

كل الطرق تؤدي إلى مكة: سيراً على الأقدام، على ظهور الجمال أو عن طريق الآلة البخارية، درب الحج الشامي (بين القرن ٧ والقرن ٢٠) قراءة جديدة بالاعتماد على تطبيقات نظم المعلومات الجغرافية الجزء الثاني

كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس

Abstract:

Literary, archaeological and cartographic data were collated to reconstruct the Ottoman Darb al-Hajj al-Shami (16th-early 20th centuries), probably planned by Sinan, the famous architect of Sultan Suleiman the Magnificent, as well as the Hijaz Railway. Examination of the relationship between the Mediaeval Route (described in Part I of this article, in ADAJ 58, 2016: 85-112), the Ottoman Route and the Hijaz Railway, and landscape elements (altitude, slope, relief, orientation, distance to hydrographic network, springs), while also taking into account visibility, security, climate and obstacles on the terrain, enabled us to define environmental parameters, which were integrated into GIS analyses. These proved how the Umayyad to Mamluk route adapted to the changing terrain, whilst the Ottoman route was an artificial creation that moulded the environment according to a global project of civil engineering.

شمال أفريقيا، الشرق الأوسط وكذلك السعودية، حيث وصفها وصفاً دقيقاً من خلال مؤلفه الذي يتكون من ١٠ أجزاء (السياحة)، وذكر أن والده قام بتصنيع



١. حجاج في طريقهم إلى مكة، لوحة زيتية، ١٨٦١، ١٦١ سم/٢٤٢سم، صورة هيرفي ليفاندوفسكي (© متحف دورسيه، باريس).

المصادر التاريخية

ذكرت لنا بعض المصادر التاريخية ولا سيما العربية منها التي تعود إلى فترة ما بعد الحكم العثماني العديد من المقطعات المتعلقة بدرب الحج الشامي، ولعل أهمها: كتاب منزل الحج من الشام إلى مكة، والذي يعود إلى فترة ١٥٦٢-١٥٦٣، حيث يحتوي على مخطوطتين باللغة التركية وهي عبارة عن ترجمة عن اللغة العربية تم الاحتفاظ بهما في المدينة المنورة، يحتوي هذا المصدر على دراسة مفصلة عن أسماء الأماكن كما يتضمن وصفاً دقيقاً حول مراحل درب الحج الشامي. (Jasir, al- 1969: 174; Bilge, 1979: 213).

قام أولياً جلبي بزيارة العديد من المناطق منذ التحاقه بالبلاط السلطاني ولمدة أربعين عاماً داخل الدولة العثمانية وخارجها، خاصة منطقة البلقان،

إلى قافلة للحج من دمشق إلى مدائن صالح، حيث قام بتوثيق النقوش الأثرية والتي طبعت لاحقاً في منشورات أكاديمية المخطوطات و فنون الأدب بفرنسا وقد ترجمها ارنست رينان ١٨٩١ إلى اللغة الفرنسية (Charles Doughty 1926 1843-).

وبدلاً من العودة إلى دمشق مع قافلة الحج، توغل داوتي في الصحراء الكبرى في الجزيرة العربية (خيبر والطائف وجده) ليعود إلى بريطانيا بحراً انطلاقاً من جدة.

لم يكن داوتي يخفي ديانته المسيحية، وقد جاء في البداية مدعياً أنه طبيب شامي يحمل اسم (الشيخ خليل)، كما كان مصحوباً بخرائط ورسومات المباني وبعض النباتات، وقد التقى أبرز مشايخ البادية في ذلك الوقت ودون عن حياتهم الكثير، وسجل من خلال روايته معلومات كثيرة عن الحياة الاقتصادية، والاجتماعية، والبيئية والجغرافية للحجاز وخاصة طبيعة العلاقة بين السكان والسلطة العثمانية (Doughty 1888, (re-ed. 1979; 1931).

المسار العثماني لدرب الحج (الشكل ٢)

خلال العهد العثماني، لم يكن الراغبون في الحج بمدينة دمشق ينتظرون بالمسجد الأموي حتى موعد انطلاق القافلة، بل كانوا يقيمون بالتكية السليمانية، وهي مكان استعمله المولويون لإعاشة الدراويش (المريدين المولويين) والإقامة والاستراحة للحجاج القاصدين مكة.

وصمم المعماري التركي "سنان باشا" (١٥٦٦-١٥٥٤) التكية وسميت نسبة إلى السلطان سليمان القانوني الذي أمر ببنائها (١٥٦٦-١٤٩٤)، وهي محاطة بسور له ثلاثة أبواب رئيسية، يحتوي على صحن سماوي فيه بركة ونافورة، وفي الجهة الجنوبية من المبنى نجد المسجد، في حين يتألف القسم الشمالي من المبنى من ٢٢ غرفة لتوفير احتياجات الحجاج، وقد تم إضافة مدرسة وأراستا (صف من المحلات المتخصصة) في وقت لاحق (Goodwin 1978; 1987: 255-257).

حظيت دمشق بمباني هامة على الطريق السلطاني خلال القرن السادس عشر (وخاصة المبنى الديني الذي اقامه سنان باشا بين ١٥٨٦ - ١٥٨٨)، وهو

مزارب الكعبة المشرفة من الذهب، وقد التحق بقافلة الحج الشامي متوجهاً إلى الحجاز سنة ١٦٧٢ م، وترك لنا معلومات دقيقة عن محطات الحج، المباني، وكذلك الحجاج وأحاديثهم (Seyhatname IX, von Hammer 1846 ed).

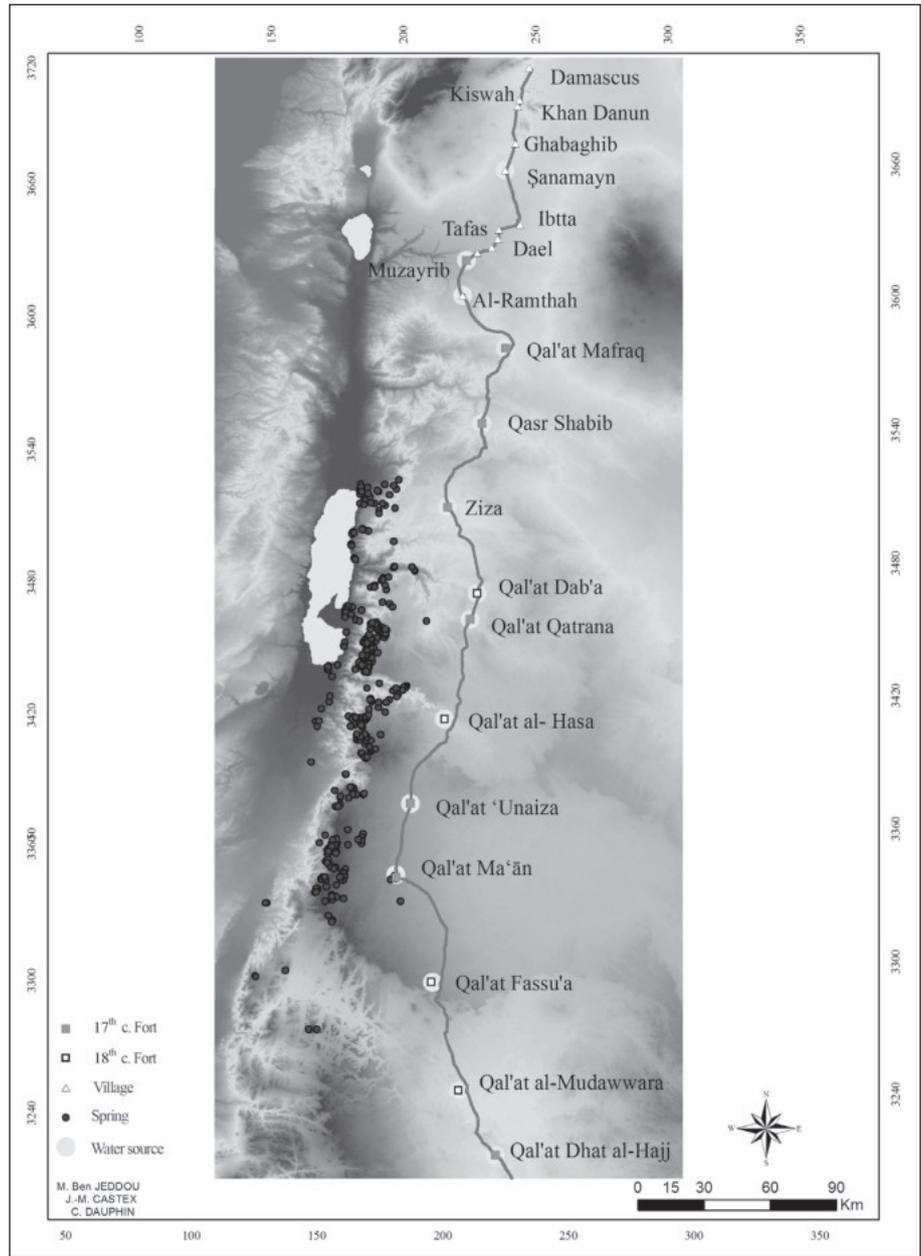
وذكر لنا مرتضى بن علوان وهو رحالة صوفي من دمشق في كتابه عن رحلته التي قضاها في الطريق إلى مكة المكرمة في مناسبتين: ١٦٧٧-١٦٧٨ وكذلك سنة ١٧٠٩، وفي طريق عودته من مكة إلى المدينة، تعرض مع بقية رفاقه إلى نهب بدو من بني هذيل، حيث تركوه في العراء ليلاً في الصحراء (Haarman 1979: 250).

يعتبر المؤلف محمد أديب (فقيه وقاضي عثماني عاش في جزيرة كريت وسافر من القسطنطينية إلى مكة سنة ١٧٧٩ ميلادي) من أدق المصادر التي تحدثت عن الخانات والفنادق والمباني التي عرفت بنشاطها التجاري بسبب موقعها الهام على طريق قوافل الحج والتجارة (Bianchi 1825 éd. ; Petersen 2012: 5-6).

وباعتبار تحريم دخول غير المسلمين مكة والمدينة، فقد انضم الرحالة السويسري يوهان بركهارت لودفيج ١٧٨٤ - ١٨١٧ ميلادي إلى قافلة متجهة إلى مكة تحت اسم مستعار: إبراهيم بن عبدالله: حيث وصفها ووصف عادات أهلها وتجاريتها، وهو الذي أرسلته الجمعية الأفريقية من بريطانيا، لكشف مجاهل أفريقية، وقد أمضى سنوات في سوريا، ولبنان، والأردن، وفلسطين، ومصر، والسودان.

سلك بركهارت طريق الحج السوري الأردني من دمشق إلى معان، ووصف المناظر الطبيعية والمراحل في الملحق الثالث من عمله والذي صدر بعد وفاته (Travels in Syria and the Holy Land 1822) وأقام الرحالة بركهارت في مكة والمدينة المنورة من تموز ١٨١٤ إلى حزيران ١٨١٥ فقد وصل إليها عن طريق مصر والبحر الأحمر ونزل في جدة.

كذلك، فإن من أهم كتب أدب الرحلات والسفر التي تحدثت عن مسألة درب الحج الشامي، يمكن ذكر كتاب الشاعر والرحالة الإنجليزي تشارلز داوتي، والذي كان شغوفاً بالآثار النبطية، مثل مدائن صالح: المدينة الأثرية في شمالي الحجاز، ولمشاهدتها انضم



٢. درب الحج الشامي العثماني إلى جانب القلاع ونقاط المياه © كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).

الحج سيرا في الطريق السلطاني إلى الميدان، حتى قبة "يلبغا"، حيث المسجد الذي بني في العهد المملوكي خارج سور دمشق، والذي تم ترميمه في عهد والي دمشق سيف الدين يلبغا اليحياوي حاكم دمشق بين أعوام (١٣٤٥-١٣٤٧)، وقد أعيد ترميم القبة في بداية العهد العثماني واشتهرت باسم "قبة الحج"، باعتبار أنها أصبحت المحطة الأولى لقافلة الحج الشامي (Bakhit 1982: 113, n. 135).

بعد ذلك، يدخل الجميع إلى قرية القدم حيث تكيّة أحمد باشا التي اشتهرت لاحقاً باسم تكيّة أو قبة جامع "العسالي"، وكان من أوائل من زارها ووثقها الرحالة

الشارع الذي يربط المركز الإداري والتجاري للمدينة مع الميدان، وهي منطقة واسعة بعرض ٤٠ متراً، تمتد على ٥ كم وتتخللها المباني الدينية ٢١ مسجد (بينها مسجد مراد باشا الذي يعود تاريخه إلى ١٥٦٨-١٥٧٠)، بالإضافة إلى ١٧ ضريح وستة حمامات ومستودعات مملوءة بقمح حوران، وقد عكست هذه المباني فترة توجه المدينة العثمانية نحو طريق الحج (Petersen 2012: 54).

كانت مدينة دمشق منطلق ركب الحج الشامي إلى الديار المقدسة في الحجاز: مكة المكرمة والمدينة المنورة، وقد جرت العادة أن يرافق الدمشقيون قافلة

العثماني المعروف اوليا جلبي (Seyhatnâmesi IX: 295).

يُمر المحمل بعد هذه القبة على **مسجد القدم**، وهو عبارة عن قبة صغيرة نحاسية مذهبة تحتها حجر أسود، به أثر قدمين يقال إنهما للنبي محمد صلى الله عليه وسلم. وهنا، ينتظر تجمّع الحجاج ٣ أيام، بعدها تواصل القافلة، بقيادة أمير الحجّ، طريقها إلى الأراضي المقدسة بالحجاز.

المحطة الأولى في طريق الحج هي قرية **الكسوة**، وقد تطورت القرية منذ العصور الوسطى، حيث كانت تحتوي مسجداً وحماماً وخاناً صغيراً وجسراً مرصوفاً يمتد على النهر، على جانبيه حدائق كروم عنب (Evliya çelebi, Seyhatnâmesi IX: 28; Burckhardt 1822, Ch. 2: 2).

من الكسوة إلى **خان دانون** على بعد ٢ كم إلى الجنوب، تقطع القافلة سهلاً منبسطة تنتشر فيه بعض القرى الصغيرة.

مرّ الرحالة اوليا جلبي على قرية خان دنون سنة ١٦٧٢، والتي كانت حسب وصفه مجرد محطة استراحة للقافلة يعود تاريخ نشأتها إلى العهد المملوكي ١٣٧٦ (Sauvaget 1935-1945).

وقد كان الخان يوفر للعائدين من مكّة حاجياتهم من الغذاء، وهو مستطيل الشكل تقريباً، يتألف من قسمين يحيطان ببركة وباحة تحيط بها القاعات من كل الجهات؛ وبالإضافة إلى ذلك، كان هذا الخان يحتوي خمسة أبراج دائرية في الزوايا الخارجية، وفي وسط الضلع الغربي كان هناك ١٠٠ قدر لإعداد الحساء للحجاج.

سبق للرحالة بورخات، أن زار هذا الخان سنة ١٨١٠ ميلادي وروى أنه كان في حالة قريبة من الإنهيار (Burkhardt 1822: Ch. 2: 3).

تعتبر غباغب المحطة الثانية بعد الكسوة وترتفع حوالي ٧٥٠ متر، حيث ذكرها صاحب منازل الحج (Jasir, al 1969: 184)، وذكرها بورخات تحت اسم غبايب (Burkhardt 1822: Ch. 2: 3)، أما تسميتها إلى فتعود للقرن السادس عشر تحتوي على خاناً صغيراً في حالة منهارة يقع على يسار الطريق، يقابله من اليمين خزان ماء، إضافة إلى مقام يعلوه قبة يعرف بـ "مزار العشاء".

من الناحية الطبيعية، تقع غباغب في سهل ضيق،

على مقربة من تكوينات جيولوجية قديمة (تعود إلى البليستوسين والميوسين الأوسط) وعلى مر الزمن، تحوّلت هذه التكوينات إلى تربة داكنة صالحة للزراعة، مع وجود مختلف الصخور البركانية، وهي ما تشكّل الحافة الغربية للجهة ذات النطاق الصخري الغني بجميع أنواع الصخور البازلتية الصلبة والهشة. وعلى مسافة ١٣ كم جنوباً، تقع مدينة **الصنمين**، وقد ذكرت للمرة الأولى على أنها محطة على طريق الحج خلال القرن التاسع (Jasir, al- 1969) كما مر عليها ابن بطوطة خلال رحلته سنة ١٣٢٦.

تقع مدينة الصنمين على سهل فسيح يقطعه نهر العرام (بعمق أقل من ٥ أمتار) المنحدر من سفوح جبل الشيخ، والذي يصب مجراه في وادي اليرموك؛ أمّا تربة السهل البنية، فهي مستمدة من البازلت البليستوسيني، كما تتميز هذه المدينة بمناخ متوسط معتدل شتاءً، وجاف نسبياً في فصل الصيف، ويبلغ معدل تساقط الأمطار ٢٧٨ مم.

شيّد العثمانيون قلعة بنيت من الحجارة السوداء في وسط هذا السهل، بين سنتي ١٥١٦ و ١٥٢٠ في عهد سليم الأول (Barbir 1980: 134).

يحدثنا الرحالة التركي أوليا جلبي في كتابه (سياحتنامه ٢٨: ١١) عن مدينة الصنمين، فيذكر أن عدد السكان كان حوالي ٢٦٠٠ نسمة، وهي تقع على منتصف الطريق الرئيسي مع دمشق، الأمر الذي أعطاه الأهمية كمركز استراتيجي هام، فكانت مركز تقاطع لشبكة طرق رئيسة بين سوريا وفلسطين ولبنان، ولهذا اعتبرت أحياناً المدينة الثانية بعد مدينة دمشق على طريق قافلة الحج الشامية، وهي تتميز بمبانيها ذات الحجارة البركانية السوداء.

من الناحية العمرانية، تحتوي المدينة على حمامات أثرية وآثار إسلامية عديدة، منها المسجد الكبير والذي أمر ببنائه الخليفة عمر بن الخطاب، إلى جانب مسجد عثمانى وخان كبير؛ وكان في الزاوية الشمالية الغربية لجامع عمر منذنة مقطوعها مربع الشكل ولها ثمانى نوافذ، وتقوم على أربع قناطر، وكانت تبرز للقوافل التجارية من مسافة بعيدة.

أشار أوليا جلبي إلى أنه على الرغم من عدم وجود سوق في المدينة، فإن عدداً من البغايا ينتظرن الحرفاء على طول الطريق، كما شاهد جسر جنوب

الخارجي نحو ٨٠ م، مزودة بسبعة أبراج، يتوسطها مسجد وحمام صغيرين، ويبدو أن هذه القلعة كانت تتكون من طابقين، توجد في الطابق الأرضي قناطر ذات أقواس أقرب وظيفياً إلى مخازن للحبوب لها علاقة باحتياجات الحجاج الغذائية، في حين يحتوي الطابق العلوي على غرف نوم كانت تخصص لمبيت الحجاج. كان بهذه الحامية قائد عسكري مصاحب للحامية المكونة من ٨٠ جندي، وقد تقلص هذا العدد إلى ١٢ جندياً خلال القرن الثامن عشر (Kiel 2001: 104). وهو ما أكدته الرحالة الألماني بورخارت خلال

بمروره بالمدينة سنة ١٨١٢ (Ch. 4: 19, 1822). في أوائل ثمانينيات القرن التاسع عشر، أشار شوماخر، الذي ترك رسماً للقلعة الواقعة شمال شرق البحيرة، وكذلك القرية والمطاحن المحيطة بها، أشار إلى أن القلعة بدأت تسقط في الخراب "فلا وجود للحامية، بل هناك عدد قليل من الأكواخ الطينية والحجرية التي يمكن أن تأوي الحجاج" (شوماخر ١٨٨٦: ١٥٧-١٦٦). في عام ١٩١٩، كانت القلعة مهجورة وذلك حسب شهادة مؤرخ الفن الإسلامي والهندسة المعمارية كريسوال (K.A.C. Creswell) الذي زارها بمناسبة إعداد جرد مؤقت لمباني حلب التاريخية (Petersen 2012: 56).

اقتصر طريق الحج، منذ بداية القرن السادس عشر، على مزيريب وتم الاستغناء نهائياً عن بصرى. على بعد ١٨ كم جنوب شرق مزيريب، يبدأ التباين في البروز بين الهضبة التي تقع عليها قرية الرمثا والتي تنتمي لنفس التكوين التكتوني الذي يبدأ في الإرتفاع تدريجياً انطلاقاً من درعا، (التشكيلات الصخرية الكلسية المتأكلة بفعل الانجراف وعوامل التعرية) وبين التكوينات الرسوبية نحو الجنوب، حيث التربة فقيرة وقليلة السمك، وهي بذلك توفر اطار زراعي هش (يتراوح معدل كميات الأمطار بين ٢٥٠ و ٣٠٠ مم) قد تبيت القافلة ليلتها بمدينة الرمثا، حسب داوتي (Doughty 1931: 40-41). وذلك لتجديد حمولتها من ماء الشراب حيث تقع خزانات المياه على مقربة من المدينة (Burckhardt 1822: 657, Appendix III).

تواصل القافلة رحلتها نحو الجنوب الشرقي على مسافة ٣٤ كم حيث تصل قلعة المفروق (٦٨٦م) حيث

المدينة يعود حسب محمد اديب إلى السلطان سليم الأول (Bianchi 1825: 122).

يوصل طريق الحج مساره مروراً بأزرع (حوالي ٦٠٠ م) نحو الجنوب - الجنوب الشرقي، على أطراف الهضبة التي تفصل بين التكوينات البازلتيّة والأراضي السهلية المجاورة والغنية بتربتها.

على مسافة ٦ كم غرباً، يمر الطريق على بعض القرى الأخرى التي تنتمي إلى نفس المشهد الطبيعي عامة: شيخ مسكين (٥٣١م)، ابطا (٤ كم جنوباً) وداعل. تستمر القافلة في سيرها نحو الجنوب الغربي مسافة ١١ كم، لتصل إلى المزيريب، وهي على ارتفاع منخفض (٤٥٦ متر)، ويتميز المشهد الطبيعي برتابته: سهل فسيح مع أودية قليلة العمق، تحده منطقة رعوية تنتمي إلى الجزء الجنوبي من وعر اللجاة القليل الأعشاب.

ربما قررت القافلة البقاء في مزيريب يوماً أو يومين، للتزود بالحاجيات وليلتحق بهم المتخلفون، وهو ما ذكره الحاج الإيطالي لودفيكو دي فارتيفا أو بارتيفا والذي سمي نفسه "الحاج يونس" وقد ترجمت رحلاته إلى العربية من قبل عبد الرحمن عبد الله الشيخ، وقد قضى ٣ أيام في مزيريب أثناء مروره بها سنة ١٥٠٣ ويذكر أنه لم تكن توجد بها مباني ذات قيمة (16: transl. Jones in Badger 1863 ed.). تم ذكر قلعة المزيريب لأول مرة سنة ١٥٦٣ في الأرشيف العثماني، كان بها حامية متكونة من ٥١ جندياً (Bakhit 198: 98) في نفس السنة، نجد أن كتاب منازل الحج يذكر مزيريب على أنها محطة (al-Jasir, 1969: 174).

ووفقاً للمصادر العثمانية الرسمية، توقفت القافلة لمدة سبعة أيام في المزيريب حيث كان يحتوي على سوق كبيرة للإبل، وقد استخدمت قلعتها للمعاملات المالية لمحافظة دمشق ولجمع ضرائب التجار.

كان أمير الحج الشامي مسؤولاً عن قافلة الحج، وقد تم تخصيص مبالغ من المال عرفت (بالصرر) كانت توزع على رؤساء القبائل البدوية، لتأمين سلامة الحجاج على طول الطريق (Petersen 2012: 55).

يعتبر أوليا جلبي أول من ذكر قلعة مزيريب في كتابه (سياحته ١٩: ٢٠١) وذلك خلال مروره بها سنة ١٦٧٠، وهي عبارة عن مبنى مربع الشكل طول ضلعه

يستقبل الحجاج وفي نفس الوقت يعتبر مخزناً لمواد الفلاحة للبدو (Merrill 1883).

تواصل القافلة سيرها مسافة ٣٣ كم جنوب قصر شبيب-الزرقاء (٥٨٢م) إلى غاية الجيزة (٧١٣م)، وهي محطة على طريق قافلة الحج، كمعظم المحطات الصحراوية الأخرى، تستند إلى قلعة وبركة ماء ضخمة لتأمين الحماية والماء، وهو نفس المسار الذي تسلكه قافلة الحج في العصر الوسيط. في عام ١٥٦٩، أمر السلطان العثماني حاكم دمشق بإصلاح القلعة القريبة من بركة الجيزة (Bakhit 1982: 213)، ويبدو أنها استعملت كمقر لقوات البادية الأردنية في القرن الماضي (Petersen 2012: 66-68) إلا أننا لا نجد ما يفيد بوجود جامع أموي على مقربة من القلعة والذي ذكره جينيكان (Genequand 2012).

ومن الجيزة، تواصل القافلة رحلتها في اتجاه الجنوب الشرقي على مسافة ١١ كم، لتصل قلعة ضبعة، وهو مبنى عثماني شيد في عهد السلطان العثماني سليم الأول (١٥١٧ - ١٥٢٠)، على ارتفاع ٧٠٨م، في بيئة جافة نسبياً، حيث لا تزيد معدل كميات الأمطار عن ١٠٠ مم سنوياً. وهي بذلك تمثل الخط الفاصل بين السهول والصحراء، غير أنها تستفيد من قربها لوادي الخريم.

القلعة عبارة عن حصن مربع يتألف من طابقين (٢٥ × ٢٥ م) دعمت أركانها بأربعة أبراج، ٣ منها مجهزة بخراطيم مطرية نافرة تساهم في تغذية البئر داخل القاعة، كما تحتوي على ساحة مربعة (٩/٩٢م) وغرف بشكل مربعات وعلى مقربة منها، نجد خزانين كانا يستخدمان في تجميع المياه الجوفية (الخزان الأكبر ٤، ٢٢٢م/٢، ٢١م).

إلى الجنوب من القلعة تقع مقابر للبدو الذين استقروا بالمكان، والذين مارسوا الزراعة والرعي و نصبوا خيامهم حول القلعة حسب ما ذكره الرحالة بورخارت (Appendix III: 657-658, 1822).

وكان المستشرق رودلف برونوف، قد سجّل نقش باللغة العربية بتاريخ ٢٣ / ٢ / ١٨٩٨ (1905: Pls 31-33).

وتفيد المصادر أنه تم ترميم القلعة على فترات: في عام ١٧٦٧ من خلال أمير الحج (عثمان باشا) (Petersen 2012: 75). وفي سنة ١٨٧٠ في عهد

يتكون المشهد الطبيعي من سهل بازلي في الشرق، وهضبة من تكوينات الحجر الجيري المارلي، تتخللها أودية غير عميقة (تتخفف كميات الأمطار إلى ١٥٠ مم) تاريخياً، بعد فترة وجيزة من غزو سوريا في عام ١٥١٦، أمر السلطان سليم الأول (١٥٢٠-١٥١٢) ببناء ثلاث حصون جنوب دمشق وذلك بالصنمين، مزيريب وتل المفرق (Barbir 1980: 134, n. 68). وبمحاذاة حصن المفرق مر داوتي سنة ١٨٧٥ وكتب أنها عبارة عن قلعة مهجورة (Doughty 1931: 47).

كما نجد في مسار مصطفى باشا سنة ١٥٦٣ إشارة للمفرق على أساس أنها محطة بين مزيريب وقصر شبيب-الزرقاء (Petersen 2012: 60-61). يحدثنا أوليا جلي عن زيارته لقلعة قصر شبيب سنة ١٦٧٢ في كتابه (سياحتنامه ٩: ٢٩٢) ويذكر أنه عبارة عن مبنى مربع أنشئ في وسط الصحراء من طرف قبائل بني هلال، كانوا يستعملونه كإسطبل للماشية. غير أنه من الناحية التاريخية، يعود هذا القصر إلى الفترة الرومانية (القرن ٣)، وقد أعيد بناؤه في القرن ٦ م من طرف الحارث الغساني، وفي العهد العثماني كانت توجد به حامية لتأمين سلامة الحجاج أثناء مرورهم على المدينة.

كان على رأس هذه الحامية ضابط برتبة اغا، وهو من القبائل التي تقطن حول المدينة وتتعاوى زراعة الحبوب والذرة والعنب بحسب بورخارت، الذي كتب عن سكان البلقاء البدو، أنهم كانوا يخزنون فيه حاجياتهم من الحبوب لاستعمالها أو لبيعها للحجاج الذين يبيتون ليلتهم بالقرب من المدينة (1822: 657, Appendix III).

أول إشارة في المصادر العثمانية لقلعة الزرقاء كانت سنة ١٥١٩ وذلك في إطار الصراع بين الحجاج وبدو قبائل المفارجة (Bakhit 1982: 221).

وفي سنة ١٧٧٩ يتحدث محمد أديب عن الزرقاء على اعتبار أنها قرية مهجورة، تحتوي على حصن يحتوي على بئر مياه صالحة للشرب (Bianchi 1818-1825: 123).

في رحلته المسماة "إلى الشرق من الأردن"، يرى الكولونيل سيلاه ميريل، القنصل الأمريكي بالقدس آنذاك (١٨٣٧-١٩٠٩)، أن قصر شبيب كان

دوفان وآخرون: كل الطرق تؤدي إلى مكة ٢

٢٠٥ م) وقد أمر سليمان القانوني بإعادة تظهيرها بعد أن كانت قد تساوت مع الأرض.

يتكون المشهد الطبيعي حول قلعة القطرانة من مجموعة من التلال والهضاب التي تتخللها روافد لوادي الموجب، مع رواسب غرينية وغطاء لويبي يغطي الأحجار الكلسية والفوسفاتية، بالإضافة إلى رواسب نهريّة في أسفل المنحدرات والوديان الصالحة لزراعة الشعير، وفي جنوب القلعة نجد وادي حنيفة الذي يسير في اتجاه الشمال ثم الغرب.

ومن القطرانة تتابع القافلة سيرها نحو الجنوب على مسافة ٤٠ كم، لتصل إلى قلعة الحسا الواقعة على الجانب الأيمن من الطريق الصحراوي على مسافة ١ كم من وادي الحسا.

ما يميّز منطقة الحسا بصفة عامّة هو الطابع الجبلي، ففي هذا النطاق، تنحدر التضاريس نحو الغرب باتجاه البحر الميت، مخلفة طبقات من الصخور الجيرية والمارل والطباشير والتي تعاني من الانجراف والانسياب.

جنوباً وعلى المنخفضات، لا سيّما في مجاري الأودية، تكون التربة منقولة مع السيل وتترفع بها نسبة المواد العضوية، وتكوّن بذلك اطاراً يمكن من تعاطي نشاط زراعي موسمي، وذلك على الرغم من الميلان الفوضوي للوحدات التضاريسية.

ورد ذكر قلعة الحسا كمحطة استراحة للتجار والمسافرين والحجاج، في مسار مصطفى باشا والتي الشام سنة ١٥٦٣ (Jasir, al- 1969: 184-185).

وهي عبارة عن مبنى مربعاً (٢٤م/ضلع)، يتكون من طابقين، يحتوي الطابق الأرضي على غرف وفناء مربع (١٢,٥م /ضلع) - وبئر ماء (كانت توجد بها نافورة) وأدراج تصل إلى الطابق العلوي، كما يحتوي هذا الأخير على مسجد متواضع وعدد من الغرف مسقوفة بأقبية برميلية، كانت تستخدم لراحة الحجيج.

بالاعتماد على نقش وجد في محراب المسجد، يرجّح أن بناء القلعة تم في عهد السلطان العثماني مصطفى الثالث (١٧٥٧ - ١٧٧٣)، وتحديدًا سنة ١٧٦٠ (Brünnow and Domaszewski 1905: 18).

توجد بركة للمياه شرق القلعة (البركة: ٢٠,٣٥ م / ٢٠,٣٠ م) وهي تتصل بالقلعة من الداخل عبر قناة حجرية مغطاة بشبائح حجرية منتظمة.

السلطان عبدالحميد، خلال مشروع خط سكة حديد الحجاز - الشام بين سنتي ١٩٠٠ - ١٩٠٨ وأخيراً سنة ٢٠٠٨.

حول قلعة ضبعة، يتألف المشهد الطبيعي من تلال مدورة وتربة فقيرة تغطيها صخور جيرية وترسبات طباشيرية تتخللها الأودية (صلصال طباشيري ينتمي للموقر الايوسيني) ويختلط في هذا النطاق بمجموعة التربة الفتية/ مبتدئة التطور.

يغادر ركب الحجاج قلعة ضبعة في اتجاه الجنوب ليقطع مسافة ٤٠ كم، فيصل بعد ذلك إلى قلعة قطرانة (٧٧٤م).

تم بناء القلعة (الشكل ٣) سنة ١٥٥٩ بناءً على أوامر السلطان سليمان القانوني (Hesan, al- 2007).

وربما بنيت ربما على أنقاض مبنى يعود للعهد المملوكي ارتبطت وظيفته بخدمة القوافل التجارية.

تتكون القلعة من بناء مستطيل الشكل (٢,٢م / ١٧,٣٥م وبارتفاع ١٠م)، وتحتوي من الداخل على فناء مستطيل (٤,١م / ١٨,٦٠م) وبئر. إلا أنه لا وجود لمسجد بها، مثلما نقل لنا الرحالة التركي اوليا جلي في كتابه (٩:٢٩٤).

وإلى الجهة الشرقية من القلعة، حيث المدخل الرئيسي (على بعد ٢٦ م) نجد معلم معماري مائي مكون من سد ترابي (٧٥ م من موقع القلعة)، قناتين ناقلتين للمياه (قطرها ١٠٣م) وحوض للترسيب (٣٥,٥ م / ٩,١م) وبركة ضخمة (٧٠ × ٧٠م وعمق



٣. قلعة القطرانة والمنشآت المائية القريبة منها (خزان المياه) وقد كانت هذه القلعة إحدى المراحل الرئيسية على طريق الحج؛ تقع على الطريق التي أمر بشقّها السلطان سليمان القانوني (©) صورة كلودين دوفان).

على أنقاض اصطبل للخيل في العهد الروماني على الطريق العسكرية (Findlater 2002: 141-142). القلعة عبارة عن مبنى أقرب إلى المربع (٢٨ م من الشرق إلى الغرب، و٢٨,٨٥ م من الشمال إلى الجنوب) وقد استعمل في بنائها مزيج من الحجارة البازلتية السوداء والكلسية البيضاء، حيث ترتفع جدرانها اليوم على علو هام ومتباين، وهي بذلك تصنّف من ضمن أعلى القلاع العثمانية بالأردن.

تتكوّن القلعة من طابقين، مدخلها الوحيد يقع في الجهة الشرقية، بناؤها من الحجر الأسود والطين، يقودنا المدخل المغطى إلى فناء مربع (٥٠ م / ضلع) تحيط به ١٨ غرفة متباينة المساحة ومسقوفة بطريقة القبو البرميلي.

مما تبقى من جدران القلعة، يمكن بوضوح ملاحظة آثار بقايا سقف الطابق الثاني، ويمكن الوصول إليه عبر درجات من جهة الجنوب، كما يبدو أن الساحة الرئيسية كانت بها بئر مسقوفة بنفس طريقة الغرف والممر، وكانت تصل إليها قناة ماء من الناحية الجنوبية الغربية للساحة.

يشتمل موقع القصر على بركة على مسافة ٢٠٠ م غرب القلعة وهي عبارة عن حوض طوله ٢٠ م وعمقه ٨ م، يتصل بالقلعة من الداخل عبر قناة (طولها ١٥ م / عرضها ٢ م) (Petersen 2012: 95-105).

يذكر محمد أديب والعديد من المسافرين الآخرين حصن ثاني أقيم على التل المقابل، ربما كان مستودعا للبخاعة وخاصة الشعير بحسب ما تشير إليه وثيقة تعود إلى ١٧٤٢ (Barbir 1980: 141, n. 98).

بعد مسير يوم كامل، تصل قافلة الحجيج إلى قلعة معان (١٠٠٠ م)، وهي من حيث موقعها الجغرافي بمثابة همزة الوصل بين الجزيرة العربية وبلاد الشام، تحتل هضبة شبه منبسطة تتخللها بعض المرتفعات التي لا يزيد ارتفاعها عن ١٣٠٠ م وتحيط بالمدينة من جانبها الغربي والجنوبي.

وقد زار بيركهارت معان وكتب أن: الحجاج يقبلون على شراء الرمان والخوخ بشغف كبير، في الوقت الذي تقبل حيواناتهم على الأعشاب البرية التي يجمعها الأهالي (بيركهارت ١٩٦٩: ١٥١). تم البدء في إنشاء القلعة العثمانية (السرايا) سنة ١٥٥٩ م (Bakhit 1982: 98 n. 43 and 223).

على وادي الحسا، قريباً من القلعة، بالإمكان مشاهدة بقايا جسور (١٨٥ م شمال غرب القلعة)، حيث بقايا جسر مبني من ٣ أقواس من الحجارة، يبلغ طوله ٣٠ م وعرضه ١٢ م، ومن المرجح أنه شيد بين سنتي ١٧٣٠ و ١٧٣٣ بأمر من والي دمشق عبدالله باشا لتأمين سلامة القافلة والمسافرين (Barbir 1980: 138). وبالإضافة إلى ذلك، نجد بقايا طريق مرصوفة بالحجارة البازلتية والصوانية، على مسافة ٣ كم (١٠ م عرض)، لتسهيل مهمة سير القافلة وخصوصاً في فترة نزول الأمطار (Salameen, al- 2010).

تخبرنا النصوص أن هذا الوالي العثماني أقام كذلك طريقاً معبداً بين دمشق والقنيطرة في الجولان، إضافة إلى إعادة تأهيل ضفاف الأنهار المتدهورة بين الصنمين ومزيريب، وحسب بيترسون، فإن هذا الوالي أمر بتعبيد الطريق الذي يصل جسر وادي الحسا (Petersen 2012: 92).

على مسافة ١٦٨٥ م جنوب القلعة، سجل فريق المسح بوادي الحسا حظيرة كبيرة الحجم، حيث بلغ قطرها ٢٤٠ م، وباعتبار موقعها على طريق القافلة، فمن الممكن أنها كانت مأوى لإبل الحجاج أثناء مرورها، وهو ما يدعمه وجود أكوام من الحجارة، ذات اشكال هندسية بسيطة، صالحة لاحتضان خيام الحجاج، وذلك بالتوازي مع انتشار اكوام الرماد مع بقايا عظام وخزف (MacDonald, Rollefson, Banning, Byrd and D'Annibale 1983: 322, Pl. 72, no. 2; MacDonald 1988: 277-280).

وبالإضافة إلى ذلك، فقد أظهرت عمليات المسح الأثري حول القلعة تواجد بقايا قرى صغيرة، يبدو أنها كانت تمارس النشاط الزراعي، لا سيما الذرة (Burckhardt 1822, Appendix III: 658).

يرحل ركب الحجاج من الحسا على مسافة ٤٥ كم، إلى قلعة عنيزة جنوباً (١٠٠٠ م)، وهي تقع على هضبة تتحدر نحو الشرق، أرضها سوداء وحجارتها بركانية غالباً من نوع الفتات الصغير الأملس، على مسافة قريبة من جبل عنيزة، وهو بركان خامد (١١٤٤ م)، كما تبعد ٣٠٠ م على وادي صوفان الذي يجري نحو الشرق باتجاه واحة الجفر.

شيدت القلعة في النصف الثاني من القرن ١٦ (حوالي ١٥٨٧) لحماية الحجاج، ويعتقد أنها انشئت

يوصل ركب الحجيج سيره جنوباً على مسافة ٧٠ كم من معان، فيقطع هضاب جييرية، متفاوتة المساحة والارتفاع، تكسوها بشكل عام بقايا حطاميه من صوان وحصى وحصباء، ليصل إلى قلعة فصوعة، وهي تعرف كذلك بقلعة مبروكة أو سرايا كويك كما كانت تعرف كذلك بعقبة الصوان، وهي تقع على حافة أودية سحيقة أشهرها بطن الغول.

يقع الحصن العثماني على ارتفاع ١١٣٠ متر فوق مستوى سطح البحر، في أسفل وادي صغير، وموقع الحصن مهم باعتباره الحصن الأخير على الأراضي المرتفعة قبل أن ينحدر درب الحج من ممر ضيق من بطن الغول إلى صحراء الجزيرة العربية. أول إشارة إلى حصن فصوعة، توجد في كتابات محمد أديب، أثناء حجه في عام ١٧٧٩، أشار إلى أن الحصن كان في وادي خال من الماء ومغطى بالحجارة والرمال (Petersen 2012: 114).

تأخذ هذه القلعة شكل المربع (٢٠,٧٠ م / ٢٠,٢٠ م شمال جنوب) وترتفع عن سطح الأرض حوالي ٧ م، وقد استعمل في بنائها صخر البازلت، صخر الصوان، صخور حمراء مثل الحجر الرملي، بالإضافة إلى صخور جييرية وكلسية. تتكون القلعة من طابقين، مدخلها من الجهة الشمالية (اتساع ١,٤٠ م)، ويؤدي هذا المدخل الرئيسي إلى إيوان مستطيل الشكل (٣,٩ م / ٤,٩ م) ذو سقف مدبب، على جانبه ٤ غرف متباينة المساحة ومسقوفة بأقبية برميلية.

من هذا الإيوان، مدخل يؤدي إلى فناء داخلي مكشوف ذو شكل مستطيل (٨,٨ م / ٨,١ م) يحتوي على خزان للمياه "بئر" فتحته على شكل مربع (٦,٠ م / ضلع) (Petersen 2012: 120).

تنتهي القلعة في الأعلى بشرفات بارزة، تضم فتحات (وقع سدها عن طريق الحجارة الصغيرة) لرمي السهام أو لإطلاق النار. أربعة أبراج ترتفع بمعدل ٥ م عن سطح الأرض، وتحمل الزوايا الأربع للقلعة، وهي تبرز عن الجدران ٣٠ سم، وعلى الواجهة الجنوبية للمبنى، صمم محراب يتجه إلى القبلة بارتفاع ٥ م عن سطح الأرض وتواء بمعدل ٤٠ سم، أما الطابق العلوي، فهو يحتوي على ٥ غرف من الناحية الشمالية و٤ من الناحية الجنوبية، مع وجود تطابق عامة مع

خلال عهد السلطان سليمان القانوني، وهو ما يؤكد نقش يعلو المدخل الرئيسي مقسم إلى ثمانية خراطيش في أربعة نطاقات أفقية، على مساحة مستطيلة يتوسطها مربعان متقاطعان في شكل نجمة مثنى الرؤوس، كُتبت بالخط العربي واللفظ العثماني نصها: "بُنيت القلعة في عهد السلطان سليمان القانوني"، إضافة إلى حجر آخر رُسمت عليه صورة جرة ماء، دلالة على أن هذا المبنى كان يزود السكان بمياه نظيفة للشرب.

بالإضافة إلى دورها في استقبال قوافل الحج الشامي وتزويدها بالمستلزمات، كانت القلعة مقراً للفيلق العثماني الثامن الذي كان تعداده ثمانية آلاف جندي، وهي عبارة عن مبنى من طابقين، مربعة المسقط (٢٣,٦ م لكل ضلع تقريباً)، وارتفاع ٩ م. ويوجد المدخل الرئيسي بالجهة الجنوبية الشرقية (٢,١٠ م علو / ١,٤٠ م عرض)، كما يوجد بالمدخل ٣ كتل زخرافية محفورة في الحجر الجيري إلى جانب زخارف نباتية.

مدخل القلعة يؤدي إلى ساحة مستطيلة مكشوفة، تتوسطها بئر وتحيط بها غرف مختلفة المساحة ومغطاة بأقبية برميلية، ٤ منها في الجهة الشمالية و٤ في الجنوب، بالإضافة إلى إيوان فسيح، وعلى الجانبين درجان يقودان إلى الطابق الثاني الذي يحتوي بدوره على ممر تحيط به ٦ غرف، حيث كانت تستخدم الغرفة الأخيرة كمسجد، ونلاحظ وجود مساقط تسمح بإلقاء السوائل، مع وجود مخابئ جانبية وفتحات دقيقة للمراقبة.

توجد حول القلعة مرافق مائية، وهي مكونة من قناة مغطاة بطول ٥٠٠ م، تتصل بالبساتين القريبة من القلعة وتقع على مسافة ٤٠٠ جنوب القلعة وتسير بمحاذاة وادي صغير (٠,٨٥ م عرض/طول ٧,٤ م)، يركه الحمام في جهة الشرق، ويعتقد أنها شيدت زمن الغساسنة، وهي مربعه الشكل (ضلعها ٧٠ متر/ عمق ٧ م)، استعملت لتجميع المياه القادمة للاستعمال الزراعي مثلما هو الشأن للغدير في الجهة الشمالية للمدينة، وأخيراً نجد بركة كبيرة لتجميع المياه (١٩,٥٢ م / ٢٥,٢٩ م) في الجهة الجنوبية الغربية للقلعة ويعود تاريخ إنشائها إلى فترة تشييد القلعة، وحسب بيترسون، فإن مياه معان لم تكن من النوع العذب (Petersen 2012: 109).

الأخيرة على طريق قافلة الحج الشامية بالأردن (الشكل ٤)، كما أنها تقع في بداية السهل الرملي بشمال شبه الجزيرة العربية.

تتخذ القلعة شكل المربع (١٩ م / ضلع)، مدخلها الرئيسي من جهة الشرق (١,٣ م / عرض) يغطيه قبو نصف اسطواني (٤ م / ٢,٦ م)، على جانبيه توجد أدراج تفضي إلى الطابق الأعلى.

يقودنا البهو إلى فناء مستطيل (٧,٥ م / ٧,١ م) ينتهي ببايون وتحيط به ٤ غرف مستطيلة ومسقوفة ذات عقود نصف برميلية وأبواب باتساع ٠,٧ م لكل غرفة. تحتوي القلعة من الداخل على ساحة مركزية مستطيلة كما يوجد بها من الخارج أبراج أو دعائم حجرية في كل زاوية باستثناء الزاوية الشمالية الغربية. وفي جنوب القلعة، نجد بقايا خزان مياه ذو شكل مستطيل (٣١,٨ م / ١٥ م)، ينقسم بدوره إلى ٣ أجزاء مستطيلة، مع وجود درج للنزول إلى أسفل الخزان المملوء حالياً بالتراب، غير أن الخزان الثاني الذي ورد ذكره في تقرير مرفوع إلى محمد علي باشا، يبدو أنه أصبح مطموراً بالتراب ويستحيل رؤيته.

خلال زيارتنا للموقع، لاحظنا وجود بقايا من الطريق القديم المؤدي للقلعة (على طول ٥٥٠ م) وهو مرصوف بالحجارة الصوانية والرملية، وعرضه يتراوح من ٤ إلى ٥ أمتار. يعود تأسيس القلعة إلى القرن ١٨، كما أنه في الخمسينات من القرن الماضي كانت تستغله قوات اليبادية.

تترك القافلة قلعة المدورة في اتجاه قلعة ذات الحاج، وهي أول القلاع التي بنيت لحماية الحجيج



٤. قلعة المدورة، آخر محطات قافلة الحج الشامي على الأرض الأردنية (© ٢٠١٤ صورة كلودين دوفان).

الطابق الأرضي، حيث نجد كذلك المحراب والمسجد ولكن بمساحة أقل (Petersen 2012: 115 and 216).

إلى الشمال من القلعة، بحوالي ٦٠م، توجد بركتين لتجميع المياه من الأودية المحيطة (الأولى ٢٤ م / ١٦,٨ م والثانية ٢٣,٦ م / ١٦ م)، وكل منها تعاني من الترسبات الطينية المستقرة في القاع والنتيجة عن ترسب الرمال والأترية، على الجانبين الشرقي والغربي، كما توجد درجات تصل إلى قاعها، إضافة إلى وجود ٥ فتحات تسمح بالاتصال فيما بينها ومع امكانية مرور المياه من الأولى إلى الثانية، كما يوجد رواق بين البركتين.

وعلى مسافة ٥٠٠ م شرق القلعة، أقيم برجين على هيئة شكل مربع منتظم (٢,٩ م / ضلع) بارتفاع ٢م، من المرجح أنه لعب دور المنارة في إرشاد الحجيج والمسافرين ليلاً.

ويبدو أنه قد تم احتلال هذا الحصن لفترة وجيزة فقط، حيث أنه في تقرير ينسب لمهندس في الجيش المصري، كان قد أرسله إلى نائب الملك في مصر سنة ١٨٢٥، محمد علي (في إطار مهمته الموكلة إليه من طرف السلطان، والمتمثلة في وقف زحف الحركة الوهابية)، يتحدث المهندس عن الحصن فيقول أنه كان في حالة خراب بالإضافة إلى انه مهجور.

من فصوعة، تواصل قافلة الحاج الشامية طريقها وسط صحاري صخرية قاحلة، سالكة مسار شاق وعسير، حيث يذكر أوليا الجليبي التركي أنه في هذه المنطقة، من المستحيل تقريباً ركوب دابة (Seyhatnâmesi IX: 577; Bilge 1979: 218).

إذ يضطر الحاج إلى السير على الأرض الصخرية (محمد أديب ١٧٧٩)، في الوقت الذي يجلس أمير الحج مراقباً حركة القافلة تحت مظلة تقيه من حرّ الشمس، في حين يتناوب الفريق المكلف بالماء على توزيع حصص الشراب على المسافرين. ويقدر الرحالة السويسري بورخارت النزول إلى بطن الغول بحوالي نصف ساعة مشياً على الأقدام، كان الحجيج يرددون خلالها: رحم الله كل من نزل بطن الغول (Burckhardt 1822: 658-659, Appendix III).

بعد مسير القافلة لما يقارب ١٥ ساعة نحو الجنوب، تصل قلعة المدورة، وتستمد هذه الأخيرة اسمها من جبل صغير مدور قريب منها، وهي المحطة

دوفان وآخرون: كل الطرق تؤدي إلى مكة ٢

السنة إلى ٤٠ ملم، في حين أن الإمكانات السنوية للتبخر النتحى يرتفع من ١٤٥٠ ملم إلى ٢٤٠٠ ملم، كما يتآكل الغطاء النباتي كلما اتجهنا إلى الجنوب، ليقصر على تكوينات نباتية قصيرة، في مناطق يغلب عليها الحجر الرملي والجرانيت، مع وجود نباتات حولية في مجاري الوديان، وبدوره يصبح المناخ قاحلاً بشكل متزايد من الغرب إلى الشرق.

أما القسم الثاني فيبدأ من معان حتى نهاية درب القافلة الشامي على الحدود الأردنية السعودية، وفي هذا القسم، كان الحجاج على موعد مع الصحراء الحقيقية، في رحلة ممثلة بالمشقة والمغامرة بين تلال ورمال، حيث تشح الموارد، إضافة إلى مواجهة الحر الشديد في فصل الصيف أو البرد والسيول في فصل الشتاء.

عمليات التحليل المكاني:

حساب تكلفة السطح

تشكل التضاريس بمختلف مكوناتها جملة من العوائق أمام تحرك القافلة خلال رحلتها من دمشق إلى الحجاز، لذلك كان من الضروري محاكاة صعوبة التنقل طيلة الطريق، بمعنى المسافة القصوى التي يمكن للقافلة أن تقطعها خلال سيرها، وفي هذا الإطار، سنستعرض أهم هذه المعوقات الطبيعية، وبشكل عام، كان طريق القافلة يتكون من أراضي قليلة التباين، صخرية، طينية أو رملية وتتواجد على السهول، الهضاب والتلال. في إطار قياس تكلفة السطح، نجد أن هناك معادلات رياضية عديدة قد وقعت تجربتها، غير أنه لا يمكن استعمالها مع مختلف التضاريس، وتعتبر معادلة توبلر أكثرها شيوعاً واستعمالاً لتمثيل صعوبات الواقع، وهي تعتمد بالأساس على قياس سرعة الحركة اعتماداً على قيمة انحدار السطح (Tobler 1993).

$$\text{Velocity} = 6 \times \exp \{-3.5 \times \text{abs}(S+0.05)\} = 5.4 \text{ km/h}$$

$$S = \text{طبقة الانحدار بوحدة الدرجة}$$

غير أن ما يؤخذ على هذه المعادلة هي إنها لا تأخذ بعين الاعتبار اتجاه الانحدار، بمعنى آخر، هل أن انحدار الطريق أمام القافلة، هو للأسفل أم للأعلى؟ ولذلك وقع تعديل هذه المعادلة حتى تكون مطابقة للواقع:

$$T = [(a) \times (\Delta S)] + [(b) \times (\Delta H \text{ Uphill})]$$

بالعصر العثماني على الأراضي السعودية، وبها محطة من محطات سكة حديد الحجاز، ويذكر في كتب الرحلات أنّ بها بركة ماء.

هنا، يتكون المشهد الطبيعي من أراضي تتنوع بين كثبان رملية وسبخات صغيرة المساحة إلى جانب مراوح غرينية، يكون فيها الطريق عبارة عن ممرات ضيقة من التربة الرملية الخشنة.

مقاربتنا للموضوع

التحليل المكاني

اهتمت الأبحاث التي تناولت موضوع القلاع والخانات على امتداد طريق الحاج الشامي في الجزء الأردني منه بالأساس بالجانب المعماري التاريخي، ونذكر من الباحثين الأردنيين بالخصوص: عبد القادر محمود الحصان (٢٠٠٧) وزياد السلامين (٢٠١٠)، إضافة إلى الدراسات الغربية: باترسون (٢٠١٢) وكينيدي (٢٠١٢).

تختلف مقاربتنا للموضوع عن الدراسات السابقة من حيث إنها تعتمد على دراسة المخلفات الأثرية في علاقة بالمشهد الطبيعي بالإعتماد على قاعدة بيانات جغرافية مع القيام بتحليل مكانية واحصائية وذلك للإجابة على أسئلة ثلاث:

- بماذا يفسر تغيير مسار الحج الشامي؟
- إلى أي مدى كان كل مسار استجابة لعوامل طبيعية أو لاختيار انساني؟
- هل أن طريق الحج في مختلف فتراته، كان هو المسار الأمثل فعلياً؟

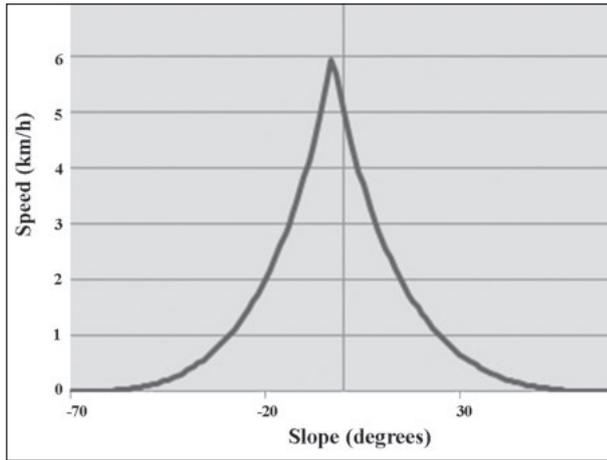
ما يميز مقاربتنا للموضوع عن المقاربات الأخرى، هي أنها تعتمد على دراسة درب الحج في علاقة بأهم العناصر المكونة للمشهد الطبيعي: ميلان التضاريس واتجاهها، نموذج الارتفاعات الرقمية، نقاط المياه: الآبار والعيون، حساب منطقة الأمان من خلال تحديد مجال الرؤية، طبيعة السطح والغطاء النباتي، تكلفة المسافة، التجمعات السكنية ومعوقات الطريق.

بصفة عامة، يمكن تقسيم المشهد الطبيعي إلى قسمين من الشمال إلى الجنوب:

يتكوّن القسم الأول من خط دمشق - معان، حيث يتكون المشهد الطبيعي من سهول وهضاب، في نطاق يتراوح فيه معدل كميات الأمطار من ٣٠٠ ملم في

Slope (degrees)	Speed (km/h)
-70	0.00
-50	0.11
-30	0.95
-10	3.86
-2.8	6.00
0	5.04
2.8	4.23
0	2.72
30	0.67
50	0.08
0	0.00

٥. جدول يوضح العلاقة بين انحدار التضاريس وسرعة التنقل (©) كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).



٦. رسم بياني يوضح العلاقة بين انحدار التضاريس وسرعة التنقل (©) كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).

- ١- الأراضي الصخرية والمحجرة وهي غير ملائمة لسير القافلة رغم احتوائها أحيانا على نسبة من التربة اللوسية
- ٢- التربة الطينية أو التربة غير المستقرة وخاصة إذا كانت على سفوح المنحدرات أو ضفاف الأودية لا سيما في فترة نزول الأمطار.
- ٣- الأراضي التي تغطيها طبقة من الصخور البازلتية والكلسية والتي تسمح بسير القافلة، غير أنها

$$+[(c) \times (\Delta H \text{ Moderate Downhill})]$$

$$+[(d) * (\Delta H \text{ Steep Downhill})]$$

T = الزمن، ويعبر عنه بوحدة الثانية.

Delta S = وهي المسافة الافقية.

Delta H = وهي المسافة العمودية.

بالاعتماد على المصادر التاريخية والاثنوغرافية،

يمكن القول أن السرعة العادية لقافلة الحج كانت

تتراوح بين ٢,٥ إلى ٣ كم / الساعة (Burton 1893: 71-73).

(I: 244; Peters 1994: 71-73).

وهذا المعدل، اكّده لنا السيد أبو هيل ضيف الله

رضا درويش من قبيلة السطول من بني صخر،

والذي يذكر لنا أنه في الثلاثينات من القرن الماضي،

أيام طفولته، كانت قافلة الحج تقطع أراضي اجداده

وتستريح لبعض الوقت في قلعة ضبعة.

وبالعودة إلى المعادلة الرياضية السابقة، وبغاية

تعديلها لتكون متطابقة مع قافلة الحج، قمنا بتحويلها

لتصبح كالآتي:

$$\text{Velocity} = 6 \times \exp \{-3.5 \times \text{abs}(S+0.05)\} / 2$$

$$= 2.7 \text{ km/h}$$

(الشكل ٥ و ٦).

كيف تبدو العلاقة بين طريق القافلة ومكونات المشهد الطبيعي؟

العلاقة بين المسار وانحدار التضاريس

أثبتت نتيجة عملية التحليل المكاني أن هناك ارتباط

وثيق بين المسار وطبيعة الانحدار، ولذلك نلاحظ أن

هناك تفضيل للتضاريس ضعيفة الميلان، على أن لا

يتجاوز هذا الانحدار ٦ درجات، وهذه القاعدة تنطبق

على الطريقتين الإسلامي والعثماني.

العلاقة بين طريق القافلة ونوعية التربة

من الضروري في اطار هذا البحث، دراسة

التربة والغطاء النباتي، واستخدامات الأرض المختلفة

بالمناطق التي يمر عليها الطريق، بل أن نوعية

السطح كانت من العوامل الأساسية في تحديد مسار

القافلة، (الشكل ٧ و ٨) وفي هذا الإطار كان لا بد من

القيام بعملية تصنيف لأنواع التربة الموجودة بطريق

الحج، وذلك حسب مقياس ينقسم إلى ٧ أقسام، بداية

من الأصعب حتى الأسهل:

العلاقة بين طريق القافلة وتحديد مجال الرؤية

أثبتت نتائج عمليات التحليل المكاني عدم وجود ارتباط بين الطريق ومدى وضوح الرؤية، على الأقل بالنسبة للعهد الإسلامي، وعلى العكس من ذلك، فإن هذا العامل كان قد لعب دوراً أساسياً خلال العهد العثماني، إذ كانت القافلة تحرص على السير في طريق يتوفر فيه قدر من الأمان من خلال رؤية أي خطر من مسافة بعيدة، ولعل طبيعة التضاريس قد ساعدت على ذلك، حيث أنه لا وجود لحواجز طبيعية أو مرتفعات عالية من شأنها حجب الرؤية؛ وهذا ما يؤكد الرحالة داوتي (١٨٤٣-١٩٢٦) من خلال رحلته إلى الحجاز سنة ١٨٧٦ انطلاقاً من دمشق، حيث لا يخفي اعجابه من المشهد الطبيعي الذي كان مترامي الأطراف، ثم من الصحراء التي تمتد إلى ما لانهاية، فلا يحدها سوى الأماكن المقدسة، إذ يقول في هذا الصدد "في البداية، تقطع القافلة سهلاً فسيحاً يكثر فيه الرمل إلى جانب الطين الصلصالي، لمدة ١٠ أو ١٢ يوم حتى مدينة معان الواقعة على جبل أدوم والتي لا تبعد كثيراً عن البتراء" (Doughty 1931: 36).

حساب المسافة الموزونة

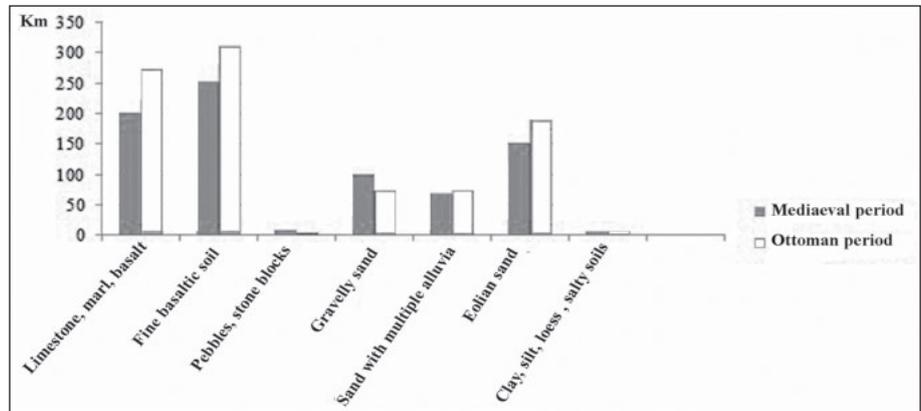
العلاقة بين طريق القافلة ونقاط المياه "عيون / خزانات / برك" (الشكل ٩).

خلال مختلف مراحل عمليات التحليل المكاني، لم يقع الاخذ بعين الاعتبار عنصر الآبار، وذلك لغياب معلومات حول تاريخ إنشائها؛ وقد اثبتت لنا نتائج التحاليل المكاني أن هناك ترابط هام بين طريق القافلة ونقاط المياه، خلال الفترتين الإسلامية والعثمانية (الشكل ٢)، وهي لاشك، وضعية موروثية عن العهود السابقة: البيزنطية والمملوكية.

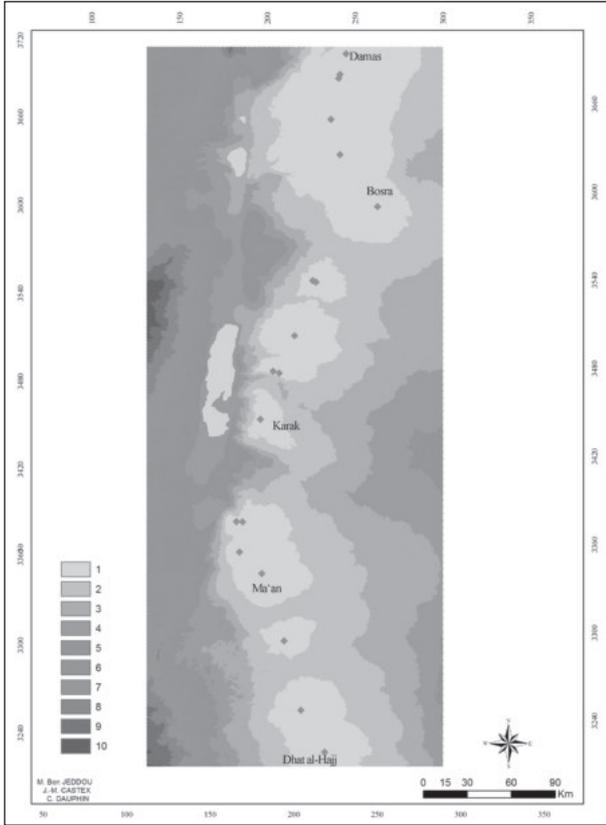


٧. طريق قافلة الحج الشامي بين قلعة ضبعة وزيزيا (الجيزة)، على اليسار، الطريق الحديثة (© ٢٠١٦ صورة كلودين دوفان).

- أحياناً لا تتناسب مع الطريق إذا كانت المنطقة تتخللها أودية أو عروق رملية.
- ٤- الأراضي التي تغطيها طبقة من الرمال والحصى وهي من التربة الملائمة، إلا أنها غالباً ما تكون في شكل شرائط أو ممرات ضيقة بين المرتفعات أو في مجاري الأودية وتكون بصفة عامة متعامدة مع اتجاه الطريق.
- ٥- الأراضي الواسعة المستوية، وخاصة السهول التي تحتوي على تربة بازلتية.
- ٦- أراضي شاسعة تغطيها طبقة من الرمال والحصاء تتخللها أودية ضيقة أو مسيلات وروافد.
- ٧- الأراضي التي تغطيها ذرات الرمال الدقيقة ناتجة عن حركة الرياح، ويمكن أن تترسب في مستويات منخفضة إلا أنها ليست شائعة على طريق القافلة.
- ختاماً يمكن القول أن أفضل الأراضي التي تلائم طريق القافلة، هي التي تغطيها الرمال الدقيقة أو الحصى، والتي تتواجد خاصة بمجاري الأودية.

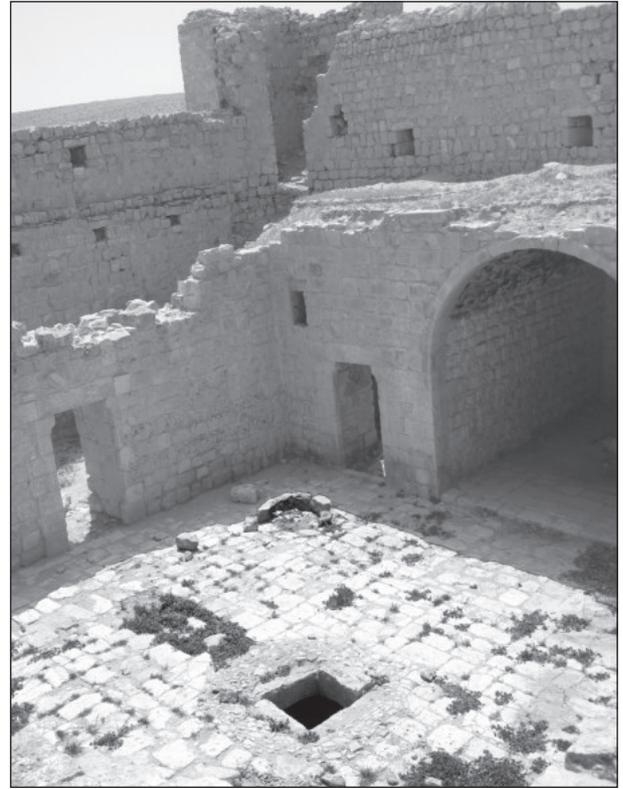


٨. العلاقة بين طريق القافلة ونوعية التربة (© كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).



١٠. العلاقة بين درب الحج الشامي والتجمعات السكنية في الفترة الإسلامية، التدرج في الألوان يجسد المسافة الفاصلة (© كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).
- الحج بمختلف محطاته، بداية من الرمثا على حدود سوريا إلى المدورة القريبة من الحدود السعودية، كما أمكن لنا مراجعة ما يقارب:
- ١١٨١ موقع أثري من الفترة الإسلامية: الأموية، العباسية والفاطمية.
 - ٨٩٤ موقع أثري من العهد الصليبي حتى المملوكي (الشكل ١٢).
 - ٩٩٥ موقع عثماني (الشكل ١٣).

ومن خلال عمليات التحليل المكاني والاحصائي التي قمنا بها في اطار هذه الدراسة، لاحظنا وجود تراجع هام على المستوى الديمغرافي بين الفتح الإسلامي وفترة المماليك، تبع ذلك فترة تعافي خلال العهد العثماني. شكل الطريق السلطاني حاجزاً طبيعياً منذ العهد البيزنطي إلى غاية العهد المملوكي (باستثناء مدينة الكرك)، حيث نلاحظ وجود تجمعات سكنية شرق هذا الطريق، وقد صاحب انشاء طريق الحج العثماني انزياحاً للسكان نحو الشرق وكذلك جنوب الكرك، بل انها تكونت كذلك نقاط استقرار جديدة، أنشئت حول

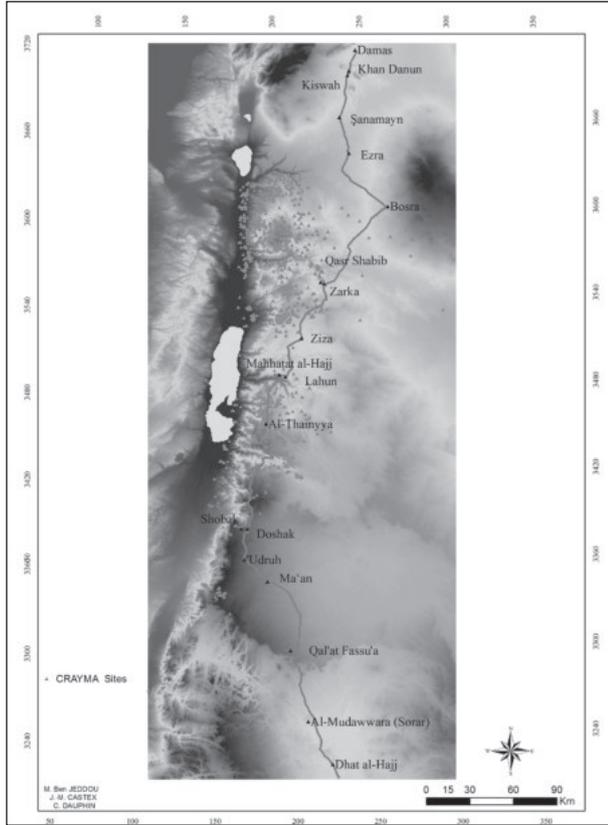


٩. بنر ماء يتوسط الساحة الرئيسية لقلعة ضبعة (© كلودين دوفان ٢٠١٦).

وبالنظر إلى الخريطة، نلاحظ تركيز العيون بصفة خاصة على مرتفعات ادوم ومؤاب، لا سيما حول خط تقسيم المياه ونقاط تقاطع الطرق، ولعل ذلك من بين الأسباب التي تفسر تواجد المدن والقرى بشكل مكثف (الشكل ١٠).

إلا أن هذه العلاقة تبدو جلية خلال العهد العثماني، حيث نجد العديد من الخزانات والبرك لتجميع مياه الأمطار على مقربة من القلاع والحصون، وذلك باعتباره برنامجاً مخططاً له سلفاً من طرف السلطة المركزية، وهي تعود إلى القرنين ١٦ و١٨، حيث أنشأت الإدارة العثمانية نقاط مياه حول القلاع التي تقع على طريق قافلة الحج (الشكل ١١) بهدف توفير الماء إلى القافلة، في هذا الإطار، كلف محمد علي باشا فريقاً لصيانة هذه المنشآت المائية، كما يوضح تقريراً صدر عن هذا الفريق سنة ١٨٢٨ (Petersen 2012: 214-222).

العلاقة بين طريق القافلة والتجمعات السكنية بعد الاطلاع على قواعد البيانات: جاديس وميغا بموافقة من دائرة الآثار، أمكن لنا ميدانياً معاينة طريق



١٢. درب الحج الشامي وتوزع المواقع الأثرية خلال الفترة الصليبية، الأيوبية والمملوكية (© كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).

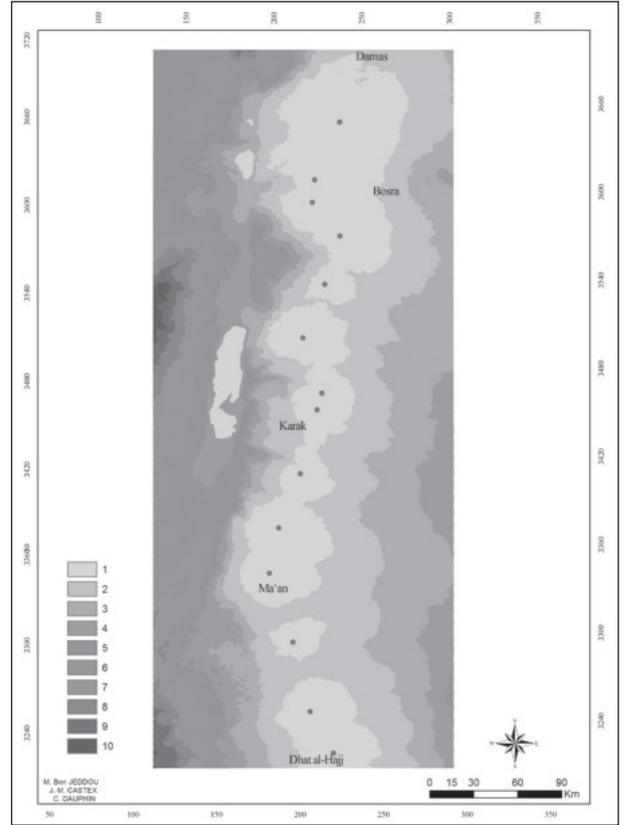
وجود اختلافات هامة في استراتيجية إنشاء طريق قافلة الحج الشامي خلال الفترتين الإسلامية والعثمانية، وعلى ضوء ذلك، وبعد اختبار العديد من النماذج الجغرافية التنبؤية، كان من الضروري الاعتماد على نموذجين مختلفين لإيجاد المسار الأفضل بالنسبة لكل فترة تاريخية، مع مقارنة كل منهما بالطريق الفعلي للقافلة.

الفترة الإسلامية

استخدام التطابق الموزون

في إطار بحثنا عن الملائمة المكانية لإنشاء طريق نظري أقصر وأسهل للقافلة عبر منهجية تحليلية مكانية استناداً إلى مجموعة العناصر الطبيعية، كالتضاريس وطبيعة السطح والانحدارات، يمكن القول أن العوامل المفسرة لإختيار طريق القافلة بالنسبة لهذه الفترة هي كالآتي:

- ضعف قيمة الميل (لا تتجاوز ٦ درجات).
- وجود مسافة فاصلة بين طريق القافلة والتجمعات



١١. العلاقة بين درب الحج الشامي ونقاط المياه خلال الفترة العثمانية، التدرج في الألوان يجسد المسافة الفاصلة (© كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).

طريق القوافل، والأكد أنها كانت في ارتباط وثيق بطريق الحج، إذ أنها كانت توفر الاحتياجات اللازمة للقافلة وخاصة الغذائية منها.

خلال الفترة الإسلامية، نلاحظ أن طريق القافلة كان يتجنب المرور بالتجمعات السكنية مباشرة، وهو امر منطقي بالنظر للعدد الهائل المكوّن للقافلة، وقد أمكن قياس المسافة الفاصلة من ١٥ إلى ٣٠ دقيقة سيراً على الأقدام، ولذلك فإن القلاع والخانات تتواجد عادة خارج هذه التجمعات، مثلما هو الشأن بالنسبة للكرك والثنية.

أما في الفترة العثمانية، فإن أغلب المواقع الأثرية أنشئت غالباً على حافة الطريق أو على مسافة قريبة جداً منه وذلك بهدف توفير كل مستلزمات القافلة أثناء ذهابها إلى الأماكن المقدسة أو عند العودة منها.

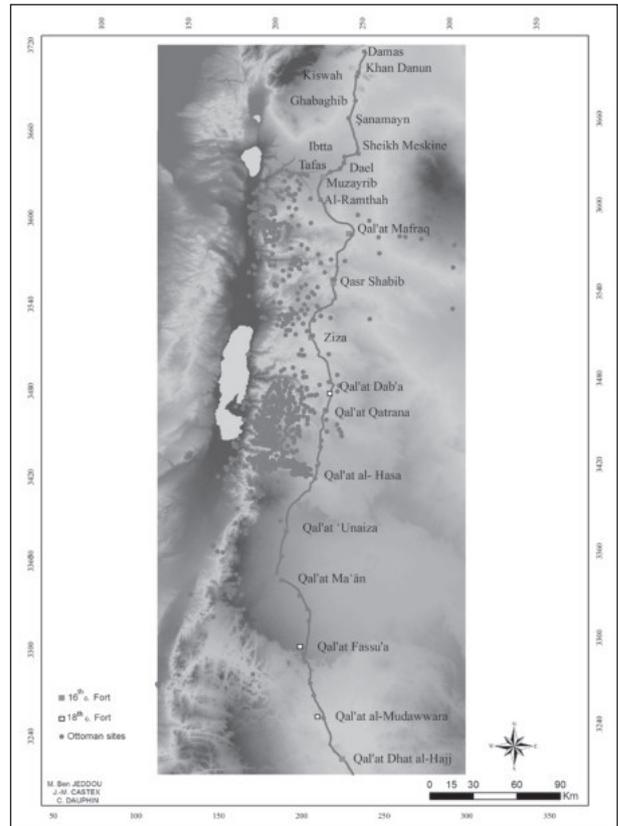
النماذج الديناميكية التنبؤية لمحاكاة ونمذجة الطريق:

هل أن مسار القافلة كان فعلاً هو المسار المثالي؟ أثبتت نتائج عمليات التحليل المكانية والاحصائية

- وجود مسافة فاصلة بين طريق القافلة والقلاع تقل عن ١٥ دقيقة سيراً على الأقدام.
- طبيعة التربة التي تسير عليها القافلة: رملية أو حصباء صغيرة.
- تحديد مدى الرؤية.

النتيجة

في اطار بحثنا عن المسار الأفضل لقافلة الحج الشامي، نلاحظ أن كل من التقنيات المتبعة لتحقيق هذا الهدف، قد أعطت نتائج لا تتطابق تماماً مع الطريق الفعلي، إلا أنه يمكن القول أن استخدام المنطق الضبابي، كان في أغلبه مطابق لطريق القافلة العثمانية، ولعل ما يؤكد نجاح هذا النموذج هو أن المهندس بالجيش العثماني "مختار باي" وقع تكليفه من طرف السلطان عبد الحميد بتتبع قافلة الحج من دمشق إلى الحجاز سنة ١٩٠٠، وتسجيل ملاحظاته لاختيار أنسب الأماكن بهدف إنشاء سكة القطار الحجازي (Nicholson 2012: 15).



١٣. التجمعات السكنية والقلاع العثمانية (© كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).

السكنية (تتراوح بين ١٥ إلى ٣٠ دقيقة سيراً على الأقدام).
- طبيعة التربة التي تسير عليها القافلة: رملية أو حصباء صغيرة.

الفترة العثمانية

استخدام المنطق الضبابي

نتيح لنا هذه التقنية إمكانية الربط بين جميع العوامل والمتغيرات المؤثرة في انشاء الطريق، وإعطاء أحدها وزناً، ونسبة أكبر من باقي المعايير تبعاً لأهميتها، كما أنه من الممكن استعمال هذه التقنية في حالة امتلاكنا لمعطيات أو قيم تقريبية، دون التأكد منها بصفة قطعية، وذلك بتقدير وزن لكل عنصر يشارك في عملية النمذجة التنبؤية، مع تحديد درجة الافضلية، ومن بين المعطيات التي تدخل في عملية اختيار طريق القافلة بالنسبة لهذه الفترة، يمكن أن نذكر:

- ضعف قيمة الميل (لا تتجاوز ٦ درجات في خارطة الميل).

تحليل خرائط أنسب مسار للطريق (الشكل ١٤)
من بصرى إلى الزرقاء، نستطيع أن نلاحظ تطابقاً جلياً بين الطريق الأفضل "النظري" والطريق الفعلي للقافلة، وهو نفسه طريق تراجان الروماني، الذي يمر على مدينة بصرى الأثرية بسوريا وصولاً إلى العقبة على ساحل البحر الأحمر (Roll 1999: 109).
وقد أمر الإمبراطور تراجان بإعادة توسعته ورفصفه بالحجارة على الجانبين (a finibus Syriae usque ad Mare Rubrum).

من الزرقاء إلى زيزيا (الجيزة)، يمر الطريق إلى الشرق من العاصمة عمان، ليس بعيد عن قصر الموقر الذي يحتوي على بركتين لتجميع مياه الأمطار (إضافة إلى ٩٠ خزان مياه صغير وحمامات مبلطة بالفسيفساء) وهو ما يمكن أن يفسر مرور الطريق بهذه المنطقة وتجنّب فيلادلفيا - عمان (Creswell 1932: 496-497).

من الجيزة إلى الكرك، تتضارب المصادر التاريخية في تحديد مسار درب الحج الشامي، فمنها من تخبرنا أنه كان يمر عبر اللجون، في حين تشير مصادر أخرى إلى قرية اللاهون / الياهوون.

دوفان وآخرون: كل الطرق تؤدي إلى مكة ٢

علينا أن لا ننسى أن درب الحج كان في الفترة الإسلامية الأولى يواصل طريقه إلى غاية العقبة، وهو ما يؤكده لنا مخطوط يرجع إلى العهد الأموي، يذكر أن الخليفة كان قد أصدر أمراً إلى الراغبين في الحج من مصر بلقائه عند مدينة العقبة، وهناك يلتحم درب الحاج الشامي بدرب الحاج المصري ثم تواصل القافلة مسيرها على ساحل البحر الأحمر (Kennedy 2012: 92).

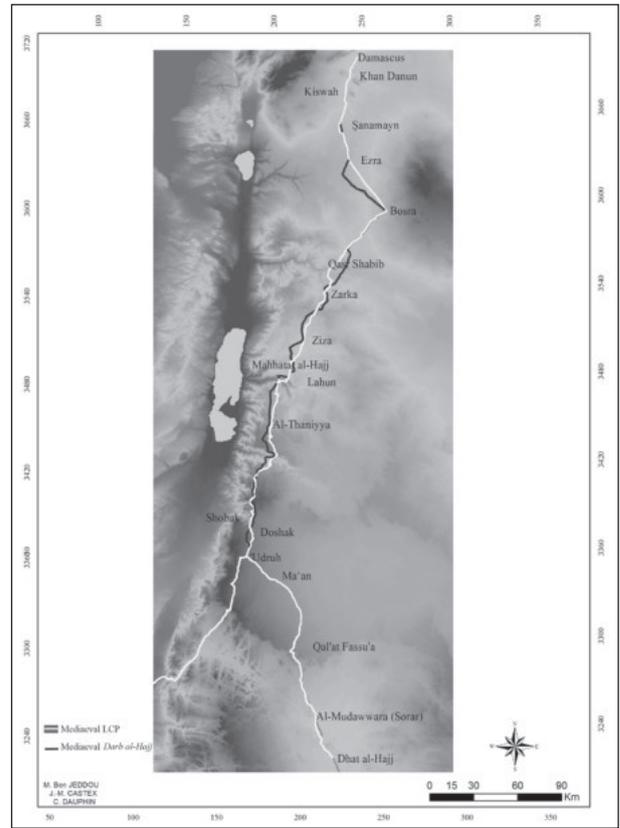
نعقد أن طريق هذا الخليفة للذهاب إلى الحج، كان من دمشق إلى العقبة، ثم يسلك الطريق الساحلي الذي يسير بمحاذاة ساحل البحر الأحمر مروراً بمدينتي الوجه وينبع، متجنباً بذلك الطريق الداخلي الذي يمر من دمشق إلى معان وتبوك والمدينة المنورة فمكة المكرمة.

مع بداية القرن الثاني عشر، احتل الصليبيون القدس بالإضافة إلى مناطق واسعة من سوريا الشمالية والساحلية، وكذلك أراضي شرق نهر الأردن: الكرك، قلعة مونتريال/الشوبك، البترا والقلاع المحصنة الأخرى. ففي سنة ١١١٦، كانت مقاطعة مونتريال تمتد حتى خليج العقبة بما فيها القلعة.

وإلى غاية ١١٨٧، تاريخ انتصار صلاح الدين في معركة حطين على الصليبيين، كان الصليبيون المتواجدون بأراضي فلسطين والأردن يهددون أمن الطرق البرية بين سوريا ومصر، ويهاجمون قوافل التجارة والحجيج، وهو ما أجبر القوافل على تغيير مسارها شرقاً والتوغل في الصحراء، وبصفة موازية، شهد درب الحج المصري فترة حرجة بسبب تواجد الصليبيين في الشام مما أجبر الحجاج الذين كانوا يمرون سابقاً عبر سيناء والعقبة على البحث عن طرق جديدة (Peters 1994: 90).

درب الحج العثماني والطريق الأفضل (الشكل ١٥)

أظهر استعمال التحليل المكاني أن تحديد المسار الأمثل بالنسبة لقافلة الحج في العهد الوسيط يكاد يتطابق مع الطريق القديم على الأقل حتى الكرك، على العكس من ذلك، نلاحظ أن درب الحج العثماني، لا يتبع المسار الأمثل في بعض الأحيان، بقدر ما هو مرتبط عضويًا بالقلاع التي أنشأتها الإدارة العثمانية لتسهيل سفر الحجيج إلى الديار المقدسة، بالإضافة

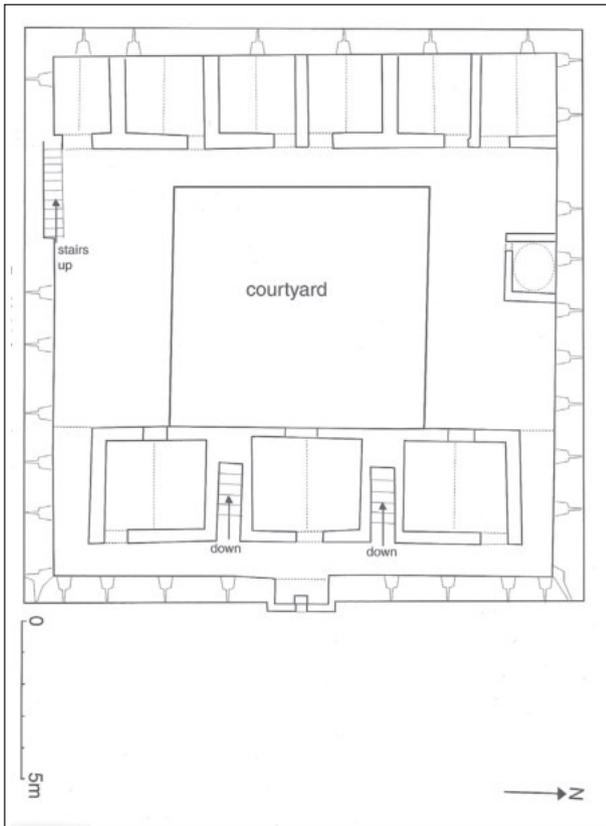


١٤. درب الحج الشامي خلال الفترة الإسلامية وتحديد المسار الأفضل. (© كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).

وبالعودة إلى الطريق الأمثل، وباعتبار معيار المسافة بين المناطق الواقعة من ١٥ إلى ٣٠ دقيقة من الطريق، نلاحظ أن درب الحج كان يتجنب المدن أو القرى الكبيرة، ولذلك، فمن الطبيعي أن يميل المسار نسبياً إلى الشرق.

إذا ما استحضرننا الصعوبات التي تواجهها قافلة مكونة من آلاف من الإبل والحجيج كان عليها أن تعبر وادي الموجب، يبدو لنا أن نزول القافلة بمحطة الحاج أمر غير مستبعد، كما كان عليها أن تعود ادراجها بعد قضائها ليلة أو ليلتين، لمسافة ٢,٥ كم إلى قرية اللاهون، لتواصل طريقها عبر وادي الموجب وهذا الافتراض يتطابق مع الطريق الأمثل الذي تم تحديده عن طريق قياس العلاقات المكانية لتحديد المسار الأقل تكلفة.

يواصل درب الحج الشامي مساره نحو الجنوب بالتوازي مع المسار الأمثل، فيعبران معاً منطقة ما بين الثنية والكرك، ثم يلتقيان تقريباً في أدرح ليتخذ كل منهما مساراً مختلفاً بعد ذلك.



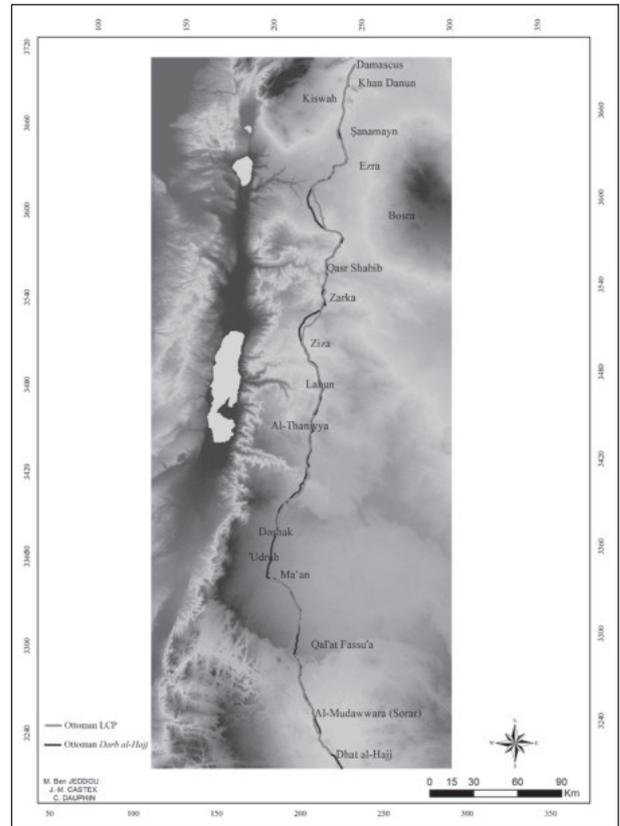
١٦. صورة للطابق الأول للقلعة العثمانية، المدوّرة، الأردن (© ٢٠١٢، صورة ٣٩ بينرسون).

الجنود العثمانيين، والمعدات بسرعة كبيرة من ساحل البحر الأحمر إلى مكة والمدينة المنورة، بل حتى إلى اليمن الذي احتله العثمانيون في ١٥٣٨ وبصفة نهائية سنة ١٥٤٩ (Hess 1974: 27-29).

كما مثلت هذه الحصون وجوداً عسكرياً على الجانب الغربي من البحر الأحمر - خط الدفاع الاخير ضد أي غزو محتمل من قبل القوى الغربية: ففي سنة ١٨٨٢ كانت سفن البحرية الملكية البريطانية تتواجد بشرق البحر الأبيض المتوسط كما كان لها قواعد في مصر.

القلاع والحصون

يمكن القول أن تركيز الحكم العثماني على مواطنيهم العرب "الأجانب"، كان مرتبطاً بإخضاع القبائل ووضع حد لتعديات البدو، التي كانت تستهدف طرق التجارة وقوافل الحج، وذلك بتشجيعهم على الاستقرار؛ وأمام تأزم الوضع خاصة خلال القرن ١٨، عمدت السلطة العثمانية إلى استراتيجية إعادة بناء أسوار مدينة القدس العتيقة علاوة على بناء شبكة



١٥. درب الحج العثماني وتحديد المسار الأفضل (© كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).

إلى ربط البلاد الإسلامية مع بعضها بطريق حيوي، واحكام السيطرة العسكرية على الولايات التي يمر بها القطار (الشام والحجاز).

على أثر الاحتلال العثماني لسوريا، أمر سليم الأول بإنشاء قلاع بكل من الصنمين، مزيريب والمفرق، ومنذ ١٥٧٠ امتدت حركة إنشاء القلاع إلى منطقة الحجاز، مروراً بقطرانة، عنيزة، معان، ذات الحاج، تبوك، الأخيضر، العلا وهدية (Petersen 2012: 20).

وقد شهد القرن ١٨ مرحلة جديدة في انشاء الحصون والقلاع، حيث أنشأت قلعة ضبعة، الحسا، فصوعة، مدوّرة (الشكل ١٦) ومدائن صالح.

من جهة أخرى، وفي إطار الصراع بين البرتغاليين والعثمانيين من أجل التفوق في الخليج الفارسي والبحر الأحمر، كانت القلاع التي شيدت على طريق الحج جزءاً من نظام الدفاع على ساحل البحر الأحمر في شبه الجزيرة العربية، كما أنها لعبت دور وسيلة اتصال بين الحجاز وسوريا وشمال الأناضول والقسطنطينية، وقد سمح خط حديد الحجاز - الشام بدوره، بتسهيل تنقل

دوفان وآخرون: كل الطرق تؤدي إلى مكة ٢

القبائل البدوية بمنطقة نجد، والتي كانت الأكثر اضطراباً وطموحاً وتعطشاً للدماء تحت زعامة رجل دين، محمد بن عبد الوهاب (١٧٠٣ - ١٧٩٢) وبقيادة البيت السعودي، من أن تشكل قوة سياسية هامة بوسط الجزيرة خلال القرن ١٨، وتستحوذ على مكة سنة ١٩٢٥ (Petersen 2012: 18-19 and 27).

من المرجح أن طريق الحج تم تصميمه على يد المهندس العيقرى المعماري سنان باشا (١٤٨٩ - ١٥٨٨) والذي قام أيضاً بإنشاء الجسور والقلاع والحصون الحربية، وهو من حدد المسافة الفاصلة بين مراحل الطريق (المرحلة تعادل تقريباً مسافة ٥٠ كم)، كما أن المشروع الأصلي كان يتضمّن كذلك إنشاء الطرقات المتقاطعة مع الطريق الرئيسي بالإضافة إلى مد الجسور على الأودية التي كانت تشكل خطراً على القوافل خاصة في أوقات الفيضانات، إلى جانب تصميم القلاع والبرك.

خيام الحجاج

كانت المخيمات البدوية موزعة وفقاً لنظام عشيرة هرمية، ويطلق على مضرب الخيام اسم الحي وأعضاء الحي الذين يرتبطون بأواصر النسب، يطلق عليهم اسم القوم (Hitti 1949: 26).

لم تكن مخيمات الحج أقل تنظيماً، حيث أنها كانت تتألف من مختلف المجموعات التي تضم الحجاج حسب جنسياتهم، وهكذا فإن المؤرخ دواتي انضم إلى مجموعة يقودها فارسي مقابل بعض جنهيات استرلينية، (وهو المشرف على أمور حجاج بلاده، يأتي كل عام من الشرق، عن طريق بغداد، حلب ودمشق، حيث يضم قافلته لقافلة الحج العثماني) (Doughty 1931: 35-36).

وبالاعتماد على دواتي أمكن لنا إعادة تركيب مشهد خيام الحجاج على طريق الحج الشامي نحو الأماكن المقدسة (Doughty 1931: 41-42).

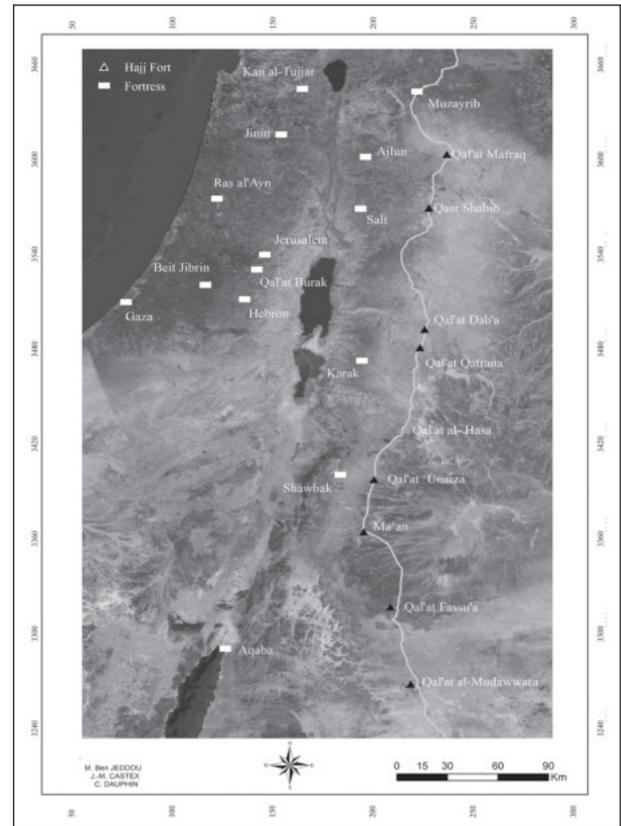
في كل منزل من منازل الحج وحال توقف القافلة تنصب الخيام على شكل مدينة صغيرة ذات أزقة متعددة، ويكون الموقع عبارة عن أرض مسطحة وربما يكون منحدر يحده وادي مثلما هو الشأن بالمفرق، وتكون خيام الحجاج على شكل دائرة على مقربة من القلعة، في وسط هذه الدائرة تنصب خيام أمير الحج وإلى جانبها خيام المؤونة والهدايا والصرة

من الحصون الحديثة في فلسطين (الشكل ١٧) مثل راس العين، بيت جبرين، خان التجار، قلعة براك وجنين (Petersen 2012: 25-26 and 38-50).

مع نهاية القرن ١٧، أدى الجفاف إلى تدفق جديد للقبائل العربية وخاصة منها "شمّر وعنزة"، وهو ما صنع واقعا هتئاً على حواف الصحراء العربية؛ وبالإضافة إلى ذلك، فإن اقتناء الأسلحة النارية التي أصبح بالإمكان امتلاكها خلال القرن ١٨، ساهم جزئياً في فاعلية هجمات البدو.

وتماشياً مع المعدات الدفاعية، يمكن القول أن هناك تطور تاريخي من الناحية المعمارية، حيث نرى أن القلاع التي يعود تاريخها إلى القرن ١٦ والتي أنشئت على طريق قوافل الحج بالأردن (مدوّرة، فصّوعة، ضبعة والحسا) كانت تتلاءم مع استعمال المدافع صغيرة الحجم؛ وعكس ذلك، فإن قلاع القرن ١٨، كان بها أربعة أبراج تحتل الزوايا الأربع، وهو ما يسمح للحامية العسكرية المتواجدة بها من الدفاع بشكل أفضل وصد هجمات البدو المجهزين ببنادق.

كما أتاحت الأسلحة النارية التي كانت بحوزة



١٧. الحصون والقلاع العثمانية على طريق قافلة الحج الشامي © كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).

بين دمشق والمدينة، منها ٤٥٢ داخل تراب الأردن) حوالي شهرين؛ وبإستعمال السكة الحديدية، أصبحت الرحلة لا تتجاوز ٥٥ ساعة (الشكل ٢٠).

مع نهاية القرن ١٩، فقدت الإمبراطورية العثمانية مقاطعاتها الأوروبية (اليونان، رومانيا، بلغاريا، صربيا والجبل الأسود) فأصبح تركيز السلطان عبد الحميد الثاني على المقاطعات العربية الخاضعة للسلطة العثمانية.

وفي ٢ أيار سنة ١٩٠٠ وجه عبد الحميد نداءً إلى العالم الإسلامي يحث فيه المسلمين على جمع التبرعات المالية لإنشاء خط حديدي يربط الأناضول بالجزيرة العربية ويمكن في نفس الوقت من دعم حركة الجامعة الإسلامية وتوحيد صفوف العالم الإسلامي (الشكل ٢١).

اعتبر الخط الحديدي من زاوية الشرع بمثابة وقف إسلامي، وقد سمح للسلطان العثماني على المستوى الداخلي من زيادة بسط نفوذه السياسي، لا سيما في المناطق الجبلية والصحراوية والوصول إلى القبائل التي تسكنها، وخارجياً من التعامل بفعالية ضد الاطماع والسياسات العدوانية لكل من بريطانيا وفرنسا، لا سيما، في المناطق العربية التي كانت تابعة للسلطة العثمانية وأصبحت محتلة من طرف القوى الغربية: مصر، السودان، عدن، إضافة إلى إمكانية عقد تحالفات مع المقاطعات التي تقع على الخليج الفارسي مثل الكويت.

بتاريخ ١ أيلول ١٩٠٦، كان مد الخط الحجازي قد تجاوز المدورة، اخر محطة على طريق قافلة الحج بالتراب الأردني قبل أن تدخل مدينة تبوك في الجزيرة العربية (الشكل ٢٢) (Nicholson 2012: 40).

تم تسيير أو رحلة لقطار الحج من دمشق إلى المدينة المنورة يوم ٢٢ آب ١٩٠٨، حيث كانت العربات من الدرجة الثالثة (الشكل ٢٣ و ٢٤)، وقد أضيفت له سنة ١٩١٣ عربات من الدرجة الأولى والثانية، كما تم تخصيص عربة كمسجد أقيمت فوقه مئذنة؛ كان سير القطار يستغرق عملياً يومين ونصف، إلا أن الرحلة فعلياً كانت تدوم ٥ أيام (الشكل ٢٥)، يخصص فيها الوقت الباقي لوقوف القطار في المحطات وتغيير القاطرات وكذلك لضمان سير القطار بأمان أمام هجمات البدو الذين عارضوا المشروع في

الهمايونية، بالإضافة إلى وجود حظيرة ضخمة حيث يتم تجميع الآلاف من الجمال المكونة لقافلة الحج. غير بعيد عن المركز، تتشكل حلقة أخرى من الخيام، وهي خاصة بالتجار، كما نجد صفا من الخيام بمعدل كل ٦٠ خطوة وهي خاصة بالمشرفين على مهمة تأمين سلامة القافلة: فرسان على ظهور الجمال أو مشاة؛ كما كانت الأزقة تضاء بالمشاعل بداية من منتصف الليل، أما داخل الخيام فتستعمل الشموع، ويحمل الحارس، الذي تدوم مهمته حتى الفجر، عادة حلقة تميزه عن الآخرين.

كان لكل مجموعة من المضارب مواقد لطهي الطعام على الطريقة البدوية، وهي عبارة عن حفر صغيرة تحتوي على أغصان من شجيرات الصحراء التقطت أثناء المشي، يوضع فوقها القدر أو المقلاة.

بعض هذه العناصر التي تشير إلى مضارب خيام الحجاج بالإمكان رصدها باستعمال الصور الجوية أو جوجل إيرث (الشكل ١٨)، وقد مكّنا المسح الميداني من التعرف بدقة على مواقع الخيام قرب القلاع العثمانية، وكذلك الحظائر التي كانت معدة للإبل وحتى مواقد الطهي التي كانت خاصة بالحجاج.

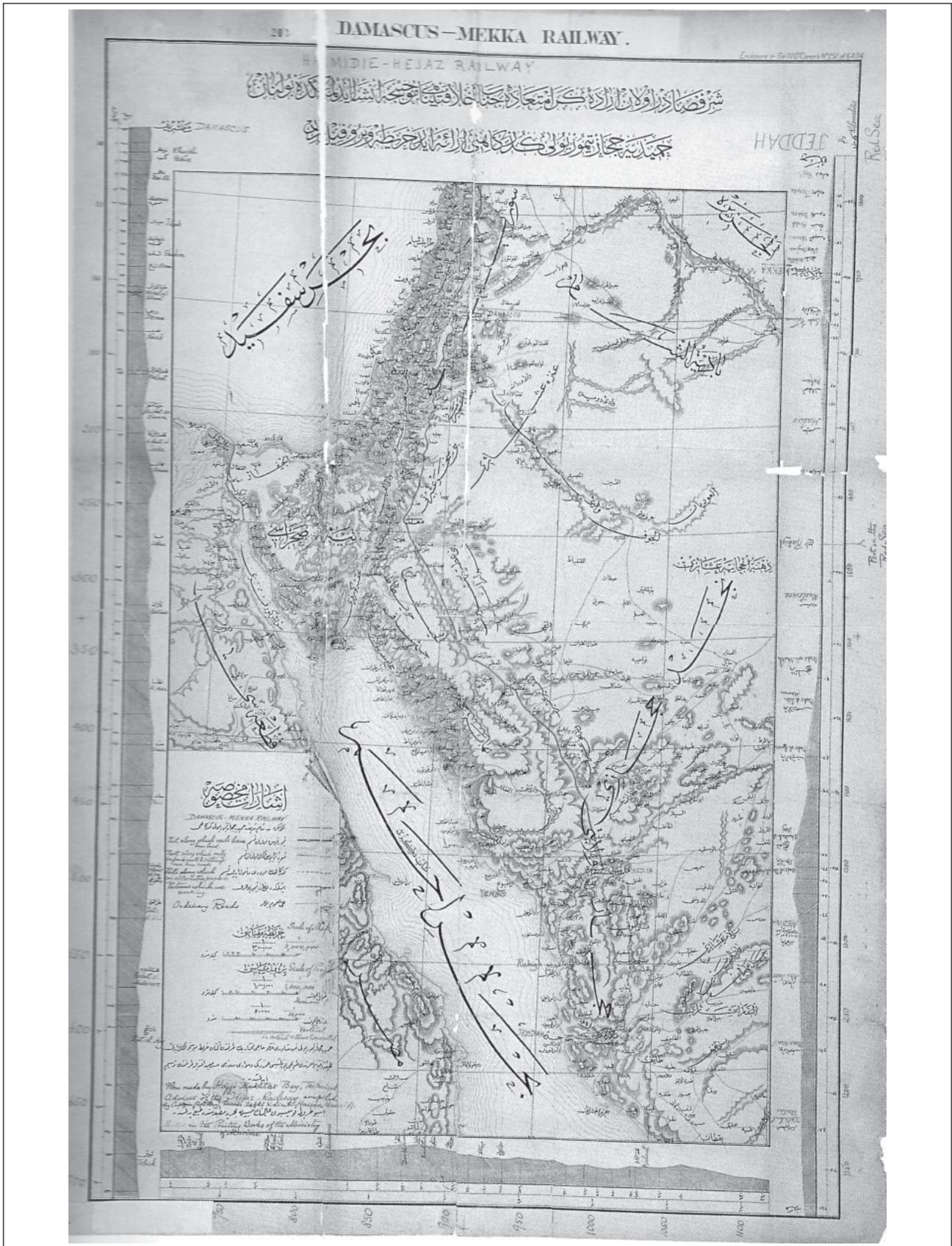
الخط الحديدي الحجازي: الحج عن طريق القطار

(١٩٠٠ - ١٩٠٨) أنشأ الخط الحديدي الذي يربط دمشق بالمدينة المنورة.

وهو ما نتج عنه تلاشي استعمال درب الحج القديم مع ما رافق ذلك من تحقيق مكاسب على مستوى التكلفة واختصار وقت الرحلة (الشكل ١٩)، فقبل ذلك كان يستلزم قطع مسافة ١٣٠٣ كم (المسافة الفاصلة



١٨. استراحة القافلة في محطة على طريق الحج بالأردن، بداية القرن ٢٠.



١٩. خريطة رسمها المهندس بالجيش العثماني مختار باي سنة ١٩٠٠ انطلاقاً من ملاحظاته الميدانية اثر تتبعه لاقافلة الحج، بهدف مد سكة القطار الحجازي (توكاي، ساراي، إسطنبول).

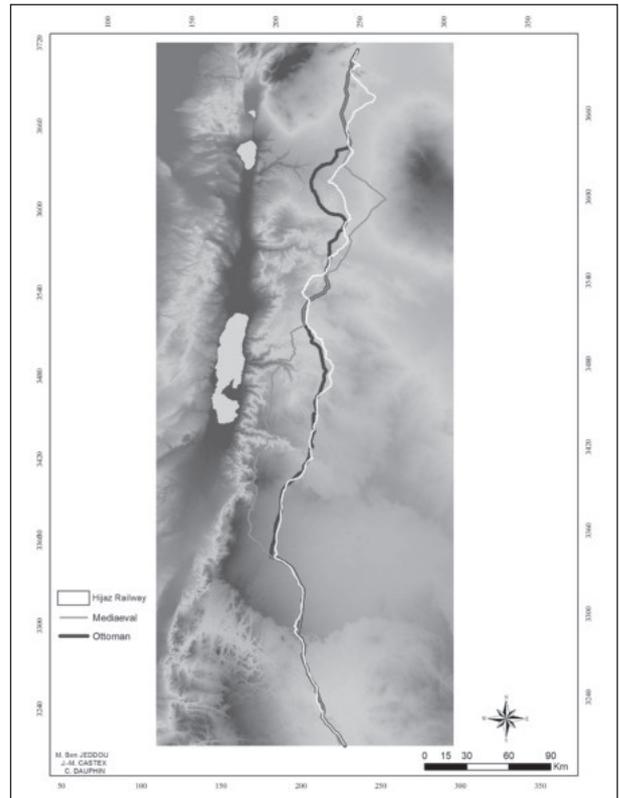
الخط الحديدي باعتبار أنه لعب دوراً هاماً في ثبات العثمانيين في الحرب، خاصة وأنهم كانوا حلفاء الألمان (Nicholson 2012: 44, 58, 94-151). الجدير بالذكر أنه تم تسيير آخر رحلة للقطار الحجازي لنقل الحجيج من دمشق إلى المدينة في سنة ١٩١٨.

شكر وتقدير

تدرج هذه الدراسة ضمن مشروع السكان المستقرين والبدو جنوب بلاد الشام: مجالات التعبير الفني المرتبطة بديناميات السكان، تحت إشراف مجلس الأبحاث البريطانية في بلاد الشام وبتمويل من منظمة (Augustus Foundation Monaco-London).

ونحن جداً ممتنون للدعم المادي والمعنوي الذي تقدمه هاتين المنظمتين، منذ كانون الثاني ٢٠١٤، فضلاً عن اهتمامهما الصادق بعملنا؛ ونذكر بالخصوص د. بيل فينلايسون، مدير مجلس الأبحاث البريطانية في بلاد الشام، لندن، لدعمه لهذا المشروع لدى دائرة الآثار العامة الأردنية، وهو ما سمح لنا بالإطلاع على قاعدة بيانات المواقع الأثرية الأردنية JADIS. وكذلك برنامج توثيق وإدارة التراث الوطني الأردني MEGA.

وما لمسناه نحن، الأستاذة كلودين دوفان، أستاذة فخرية في علم الآثار واللاهوت بجامعة ويلز، ترينيتي، سانت دافيد، من تعاون مثمر منذ سنة ٢٠١١. كما نتقدم بشكر خاص إلى مدير عام دائرة الآثار العامة د. منذر الجمحاوي لمساعدته لنا في الحصول على مختلف الخرائط من المركز الجغرافي الملكي



٢٠. درب الحج الشامي خلال الفترتين الإسلامية والعثمانية، إلى جانب خط سكة حديد الحجاز (© كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).

البداية، باعتبار حرمانهم من كراء جمالهم أو تأمينهم لسلامة الحجاج مقابل المال. خلال الحرب العالمية الأولى، واجه لورانس العرب سنة ١٩١٧ بمناطق الحجاز صعوبة في القيام بمشروعه بتحريض القبائل العربية الثائرة، وتدريب رجالها على كيفية استعمال الأسلحة الخفيفة، وتفجير

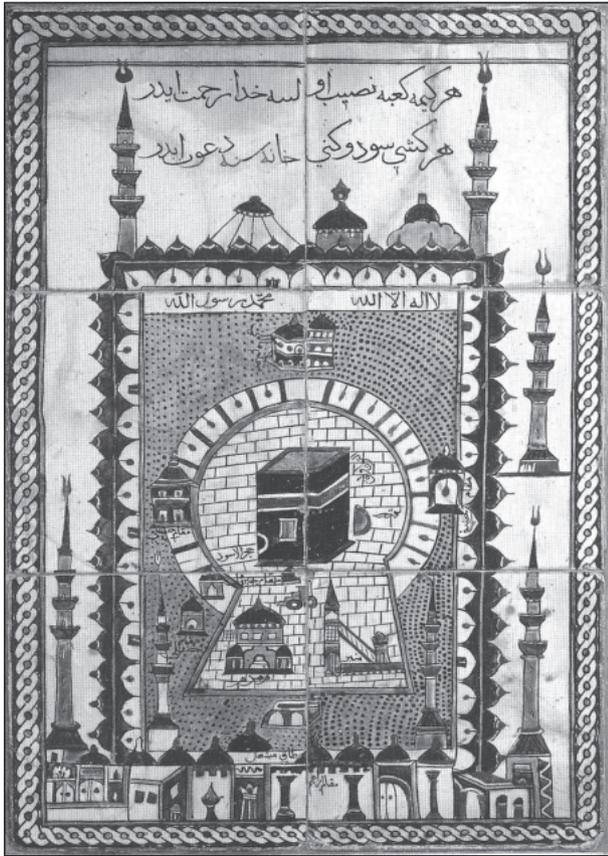


٢١. محطة قطار الحجاز بالمفرق: على سكة الحديد كتابة (السلطان الغازي عبد الحميد)، وكذلك اسم الشركة البريطانية كوكريل (© كلودين دوفان ٢٠١٤).

دوفان وآخرون: كل الطرق تؤدي إلى مكة ٢

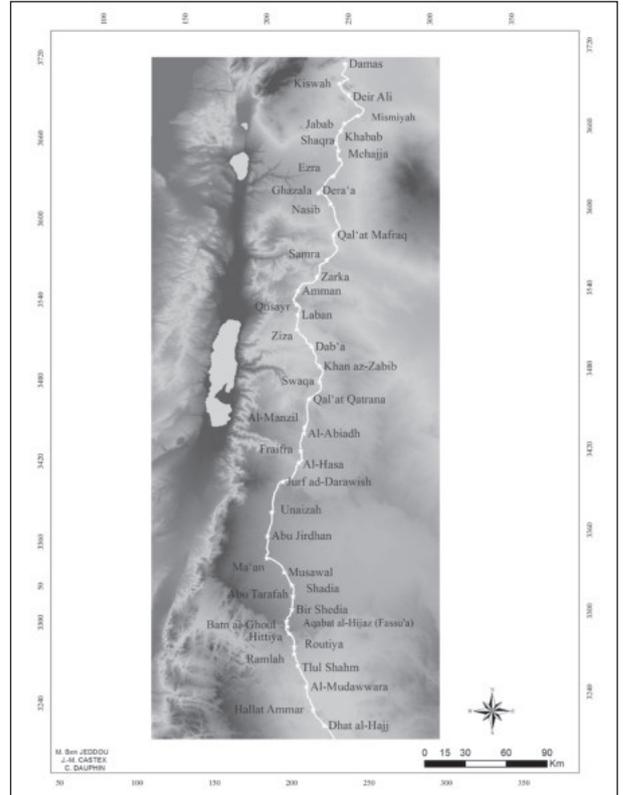


٢٤. قاطرة بخارية من قاطرات الخط الحديدي الحجازي تقف إلى جانب محطة المرفق (© كلودين دوفان ٢٠١٤).



٢٥. بلاطة خزفية من انتاج ازنيك (تركيا) لمكة (٤٩,٥×٧٣ سنتم) تعود إلى القرن ١٧، وقع اقتناءها من مصر، متحف بيناكي (أثينا، اليونان).

الدسوقي (مساح طوبوغرافي بنفس الدائرة) لمصاحبتنا إلى مختلف المؤسسات في إطار سعينا للحصول على الخرائط، دون أن ننسى نادية القيسي، سكرتيرة بالمجلس الثقافي البريطاني بعمّان لمساعدتها الثمينة. وفي النهاية، لا يمكن أن ننسى مساندة فتوح البنّا،



٢٢. خط سكة حديد الحجاز ومحطاته (© كلودين دوفان، محمد بن جدو، جان ماري كاستاكس).



٢٣. محطة قطار الحجاز بالمرفق (© كلودين دوفان ٢٠١٤).

الأردني، دائرة الأراضي والمساحة، وزارة الطاقة والثروة المعدنية ومن وزارة المياه والري. كل هذه الخرائط تم تحويلها، من طرفنا، إلى خرائط رقمية، كما تم تجميعها وضبط الإحداثيات وتحويلها إلى بيانات رقمية. نتقدم بالشكر كذلك إلى مساعد مدير عام دائرة الآثار العامة جهاد هارون لمساعدته القيمة خصوصا في ما يتعلق بالإجراءات الإدارية، وكذلك قتيبة

- Bakhit, M.A.
1982 *The Ottoman Province of Damascus in the Sixteenth Century*, Librairie du Liban, Beirut.
- Barbir, K. K.
1980 *Ottoman Rule in Damascus 1708-1758*, Princeton University Press, Princeton.
- Bell, G. L.
1908 *Syria, the Desert and the Sown*, William Heinemann, London.
- Bianchi, Th.-X.
1818-1825 *Itinéraire de Constantinople à la Mecque. Traduit et extrait de l'ouvrage turc intitulé "Kitab Menassik el hadj" (Livre des cérémonies relatives au pèlerinage), par El Hadj Mohammed Adib ben Mohammed, derviche, re-publ. 1825 in Recueil de voyages et de mémoires, Société de Géographie, Vol. II, Paris.*
- Bilge, M.
1979 Arabia in the work of Awliya Chalaby (The XVIIth century Turkish Muslim Traveller), Pp. 213-227 in A. Ansary, Mortel and al-Sakkar, (eds.).
- Bisheh, G.
2000 Two Umayyad Mosaic Floors from Qastal, *Liber Annuus 50*: 431-438.
- 2005 Two Umayyad Mosaic Floors from Qastal, in *Morlier* (2005 dir.): 471-476.
- Brünnow, R. E. et Domaszewski, A. von.
1905 *Die Provincia Arabia*, Karl J. Tubner, Strassburg.
- Burckhardt, J.L.
1822 *Travels in Syria and the Holy Land*, John Murray, London; reprint 1983 AMS Press, New York.
- Burton, R. F.
1893 *A Personal Narrative of a Pilgrimage to al-Madina and Meccah*, Reprint of third, memorial edition, Dover Press, New York 1964.
- Çelebi, E. Seyhatnâme, Hammer, R. J. von (eds.)
1846 *Narrative of travels in Europe, Asia, and Africa, in the seventeenth century*, by Evliyâ Efendi, Oriental Translation Fund of Great Britain and Ireland, London.
- Creswell, K. A. C.
1958 *A Short Account of Early Muslim Architecture*, Penguin Books, Harmondsworth.
- 1932 *Early Muslim Architecture. Part One: The Umayyads*, Clarendon Press, Oxford. Repr. 1969.
- Doughty, C. M.
1888 *Travels in Arabia Deserta*, Vol. 1 (2 Vols), Clarendon Press, Cambridge, 1888, reprint by Dover Books 1979.
- 1931 *Passages from Arabia Deserta selected by Edward Garnett*, Jonathan Cape, London 1931.
- ESRI
(no date.) "Creating the Least Cost Path", ArcGIS Resources ([http://resources.arcgis.com/en/help/main/10.1/index.html#/009z00000021000000\(S1\), 3 April 2014](http://resources.arcgis.com/en/help/main/10.1/index.html#/009z00000021000000(S1), 3 April 2014)).

مسؤول سابق عن قسم الإعلام بدائرة الآثار العامة، توفي سنة ٢٠٠٩، خاصة وأنه كان قد تنقل مع بعض أعضاء المشروع إلى سوريا سنة ٢٠٠٨، رجوعاً بنفس طريق قافلة الحج الشامي في العهد العثماني. بعد انقطاع دام حوالي ٦٠ عاماً، قام هذا البحث بإحياء كتابات الصحفية ران دوفان التي كانت تهتم بصفة خاصة بهذا الموضوع، لا سيما في جانبه الأردني.

من خلال تناول مسألة درب الحج الشامي بالإعتماد على منهج علمي وتقنيات بحث جديدة، نأمل أن يكون هذا العمل تكريماً لكل من ورد ذكرهم في هذه الصفحات.

Claudine Dauphin,
Mohamed Ben Jeddou
Jean-Marie Castex
Darb al-Hajj Part 2

المراجع

- الجاسر، حمد
١٩٦٩ في شمال غرب الجزيرة. الرياض: دار اليمامة.
الحصان، عبدالقادر
٢٠٠٧ قلعة القطرانة العثمانية التركية، حولية دائرة الآثار العامة ٥١: ١٣-٢٠.
السلامين، زياد
٢٠١٠ الشواهد الأثرية المكتشفة بالقرب من طريق الحج الشامي في منطقة عقبة الحجاز وجوارها - جنوب الأردن. المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، المجلد ٤، العدد ٢: ١٧١-١٠٢.

Bibliography

- Akin, N., Batur, A. and Batur, S. (eds.)
1999 *7 Centuries of Ottoman Architecture 'A Supra National Heritage', International Congress at Istanbul Teknik University. Taşkişla Campus on 25.26/27 November 1999, Istanbul Chamber of Architects Metropolitan Istanbul Branch, Yem Yayin, Istanbul.*
- Ansary, A. R. al- 'Abdalla, A.M., Mortel, R.T. and al-Sakkar, S. (eds.)
1979 *Studies in the History of Arabia Vol. 1: Sources for the History of Arabia, Proceedings of the First International Symposium on Studies of the History of Arabia, 23-28 April 1977, Sponsored by the Department of History, Faculty of Arts, University of Riyadh, Saudi Arabia, Part 2, Riyadh University, Riyadh.*

- M. 1825.
- Merrill, S.
1883 *East of the Jordan: a Report of Travel and Observation in Countries of Moab, Gilead and Bashan*. Darf, London (reprint 1986).
- Nicholson, J.
2012 *The Hejaz Railway, 2nd ed.*, Stacey International, London - al Turath, Riyadh.
- Peters, F. E.
1994 *The Hajj. The Muslim Pilgrimage to Mecca and the Holy Places*, Princeton University Press, Princeton.
- Petersen, A.
2012 *The Medieval and Ottoman Hajj Route in Jordan. An Archaeological and Historical Study*, Levant Supplementary Studies 12, Oxbow Books, Oxford and Oakville.
- Piccirillo, M. and Alliata, E.
1999 eds *The Madaba Map Centenary 1897-1997. Travelling, Through the Byzantine Umayyad Period. Proceedings of the International Conference Held in Amman, 7-9 April 1997*, Studium Biblicum Franciscanum Collectio Maior 40, Jerusalem.
- Porter, V.
2012 *Hajj journey to the heart of Islam*, The Trustees of the British Museum, The British Museum, London.
Report Presented to His Highness Muhammad Ali Pasha, Viceroy of Egypt, by an anonymous officer of the Egyptian Vice-Royal Engineers, Pp. 214-222 in Petersen (ed.), transl. M. V. Diboll.
- Roll, I.
1999 *The Roads in Roman-Byzantine Palaestina and Arabia*, Pp. 108-113 in Piccirillo and Alliata (eds.).
- Sauvaget, J.
1935-1945 Un relais de Barîd mamelouk, in *Mélanges Gaudefroy-Demombynes, Institut français d'archéologie orientale, Le Caire: 41-48*.
- Schumacher, G.
1886 *Across the Jordan being an exploration and survey of part part of the Hauran and Jaulan*, Richard Bentley and Sons, London.
- Tobler, W.
1993 Three presentations on geographical analysis and modeling, *Technical Report 93-1, National Center for Geographic Information and Analysis*, University of California, Santa Barbara.
- Varthema, L. di.
1863 *The Travels of Ludovico di Varthema in Egypt, Syria, Arabia Deserta and Arabia Felix, in Persia, India and Ethiopia*, A.D. 1503 to 1508, in Jones et Badger.
- Findlater, G.
2002 *Limes Arabicus, via militaris and resources control in southern Jordan*, Pp. 137-149 in Freeman, Bennet, Fiema and Hoffmann (eds.).
- Freeman, P., Bennet, J., Fiema, Z. T. and Hoffmann, B.
2002 *Limes XVIII: Proceedings of the XVIIIth International Congress of Roman Frontier Studies held in 'Amman Jordan*. (September 2000), Vol. 1, BAR International Series 1084 (1).
- Genequand, D.
2012 *Appendix 2. The Early Islamic Lintel from Qal'at Daba'a*, Pp. 223-226 in Petersen 2012.
- Goodwin, G.
1978 The Tekke of Süleyman I Damascus, *Palestine Exploration Quarterly 110: 127-130*.
- 1987 *A History of Ottoman Architecture*, Thames and Hudson, London.
- Haarmann, U.
1979 Murtada b. Ali b. 'Alawan's journey through Arabia in 1121/1709, Pp. 247-251 in A. al-Ansary, Mortel, and al-Sakkar, (eds.).
- Hess, A. C.
1974 Piri Reis and the Ottoman Response to the Voyages of Discovery, *Terrae Incognitae 6: 19-37*.
- Hitti, P. K.
1949 *History of the Arabs*, Macmillan, 4th ed. revised, London.
- Irtenkauf, E.
2014 Analyzing Tobler's Hiking Function and Naim-Smith's Rule Using Crowd-Sourced GPS Data, The Pennsylvania State University, Pennsylvania.
- Jones, J. W. and Badger, G. P.
1863 *The Travels of Ludovico di Varthema in Egypt, Syria, Arabia Deserta and Arabia Felix, in Persia, India and Ethiopia, A.D. 1503 to 1508*, Hakluyt Society, London.
- Kennedy, H.
2012 *Journey to Mecca: a History*, Pp. 69-135 in Porter (ed.).
- Kiel, M.
2001 The Caravanseray and Civic Centre of Defterdar Murad çebebi in Ma'arrat an-Nu'man and the Külliye of Yemen Fatih Sinan Pasha in Sa'sa, Pp. 103-111 in Akin, Batur and Batur (eds.).
- MacDonald, B., Rollefson, G. O., Banning, E. B., Byrd, B.F. et D'Annibale, C.
1983 The Wadi El Hasa Archaeological Survey 1982: A Preliminary Report, *ADAJ 27: 311-323*.
- MacDonald, B.
1988 *The Wadi el-Hasa Archaeological Survey, 1979-1983*, West-Central Jordan, Wilfrid Laurier University Press, Waterloo, Ont., Canada, Vol. 1.
- Mehmed Edib ibn Mehmed Derviş.
1816-17 *Menasik-I hacc-i şerif, Istanbul*, transl. Bianchi,