى المصادر أوصاف مختلفة للمرحلة تدل على تباين المسافة منها "مرحلة لطيفة" (الادريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ٢٥٢)، "مرحلة كبيرة"، (ياقوت الحموى) (شهاب الدين أبى عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومى، ت: ٦٢٦هـ/١٢٢٨م): معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ط ٢، ١٩٩٥م، ج ١، ص ١٧١، "مرحلة خفيفة" (ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٨٦)، وقد حددها بعض الباحثين ما بين ٢٢-٢٧ ميلاً أى ما يعادل ٤٠ أو ٥٠ كم، وآخرون ب ١٦ ميلاً ما يعادل ٣٠ كم. محمد عمراني زريفي: المقاييس فى بلاد المغرب والأندلس خلال العصر الوسيط: وحدة الذراع الشرعي أنموذجاً". دورية كان التاريخية، العدد الثاني والثلاثون؛ يونيو ٢٠١٦. ص ١٨٢ - ١٩٢ .

(٤٠) ابن خرداذبة (أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله، توفى خلال ٣٠٠هـ/٩١٢م): المسالك والممالك، دار صادر، أفست ليدن، بيروت، ١٨٨٩م.

(٤١) الاضطخري (أبو اسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي الاضطخري، ت ٣٤٦هـ/٩٥٧م): المسالك والممالك (مسالك الممالك)، دار صادر، بيروت، ٢٠٠٤م.

(٤٢) المقدسى (شمس الدين أبي عبد الله محمد بن أحمد بن أبي بكر البناء الشامي، ت ٣٧٨هـ، ٩٨٨م): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، مكتبة مدبولي القاهرة ١٩٩١م.

(٤٣) محمد بركات البيلي: ملامح تاريخ المغرب والأندلس (المغرب الإسلامي من الفتح حتي نهاية عصر بني زيري)، د-ن، ميت عساس، ٢٠٠٨م، ص ٢.

(٤٤) ابتسام مرعي خلف: العلاقات بين الخلافة الموحدية والمشرق الإسلامي (٥٢٤ - ٩٣٦هـ/ ١١٣٠ - ١٥٢٩م، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٥م، ص ٢٧٨-٢٧٩.

(٤٥) إحدى مدن المغرب الأوسط وتعرف ببسكرة النخيل لكثرتها بها، هي قاعدة بلاد الزاب وبينها وبين قلعة بني حماد مرحلتان، الحموي: معجم البلدان، ج ١، ص ٤٢٢، وقد وصفها صفها الحميري بقوله "هي مدينة كبيرة كثيرة النخل والزيتون وأصناف الثمار، ... مسورة عليها خندق، وبها جامع ومساجد كثيرة وحمامات، وحواليها بساتين كثيرة" الحميري (أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم، ت: ٩٠٠هـ/١٤٩٥م): الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، ط ٢، بيروت، ١٩٨٠م، ص ١١٣.

(٤٦) وردت في المصادر بمسميات مختلفة كوارقلان وورجلان وواركلا نسبة إلى بني واركلا مؤسسيها وهي عبارة عن سبع مدن محصنة مسورة قريبة من بعضها البعض كانت متفرقة ثم استبحر عمرانها واتصل ببعضه البعض فصارت بلدا واحدا، بينها وبين بسكرة ثمان مراحل، وأهلها "مياسير وتجار أغنياء يتجولون في بلاد السودان إلى بلاد غانة وبلاد ونقارة فيخرجون منها التبر ويضربونه في بلادهم باسم بلدهم وهم وهبية إباضية نكار خوارج في دين الإسلام". الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ٢٩٦، ابن خلدون (عبد الرحمن بن محمد، ولي الدين الحضرمي الإشبيلي، ت ٨٠٨هـ/١٤٠٦م): العبر وديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، ج ٦، تحقيق خليل شحادة، دار الفكر، ط ٢، بيروت، ١٩٨٨م، ج ٧، ص ٦٩.

(٤٧) ابتسام مرعي خلف: العلاقات بين الخلافة الموحدية والمشرق الإسلامي، ص ٢٧٨-٢٧٩.

(٤٨) رشيد حفيان: الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين ١١-١٢هـ/١٧-١٨م، رسالة ماجستير منشورة إلكترونيا، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإنسانية، قسنطينة، الجزائر، ٢٠١٤م، ص ٢٠.

(٤٩) مدينة أو ميناء عيذاب من أشهر الموانئ في الحضارة الإسلامية ويقع على الضفة الغربية للبحر الأحمر، وهي الآن خربة على بعد ٢٠ كم شمال مدينة حلايب المصرية. عبد الغني عبد العزيز: ميناء عيذاب في العصر الوسيط ٤٦٠ - ٦٦٦ هـ / ١٠٥٧ - ١٢٦٧ م : دراسة في الجغرافية التاريخية، مجلة كلية الآداب، جامعة القاهرة، مجلد ٧٤، ج٧، أكتوبر ٢٠١٤م، ص ١٧١-٢٥١.

(٥٠) مدينة قوص من أهم مدن صعيد مصر في العصر الإسلامي، وتقع شرق النيل، كان بينها وبين الفسطاط مسيرة ١٢ يوما، وكانت عاصمة لإقليم كبير عُرف بالأعمال القوصية، وتقع قوص الآن بمحافظة قنا بصعيد مصر جنوب القاهرة ب٦٠٠ كم. أحلام رجب سلامة: مدينة قوص في ضوء كتابات الرحالة والجغرافيين العرب فيما بين القرنين الخامس والتاسع الهجريين، مجلة الدراسات الإنسانية والأدبية، جامعة كفر الشيخ - كلية الآداب، عدد ١٢ مجلد ١، لسنة ٢٠١٦م، ص ص ١٠٢-١٣٥.

(٥١) غريان جبل ومنطقة بأعلى (جنوب) طرابلس ب٩٤ كم، وهي إحدى المدن الرئيسية بجبل نفوسة يحدها من الشرق مدينة ترهونة، وبني وليد، ومن الغرب يفرن، ومن الشمال الزاوية، ومدينة مزدة جنوبا، وربما ترجع تسميتها إلى غريان أحد أبناء قبيلة هواره التي سكنت بلاد المغرب وورد ذكره عند ابن خلدون. ابن خلدون: العبر، ج٦، ص ١٨٣؛ العربي البهلول ومحمد علي محمد: غريان في العهد العثماني ١٥٥١-١٩١١م، دراسة في الأوضاع السياسية والإدارية والاقتصادية والثقافية، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة أم درمان، السودان، ٢٠٠٦م، ص ٢.

(٥٢) تقع يفرن على حافة الجزء الأوسط من جبل نفوسة تبعد عن مدينة طرابلس حوالي ١٢٠ كم، وهي ثاني أكبر مدن الجبل بعد غريان. نصر الدين البشير العربي الحرف التقليدية في المدن الجبلية الليبية "صناعة الجرد أنموذجا"، مجلة الجامعي، العدد ٢٢ أكتوبر ٢٠١٥م، نشر النقابة العامة لأعضاء هيئة التدريس الجامعي، ص ص ٣٧٢-٣٨٢.

(٥٣) تقع جادو في الجزء الأوسط من إقليم الجبل الغربي، وتبعد عن طرابلس بمقدار ١٨٠ كم. نصر الدين البشير: الحرف التقليدية، ص ص ٣٧٢-٣٨٢.

(٥٤) تقع في سفوح جبل نفوسة وتبعد عن طرابلس بمقدار ٢٧٠ كم، وهي نقطة اتصال ليبيا بباقي بلدان المغرب إذ تبعد عن حدود تونس بمقدار ٦٠ كم. عيسى مسعود بغني: نالوت ريحانة الجبل، الجمعية الليبية للدراسات الأمازيغية، طرابلس، ٢٠١٧م، ص ٩.

(٥٥) تطاوين أو تطاون لفظة بربرية تعني العيون الجارية، وتقع الآن في أقصى الجنوب الشرقي لتونس، على بعد ٥٠٠ كم من العاصمة تونس، وهي غير مدينة تطاون المغربية ذات الطابع الأندلسي التي أعاد الأندلسيون بنائها خلال القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي. عبد العزيز بنعبد الله: تطاون حاضرة الشمال ومنبع اشعاعه، منشورات جمعية تطاون أسمير، ٢٠٠٥م ص ٥-١٠؛ <https://mawdoo3.com>

(٥٦) سوف أو وادي سوف من أهم نقاط التقاء القوافل عبر طريق الذهب، تقع سوف الآن في شمال الجنوب الشرقي للجزائر في نقطة التقاء مع الحدود التونسية يحدها من الشمال ولاية تبسة وبسكرة، ومن الغرب الجلفة وورقلة ومن الجنوب ورقلة. حسونة عبد العزيز: العنوان: عمارة الحواضر في منطقة وادي سوف: مدينة قمار نموذجاً، مجلة العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، العدد ٢٢ لمارس ٢٠١٦م، ص ص ١٢٩-١٤٠.

(٥٧) أورد ياقوت الحموي أن ريغ كلمة بربرية معناها السبخة، ويقع وادي ريغ الآن بالجزائر بين ورقلة ووادي سوف ومن أهم مدنه المغير وجامعة وتقرت. ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٣، ص ١٢٤؛ عبد القادر خليفة: النسق العمراني التقليدي بمنطقة وادي ريغ وتحولاته، مجلة العلوم الانسانية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد ١٤ سبتمبر ٢٠١٥م، ص ص ٢٥٥-٢٦٥.

(٥٨) إقليم توات مجموعة من واحات الصحراء الجزائرية الجنوبية تؤلف في مجموعها إقليم عبور ما بين سفوح الأطلس الجنوبي وبلاد السودان، تقع المنطقة بين خطي طول ٤ غرباً إلى ١ شرقاً وبين دوائر عرض ٢٦-٣٠ شمالاً، ينقسم إقليم توات إلى ثلاث مناطق متميزة هي: تجورارين، وتوات، وتيدكلت، وهو الآن في التقسيم الإداري تابع لولاية أدرار على الحدود المالية الموريتانية. محمد حوتيه: توات والأزواد خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر للهجرة الثامن عشر والتاسع عشر الميلادي، دراسة تاريخية من خلال الوثائق المحلية، دار الكتاب العربي، الجزائر، ٢٠٠٧، ج ١، ص ٢٨.

(٥٩) الميزاب لغة هو قناة تجري فيها المياه، ومنه ميزاب الكعبة، وهو مصب ماء المطر، وميزاب مدينة تاريخية مشهورة وتقع حالياً ضمن نطاق ولاية غرداية بالجزائر، وتبعد مدينة وادي ميزاب

بمقدار ٦٠٠ كم جنوب العاصمة الجزائر، لا زالت تحتفظ بأسلوبها المعماري منذ العصر الإسلامي. الزيدي (محمد بن محمد بن عبد الرزاق الحسيني، ت: ١٢٠٥هـ/١٧٩٠م) : تاج العروس من جواهر القاموس، دار الهداية، ج٢، ص ٢٤؛ قواس مصطفى: دور العوامل المناخية والطبيعية في تشكيل العمران الميزابي، أعمال المؤتمر الدولي الثالث للتراث المعماري: تجارب وحلول للحفاظ والتأهيل، الجامعة الإسلامية بغزة، ٢٠١١م، ص ١-١٨.

<https://www.albayan.ae/editors-choice/asfar/2015-07-29-1.2425695>

(60) Abitol (Michel), le Maroc et le commerce Transsarien du 17 du debut 19sicle, Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée, n30, Paris,1980 , pp 5-19.

(11) سجلماسة ثاني مدينة إسلامية تشيد بالغرب الإسلامي بعد القيروان وعاصمة أول دولة مغربية مستقلة عن الخلافة بالمشرق، وهي إمارة بني مدرار الخارجية الصفيرية (١٤٠-٣٦٦هـ/٧٧٢-٩٧٦م)، وقد أسست سجلماسة سنة ١٤٠هـ/٧٥٧م، وجعلها موقعها المتميز، تؤدي دورا أساسيا في التواصل بين مختلف مناطق شمال أفريقيا وبلاد السودان الغربي من جهة والمشرق الإسلامي من جهة ثانية، وأهلها للتحكم ولمدة طويلة في تجارة القوافل. البكري: المسالك والممالك، ج٢، ص ٨٣٥؛ حسن تاوشتخت: سجلماسة كمحطة للتواصل الحضاري بين ضفتي الصحراء، ندوة التواصل الثقافي والاجتماعي بين الأقطار الإفريقية على جانبي الصحراء تطوان: كلية الدعوة الإسلامية، ١٩٩٨م، ص ١

(12) العياشي: الرحلة العياشية ١٦٦١-١٦٦٣م (كاملة)، تحقيق: سعيد الفاضلي، وسليمان القرشي، دار السويدي للنشر والتوزيع، أبو ظبي الإمارات العربية المتحدة، ٢٠٠٦م، المجلد الأول، ص ٧٨-٧٩.

(13) تقع غدامس في الجنوب الغربي من مدينة طرابلس، هي الآن عند النقاء الحدود اللبية مع تونس والجزائر، الهادي مبروك: التاريخ السياسي والاقتصادي، ص ٢٩٦.

(14) تقع مدينة غات في أقصى الجنوب الغربي ليبيا، وتبعد عن العاصمة طرابلس ١٣٦٠ كم. مثالي محمد مصطفى: العادات والتقاليد عند الطوارق في منطقة غات بليبيا، رسالة ماجستير بكلية أصول الدين، جامعة أم درمان، السودان، ٢٠٠٨م، ص ٢٤.

(٦٥) من أهم مدن إقليم فزان، المدينة بالجنوب الغربي لمدينة سبها الليبية وامتازت مرزق بكثرة المياه الجوفية، وبساتين النخيل التي تحيط بها من كل جهة، مما أهلها لتكون نقطة التقاء بين القوافل التجارية القادمة من مصر وبلاد المغرب وبلاد السودان. رجب نصير الأبيض: مدينة مرزق وتجارة القوافل الصحراوية خلال القرن التاسع عشر دراسة في التاريخ السياسي والاقتصادي، دار الكتب الوطنية، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، طرابلس، ١٩٩٨م، ص ٥٢.

(٦٦) تقع واحة أوجلة على بعد ٤٠٠ كليو من مدينة بنغازي تجاه الجنوب الشرقي، وبينها وبين واحة الكفرة ١٠٥٠ كم. وليد على محمد السيد: الصلات التجارية بين واحة أوجلة وممالك بلاد السودان من القرن الرابع حتى مطلع القرن الرابع عشر الهجري ١٠-٢٠م، مجلة جامعة المدينة العالمية، ماليزيا، العدد ١٢، أبريل ٢٠١٥م، ص ص ٣١٠-٢٧٩.

(٦٧) رشيد حفيان: الطرق والقوافل التجارية، ص ٢٠.

(٦٨) الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ١٧.

(٦٩) تنطق بفتح الدال والغين ثم سكون السين، كما تكتب أيضا أودغشت وهي من المدن المندثرة، ويحدد موقعها الآن داخل الجمهورية الإسلامية الموريتانية بواحة تغداواست في تاغنت. أحمد محمد إسماعيل: تاريخ مدينة أودغست، ص ٢١. بوداوية مبخوت: العلاقات الثقافية والتجارية بين المغرب الأوسط والسودان الغربي في عهد دولة بني زيان، هامش رقم (١)، رسالة دكتوراه بكلية الآداب، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - بالجزائر، ٢٠٠٥م، ص ٤١.

(٧٠) ابن حوقل: صورة الأرض، ج ١، ص ٩١.

(٧١) مدينة صغيرة أسسها عبد الله بن إدريس بن إدريس تبعد عن سجماسة ب ٦ أميال، وهي مدينة سهلية بها سوق كبيرة، واشتهرت بوجود معدن الفضة. اليعقوبي: البلدان، ص ١٩١، البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٨٥٥.

(٧٢) عَبْد الرَّحْمَنِ بْنُ حَبِيبِ بْنِ أَبِي عُبَيْدَةَ بْنِ عَقْبَةَ بْنِ نَافِعِ الْفَهْرِيِّ أَحَدِ الْوَلَاةِ الْمَشْهُورِينَ لِبِلَادِ الْمَغْرِبِ مِنْ قَبْلِ الدَّوْلَةِ الْأُمَوِيَّةِ وَهُوَ امْتَدَادٌ لِدَوْرِ أُسْرَةِ الْقَائِدِ عَقْبَةَ بْنِ نَافِعِ فِي فَتْحِ بِلَادِ الْمَغْرِبِ، الْبَلَادِيُّ: فَتُوحُ الْبِلَادِ، ص ٢٢٩.

(٧٣) الطاهر قدوري: الطرق التجارية الصحراوية، ص ص ٨٨-١٠٢.

(٧٤) أحد أهم مدن السودان الغربي قال عنها صاحب الإستبصار: "مدينة كبيرة بين جبال وشعاب وهي أشبه البلاد بمكة كرمها الله؛ ومعنى تاد عندهم هيئة: على هيئة مكة.... بينها وبين غانة ٥٠ مرحلة". مجهول: الإستبصار، ص ٢٢٣.

(٧٥) تقع غربي مدينة سجلماسة بينهما ٣ مراحل (الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ٢٢٧)، كما عرفت باسم تيومتين أيضا. البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٨٤٥.

(٧٦) تعد أغمات من أهم المدن الواقعة على طريق القوافل (خريطة ٦)، وتتقسم إلى مدينتين تحملتا نفس الاسم إحداهما أغمات وريكة والأخرى أغمات إيلان أو هيلانة وكانت الأولى مقر التجار والغرباء، والثانية أغمات هيلانة لا يسكنها غرباء، وهي مدينة ساحلية تقع على المحيط الأطلسي البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ص ٨٤٣-٨٥٥.

(٧٧) تعد غانة واحدة من أقدم الممالك التي ظهرت في بلاد السودان الغربي، وبلغت أوج ازدهارها ما بين القرنين الثالث والخامس الهجريين/التاسع والحادي عشر الميلاديين، ولقب غانة كان يطلق على البلاد والملك والعاصمة، وقد شمل نفوذ غانة المناطق الواقعة شمال نهري السنغال والنيجر إلى أطراف الصحراء الكبرى ووصل نفوذها أحيانا إلى السيطرة على المدن التجارية جنوب المغرب الأقصى، وعرفت غانة بالثراء الشديد حتي ظن الجغرافيون العرب أن الذهب نبات يزرع ويتم حصاده، كما عرفت أيضا ببلاد الذهب. ابن الفقيه (أبو عبد الله أحمد بن محمد بن إسحاق الهمداني، ت ٣٤٠هـ/٩٥١م): البلدان، تحقيق: يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، ١٩٩٦م، ص ١٣٨؛ ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٣٢٠؛ البكري: المسالك والممالك، ج ١، ص ٤٩٥، الهادي مبروك الدالي: مملكة مالي الإسلامية وعلاقتها مع المغرب وليبيا، دار الملتقى للطباعة والنشر، لبنان ٢٠٠١م، ص ١٦.

(٧٨) ابن الفقيه: البلدان، ص ١٢٣.

(٧٩) أحمد إلياس حسين: الطرق التجارية عبر الصحراء الكبرى حتي مستهل القرن السادس عشر كما عرفها الجغرافيون العرب، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٧م، ص ٤٣.

(٨٠) مجهول (توفي: بعد ٣٧٢هـ / ٩٨٢م): حدود العالم من المشرق إلى المغرب، ترجمة وتحقيق: السيد يوسف الهادي، الدار الثقافية للنشر، القاهرة، ١٤٢٣هـ، ص ٢٠٥.

(٨١) ابن حوقل: صورة الأرض، ج ١، ص ١٥٣.

- (٨٢) ابن حوقل: صورة الأرض، ج ١، ص ١٥٣، تاديوز ليفتسكي: دور الصحراء الكبرى وأهل الصحراء في العلاقات بين الشمال والجنوب، تاريخ أفريقيا العام، ج ٣، ص ٣١٤.
- (٨٣) مؤلف مجهول: حدود العالم، ص ٢٠٥. جان دفيش: التجارة والطرق التجارية في غرب أفريقيا، كتاب تاريخ أفريقيا العام، ج ٣، ص ٤١٢.
- (٨٤) ابن حوقل: صورة الأرض، ج ١، ص ٦١.
- (٨٥) ابن يوسف الحكيم (أبو الحسن على بن يوسف، من أهل القرن ٨/هـ ٤م): الدوحة المشتبكة في ضوابط دار السكة، تحقيق حسن مؤنس، دار الشروق، القاهرة، ط ٢، ١٩٨٢م، ص ٤٧؛ ابن الصباح: نسبة الأخبار، ص ٥٩.
- (٨٦) ابن الأزرق (أبو عبد الله محمد بن علي بن محمد الأصبحي الأندلسي، شمس الدين الغرناطي، ت: ٨٩٦هـ/٤٩١م): بدائع السلك في طبائع الملك، تحقيق على سامي النشار، وزارة الإعلام العراقية، العراق د- ت، ج ٢، ص ٣١٩.
- (٨٧) جاك تيرى: تاريخ الصحراء، ص ٦٠٩.
- (٨٨) الدرجيني (أبو العباس أحمد بن سعيد الدرجيني، توفي حوالي ٦٧٠هـ/١٢٧١م): طبقات المشائخ بالمغرب، تحقيق إبراهيم طلائفي، مطبعة البعث، الجزائر، د.ت، ج ١، ص ١٩١.
- (٨٩) التجاني (أبو محمد عبد الله بن أحمد، عاش خلال القرن ٧-٨هـ/١٣-٤م): رحلة التجاني، الدار العربية للكتاب، تونس، ١٩٨١م، ص ١١٩.
- (٩٠) ابن بطوطة (أبو عبد الله محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي، ت: ٧٧٩هـ/١٣٧٧م): تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تحقيق كرم البستاني، دار النفائس، بيروت، ١٩٩٧م، ص ٢٧٧.
- (٩١) التجاني (أبو محمد عبد الله بن أحمد، عاش خلال القرن ٧-٨هـ/١٣-٤م): رحلة التجاني، الدار العربية للكتاب، تونس، ١٩٨١م، ص ١٨٠.
- (٩٢) ابن الصغير (المالكي المتوفي بعد عام ٣٠٠هـ/٩١٢م): أخبار الأئمة الرستميين، تحقيق: محمد ناصر، وإبراهيم بحاز، الجزائر ١٩٨٥م، ص ٩١.

(٩٣) المقرئ (شهاب الدين أحمد بن محمد المقرئ التلمساني، ت ١٠٤١هـ/٦٣١م): نوح الطيب من غسن الأندلس الرطيب، وذكر وزيرها لسان الدين بن الخطيب، تحقيق: إحسان عباس، دار صادر، بيروت، ١٩٦٨م، ج٣، ص١٠٧.

(٩٤) البكري) أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد البكري الأندلسي (المتوفي: ٤٨٧هـ/١٠٩٤م): المسالك والممالك، دار الغرب الإسلامي، تونس، ١٩٩٢م، ج٢، ص٨٤٧.

(٩٥) عبد الأحد السبتي: بين الزطاط وقاطع الطريق أمن الطرق في مغرب ما قبل الاستعمار، دار تويقال للنشر، الدار البيضاء، ٢٠٠٩م، ص ١٦٤.

(٩٦) العياشي (أبو سالم عبد الله بن محمد، ت ١٠٩٠هـ/٦٧٩م): ماء الموائد (العياشي. الرحلة) ليبيا، طرابلس وبرقة، مقدمة المحقق، تحقيق: سعد زغلول عبد الحميد وآخرون، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٦م، ص١٢٥.

(٩٧) ودادي دادس أحد الروافد الأساسية لنهر درعة وهو ممر رئيس بين سجماسة ودرعة. معلمة المغرب ج١٢، ص٣٨٩٩-٣٩٠٠.

(٩٨) ياقوت الحموي (شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي، ت: ٦٢٦هـ/٢٢٨م): معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ط٢، ١٩٩٥م، ج٥، ص٩٤، الناصري: الإستقصا، ج٢، ص٢٤.

(٩٩) الحسن الوزان (الحسن بن محمد الوزان، توفي بعد ٩٥٧هـ/١٥٥٠م) وصف أفريقيا، ط٢، جزءان، ترجمة د.محمد حجي، ود. محمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، بيروت- لبنان، ١٩٨٣م ج١، ص ١٨٩.

(١٠٠) ابن بطوطة: الرحلة، ج٤، ص٢٤٧.

(١٠١) عبد الهادي البياض: الكوارث الطبيعية وأثرها في سلوك وذهنيات الإنسان في المغرب والأندلس (٦-٨هـ/١٢-١٤م)، دار الطليعة، بيروت، ٢٠٠٨م، ص٧٨.

(١٠٢) تطلق لفظة المخزن أو "دار المخزن" عند المغاربة على القصر الملكي، وكانت تطلق على مكان تخزين الحبوب، ثم أطلق على الدولة لأنها الجهة التي تمد الناس بالمواد وقت الأزمات. روجيه لوتورنوا: فاس قبل الحماية، ج١، ترجمة: محمد حجي، ومحمد الأخضر، دارالغرب الإسلامي، بيروت، ١٩٨٦م، ص ١٤٧.

(١٠٣) ابن القطان المراكشي (أبي محمد حسن بن علي بن محمد بن عبد الملك، توفي من نصف القرن ١٣/هـ/١٣م): نظم الجمانل ترتيب ما سلف من أخبار الزمان، تحقيق محمود علي مكي، دارالغرب الإسلامي، ط١، بيروت، ١٩٩٠م، ص ١٩٤.

(١٠٤) ابن مرزوق (أبو عبد الله محمد بن أحمد التلمساني، ت ٧٨١هـ/ ١٣٨٠م): المسند الصحيح الحسن في مآثر مولانا أبي الحسن، تحقيق ماريّا خيسوس بغيرا، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، ١٩٨١م، ص ٤٢٩.

(١٠٥) ابن عذاري: البيان المغرب، ج ٤، ص ٤٦.

(١٠٦) البيذق (أبو بكر بن علي الصنهاجي، ت ٥٥٩هـ/ ١١٦٤م): أخبار المهدي بن تومرت وبداية دولة الموحدين، تحقيق: عبد الوهاب منصور، دار المنصور للطباعة والوراقة، الرباط، ١٩٧١م، ص ٧٣.

(١٠٧) جودت عبد الكريم: الأوضاع الاقتصادية، ص ٢٠٠.

(١٠٨) ابن الدوّادري (أبو بكر بن عبد الله بن أيك، ت ٧٣٦هـ/ ١٣٣٥م): كنز الدرر وجامع الغرر، تحقيق: صلاح الدين المنجد، الناشر: عيسى البابي الحلبي، ج ٦، ص ٢٦، المقرئ: إتعاظ الحنفاء بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، تحقيق: جمال الدين الشيال، المجلس الأعلى للشئون الإسلامية - لجنة إحياء التراث الإسلامي، القاهرة، ج ١، ص ٦٠.

(١٠٩) الإدريسي (أبو عبد الله محمد بن محمد الإدريسي، ت ٥٥٩هـ/ ١١٦٦م): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٩م، ج ١، ص ١٠٦-٧٣٦.

(١١٠) ابن خلدون: العبر، ج ٧، ص ٧٧-٧٨.

(١١١) جودت عبد الكريم: الأوضاع الاقتصادية، ص ٢٠٦.

(١١٢) ابن الصباح (عبد الله بن الصباح، خلال النصف الثاني من القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي): نسبة الأخبار وتذكرة الأخبار (رحلة حجازية)، تحقيق: جمعة شيخة، مجلة دراسات أندلسية عد دخاص، العددان ٤٥-٤٦، محرم ١٤٣٣هـ، ديسمبر ٢٠١١م، ص ٥٩.

(١١٣) ابن يوسف الحكيم (أبو الحسن علي بن يوسف، من أهل القرن ٨هـ/ ١٤م): الدوحة المشتبكة في ضوابط دار السكة، تحقيق حسن مؤنس، دار الشروق، القاهرة، ط ٢، ١٩٨٢م، ص ٤٧.

(١١٤) البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٨٤٧.

- (١١٥) الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ١٨.
- (١١٦) التجاني: الرحلة، ص ٣١٩.
- (١١٧) ابن بطوطة: الرحلة، ج ٤، ص ٢٤٤.
- (١١٨) الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ٢٨.
- (١١٩) حافظ علوي: سجل ماسية وإقليمها، ص ٨٠.
- (١٢٠) ابن بطوطة: الرحلة، ج ٤، ص ٢٤٣.
- (١٢١) المصدر نفسه، ج ٤، ص ٢٤٧.
- (١٢٢) ياقوت الحموي (شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي، ت: ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م): معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ط ٢، ١٩٩٥م، ج ٢، ص ١٢.
- (١٢٣) ابن بطوطة: الرحلة، ج ٤، ص ٢٤٢، سياب خيره: المياه ودورها الحضاري في تاريخ المغرب الإسلامي (٧-١٠هـ) (١٣-١٦م)، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، الجزائر، ص ٦٠.
- (١٢٤) البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٨٤٧، لإدريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ٢٢.
- (١٢٥) التجاني: الرحلة، ص ٨٩.
- (١٢٦) العياشي: ماء الموائد، ص ٧٣، ص ٧٣.
- (١٢٧) البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٨٤٧.
- (١٢٨) ياقوت: الحموي: معجم البلدان، ج ٢، ص ١٢.
- (١٢٩) البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٨٤٧.
- (١٣٠) الحسن الوزان: وصف إفريقيا، ج ٢، ص ٨٠.
- (١٣١) التجاني: الرحلة، ص ١٨٥، إسماعيل العربي: الصحراء الكبرى وشواطئها، ص ١٧.
- (١٣٢) البكري: المسالك والممالك، ج ٢، ص ٧٠٨.
- (١٣٣) الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ١٢١.
- (١٣٤) التجاني: الرحلة، ص ١٥٥.

- (١٣٥) ابن بطوطة: الرحلة، ج٤، ص ٢٤٢.
- (١٣٦) المصدر نفسه، ص ٢٤٢.
- (١٣٧) التجاني: الرحلة، ص ١٧٣.
- (١٣٨) ابن حوقل النصيبي (ت بعد ٣٦٧هـ/٩٩٧م): صورة الأرض، دار صادر، بيروت، ١٩٣٨م، ج١. ص ٦١.
- (١٣٩) إسماعيل العربي: الصحراء الكبرى وشواطئها، ص ١٦-١٧.
- (١٤٠) ابن سعيد (أبو الحسن، نور الدين، علي بن موسى، ت ٦٨٥ هـ / ١٢٨٦م): كتاب الجغرافيا، تحقيق: إسماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٧٠م، ص ١١٣.
- (١٤١) هو أبو العباس إسماعيل بن أبي القاسم ثالث الخلفاء الفاطميين بالمغرب ابن حماد الصنهاجي (أبي عبد الله محمد بن علي، ت ٦٢٨هـ/١٢٣١م): اخبار ملوك بني عبيد وسيرتهم، تحقيق: التهامي نقرة، عبد الحلیم عويس، دار الصحوة، القاهرة، د.ت. ص ٥٩.
- (١٤٢) تعد ثورة أبي اليزيد مخلد بن كيداد أخطر الثورات إلى تعرضت لها الدولة الفطمية بالمغرب وهو تائر خارجي نكاري المذهب كان أبيه يتاجر في بلاد السودان، استمرت ثورته فيما بين سنتي ٣٣٢-٣٣٦هـ وكادت ثورته أن تذهب بدولة الفاطميين بالمغرب. ابن عذاري: البيان المغرب، ج٢، ص ٢١٢-٢١٧، إحسان عباس: مصادر ثورة أبي يزيد مخلد بن كيداد، مجلة الأصالة، عدد ٤١، ص ٢٥.
- (١٤٣) ابن حماد الصنهاجي: أخبار ملوك بني عبيد وسيرتهم، ص ص ٦٨-٦٩.
- (١٤٤) الحسن الوزان: وصف إفريقيا، ج٢، ص ٧٣.
- (١٤٥) ابن بطوطة: الرحلة، ج٤، ص ٢٧٩.
- (١٤٦) جاك تيرى: تاريخ الصحراء، ص ٦١٥.
- (١٤٧) التجاني: الرحلة، ص ٩٠.
- (١٤٨) الحسن الوزان: وصف إفريقيا، ج١، ص ٨٢.
- (١٤٩) البكري: المسالك والممالك، ج٢، ص ٨٤٧.

- (١٥٠) جاك تيرى: تاريخ الصحراء، ص ٦١٩.
- (١٥١) الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ٣٤.
- (١٥٢) المصدر نفسه، ج ١، ص ١٢٣.
- (١٥٣) ابن بطوطة: الرحلة، ج ٤، ص ٢٤٣.
- (١٥٤) الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ١، ص ١٠٧.
- (١٥٥) نوع من الحشرات يتغذى على الخشب وغيره من الأشياء. ابن منظور: لسان العرب، ج ٧، ص ١١٣.
- (١٥٦) مجهول: الاستبصار، ص ٢٢٣.
- (١٥٧) ابن بطوطة: الرحلة، ج ٤، ص ٢٧٤.
- (١٥٨) المنجم (إسحاق بن الحسن المنجم، توفى في القرن ١٠هـ/١٠م): آكام المرجان في ذكر المدائن المشهورة في كل مكان، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٧م، ص ١٠٣.
- (١٥٩) ابن أبي زيد القيرواني (أبومحمد عبدالله بن عبدالرحمن النفزي، المالكي، ت ٣٨٦هـ/٩٩٦م): النوادر والزيادات على ما في المدونة من غيرها من الأمهات، تحقيق محمد حجي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ١٩٩٩م، ج ٣، ص ٣٨٣.
- (١٦٠) ابن خلدون: العبر، ج ١، ص ٤٩٧، مزاحم علاوي الشهري: حضارة الصحراء الكبرى من خلال مصادر العصر الوسيط، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، العدد ١٥، سنة ٢٠١١م، جامعة غرداية، الجزائر، ص ١١٨-١٣٥.
- (١٦١) ابن خلدون: العبر، ج ١، ص ٤٩٧.
- (١٦٢) الونشريسي (أبو العباس أحمد بن يحيى، ت ٩١٤هـ/١٥٠٩م): المعيار المعرب والجامع المغرب عن فتاوي أهل أفريقيا والمغرب، تحقيق محمد حجي، وزارة الأوقاف والشئون الإسلامية للملكة المغربية ودار الغرب الإسلامي، الرباط، ١٩٨١م، ج ٥، ص ٣٣.
- (١٦٣) ابن خلدون: العبر، ج ١، ص ٣٤٤.
- (١٦٤) أماني محمد: النظم المالية بالمغرب الأقصى في عصر دولة بنى مرين (٦٦٨-٨٦٩هـ/١٢٦٩-١٤٦٥م)، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة أسيوط، ٢٠١٥م، ص ٩٨.

- (١٦٥) عبد الرحمن ميغا: الحركة الفقهية، ص ٢٨.
- (١٦٦) أبو سعيد سحنون بن سعيد التنوخي من كبار علماء المذهب المالكي في المغرب تولي القضاء للأغالبة سنة ٢٣٤هـ ولم يتقاضى أجرا، وعرف عنه شدته في الحق ووقوفه في وجه كبار رجال الدولة، وتوفي سنة ٢٤٠هـ. عياض (القاضي عياض بن موسى بن عياض بن عمرو اليحصبي السبتي، ت: ٥٤٤هـ/١٤٩٩م): ترتيب المدارك وتقريب المسالك لمعرفة أعلام مذهب مالك، ج ٤، تحقيق عبد القادر الصحراوي، مطبعة فضالة، المغرب، ١٩٧٠م، ج ٤، ص ٥٤-٨٥.
- (١٦٧) المصدر نفسه، ج ٤، ص ٧٩.
- (١٦٨) عرفت الضرائب في المغرب بأسماء كثيرة منها "بالمغارم، و" الألقاب، " والوظائف " والقوانين. ابن بطوطة: الرحلة، ص ٦٦٣. ابن مرزوق (أبو عبدالله محمد بن أحمد التلمساني، ت ٧٨١هـ/١٣٨٠م): المسند الصحيح الحسن فيم أثر مولانا أبي الحسن، تحقيق ماري خيسوس بغيرا، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، ١٩٨١م، ص ٢٨٤.
- (١٦٩) ابن حوقل: صورة الأرض، ج ١، ص ٩٩-١٠٠.
- (١٧٠) ابن خلدون: العبر، ج ٦، ص ٨٤.
- (١٧١) ابن حوقل: صورة الأرض، ج ١، ص ١٠٢.
- (١٧٢) بولعسل احسن: الضرائب في المغرب الإسلامي منذ عهد الولاة حتى سقوط الموحدين ٩٦-٦٦٨هـ/٧١٥-١٢٦٩م، دار بهاء الدين للنشر والتوزيع، الجزائر، ٢٠١٣م، ص ٥٩.
- (١٧٣) فوزية كرزاز: الموارد المالية لمجال التجارة لدويلات المغرب الأوسط، ص ٩٣.