

المقالة قدمت في مؤتمر الاجتهاد في قضايا: البيئة وال عمران
المنعقد في اربد والذي نظمته جامعة اليرموك 3-5 ماي 2003

ال عمران ومؤسساته

أ. د. جميل عبد القادر محمد أكبر

المقدمة

بسم الله، والحمد لله، والصلاة والسلام على رسول الله. لعل من أهم ما يؤثر في صياغة البيئة هو المؤسسات العمرانية. فهناك مؤسسات لضخ المياه ومؤسسات للتخلص من الفضلات كمؤسسات الصرف الصحي ومؤسسات لتوليد وتوريد الكهرباء ومؤسسات لإنشاء الطرق وصيانتها ومؤسسات لتنظيم البيئة كالبلديات. وبالطبع فإن لكل مؤسسة من هذه المؤسسات حقوق وعليها واجبات، فنجد أن مؤسسات المياه قوية في هولندا، ومؤسسات الحفاظ على التراث قوية في إنجلترا. وحقوق وواجبات هذه المؤسسات قد تبلورت من خلال تجارب المجتمعات. لذلك فمسؤوليات هذه المؤسسات تختلف من مجتمع لآخر بناءً على تجاربه. إلا أن أهم مؤثر في مسؤوليات هذه المؤسسات هو العقيدة التي يتبناها المجتمع. فنجد في المجتمعات الغربية وبرغم الاختلافات البسيطة فيما بينها أن هناك تشابهاً في مسؤوليات وحقوق هذه المؤسسات لأنها نابعة من مجتمعات رأسمالية. فهذه المؤسسات تعيش على الضرائب التي تأخذها الدولة من السكان وعلى ما تجنيه من أرباح من زبائنها مقابل خدماتها. وفي الوقت ذاته فهي تحاسب (بضم التاء) على ما تقدمه من خدمات وتتسابق فيما بينها لخدمة المستهلك. وحقوق هذه المؤسسات تختلف جذرياً عن تلك التي أوجدتها الأنظمة الاشتراكية برغم وجود تشابه في الحلول التقنية أحياناً مع تلك التي أفرزتها مؤسسات الدول الرأسمالية. ففي الدول الاشتراكية تخضع هذه المؤسسات لسلطة الدولة التي تضع لها موازنتها وتحدد لها صلاحياتها وواجباتها. أي أن الحلول التقنية والعمرانية وسلوكيات الأفراد والمؤسسات ماهي إلا نتاج لحاجة المجتمع وعقيدته.

ونظراً لأن الإسلام دين ذو عقيدة مختلفة عن العالم الرأسمالي أو الاشتراكي كان لابد من أن يفرز مؤسساته التي تختلف جذرياً عن تلك التي أوجدتها تلك العقائد حجماً ومسؤولية وحقوقاً. إلا أن هذا لم يحدث لأن المجتمعات المسلمة استوردت المؤسسات العمرانية بمسؤولياتها وحقوقها من مجتمعات أخرى. وبذلك بدأت البيئة المعاصرة في النشوء بشكل اصطدمت فيه مع قناعات المجتمع المسلم وإمكاناته فكان التخلف العمراني في حلوله التقنية المستوردة التي لا تلائم مجتمعات المسلمين ومقدراتهم، وظهر الوهن البيئي في ضعف صيانة عناصر العمران وسوء توزيع الموارد بين الأحياء والمدن والتي لا تتلائم مع ثروات المجتمعات، وانتشرت الرشوة بين المسؤولين. والأسوأ من هذا فإن هذه المؤسسات المستوردة قامت بصياغة العمران بطريقة غيرت العلاقات الإجتماعية والمالية بين طبقات السكان وذلك بتغييرها لأنماط الحقوق بين البيئتين التقليدية والمعاصرة، فكان الضياع.

إن ما يحاول هذا البحث إثارته هو لفت النظر لهذه المسألة من خلال مقارنة الحقوق في المجتمعات الرأسمالية والاشتراكية والإسلام وبوضع تصور لكيفية ظهور هذه المؤسسات وكيف

يمكن أن تصيغ البيئة عمرانياً إذا ما طبقت منظومة الحقوق في الإسلام باستخلاص العبر من المدينة الإسلامية.

أنماط الملكية

هناك علاقة واضحة بين أنماط الملكيات والعمران وذلك لأن أنماط الملكية تحدد الحقوق التي يتمتع بها الفرد تجاه مجتمعه في البيئة. فقد لا يكون للساكن مثلاً في دولة من دول ما يسمى بالعالم الثالث الحق في الاعتراض على قرار مسؤول ما في البلدية إذا وافق على إنشاء مصنع بالقرب من حي سكني لأن هذا الساكن لا يحق له الاعتراض على القرار. بينما نجد في المجتمعات الرأسمالية في الغرب أن للساكن الحق في رفع دعوى اعتراض على البلدية وأنه قد يتمكن بذلك من إيقاف هذا المصنع. وهذا سيؤثر في العمران. أي أن الحقوق وحدودها تتأثر بأنماط الملكية وبالتالي تؤثر في البيئة العمرانية سلباً أو إيجاباً.

هناك عدة أنماط للملكية في المجتمعات المختلفة، ففي الهند مثلاً نمط يختلف عن الصين الشعبية، وفي البيرو نمط يختلف عن فنزويلا، إلا أن أكثر هذه الأنماط تبلوراً وإتباعاً هي تلك التي أنتجت الاشتراكية والرأسمالية، وبالطبع فهناك نمط ظهر في المدن الإسلامية وكان من نتاج الشريعة، ولكل نمط خصائصه. ولعل أهم خاصية في النمط الاشتراكي هو فلسفته القائلة أن ملكيات جميع عناصر البيئة مثل المباني والطرق (ولنطلق عليها الأعيان) مشاعة بين أفراد المجتمع ككل (الشكل 1). ونظراً لأن هذه الفلسفة تصطدم مع كثير من الغرائز الإنسانية التي فطر عليها الإنسان ومن بينها حب التملك، فقد كانت هناك استحالة في التطبيق العملي، لذلك ظهرت مجموعات من الأفراد لتنظيم البيئة لتوضع في خدمة العقيدة الاشتراكية. وبالطبع فلا تنظيم هناك من غير سيطرة. فإن قرر الحزب الحاكم بأن هناك حاجة لشق طريق بين ساحة المدينة ومبنى المطار أو أن هناك حاجة لبناء سد لجمع الماء لزراعة القطن فإن مثل هذه التنظيمات لا توقع على أرض الواقع إلا بإصدار القوانين أو حتى بانتزاع ملكيات الآخرين والتصرف بها أحياناً، والقوانين ما هي إلا سيطرة على الأفراد ونقل لحقوقهم. ولهذا فإن هناك فجوة عمرانية واضحة في النظم الاشتراكية. فما يراه الراصد عن بعد من منشآت حكومية شامخة ومبان إسكانية بأعداد هائلة ومتشابه لهو دليل على قوة تسلط الدولة في العمران مقابل ضعف الأفراد. والواقع هو أن السكان المعدمين والذين حشروا في هذه المساكن لا يهتمون بالأعيان التي يقطنونها لأنهم لا يملكونها. لذلك فقد قرر الحزب الحاكم إيجاد مؤسسات لصيانتها. وهذه المؤسسات التي هي أيضاً موظفة لخدمة الآخرين تخدم نفسها أولاً وما فاض فلابد أن يذهب إلى مؤسسات للسيطرة على هذا التسبب الذي دأب أفرادها أيضاً على إرضاء متطلبات متخذي القرار، وبالطبع كان هذا على حساب العمران. وهكذا كثرت المؤسسات والأوراق التعاملية فيما بينها ليقع العمران تحت رحمة أهواء المسؤولين ومصالحهم في صنع القرار، وليفقد المجتمع بأسره مشاركة واهتمام عموم السكان في صناعة القرار البيئي وبهذا أصبح العمران هماً على المجتمع.

أي أن الواقع العملي في النظم الاشتراكية هو وجود طبقة من المجتمع تستمتع وتسنأثر ببعض الأعيان وتسيطر عليها (الشكل 2)، أما باقي الأعيان فهي عناصر يستخدمها العامة فقط ولا يملكونها لذلك فلا سيطرة لهم عليها ولا حقوق لهم فيها. وكما رأينا مع سقوط الدول الاشتراكية، فإن نمط الملكية يؤثر على حال البيئة. فأعيان البيئة في الدول الاشتراكية كالمباني السكنية والسيارات وأنوار الشوارع في أسوأ حال وذلك لأن صيانة هذه الأعيان ضاعت بين أيدي أولئك الذين كان من المفروض منهم أن يكونوا هم المسؤولون عن هذه الأعيان وبين عموم السكان. ونظراً لأن الكل

نظرياً يملك وفعلياً لا يملك فإن إهتمام الكل بأعيان البيئة لم يتسم بتلك المبادرة المشحونة بالحوافز التي عادة ما تكون لدى الملاك. أي أن هناك طبقة تشكل جزءاً صغيراً من أفراد المجتمع بيدها زمام الأمور، وفي الوقت ذاته لا تملك الحافز للاهتمام لعدم ملكيتها من جهة، ولبعدها عن الأعيان من جهة أخرى. ومع أن السواد الأعظم من السكان هم المالكون نظرياً إلا أنهم معدمون عملياً، لذلك فهم قليلوا الإهتمام بأعيان البيئة، وهذا أدى إلى سوء حال أعيانهم.¹

أما في النظام الرأسمالي فهناك مأساة أخرى وهي أن ثروات الأمم المتمثلة في أعيانها برغم أنها في حالة جيدة إلا أن جماعة صغيرة من المجتمع استأثرت بها لنفسها على حساب جماعات أخرى. فالنظام الرأسمالي نظام يعتمد على استثمار المال كيف ما كان، وهذا المبدأ هو الذي يعطي هذا النظام ضراوته. فمؤسسات النظم الرأسمالية تندفع نحو هدف واحد باستجماع كل قوتها وفاعليتها وهو زيادة الربح. لذلك فهو نظام شديد الإنتاج رغم اتصافه بالعمى تجاه الخير والشر وإن كان ذلك على حساب تلوين الأرض واستغلال الفقراء واستنزاف طاقتهم. فأصحاب رؤوس الأموال (وهم الأقلية) يذللون كل المصاعب لزيادة أرباحهم بتسخير القانون للوقوف معهم. وهذا النمط من الملكية أدى إلى آثار اجتماعية مؤلمة وذلك للفارق الكبير بين مقتنيات الأفراد من الأعيان، فهذا غني يملك عدة عمائر سكنية، وذلك فقير لا يجد ما يؤويه إلا كرسي في حديقة عامة (الشكل 3). وهذا النمط سحب تلك المجتمعات إلى أمراض اجتماعية كالرشاوي وانتشار الضياع وما إلى ذلك من أخلاقيات لا تتفق مع قيم المسلمين. أي أن كثيراً من الأفراد الذين لا يملكون في تلك المجتمعات نجدهم يستخدمون أعيان الذين يملكون. لذلك انتشرت المساكن المؤجرة وأصبحت نمطاً من أنماط الإسكان.

فالمسؤول عن العين إذاً بعيد عنها كما في الاشتراكية ولكن بطريقة أخرى، وهذا بالطبع سيؤدي إلى سوء حال تلك الأعيان، إلا أننا لا نرى هذا السوء لأن المجتمعات الرأسمالية التي اتصفت بالثراء من خلال زيادة الإنتاج فرضت الضرائب لجني المال لصيانة وتنظيم البيئة، وبالطبع فإن هذا التنظيم كما بدأنا ندرك الآن ما كان إلا على حساب تلوين كوكبنا. لذلك نجد أن المجتمعات الرأسمالية أفرزت طبقات مهنية تخصصت في إدارة البيئة وصيانتها وقد تكتلت هذه الطبقات في مؤسسات كالبليات والأمانات ونحو ذلك (الشكل 4). وحتى تقطعت هذه الطبقات فقد أوجدت لنفسها نقابات تنظم نفسها فيه وتحفظ حقوقها ضد المجتمع الذي فصص أيضاً إلى جماعات ذات مصالح لا يفصل بينها إلا القانون. فهؤلاء الأطباء في جهة، وأولئك المحامون في جهة، وفي العمران نجد أن المعماريين في طرف، والمخططين في طرف، وكل يحاول إقناع المجتمع بأهميته ويضع من التصورات ما يحاول فيه بيع نفسه للمجتمع. ولإيمان المجتمع الرأسمالي بتنافس رأس المال فقد رمى بتشبيد البيئة وصيانتها على القطاع الخاص (الخصخصة). فظهرت المؤسسات الخاصة بإنشاء العمران كشركات الطرق والسدود والمقاولات، وظهرت المؤسسات التي تخدم العمران كشركات الماء والكهرباء والهاتف، وظهرت المؤسسات المتخصصة في صيانة المدينة كشركات النظافة، وظهرت المؤسسات المتخصصة بتنظيم البيئة كشركات التخطيط والمكاتب الهندسية.

هكذا بدأت المؤسسات العمرانية في المجتمعات الرأسمالية التي لا تعرف إلا قانون السوق من عرض وطلب. فكانت هذه المؤسسات لا هم لها إلا البحث عن الربح أولاً ثم خدمة المجتمع ثانياً. وكما هو معروف فإن من أهداف رؤوس الأموال إيجاد أفضل البدائل التقنية والإدارية لأن ذلك سيزيد من الأرباح حتى وإن كان ذلك على حساب الآخرين أو على حساب نقاوة البيئة. فلا بأس من استخدام الأطفال في المناجم لاستخراج الفحم لتوليد الطاقة، ولا بأس من استخدام الطاقة النووية

¹ للتفصيل حول مسألة أحوال الأعيان أنظر الفصل الأول من: جميل عبد القادر أكبر، "عمارة الأرض في الإسلام"، مؤسسة الرسالة، بيروت ودمشق، 1419.

لتوليد الكهرباء. ولا بأس من رمي مخلفات هذه المولدات في مناطق نائية في سبيل الإسراف في استخدام الكهرباء. وهكذا ارتبط السعي وراء الربح بتلوث الأرض، ذلك أن الربح لا يكون إلا بكثرة الإستهلاك بالترويج للسلعة، وكثرة الإستهلاك لا تأتي إلا من كثرة الإنتاج، وكثرة الإنتاج تعني تخفيض الكلفة مما يعني الإسراف أكثر وأكثر في الإستهلاك، وهكذا سعياً وراء الربح تراكم القليل من التلوث وكثير. تأمل قوله تعالى: ”ظهر الفساد في البر والبحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون“.(سورة الروم، الآية 41).

وهناك مؤسسات عمرانية أخرى لا ربحية، وهي إما خيرية أو حكومية في الغالب. وأفضل مثال عليها البلديات. ولعل أسوأ ما في هذه المؤسسات هو أن القائمين عليها قد نشؤوا في مجتمعات رأسمالية. فقيمهم وتفكيرهم وقراراتهم رأسمالية. لذلك فهم إما أن يحيلوا مهامهم إلى مؤسسات ربحية (الخصخصة) أو أن يقوموا هم بذلك. فإن أحالوا مهامهم لمؤسسات ربحية كما حدث في خصخصة مؤسسات النقل الجماعي في إنجلترا مثلاً فقد عادت المسألة لمنطق الربحية وقد بينا ضرر ذلك، وإن قام المسؤولون عن هذه المؤسسات بهذه الأعباء فالأمر حينئذ أسوأ لأن هذه المؤسسات ما هي إلا وكر لتسيير مصالح من هم أقوى من أصحاب رؤوس الأموال ووكر للرشوة والإرتشاء أحياناً أخرى لا كالشركات الربحية التي عادة ما تكون أكفاً في أداء المهام. فكيف تسود المصالح هذه المؤسسات الحكومية؟

لقد وضعت الرأسمالية نفسها في مأزق فكري: فهي تريد زيادة الربح، وزيادة الربح لا تكون إلا بالتخصص في عمل محدد وذلك بزيادة الإنتاج المادي والخدماتي للغير، وهذا يعني قيام معظم أفراد المجتمع بأعمال متخصصة لخدمة الآخرين. ولعل أفض مثال لذلك هو الحضانات. فحتى تشارك المرأة وتعمل، عليها أن تقوم بأعمال للآخرين، وتترك أطفالها لرعاية الآخرين، وهكذا تنتهي المسألة بانتشار الحضانات التي تقوم فيها بعض النسوة بتربية أطفال الآخرين. أي أن الرأسمالية ستؤدي إلى مجتمع تكون احتياجات أفراد في أيدي أفراد آخرين. فالفرد لا يقرر لنفسه ولكن الآخرين يقررون له وعليه الاختيار من هذه القرارات. فالفرد برغم اعتقاده أنه يقرر لنفسه إلا أن الواقع هو أن قراره في أيدي غيره ممن يقدمون له السلعة أو الخدمة. وهكذا قيد المجتمع نفسه بنفسه لينفلت الربح بالفساد والتلوث. صحيح أن الفرد له حق الخيار من بين المنتجات المصنوعة، وأنه بخياره هذا إنما يدفع السوق تجاه رغباته، وبهذا فإن المعروض في السوق إنما يعكس رغبات المستهلكين، إلا أن المسألة ليست كذلك في الخدمات العمرانية. فطبيعة المرافق العمرانية كشبكات الكهرباء والماء والأرصفة ونحوها ما هي إلا خدمات تقدم للمستهلك في إطار لا خيار له فيه. فلا خيرة للمستهلك في شبكات الكهرباء مثلاً، بل عليه الإنصياع لما تفرضه شركة الكهرباء أو الماء لأن حجم وطبيعة هذه الشبكات ستؤدي بالضرورة إلى الإحتكار. ولكن لماذا الإحتكار؟ ألا يمكن أن تظهر شركات أخرى منافسة؟ فلماذا لا تكثر شركات الخدمات في منطقة واحدة؟

لقد ضج السكان في مقاطعة ويلز بالمملكة المتحدة في منتصف التسعينات من القرن الماضي عندما قامت شركة كهرباء أمريكية بشراء مؤسسة الكهرباء في مقاطعتهم. وسبب هذا الضجيج هو خوف السكان بأن المالك للشبكة بأرضهم هو جهة خارجية. وكان النقاش شديداً بين من أرادوا بيع المؤسسة وبين السكان المستفيدين من خدمات الكهرباء لأن العرض الذي تقدمت به الشركة الأمريكية كان مغرياً لدرجة قبول الملاك رغم اعتراض المستهلكين. وسبب معارضة المستهلكين لصفقة البيع هو أن تكلفة إنشاء شبكة أخرى تنافس ما هو موجود سينتطلب مبالغ طائلة لدرجة أنه لن يقدم أحد على استثمارها لأنه إن فعل فإن الشركة الحالية ستضره مالياً إن هي خفضت تعرفه استهلاك الكهرباء. لذلك فلن يجراً أحد على إيجاد شبكة أخرى، وإن لم يتم ذلك فإن المالك الجديد للشبكة الحالية سيحتكر الأسعار ويرفعها وعندها فلا مفر من دفع الزيادة في التعرفة. وحتى إن

وجدت شركة أخرى فعادة ما يتم الإتفاق بين الشركتين أو الثلاثة لتقاسم الربح. وقد تدفع هذه الشركات المحكرة المجتمع لاستهلاك أكثر لهدف الربح الأكثر حتى إن كان ذلك على حساب تلويث البيئة.

ومن أهم الفروق بين الوضع العملي الإشتراكي والرأسمالي (أي بين الشكلين 2 و 4) هو أن الأفراد في المجتمعات الإشتراكية ليس لهم الخيار في تغيير أو تحدي قوانين تنظيم البيئة. فهم دائماً مأمورون. أما في المجتمعات الرأسمالية فنجد أن الأفراد يتمتعون بحق تغيير القوانين التي تنظم البيئة من خلال القضاء والمرافعات والانتخابات وهي من أهم سمات المجتمعات الديمقراطية (لهذا أشرت لذلك بسهم ذي رأسين في الشكل 4). أما في الشريعة فالأمر يختلف كثيراً عن الإثنين. فمبادئ الشريعة أدت إلى بيئة كانت نسبة الملاك فيها أعلى ما يكون. فكل عين يقابلها مالك بالقرب منها (الشكل 5). فكيف تم ذلك؟ هناك الكثير من المبادئ في الشريعة الإسلامية التي تؤدي إلى زيادة نسبة عدد الملاك في البيئة. فإذا كانت نسبة الملاك الفعليين في مدينة اشتراكية هي أقل من 10% ونسبتهم في مدينة رأسمالية قد تصل إلى 40% أو أكثر، نجد أن نسبة الملاك قد تزيد عن 90% في المدن الإسلامية إذا ما طبقت مبادئ الشريعة. وارتفاع نسبة الملاك تعني أن قرارات معظم السكان كانت في أيديهم لذلك فهم الذين قاموا على خدمة أنفسهم عمرانياً (كما سنرى بإذنه تعالى)، لذلك لم تولد مؤسسات عمرانية، بل تم دفع التقنية عمرانياً للإتيان بالحلول التي تضع القرارات في أيدي السكان.

ولقد تمكنت الشريعة من رفع نسبة الملاك عن طريقين: الأول هو زيادة عدد الأعيان التي يملكها عموم الأفراد من خلال مبادئ مثل الإحياء والوراثة والشفعة والإجارة ومقاعد الأسواق. والثاني من خلال إشراك عدة أفراد في عين واحدة أو مكان واحد مثل الطريق غير النافذ والطريق (وسنوضح هذا لاحقاً). بالنسبة للطريقة الأولى وهو زيادة عدد الأعيان التي يملكها الأفراد سأذكر مبدأ واحداً فقط وباختصار وهو الإحياء.

لقد كانت الأراضي غير المملوكة وغير المستخدمة تسمى بالموات. كما كانت هناك مبادئ وأعراف متبعة لامتلاك هذه الأراضي عملاً بقول الرسول صلى الله عليه وسلم كما جاء في الموطأ: "من أحيا أرضاً فهي له، وليس لعرق ظالم حق"، وأضاف مالك (ت 179): "وعلى ذلك الأمر عندنا". وفي الواقع، فإن أحاديث الإحياء كثيرة جداً. فعلى سبيل المثال لا الحصر، ذكرها يحيى بن آدم القرشي (ت 203) في كتاب الخراج أكثر من ثلاث عشرة مرة وبأسانيد وألفاظ مختلفة منها ما روي من أن رجلاً جاء إلى علي رضي الله عنه فقال: "أتيت أرضاً قد خربت وعجز عنها أهلها، فكربت أنهاراً وزرعتها. قال: كل هنيئاً وأنت مصلح غير مفسد، معمر غير مخرب". ولقد كانت الدولة تعترف بملكية أولئك الذين أحيوا الموات. ففي كتاب الأموال أن حكيم بن زريق قال: قرأت كتاب عمر بن عبد العزيز إلى أبي "إن من أحيا أرضاً ميتة بينين أو حرث، مالم تكن من أموال قوم ابتاعوها من أموالهم، أو أحيوا بعضاً وتركوا بعضاً، فأجز للقوم إحياءهم الذي أحيوا بينين أو حرث". أي أن أولئك الذين أحيوا الأرض أصبحوا ملاكاً.

وأرجو أن لا يعتقد القارئ أن الإحياء سيؤدي إلى بيئة تنسم بالفوضى لأن الإحياء كان بغير إذن الإمام. فالإحياء له حقوق مثل حريم الأرض ونحو ذلك مما لا يتسع المجال لذكره هنا.² فمعظم المفكرين الحاليين نشؤوا في ظل مفاهيم مشبعة بالمركزية الآتية من الرأسمالية. لذلك فهم يعتقدون أن أي مبادرة من السكان دون سيطرة السلطات كما في الإحياء لا بد وأن تؤدي إلى بيئة غير منظمة. وهناك سبب واضح في أن يكون الإحياء من غير إذن الإمام لأن مجرد ربطه بالإمام سيؤدي لعمران

² معظم الفقهاء رأوا أن الإحياء يكون بغير إذن الإمام باستثناء الإمام أبو حنيفة وقليل ممن تبعوه من مذهبه. للتفصيل والمراجع أنظر الفصل الثاني من المرجع السابق.

تكون الأرض فيه سلعة إذ أن انشغال الإمام سيؤدي لتركة للإذن بالإحياء لمن حوله من الحاشية والذين قد يتركون ذلك لغيرهم. أي حتى وإن كان الإمام عادلاً فإن من حوله قد يستغلون هذا الإذن لتنسب الأرض لمن حولهم أو لمن يفضلون أو يرون صلاحهم وبهذا يقل العرض عن الطلب وتصبح الأرض سلعة وهذا ما يحدث عادة الآن. أما الذي حدث في البيئة الإسلامية فهو أن مقدرة المحتاجين للأرض لإحيائها دون إذن أحد أنتج عمراناً لاقيمة شرائية للأرض فيه إلا إن كانت الأرض في موقع استراتيجي، وهذا كان نادراً لأن الإحياء سيؤدي للانتشار الذي يقلل من أهمية هذه المواقع الاستراتيجية. كما أن الاختلافات بين السكان إن ظهرت فستؤدي إلى انتشار الأعراف والتي ستفقد زمام التنظيم. فالبيئة التقليدية بنيت تحت مظلة الأعراف والتي أوجدتها مبادئ الشريعة بآليات أخرى. ففي الشكل 6 نلاحظ عدم وجود جهة منظمة للبيئة ولكن وجود القضاء لحل الخلافات بين السكان. فمتى ظهر الخلاف أتى الحل من الأعراف التي تبلورت من خلال الشريعة، فإن لم تتمكن الأعراف من حل الخلاف أتى دور القضاء.³

(هنا موقع الأشكال من 1 إلى 6)

أما الطريقة الثانية لزيادة عدد الملاك كما قلنا فهي من خلال إشراك عدة أفراد في عين واحدة كملكية الحائط المشترك أو مكان واحد كملكية الساحات والطريق غير النافذ. وسأشرح هنا فقط الطريق والطريق غير النافذ كمثالين.

ملكية الطريق

لقد كانت الطرق والساحات وحواف الأنهار ونحوها مما يرتفق به المسلمون ملكاً للمسلمين وليس ملكاً لبيت مال المسلمين أو الدولة. وهذا التمييز بين ملكية بيت مال المسلمين وملكية جماعة المسلمين، والذي حرص عليه السلف، لم يأخذ به كثير من الفقهاء المحدثين، واعتبروا كل ما هو مملوك لعموم المسلمين كالطرق وحواف الأنهار ملكاً لبيت المال، وبذلك أجازوا للسلطات التصرف في هذه الأماكن. ولقد حاول السيوطي توضيح هذا الخلط وقال: ”ومما عظمت البلوى به اعتقاد بعض العوام أن أرض النهر ملك بيت المال، وهذا أمر لا دليل عليه، وإنما هو كالمعادن الظاهرة،

³ للتوضيح حول آليات ظهور الأعراف أنظر الفصل التاسع من المرجع السابق.

ولا يجوز للإمام إقطاعها ولا تملكها، بل هو أعظم من المعادن الظاهرة في ذلك المعنى ...“⁴ أي أن اعتبار الطريق ملكاً لعموم المسلمين لم يعط السلطات الحق في التصرف في الطريق، ولكن ظهرت مبادئ ووسائل تمت بواسطتها سيطرة جماعة المسلمين على الطريق كما سأوضح. ولكن ما تعريف الطريق الذي تملكه جماعة المسلمين؟

من البدهي أن تختلف الطرق من حيث السعة وسلوك الناس. فهناك طرق بعيدة عن البلدة ويسلكها القليل من المارة، وهناك طرق تمر بالأسواق ويسلكها الكثير من الناس؛ يكون الطريق قليل السلوك لبعده عن المركز، ثم يصبح قريباً من وسط البلدة وذلك لاتساع رقعة العاير فيكثر بها المارة. فما هو إذاً تعريف الطريق الذي تملكه جماعة المسلمين؟ يقول ابن عابدين في هذا بأنها الطرق ”النافذة الواقعة في الأمصار والقرى دون الطريق في المفارز والصحاري لأنها لا يمكن العدول عنها غالباً... وطريق العامة ما لا يحصى قومه...“⁵ أي أن الطريق يزداد اقتربه لملكية عموم المسلمين كلما كثر عدد المارين فيه. وقد قال أحمد ابن حنبل في الذي يبني في طريق المسلمين أنه ”أشد ممن أخذ حداً بينه وبين شريكه؛ لأن هذا يأخذ من واحد، وهذا يأخذ من جماعة المسلمين“⁶ أي أن زيادة عدد المارين بالطريق، يزيد من حرمة الطريق. وهذا الربط بين عدد السالكين في الطريق وملكية الطريق للمسلمين ذو منافع عدة في إدارة شؤون الطريق. فالطريق الذي يحصى قومه، كالطرق بأطراف المدينة، أو الطرق غير النافذة، لا تتبع في أحكامها الطرق التي لا يحصى قومه. فإذا كان المسلمون هم الملاك للطريق الذي لا يحصى عدد المارة به، فكيف قاموا بصيانتها؟ أو كيف حلوا الخلاف الناجم بينهم إن أراد شخص حفر بئر فيه مثلاً؟ من الذي سيمنعه؟ ومن الذي سيجيز فعله؟ للإجابة على هذا لابد من إعطاء فكرة سريعة عن الحقوق أولاً.

الحقوق

كما هو معروف فإن فكرة الحق تختلف من عقيدة لأخرى وتستمد خصائصها منها. ففي العقائد الفردية كالرأسمالية والتحريرية (الليبرالية) تعتبر حقوق الفرد هي الأساس باعتباره إنساناً له حقوق مطلقة سابقة للجماعة. وبذلك فإن هذه الحقوق هي أساس القانون، وعلى القانون حماية هذه الحقوق وتمكين الناس من التمتع بها، مع التركيز على التساوي في الحقوق بين الأفراد. فحرية الفرد عنصر أساسي في هذا المبدأ، ولذلك لا تتدخل الدولة في نشاطات الأفراد إلا بالقدر الذي يمنع التعارض بين الأفراد لتمكين المجتمع من التقدم، لذلك فتمت حماية مصالح الفرد تحققت مصالح المجتمع. وعلى النقيض من هذا فإن العقائد التي تنادي بالتضامن الاجتماعي كالشيوعية والاشتراكية تنبثق من فكرة أن الإنسان لا يعيش إلا في وسط اجتماعي متضامن مع أفراد مجتمعه، ولذلك فالمجتمع هو

⁴ في الحاوي للفتاوي للسيوطي: إن ”شطوط الأنهار لا تملك ولا يجوز إحيائها ولا البناء فيها وهذا هو منقول المذهب، نص عليه إمامنا الإمام الشافعي رضي الله عنه. وسائر أصحابه ولا نعلم في ذلك خلافاً في المذهب، بل ولا في بقية المذاهب الأربعة، بل الأئمة الأربعة واتباعهم متفقون على هذا الحكم...“، أنظر: ”الحاوي للفتاوي“ للإمام جلال الدين عبد الرحمن بن أبي بكر بن محمد السيوطي (ت 911)، جزآن، دار الكتب العلمية، بيروت 1402. ص 134-135.

⁵ ”حاشية رد المحتار على الدر المختار: شرح تنوير الأبصار“، محمد أمين الشهير بابن عابدين، ثمانية أجزاء، دار الفكر 1399: ج 6، ص 592. وفي نصاب الإحتساب قال السنائي: ”وعن شمس الأئمة الحلواني إنه كان يقول في حد السكة الخاصة: أن تكون بين قوم يخصون. أما إذا كان فيهم قوم لا يخصون فهي سكة عامة.“. السنائي هو عمر بن محمد بن عوض السنائي، وهو محتسب عاش في الهند وكتب كتاب نصاب الإحتساب وتوفي سنة 734 هـ. أنظر كتاب ”نصاب الإحتساب“ عمر بن محمد بن عوض السنائي (ت 734)، تحقيق مؤنل يوسف عز الدين، دار العلوم، الرياض، 1403: ص 208.

⁶ لراي أحمد أنظر ”الأحكام السلطانية“ للقاضي أبي يعلى محمد بن الحسين الفراء الحنبلي (ت 458)، مطبعة الحلبي، مصر 1386: ص 213؛ كذلك أنظر ”مجموع فتاوى الشيخ ابن تيمية“، 36 جزء، مكتبة المعرفة، المغرب: ج 30 ص 399-400.

الأساس؛ ولا بد من قواعد تنظم سلوك أفراد المجتمع، وبالتالي لا وجود لحريات الأفراد؛ وهذا يعني أن التضامن الاجتماعي ومصلحة الجماعة هي أساس القانون، وعليه فالفرد مسخر لتلك الغاية. لذلك فإن هذا المذهب يزيد من اختصاصات الدولة في الإشراف على المسائل العمرانية. فالدولة تضع الأهداف وترسم الطريق لبلوغ تلك الأهداف وتم هذا من خلال مؤسسات عمرانية، وبذلك أصبح الفرد عاملاً لأنه مجرد عنصر تكوين مسخر لخدمة الجماعة (الشكل 2). بينما الحق في الرأسمالية صفة مميزة لإرادة الإنسان والأصل فيه الإطلاق ولذلك وضع القانون حمايته، وظهرت المؤسسات من خلال هذا الإطلاق الذي استنزف الموارد (الشكل 4). فكما قلنا سابقاً بأن خصخصة المؤسسات العمرانية قد تنتهي بالاحتكار. أي أن المؤسسات العمرانية ستقدم مصالحها على مصالح الغير لسعيها وراء الربح. وهكذا تتسابق المؤسسات وتسحب معها المجتمعات لأهوائها. أي أن أهواء المؤسسات العمرانية (وليس بالضرورة أفراد المجتمع) قد تكون الحاكم للعمران. ونظراً لأن كل مؤسسة تقدم مصالحها برغم إضرارها بالبيئة أو ببعض أفراد المجتمع أحياناً فإن الخلل العمراني أمر لا مفر منه. ولأن هذه المؤسسات قوية مالياً وذات خبرة قانونية فهي ستطوع القانون وتوجد به الثغرات لتحقيق أهدافها الربحية. والقانون ما هو إلا منظومة الحقوق. وهنا الكارثة: فهذا الدفع للحقوق لخدمة الربحية سيؤدي بقصور حكمته إلى التلوث البيئي والتعالي الطبقي بين أفراد المجتمع، وهذا فساد عمراني. أنظر إلى قوله تعالى: ”ولو اتبع الحق أهواءهم لفسدت السموات والأرض ومن فيهن ...“ (سورة المؤمنون، الآية 71).

أما الشريعة الإسلامية فتقسم الحقوق إلى قسمين، الأول هو حق الفرد، ويشمل جميع الحقوق التي تتعلق بها مصالح الأفراد؛ والثاني هو حق الله، وهو حق المجتمع مما يتعلق بالمصالح العام، وقد أضيف إليه تعالى نظراً لأهميته وعميم نفعه، وليس لأحد فيه خيرة. ولأن الحق في نظر الشرع حق إذا أقره الشارع، فإن الشريعة هي أساس الحق وليس الحق أساس الشريعة. وأن الفرد كالجماعة كلاهما يختص بحقه. وأن الحق ليس غاية في ذاته، بل وسيلة إلى مصلحة شرع الحق من أجلها.⁷

وبالطبع فإن هذه الاختلافات الفكرية ذات تأثير جذري على سياسة المجتمعات في تكوين وإدارة البيئة ومؤسساتها وذلك لأن البيئة هي نتاج أنظمة وقوانين أو أعراف وسلوكيات أفراد يتمتعون بحقوق ذات صفات مختلفة من مجتمع لآخر. وهذه الحقوق في النظامين الرأسمالي والاشتراكي تضعها جهات مسؤولة عن تنظيم البيئة. أما في الإسلام فقد تم تحديد الحقوق بمبادئ كثيرة وضعتها الشريعة مثل حقوق الجوار وحقوق الضرر وحقوق الارتفاق وحقوق التعلّي. وهذه الحقوق ثابتة لا تتغير. وقد وضعت بطريقة تلقي بمسؤولية إدارة البيئة على السكان لا على جهة خارجية كما في الرأسمالية أو الاشتراكية. وهذا أهم فرق بين الإسلام كنظام والأنظمة البيئية الأخرى. ولتوضيح ذلك سأركز باختصار على أهم هذه الحقوق وهي تلك التي انبثقت من حديث الضرر.

”لا ضرر ولا ضرار“ حديث مشهور عن المصطفى صلوات الله وسلامه عليه. والحديث يعني عمرياً أن للفرد أن يتصرف كما أراد إن لم يضر بالآخرين. وقد استخدم الفقهاء والقضاة والحكام هذا الحديث للحكم على تلك التصرفات التي تصيغ البيئة. فقد يقوم الأفراد بتغيير البيئة بشكل يضر بالجيران، وعندها كان هذا الحديث هو الحكم، وبالتالي عولجت كل قضية معالجة مستقلة لاختلاف الضرر في كل حالة، فلم يكن هناك قانون مطبق على الكل يمنع سكان حي بأكمله من الأخذ من الطريق. ولكن كان كل عقار يعالج بذاته ولذاته لا بالمنطقة التي هو بها كما هو الحال في أيامنا هذه باتباع أنظمة السلطات، وهذه إحدى المميزات التي تميز الإسلام عن الأنظمة الأخرى.

هناك إختلاف بين الفقهاء في تحديد المعنى الدقيق لكل من الضرر والضرار، وبالتالي في

⁷ لإثبات المراجع وتفصيل هذا الموضوع أنظر للفصل السادس من ”عمارة الأرض في الإسلام“.

استخدام الحديث في معالجة المسائل البيئية. فقد قيل "إن الضر فعل الواحد، والضرار فعل الإثنين فصاعداً. وقيل الضرار أن تضره بغير أن تنتفع، والضرر أن تضره وتنتفع أنت به. وقيل الضرار الجزاء على الضر والضر الإبتداء".⁸ وقيل أيضاً أن الضرر هو ما لك فيه منفعة وعلى جارك فيه مضرة، والمقصود هو أن الضرر ما قصد الإنسان به منفعة نفسه، فكان فيه ضرر على غيره كبناء مرحاض في ملك نفسه عند جدار جاره مما قد يؤثر على حائط الجار. والضرار هو ما قصد به الإضرار بغيره كفتح نافذه لا يستفيد منها ويطل منها على عورة جاره.⁹ وبرغم هذه الاختلافات في التعريف، إلا أن الحديث يرسم لنا حدود الحقوق. ومن هذه الحدود هو أن لكل فرد في البيئة الحق في حرية التصرف إذا انعدم الضرر. كما أن التعريفات السابقة تشير إلى أن لأفراد المجتمع المتضررين فقط الحق في تحدي أفعال المتصرفين الصارة.

لينة الطريق

إن تطبيق نظام الإحياء جعل ملكيات الأفراد الخاصة تؤثر في مواضع واتجاه الطرق، أي أن ما قرره السكان وعلاقاتهم مع بعضهم البعض شكل شبكات الطرق.¹⁰ إلا أن الصياغة النهائية للشوارع تبلورت من خلال حديث الضرر. فهناك فرق بين تحديد مكان واتجاه الطريق، وبين بنائه من الجانبين وضبطه عبر الزمن، وذلك لأن الطريق يتغير خلال مئات السنين من عمره. وما سأوضحه الآن هو ما قام به المسلمون (والله أعلم) لضبط تغيير الطريق عبر القرون، حتى أخذ شكله الذي نراه عليه الآن.

قبل البدء سأوضح استخدام كلمة «اللينة» فاللينة مشتقة من اللين وهو ضد الخشونة.¹¹ وهي لا تعني صفة سلبية، ولكنها تعني المطاوعة والنزول لرغبات الآخرين وعدم المقاومة الشديدة لهم. فبرغم أن الشخص المتصف باللين باستطاعته أن يكون شديداً، إلا أنه يلين بإرادته. والحاجة لهذه الكلمة هو لأن الفكر الغربي مبني على تضارب المصالح التي يفصل بينها القانون. فالأخذ من الطريق مثلاً يعتبر تعدياً عليه. لذلك لم توجد كلمة عمرانية تصف آلية أخذ السكان من الطريق ببناء دكة مثلاً إلا بطريقة سلبية مثل قولهم (appropriation) أو (encroachment) والتي تترجم عادة إلى "إستيلاء" أو "تعدي". ولأن الفكر الإسلامي العمراني لا ينظر لهذه الأمور بهذا المنظار بل بمنظار الحقوق، وقد أعطى للناس الحق في الأخذ من الطريق أحياناً كان لابد لنا من كلمة عمرانية تصف الأخذ من الطريق بصفة موجبة، لذلك اخترت كلمة "لينة".

⁸ "نيل الأوطار شرح منتهى الأخبار من أحاديث سيد الأخيار" للإمام محمد بن علي بن محمد الشوكاني (ت 1255)، ثمانية أجزاء، مكتبة الدعوة الإسلامية شباب الأزهر: ج 5، ص 261؛ وفي لسان العرب: "فمعنى قوله لا ضرر أي لا يضر الرجل أخاه، وهو ضد النفع، وقوله: ولا ضرار أي لا يُضار كل واحد منهما صاحبه، فالضرار منهما معاً والضرر فعل الواحد ... والضرر ابتداء الفعل، والضرار الجزاء عليه؛ وقيل: الضرر ما تضرر به صاحبه وتنتفع أنت به، والضرار أن تضره من غير أن تنتفع، ..."، "لسان العرب المحيط" للعلامة ابن منظور (ت 711)، تحقيق يوسف خياط ونديم مرعشلي، ثلاث أجزاء، دار لسان العرب، بيروت: ج 2، ص 525.

⁹ القول هو للخشني وهو محمد بن عبد الله القرطبي، أنظر "كتاب الإعلان بأحكام البنين" لأبي عبد الله محمد بن إبراهيم اللخمي وشهر بابن الرامي التونسي البناء (توفي في منتصف القرن الثامن الهجري)، مخطوطة منشورة في مجلة الفقه المالكي، وزارة العدل، المملكة المغربية، الأعداد 2، 3، 4 ذو القعدة 1402: ص 299. وقال القاضي ابن عبد الرقيق (تولى القضاء بتونس سنة 699) في كتابه معين القضاة والحكام: "تفسير الضرار أن تضر نفسك ليتضرر بذلك غيرك". نفس المصدر.

¹⁰ للتفصيل أنظر الفصل الخامس من "عمارة الأرض في الإسلام".

¹¹ يقول ابن منظور: "وإنه لذو ملينة أي لين الجانب، ... وقوم لينون وألينا: إنما هو جمع لين مشدداً ... وقول ابن عمر في حديثه: خياركم أليئكم مناكب في الصلاة؛ هي جمع ألين وهو بمعنى السكون والوقار والخشوع ...". لسان العرب: ج 3 ص 424-425.

لقد تميزت طرق المسلمين وساحاتهم باللينة. فقد زحفت المباني المجاورة إليها (وليس بصفة سلبية) بأن كان الناس يبنون على الفناء (الفناء هو المنقطة الملاصقة للعقار في الطريق)؛ وفي الأسواق قام التجار ببناء سقائف في أفنيتهم لعرض بضاعتهم لجذب أنظار المتسوقين، خارجين بذلك على الطريق. أما الباعة فقد احتازوا الأماكن الملفتة للنظر لبسط سلعهم في النقاط المزدهمة بالمارة كمدخل المدن وتقاطع الطرق. وقد عاب المستشرقون هذه اللينة على شوارع المدينة الإسلامية؛ فيقول مستشرق في وصف المدن الإسلامية أيام المماليك: ”في المدن الإسلامية، ودون أدنى إحساس متطور بأهمية الأماكن العامة والطرق، كان أصحاب الحوانيت يعتقدون على الشوارع محتلين بذلك المواقع الإستراتيجية ...“¹² فلماذا كانت الأماكن العامة كالطرق ذات لينة لا تقاوم كلاً من زحف المباني المجاورة لها واحتياز الناس لأجزاء منها؟ وهل هذه ميزة حسنة للمدينة؟ أم أنها ستؤدي الى الفوضى، كما قال الكثير من الدارسين؟

إدارة الطريق

إن كان المسلمون هم ملاك الطريق، فما هي الوسيلة للسيطرة عليه وإدارته؟ فهل كان على الملاك الذين يسيطرون (أي على المارة) الإجتماع ليتفقوا ويقرروا إذا ما أراد رجل غرس شجرة في طريقهم أو هدم دكة أو رصف جانبه؟ أي لا بد من وجود وسيلة أو قاعدة للسيطرة الجماعية على الطريق. والقاعدة عموماً هي: إن لأي إنسان الحق في التصرف في الطريق طالما أن تصرفه هذا لا يضر بالمارة، ولم يمنعه أحد من المارة، وأن كان هناك سعة في الطريق لفعله. أما إذا كان الفعل ضاراً بالمارة فهذا يمنع بإجماع المذاهب. وإذا لم يكن هناك ضرر، ولم يمنعه أحد، أو لم يطالبه أحد المارة بنقضه، فإن هذا يعتبر موافقة ضمنية من جماعة المسلمين للفاعل باستمرار فعله. أما إذا احتج على الفاعل أحد المارة أو منعه، فإن الفعل قد يوقف بناءً على مقدار الضرر وشدته وسعة الطريق، وذلك لأن منع أحد المارة له هو بمثابة منع صادر من جماعة المسلمين، حتى وإن كان هذا الفرد ذمياً كما يقول ابن عابدين. وقاعدة السيطرة على الطريق هذه أو إدارة الطريق المرتبطة بكل من الضرر وسعة الطريق، والتي تقع المسؤولية فيها على السكان، هي ما أخذ به جمهور الأحناف والمالكية والشافعية. أما الحنابلة فقد منعوا البناء في الطريق بضرر وغير ضرر. غير أن ما طبق في البيئة هو رأي الجمهور كما تدل عليه النوازل.

والآن لندعم السابق بالأراء الفقهية. ففي بدائع الصنائع (من المذهب الحنفي): ”ولو أراد رجل أن يشرع الى الطريق جناحاً أو ميزاباً فنقول هذا في الأصل لا يخلو من أحد وجهين. أما ان كانت السكة نافذة وأما ان كانت غير نافذة. فإن كانت نافذة فإنه ينظر، إن كان ذلك مما يضر بالمارين فلا يحل له أن يفعل ذلك في دينه لقوله عليه الصلاة والسلام لا ضرر ولا ضرار في الإسلام. ولو فعل ذلك فلكل واحد أن يقلع عليه ذلك، وإن كان ذلك مما لا يضر بالمارين حل له الإنتفاع به ما لم يتقدم

¹² وفي موضع آخر يقول: ”في المدن الإسلامية المبنية الرقيقة (أو المهلهلة أو الرديئة flimsily) في القرون الوسطى نمت الدكاكين والمساكن بسرعة على كل ما هو متوافر من مناطق عامة كالساحات والشوارع والمساجد وواجهات المدارس والأسوار والجسور. وكان الحكام بين الحين والآخر يمارسون حق نزع الملكية على هذه المباني التي زحفت على الأماكن العامة، فيوسعون الشوارع مزيلين بذلك المضايقات والأخطار.“ ومن الأمثلة على توسعة الطرق ما ذكره ابن إياس من أن الملك الأشرف قايتباي شرع سنة 882 هـ في توسعة الطرق والشوارع، وبالذات الشارع الرئيسي بالقاهرة بين باب الفتوح وباب زويلة، وعهد الى القاضي بأن يحكم بهدم ما وضع في الشوارع والأسواق بغير طريق شرعي من أبنية وسقائف ورواشن ومساطب. ابن إياس: ج 2، ص 171-، 177 منقول من كتاب ”تخطيط القاهرة وتنظيمها منذ نشأتها“، حسن عبد الوهاب، مطابع دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1957: ص 12-13. الظاهر هو أن مثل هذه العمليات من توسعة الطرق كانت تتم كل فترة وأخرى، وبالذات في المدن الكبرى مثل القاهرة ودمشق. لمزيد من الأمثلة أنظر الفصل السابع من ”عمارة الأرض في الإسلام“.

إليه أحد بالرفع والنقض، فإذا تقدم إليه واحد من عرض الناس لا يحل له الإنتفاع به بعد ذلك عند أبي حنيفة رحمه الله، ... وكذلك هذا الحكم في غرس الأشجار وبناء الدكاكين والجلوس للبيع والشراء على قارعة الطريق“. فكما نرى هنا فإن السيطرة بيد المارة في الطريق.¹³ وقد سئل أشهب (فقيه مالكي توفي 204) عن رجل زاد في داره من طريق المسلمين ذراعاً أو ذراعين، فلما بنى جداره وأنفق فيه وزاد عليه بيتاً، قام عليه جاره الذي هو مقابله من جانب الطريق، وأنكر عليه ورفع الی السلطان، وطالبه بهدم ما بني؛ وكان ما بقي من الطريق ثمانية أذرع، وهذا أكثر من السبعة أذرع التي نص عليها حديث الرسول صلى الله عليه وسلم. أما الباني فقال أن سعة الطريق كان مرفقاً له لأن ذلك كان فناءً له ومربطاً لدابته، وبقية الطريق للمسلمين. فسئل أشهب: هل يكون للجار هدم ما استحدث من البنين؟ فأجاب: ”نعم، يهدم ما بني، كان في سعة الطريق ثمانية أذرع أو سبعة على ما وصفت لك، ...“¹⁴ أي أن احتجاج الجار المقابل أدى إلى هدم ما أخذ من الطريق.

أي أن الناس عملاً بمبدأ الضرر أخذوا من الطريق إلى أن لاحظ ذلك المارة وأوقفوهم.¹⁵ فيقول ابن الرامي بأن خروج الناس على الطريق كثير في تونس، ويذكر نوازل مختلفة على ذلك. فإذا ما ربطنا هذه النوازل مع بعضها نتضح لنا أمثلة لمراحل صياغة الطريق. فقد حوّل بعض الناس بيوتهم (أي غرفهم) إلى حوانيت بفتح أبواب إلى الشارع، ثم أوقفوا في الشارع أعمدة وسقفوا على تلك الأعمدة. وقد كان القضاة يأمرونهم بالهدم أحياناً.¹⁶ ولكن هناك الكثير من المناطق التي لم تهدم لعدم احتجاج المارة أو الجيران، وهكذا يصبح الجزء المأخوذ من الطريق حقاً للسكان. وإذا لم تهدم، فالعملية التالية بعد تحويل جزء من الدار إلى حانوت وبناء أعمدة على الطريق هو توصيل الأعمدة بالدار ببناء، وذلك بعد عدة سنين. وهناك نوازل تشير إلى أن ذلك قد حصل. فقد كانت هناك أفنية بين يديها سقائف على عمد لاصقة بالطريق، والناس يسلكون تحتها وهي نافذة. فأراد أهل الحوانيت قطع الطريق بالبناء وأراد كل واحد منهم أن يجعل حائطاً من حائطه إلى العمدة من الجانبين.¹⁷ وهكذا يضيق الطريق ويتغير شكله. وبالطبع فهناك أمثلة أخرى لمراحل تغيير شكل الطريق بفعل تصرفات

¹³ ”كتاب بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع“ للإمام علاء الدين أبي بكر بن مسعود الكاساني الحنفي (ت 587)، سبعة أجزاء، دار الكتب العلمية، بيروت 1406: ج 6 ص 265؛ ويقول ابن نجيم: ”وكذا لأهل المحلة أن يدخلوا شيئاً من الطريق في دورهم إن لم يضر. وله بناء ظلّة في هواء طريق إن لم يضر، ولكن إن خوصم قبل البناء منع منه، وبعده هدم.“ ”الأشياء والنظائر“ زين العابدين بن إبراهيم بن نجيم (ت 970)، دار الكتب العلمية، بيروت 1400: ص 281. ويقول السنامي في كتابه نصاب الإحتساب (وهو حنفي المذهب) في رجل اتخذ كنيفاً في داره وأشرعه إلى طريق المسلمين بأنه إذا كان هناك ضرر يمنع الرجل من الفعل، وإن لم يكن هناك ضرر كان له ذلك. أما إن خاصمه فرد من المسلمين قبل البناء فله منعه، وبعد البناء له أن يهدم لأن الحق للمسلمين. ويقول: ”فالصحيح من مذهب أبي حنيفة رحمه الله أن لكل واحد من المسلمين حق المنع وحق الطرح“.

¹⁴ ابن الرامي: ص 332. للمذهب الحنبلي أنظر ”القواعد في الفقه الإسلامي“، الحافظ أبي الفرج عبد الرحمن بن رجب الحنبلي، مكتبة الرياض الحديثة، الرياض: ص 201.

¹⁵ على سبيل المثال، فقد سئل سحنون وهو فقيه مالكي ”عن رجل يدخل من زقاق المسلمين شيئاً في داره، والزقاق نافذ، فلا يرفع ذلك الجيران إلى الحكم ولا يشهدون به إلا من بعد عشرين سنة. فأجاب: يهدم بناؤه ويرد إلى الزقاق إذا صحت البينة ولا تملك الأزقة ولا تحاز وليس فيها حيازة.“ ”المعيار المعرب والجامع المغرب عن فتاوي أهل إفريقية والأندلس والمغرب“، أبي العباس أحمد بن يحيى الونشريسي (ت 914)، 12 جزءاً، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية للمملكة المغربية، الرباط، 1401: ج 9 ص 37؛ أنظر أيضاً ابن الرامي: ص 342.

¹⁶ يقول ابن الرامي واصفاً هذه الحالات: ”وقد نزلت عندنا مثل هذه كثيراً، فأمرنا القاضي بهدمه وعمل الشطر في الأسواق في كل ما يزداد فيها بالبناء وغيره. فرفعت له أن أقوماً لهم دور متصلة بالشارع، فقطعوا من دورهم بيوتاً، وفتحوا أبوابها إلى الطريق، وأوقفوا في الشارع وقائف بينها وبين حيطانهم مثل الحوانيت. وسقفوا على تلك الوقائف حتى صار لهم مثل الحوانيت، وصار في صدر كل حانوت منها باب البيت الذي أقطع من الدار. فقال أهدم كل ما خرج من الشارع ببناء أو غيره ...“، ص 331.

¹⁷ هذه النازلة حدثت في أفنية بشري الجامع كما ذكرها ابن الرامي، وقد سئل فيها سحنون. فكان الرد: ”ليس لهم قطع الطريق في هذه السقائف ببناء في كل حانوت منها، إن كره ذلك أهل الحوانيت“ ابن الرامي: ص 331.

السكان. وهذا الذي ذكرت ما هو إلا مثال واحد.

أي لأن الطرق والساحات كانت مملوكة لجماعة المسلمين فهم الذين سيطروا عليها بناءً على مبادئ استنبطت من الشريعة. فالمبدأ الذي يعطي أحد المارة الحق في منع من أراد إحداث شيء في الطريق، هو مبدأ يعني في الواقع المطبق أن السيطرة بيد المارين في الطريق فقط، لأنهم هم الذين سيلاحظون الإحداث بمرورهم المستمر. ولأن كل ساكن في المدينة يمر ببعض الطرق أكثر من غيرها، فهو بذلك عضو في جماعة تسيطر على كل الشوارع التي يمر بها. لذلك فإن الجماعات المسيطرة على الأماكن العامة اختلفت من منطقة إلى أخرى لاختلاف مستخدميها، فكثر في بعض الطرق، وقلت في البعض الآخر بناءً على موقع الطريق واتجاهه. فالجماعة المسيطرة على الجادة التي تخترق المدينة من شرقها لغربها مارة بسوق المدينة لا بد وأن تختلف في عددها عن الجماعة التي تسيطر على طريق فرعي. ومن جهة أخرى، ولكثرة عدد الجماعة المسيطرة على الشارع، فإن المسؤولية تبعثرت بينهم، ولهذا تميزت المناطق العامة بالليوننة. وهذه الليونة اختلفت من طريق لآخر: فكلما ازداد عدد المارين بالطريق، كلما زادت الفرصة لاعتراض أحدهم، وكلما قلت ليونة الطريق. وليونة الطريق تعني بأن الذي صاغ الطريق وحدد معالمه هو تصرف السكان وأعتراضهم لبعضهم البعض، أي أن النزاعات، وبالتالي الإتفاقات بين الساكنين حول الطريق والمارين فيه هي التي صاغت الطريق. وبهذا فقد تغير الطريق عبر السنين من طريق ذو ليونة غير واضح الملامح، كالطرق الفرعية، إلى طريق محدد وكامل الصياغة يصعب تضيقه كالأسواق. فالطريق بذلك ينمو إلى أن يقف عند حد يتلائم فيه مع احتياجات المارين فيه. فالطريق يعكس رغبات وإمكانيات وقيم السكان بصدق. ولهذا نقول بأن القرارات بشأن صياغة الطريق أتت من الأسفل للأعلى. فالطريق نتج عن تراكم قرارات السكان الصغيرة، وهذه القرارات بنيت على الأسبقية في التصرف كما رأينا.

أي أن الشريعة وضعت حقوقاً مكنت السكان من إدارة الطريق دون أدنى تكلفة. فلم تكن هناك وزارات وموظفين وأوراق توقع وتختم هنا وهناك لأن كل هذا مكلف للمجتمع. فالإسلام تلافى هذه التكلفة على المجتمع ابتداءً. ليس هذا فحسب، ولكن تغير حال الطريق إلى أن وصل إلى قمة استيعابه لأنه ضاق بحيث أن المارين سيرفضون أدنى إضافة له. وقد تقول أخي القارئ: ولكن المارين والمستخدمين جهلة وثقافتهم البيئية ضحلة؟ فأجيب بأن هذا الحكم نابع من ملاحظتك لمستخدمي البيئة في أيامنا هذه، فهم بالفعل جهلة بالأمور البيئية لأنهم لا يحملون أية مسؤولية عمرانية، فالسلطات تقوم بذلك لهم، وبهذا فقدوا هذه الحاسة، ولكن الذي حدث في البيئة التقليدية هو أن الشريعة جعلت المستخدمين للبيئة التقليدية واعين بكل المسائل البيئية. ومن جهة أخرى فإن هذه الوسائل التي وضعتها الشريعة ضمنمت إعطاء كل طريق معاملة خاصة به لأن كل طريق يعتبر فريداً في ذاته. وقد تقول أيضاً بأن بعض هذه الشوارع لا تطاق من ضيقها وازدحامها. فأقول: إنها مزدحمة لأن نظام الإحياء تم إلغاؤه وركبت المباني بعضها فوق بعض وبذلك زادت كثافة المدن وازدحمت الطرق. كما أن تلك الطرق بنيت لأقوام ذو معايير مختلفة عنا. فالمسألة مسألة إمكانيات وليست مسألة آليات أو حركيات تكوين البيئة. والآن لنأخذ مثلاً آخرًا وبايجاز لمكان آخر انتشر في المدن الإسلامية ألا وهو الطريق غير النافذ لنرى موقف الشرع من حقوقه.

ملكية الطريق غير النافذ

اعتبر الطريق غير النافذ في الشريعة ملكاً لساكنية. فقد استخدم الفقهاء عدة ألفاظ للتعبير عن

مالكي الطريق مثل "أهل الطريق" أو "الشركاء".¹⁸ وأهل الطريق أو الشركاء هم أولئك الذين لهم عقارات داخل الطريق ولهم حق المرور فيه. والقاعدة في سيطرة أهل الطريق عليه عموماً هي أنه لا يجوز لأي فرد أن يتصرف في الطريق غير النافذ دون موافقة الشركاء، كفتح حانوت أو إخراج جناح أو بناء سباط أو حفر بئر، أي أن إدارة الطريق غير النافذ وضعت في أيدي الساكنين.¹⁹ فيقول ابن قدامة في إخراج الجناح إلى الطريق غير النافذ: "فأما إن أذن أهل الدرب فيه جاز. لأن الحق لهم. فجاز بإذنه كما لو كان المالك واحداً، وإن صالح أهل الدرب من ذلك على عوض معلوم جاز، ..."²⁰ ويقول أبو يوسف: "وفي السكة الخاصة لا يعتبر الضرر ويعتبر إذن الشركاء".²¹ ومن أوصاف مشابهة من المذاهب الأخرى واختلاف فقهاؤها يمكننا الإستنتاج بأن الطريق غير النافذ كان ملكاً لساكنيه، وأنهم هم الذين سيطروا عليه، لذلك لا يجوز فعل أي شيء به إلا بموافقة الشركاء. أي أن مبدأ الضرر لا يعتبر، ولكن يعتبر إذن الشركاء. أما الأفعال التي أخذ فيها الفقهاء بمبدأ الضرر، فهي تلك التي تؤثر في الطريق وليست بداخله، كفتح نافذة إلى طريق غير نافذ إذ أنها ليست بالطريق ولكنها تؤثر عليه.²²

الخطط

من العرض السابق نستنتج أن المدينة الإسلامية كانت مكونة من أماكن متجاورة ومتداخلة. وكل مكان تسيطر عليه وتملكه وتدير شؤونه جماعة تسكنه وتملكه. وكان اسم هذا المكان "خطة" وهي كلمة عربية كانت شائعة قديماً إلا أنها نادرة الاستخدام الآن. ولعل أقرب كلمة إنجليزية لها هي كلمة territory. ومن خواص الخطة أنها تستوعب خطأً أصغر منها بداخلها، وكل خطة من هذه الخطط الداخلية قد تستوعب خطأً أخرى أصغر وهكذا. فالخطط في مستويات مختلفة وكل خطة لها جماعة واحدة تستخدمها وتدير شؤونها.²³ لتوضيح ذلك لننظر للتركيب الخطي (territorial structure) في الشكل 7 الذي تشير فيه الحروف على الأمكنة، والحروف المرقمة إلى الجماعات. فقد تكون هناك جماعات كالأسر مثل ج هي ج، 1 ج، 2 ج، 3 وكل جماعة أو أسرة من هؤلاء تسيطر على خطتها والتي هي دارها؛ وهذه الجماعات مجتمعة كفريق واحد، هو الفريق ب2 أو كساكن الطريق غير النافذ يسيطرون على الحدود الخارجية، كل في خطته وعلى المنطقة المشتركة بين خططهم كالطريق غير النافذ ط. والجماعات ب، 1 ب، 2 ب، 3 مجتمعة تكون الفريق أ، 2 وتسيطر على كل من الحدود الخارجية للخطة والمنطقة المشتركة بها كالمساحة س. ومجموع الجماعات المشابهة

¹⁸ أنظر مثلاً استخدام ابن قدامة للفظ "أهل الدرب"، في قوله: "... فأما إن أذن أهل الدرب فيه جاز ..."، "المعني"، أبي محمد عبد الله بن أحمد بن محمد بن قدامة (ت 620)، مكتبة ابن تيمية، القاهرة، تسعة أجزاء: ج 4 ص 553؛ واستخدام لفظ "الشركاء" للسناي في نصاب الإحتساب: ص 208.

¹⁹ لذكر مثال واحد، فقد سئل ابن تيمية "عن رجل اشترى طبقة ولم يكن يروز، ثم عمرها، وأحدث روشانا على جيرانه في زقاق ليس نافذاً، وادعى أن فيه باباً شرقي الظاهرية، فهل له أن يحدث الروشن؟ فأجاب: الحمد لله رب العالمين. ليس له أن يحدث في الدرب الذي لا ينفذ روشنا باتفاق الأئمة، فإنهم لم يتنازعو في ذلك؛ ولكن تنازعو في جواز إحداثه في الدرب النافذ ...". "مجموع فتاوي شيخ الإسلام أحمد بن تيمية"، جمع وترتيب عبد الرحمن بن محمد بن قاسم، ستة وثلاثون جزءاً، مكتبة المعارف، الرباط، (لا يوجد تاريخ ولكنها النسخة المطبوعة على نفقة خادم الحرمين خالد بن عبد العزيز): ج 30، ص 9. وهناك نازلة أخرى يستخدم فيها ابن تيمية لفظ "شركائه" للتعبير عن الفريق المالك للطريق غير النافذ: ص 8.

²⁰ أنظر "المعني"، أبو محمد عبد الله بن أحمد بن محمد بن قدامة، ت 620، مكتبة ابن تيمية، القاهرة، تسعة أجزاء: ج 4 ص 553.

²¹ السناي: ص 208

²² لمبادئ السيطرة على الطريق أنظر الفصل السابع من "عمارة الأرض في الإسلام".

²³ لمزيد من المعلومات عن الخطة أنظر الفصل الخامس من كتاب "عمارة الأرض في الإسلام".

للفريق أ مثل أ، 1 أ، 2 أ، 3 أ تكوّن خطة قبيلة ما أو حرفة ما أو حتى مجرد جيران تجمعهم حارة واحدة ويسيطرون على الرحبة ح، والتي قد تحوي المسجد والسوق، وهكذا. فكل جماعة في هذا المثال تسيطر على خطتها. وهذا وضع تصوري ذو ثلاث مستويات من الجماعات، فلا يعني هذا أن جميع الخطط ذات ثلاث مستويات كهذا المثل، فقد تقل إلى الواحد وقد تزيد إلى الأربع أو حتى الخمس.

(هنا موقع الشكل 7)

البوابات

إذا كان الذي ذكرته في السابق صحيح، أي أن الأماكن أو الخطط سواءً كانت منازل أو طرقاً غير نافذة أو ساحات كانت في المدينة الإسلامية تحت سيطرة السكان وكانت ملكاً لهم، وأن كل خطة مستقلة في ذاتها ويسيطر عليها من بداخلها من ملاك كسكان الحارة والطريق غير النافذ، فلا بد إذن أن نتوقع تبلور هذه الإستقلالية مع الزمن، وهذا ما حدث بالفعل. فلا أقوى رمزاً من البوابات على تبلور الإستقلالية. فوجود البوابة بعم الحارة أو الطريق يعني أن المكان الذي هو داخل البوابة تحت سيطرة من هم بداخل الحارة أو الطريق. فالبوابة أو الباب في غرفتك إذا كان لك قفله يعني أنك تسيطر على ذلك المكان وتدخل من أحببت وترفض من أردت من الدخول عليك. وهذا ينطبق أيضاً على بوابات المدن والحارات والطرق غير النافذة. فوجود البوابة هو من أقوى علامات السيطرة على الخطة، لأن الجماعة الساكنة داخله تسيطر على كل ما يدخل ويخرج من بوابتها. فالبوابة علامة على الإستقلالية بين الجماعات المتجاورة، فهي تفصل بين عقاراتهم.

ولقد كثرت البوابات في المدينة الإسلامية، فكانت على أنواع: بوابات تفصل الأسواق بعضها عن بعض، وبوابات تفصل الحارات السكنية عن الأسواق، وبوابات للمدينة بأكملها. فبعض بوابات المدن والبوابات التي تفصل بين الأسواق لا تزال قائمة ونراها اليوم، إلا أنها لا تستخدم في أيامنا هذه. وهناك بوابات تفصل الأحياء السكنية بعضها عن بعض، فقد كان للحارة بوابة، وللطريق غير النافذ بوابة، ولمجموعة من الدور بوابة، وهكذا. وقد كانت هذه البوابات تستخدم الى وقت قريب. فيقول علي باشا مبارك في وصف القاهرة مثلاً: ”... وكل خط يحتوي على شوارع. والشوارع بها دروب وحارات وعطف. وأغلب الحارات والعطف غير نافذة إلا الى الدروب، فكان المتأمل يراها كعدة قرى متلاصقة. وكانت البلد الى زمن الفرنسية عليها البوابات موضوعة على الدروب والحارات، والعطف منها العمومية ومنها الخصوصية. وكل بوابة تغلق عند العشاء، وينام خلفها

بواب بأجرة من أهلها. أي من أهل تلك الحارة ...”²⁴ وقد تدخلت السلطات، فبدأت بهدم بوابات الحارات لتبعثر المسؤولية بين أفراد الجماعة الساكنة لكثرتهم، فهي البوابات الخارجية. أما بالنسبة لبوابات العطفات والطرق غير النافذة فلم تتمكن السلطات من هدمها إلا في وقت قريب، فبعضها لا يزال قائماً الى يومنا هذا، وذلك لأنها كانت تحت سيطرة عدد أقل من السكان، فلم تتمكن السلطات من هدمها لتركز المسؤولية بين أفراد الجماعة المالكة لقلة عددهم ولوقوفهم في وجه السلطات. لذلك نرى بوابات الطرق غير النافذة أو نرى آثارها اليوم كما في تونس أو فاس أو القاهرة، أما بوابات الحارات فيمكننا التحقق من وجودها من كتب التراث فقط.

إن ثبوت وجود البوابات من كتب التراث أو من الواقع مسألة مهمة لموضوع الحقوق. فالمنازل والطرق غير النافذة والدورب والأزقة والحارات والأحياء كانت كلها تحت سيطرة سكانها. وهذا يعني أن السلطات سيطرت على القليل من الأماكن العامة في البيئة التقليدية. فيقول جوتين مستنتاجاً مثلاً من وثائق الفسطاط: ”لا تحوي الوثائق على أي كلمة تدل على ساحة عامة مما يدل على عدم وجود أي منها (أي ساحة)“²⁵ كما أن البوابات في مواقعها المختلفة تشبه الصفايات للقرارات البيئية. فلنتصور عدة صفايات للرمل ذو فتحات من مقاسات مختلفة تسمح لبعض الحجارة بالمرور وتحجز الأخر بناءً على حجمها. وبهذا فإن هذه الصفايات ستصنف الرمل الى أحجار ذات مقاسات مختلفة. وهكذا فعلت البوابات، فقد كانت تصفي القرارات البيئية وتعطي الجماعات الساكنة كل في مكانه القرارات التابعة له التي تهمة. فكلما كثرت البوابات كلما صفت القرارات واتضحت ووُضعت بأيدي الجماعات القريبة منها. وكلما قلت البوابات كلما تراكت القرارات بيد السلطات ومؤسساتها. وهذا بالطبع يؤثر على حال أعيان البيئة سلباً كما حدث في الاشتراكية مثلاً. كما أن البوابات تعني بأن من يسكنون داخل البوابة هم المسؤولون عن إدارة وصيانة تلك الأماكن وما بها من أعيان مثل البنية التحتية والأرصفة إن وجدت والتشجير ونحو ذلك. أي أن المدينة الإسلامية كانت ذاتية الإنشاء والصيانة. لذلك لم توجد المؤسسات الخدمتية للعمران وهذا دفع تقنية إنشاء وصيانة العمران على السكان وقطع بذلك دابر التسلط والرشوة واستنزاف الموارد الذي تعيشه المدن المعاصرة جراء استحداث المؤسسات العمرانية. ولضرب مثل واحد سأتناول الصرف الصحي كمثال.

الصرف الصحي كمثال

لقد كانت جميع البنية الأساسية أو التحتية (infrastructure) تحت سيطرة السكان لأنهم هم الملاك للخطط فهم بذلك المسؤولون عما بداخل خطتهم. ولأنهم هم الذين استخدموا البنية التحتية فقد كان عليهم إدارتها. ولنركز الآن على الصرف الصحي كمثال.

إن أول ما يلاحظه الدارس لشبكات الصرف الصحي في المدينة الإسلامية عند مقارنته لتلك الشبكة بالوضع الحالي هو أنه لم يمكن لأحد من السكان الجدد استخدام الصرف الصحي دون إذن المالكين المستخدمين له وليس إذن السلطات، وهذا يعني أن قنوات الصرف الصحي لم تكن في يوم ما مستتهكة أو حملت ما لا تطيق. فقد كانت هناك أعرافاً مستقاة من الشريعة أعطت السكان الحق في منع من أراد استخدام صرفهم الصحي لأنهم هم الملاك له، وهذا بالتالي سيطر على الكثافة السكانية للمدينة التقليدية. كيف حدث ذلك؟

لقد كانت للدور قنوات في الطرق تجري فيها الفضلات من مياه الغسيل غير النجسة مثل ماء

²⁴ أنظر ”الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة“، علي باشا مبارك، المطبعة الكبرى الأميرية، بولاق مصر، 1306: ج 1 ص 197.

²⁵ جوتين: ص 86. GOITEIN, S. D. Studies in Islamic History and Institutions. Leiden, 1966.

الوضوء وماء غسيل الأواني والملابس ونحوه، وكانت تسمى هذه القنوات بقنوات ماء الغسيل والثفل (الثفل هو الفضلات الثقيلة التي قد تسد القنوات). فإذا بنى رجل داراً أو رفع بنيانه وأراد توصيل قناة مبناه المحدث الى القناة التي في الطريق أو أراد تغيير مجرى قناته فليس له إجراء فضلات داره الى قناة السكان إلا بموافقتهم، وعليه أن يدفع لهم ما يخصهم من الإنفاق في تلك القناة إن هم طالبوه بذلك. وإذا كانت القناة تشق دار رجل فعليه أن يحصل على موافقة مالك تلك الدار أيضاً.²⁶ وبالطبع، فلن يوافق السكان الذين يملكون القناة على إجراء ماء جارهم الجديد إذا لم تكن القناة تحتل إجراء ماء جارهم، وذلك لسبب منطقي هو أن تنظيف القناة وكنسها من مسؤوليات السكان المستخدمين للقناة، أي أنها من مسؤولياتهم هم. وهنا ظهرت مسائل فقهية حول كيفية توزيع مسؤولية تنظيف القناة، هل هي بكبر الدار أو بعدد سكانها أو بموقعها من القناة؟ لنتأمل بعناية قول ابن الرامي في توزيع مسؤولية تنظيف القناة بين الشركاء في تونس. يقول ابن الرامي بعد ذكر الآراء المختلفة بشأن كنس القناة أن الغرم (أي ما يلزم على السكان أدائه) في تنقية القناة يكون

”على الجماع من كثرة العيال وقلتهم، لأن أول صاحب دار في الزنقة أو في الدرب يقول: إنما نؤدي مثلما يؤدي صاحب آخر دار في الزنقة، لأن الغرم بيننا على قدر ما في داخل القناة من الثفل، والثفل من سببي وسببه قدر واحد فأؤدي مثله. وكذلك يقول الثاني والثالث. فنقول: هذه القناة لا تخلو إما أن تكون أرضها منحدره بحيث لا يستقر في قاعها شيء إلا بسبب يحدث فيها، أو تكون أرضها راقدة بحيث لا ينطرد منها إلا اليسير، فهي عندي مثل الكنيف يكون الغرم فيها على قول ابن وهب وأصبع في تنقية الكنوف على قدر الجماع من كثرة العيال وقلتهم، ولا فرق بين الدار التي تكون في أول الزقاق أو في آخره، لأن الثفل إنما يصل حيث يصيب الماء الترويح. فإن أصاب الترويح الى خلفه أو أمامه يقف حيث يخرج من الوجهين بحيث ما قلنا لأنها تمتلئ. وإن كانت القناة في أرض منحدره بحيث لا يستقر فيها شيء لانحدارها فلا يخلو أيضاً أما أن تكون مملوءة من أولها إلى آخرها، أو مملوءة من أولها وفارغة من آخرها أو بالعكس. فإن كانت الأولى فالغرم فيها ما قدمناه من الجماع. وإن كانت الثانية فالغرم فيها كذلك، ولا غرم على الأخيرين باتفاق، ولا خلاف في ذلك. وإن كانت في آخرها مملوءة وفي أولها فارغة فالغرم فيها على الأولين والأخيرين لأن الأخيرين يقولون: لولا ما يصل إلينا من دوركم لم يكن عندنا إلا قدر ما عندكم، فأتفالكم سدت علينا. فيلزمهم الأداء جميعاً على الجماع بالسوية، وليس على عدة الديار، ولأنه قد يكون في دار عشرة أنفس وفي دار أخرى نفسان، فلو كان على عدد الديار لكان على نفسين أكثر مما على العشرة. وإن كانت القناة التي في الشوارع ممتلئة، والتي في الزنقة مسرحة فننظر القناة التي فيها فارغة ليس فيها ثفل لزمهم أن يؤدوا مع أهل الشوارع بالسوية على عدد جماعهم،

²⁶ يقول ابن الرامي في الكلام في دار رجل ليس فيها قناة فأراد أن ينشئها: ”قال المعلم محمد: إذا كان للرجل دار وليس فيها قناة، فأراد أن يحدث قناة في داره ويخرجها في القناة التي في الزقاق فلا يخلو إما أن تكون القناة التي في الزقاق تجري الى الخندق أو تشق في دار أحد، فإن كانت تجري في دار أحد فليس لأحد أن يزيد في تلك القناة قناة أخرى إلا بإذن صاحب الدار الذي تشق القناة في داره على خلاف. فإن كانت لا تجري في ملك أحد فقولان: قال سحنون في كتاب ابنه لا يجوز له ذلك ويمنع إن أجراها. القول الثاني: قال أبو القاسم خلف بن أبي فراش القروي: يمنع من ذلك إلا أن يدفع إليهم ما يخصهم من الإنفاق في تلك القناة التي لم تتقدم له فيها قناة، فإذا دفع إليهم وكانت تلك القناة في الطريق وليست تجري في ملك أحد فليس لهم منعه إذا دفع لهم ما يخصه من الإنفاق، وتقدر ذلك لو كان معهم فيها حين عملوها. ...“، ص 373-

لأن جميع فحلهم يستقر عند أهل الشوارع فيؤدون معهم. وإن كان في قناتهم شيء من الثقل يؤدون ما عليه، إن كانت ممثلة فيسمكون منه قدر ما يرمي ذلك في قناتهم، ويرجع الباقي الى أهل الشوارع. فإن أرادوا أن يفتحوا لأنفسهم، وإلا استغنوا بترويحها. وإن كانت قناة الزقاق والدرب مملوءة، وقناة الشوارع مسرحة، لزم أهل الزنقة أو الدرب أن يفتحوا لأنفسهم خاصة، ولا يؤدي معهم أهل الشوارع شيئاً، والأداء من حد الخندق”²⁷.

هل رأيت أخي القارئ وأختي القارئة كيف أن المدينة الإسلامية أوجدت طريقة لتوزيع صيانة شبكة الصرف الصحي؟ ألا تتوقع الآن ألا تزيد كثافة البيئة السكانية على كثافة البيئة البنائية في البيئة التقليدية لأن السكان هم المسؤولون عن القنوات، ولأن هذه الزيادة سترهقهم بالتنظيف؟ لذلك نتوقع أن تكون هناك استقرارية في الكثافة السكانية مقارنة بالكثافة البنائية لأن من أراد البناء سيفكر في خدمات ما بناه من تصريف فضلات وجلب ماء ونحوه. فإن تمكن من حل مثل هذه العقبات وتلافي ضرر الآخرين فله البناء، وبهذا حل مشكلته دون الإضرار بالبيئة، وإلا فعليه أن يتعامل مع الجماعة التي تصون خطته أو المكان الذي هو فيه، فإن كانت المنطقة وشبكة الصرف الصحي تحتمل زيادة في الكثافة فسيتمكن من البناء، وإلا فإنه سيمنع.

أي أن مبادئ الشريعة سيطرت على الكثافة السكانية من خلال الجماعات المستوطنة التي تدرك إمكانات الموقع. وهذا عكس بينتنا المعاصرة التي حاولت فيها القوانين الوضعية من خلال المؤسسات السيطرة على الكثافة البنائية وليس الكثافة السكانية، أي السيطرة من خلال جماعة بعيدة قابلة للإرتشاء لا تعلم ما يجري في الموقع، وإن علمت المؤسسات بهذا فقد لا يكثر أفرادها كاكترات السكان المتضررين. فأنت مثلاً ممنوع من تلبية دارك عن دورين. أما إذا أجزت دارك لبعض العمال وسكن بها خمسة من الأفراد فلا يحق لأحد منعك في أيامنا هذه رغم أن هؤلاء سينهكون الصرف الصحي. وهذه من أهم الفروق بين البيئتين التقليدية والمعاصرة: فالبيئة التقليدية تسيطر على الكثافة السكانية بطريقة غير مباشرة، أما المعاصرة ذات المؤسسات فتسيطر على الكثافة البنائية بطريقة مباشرة. ومن جهة أخرى، فإن المجتمع المسلم لم يحمل نفسه نفقات باهظة باستحداث مؤسسات ببناء شبكات للصرف الصحي كما هو حالنا اليوم. وقد يقول القارئ: ولكنني لا أريد تنظيف القناة، فنحن في القرن الواحد والعشرين، فلا بد للآخرين من القيام بذلك، فهذا عصر التخصص، فلا مفر من تقبل مؤسسات الصرف الصحي. فأجيب: هذا غير صحيح، وهذا ما سأوضحه.

لقد تطورت تقنية البنية التحتية في العالم الغربي بطريقة مركزية عجيبة، وذلك لأن مؤسسات العالم الغربي كانت مركزية في تفكيرها عند تطوير البنية التحتية لمجتمعاتها. فالفكرة هناك هو أن

²⁷ هناك تفاصيل أخرى في هذه المسألة. أنظر ابن الرامي: ص 370-378. وهذه الآراء من المذهب المالكي مشابهة للمذاهب الأخرى برغم وجود اختلافات إلا أنها جميعاً تلقي المسؤولية على السكان سواء كانت العين قناة أو ساقية أو نحوه. ففي المعنى مثلاً: ”إذا كان النهر أو الساقية مشتركاً بين جماعة، فإن أرادوا إكراهه، أو سد بثق فيه، أو إصلاح حائطه، أو شيء منه، كان ذلك عليهم حسب ملكهم فيه. فإن كان بعضهم أدنى الى أوله من بعض، اشترك الكل في إكراهه وإصلاحه إلى أن يصلوا الى الأول، ثم لا شيء على الأول ويشترك الباقون حتى يصلوا الى الثاني، ثم يشترك من بعده كذلك، كلما انتهى العمل الى موضع واحد منهم لم يكن عليه فيما بعده شيء، وبهذا قال الشافعي، وحكي ذلك عن أبي حنيفة، وقال أبو يوسف ومحمد يشترك جميعهم في إكراهه كله لأنهم ينتفون (كذا، وقد يكون: ينتفون) جميعه، فإن ما جاوز الأول مصب لمانه وإن لم يسق أرضه. ولنا: أن الأول إنما ينتفع بالماء الذي في موضع شربه، وما بعده إنما يختص بالانتفاع به من دونه، فلا يشاركهم في مؤنته كما لا يشاركهم في نفعه. فإن كان يفضل عن جميعهم منه ما يحتاج الى مصرف فمؤنة ذلك المصرف على جميعهم لأنهم يشتركون في الحاجة إليه والانتفاع به، فكانت مؤنته عليهم كلهم كأوله“، ج 5، ص 590.

المؤسسات مسؤولة عن تقديم الخدمات البيئية، وهكذا اتجهت التقنية لخدمة هذه الغاية. فلا بد من معالجة الماء وتنقيته في مكان مركزي، ولا بد من التخلص من الفضلات بعد تجميعها في مكان مركزي. فالمركزية بالنسبة للمجاري تعني ضرورة وجود شبكة صرف صحي في المدينة الغربية. فبعد رمي الإنسان لفضلاته في دورة مياهه، تبدأ رحلة طويلة لتلك الفضلات بخروجها من المنزل الى أنابيب الشارع لتسير الى أنابيب أكبر في طريق رئيسي آخر ومن ثم تضخ بواسطة محطات ضخ (pump stations) الى أنابيب أكبر منها وهكذا إلى أن تجتمع فضلات المدينة في مكان واحد، أو عدة أماكن ليتم معالجتها في محطات للتنقية (sewage treatment plants). ونحن المسلمون سرنا على هذا النهج المركزي المرسوم لنا، وانتشرت المركزية في التقنية في بيئتنا المعاصرة. أي أن التقنية الحديثة لم تجرب بعد في بيئة مشابهة للتركيب الخطي الذي أوجدته المدينة الإسلامية. فلم توضع البنية التحتية ذات التقنية الحديثة تحت مسؤولية السكان بعد. لذلك لا توجد مبادئ تنظيمية وتقنية لوضعها في يد السكان، فلا مفر إذن من وضع تصورات لإمكانية وضع الصرف الصحي تحت إدارة جماعة ساكنة.

لنتخيل أن الصرف الصحي بتقنيته الحالية المركزية وضع تحت سيطرة السكان، فكيف سيكون الوضع؟ ستكون القنوات داخل العقارات والتوصيلات بين كل عقار والأنبوب في الطريق من مسؤولية الساكن، أما الأنبوبة التي تُجمع بها الفضلات في الطريق وفتحات اتصالها مع الأنابيب الأخرى (manholes) فستكون من مسؤولية السكان الذين يستخدمونه في ذلك الطريق أو الحي، وعلى هؤلاء السكان التنسيق مع الجماعات في الأحياء الأخرى المشابهة لهم لدفع فضلاتهم الى أنابيب جامعة أكبر، وهكذا. ولكن قد تظهر أجهزة كالعدادات المائية أو الكهربائية لحساب كمية الفضلات الخارجة من كل منزل أو من كل شارع أو من كل حي، وذلك لأن السكان هم المسؤولون، وعملية التخلص من الفضلات تكلفهم هم، فسيحاولون إلقاء العبء المالي الأكبر لمن يلقي فضلات أكثر. وقد يتعدى ذلك الى محاولة السيطرة على نوعية الفضلات حتى لا تضر أنابيب وقنوات المجاري، فقد يتطور وعي لدى السكان أنه إن هم ألغوا بالشحوم والزيوت في مصارف مطابخهم مثلاً فإن هذا سيضر بشبكة المجاري، مما يؤدي الى انسدادها، وسيضطرون لأن عليهم هم إصلاحها، وهكذا. وإذا أفترضنا أن هذه الشبكة في بيئة تركيبها الخطي مشابه للمدينة الإسلامية، فإن الحدود الفاصلة بين أماكن الجماعات المختلفة، أو لنقل مواقع البوابات، ستكون أنسب مواضع لثبيت مثل هذه العدادات وفتحات الدخول (manholes). ولأن السكان هم الملاك لهذه الشبكة، فإن أي محاولة للتوصيل لهذه الشبكة لن تتم إلا بموافقة السكان المالكين للشبكة، فلا يستطيع شخص تعليه مبناه لأن السكان سيمنعونه من تصريف فضلات سكان ذلك العلو الى شبكتهم خوفاً من ازدياد الحمل عليها. أي أن قرب الجماعة المالكة للشبكة ستؤدي الى سيطرة تلك الجماعة عليها سيطرة تامة للحفاظ عليها قدر المستطاع، فتحديد المسؤولية خفض التكلفة مقارنة بسيطرة المؤسسات كما هو الحال في أيامنا هذه.

لقد وضعت التصور السابق بتقبل التقنية الحالية والمبنية على ضرورة تجميع الفضلات في المدينة في أماكن محددة ورفعها وضخها لأماكن أخرى لتعالج في محطات للتنقية أو لتلقى خارج المدينة. ولكن السؤال هو: لماذا تسافر الفضلات من ماسورة لأخرى وتجوب المدينة لتجمع في مكان واحد لتعالج؟ قد يقول القارئ: إن البيئة تتطلب ذلك صحيحاً. فأقول: لا، كلما كبرت الشبكة كلما كانت بيئة أفضل للحشرات وكلما صعب التخلص منها. إن وضع أعيان الصرف الصحي تحت سيطرة مستخدميها سيدفع التقنية لإيجاد الحلول التي تتفق مع ذلك الهدف، فالتقنية وجدت لخدمة غايات لا أن تكون هي نفسها غاية تسير سياساتنا البيئية. فهذا عيب كبير. فعند وضع شبكات الصرف الصحي تحت سيطرة السكان قد يقرر بعضهم التخلص من فضلاتهم في موقعهم بدل دفع مصاريف حفر

الخنادق العميقة ودفن الأنابيب الضخمة لتسافر فيها فضلاتهم من مكان لآخر داخل المدينة. فمجموعة من السكان قد يقررون التخلص من فضلاتهم في حيهم، أو قد يقرر كل ساكن التخلص من فضلاته في فناء منزله بطريقة صحية أفضل من شبكات المؤسسات التي تعج بالحشرات. وإن تم اتباع مبادئ المدينة الإسلامية من حقوق فإن السكان المسلمين الذين سيصرون على بث قيمهم في العمران قد يأتون بحلول لم تخطر على بال أحد. فمثلاً قد يصرون على أن يتم فصل تصريف المياه غير النجسة كميها المطابخ والوضوء والاستحمام إلى الحدائق بعد نوع من التكرير. أما المياه الحاملة للفضلات الأدمية الغليظة فقد يتم التخلص منها بطرق أخرى مستحدثة. فمثلاً، لقد أدت الحاجة في بعض المناطق في العالم الغربي الى دفع التقنية لابتكار أداة تسمى digester للتخلص من الفضلات في المنزل أو الحي وذلك عن طريق خزن الفضلات في أوعية مختلفة ومعالجتها بالبكتيريا للحصول على ماء نقي مقابل الفضلات. وهذه الأداة ذات أحجام مختلفة لتناسب رغبات الأفراد، فهي تخدم من فرد واحد الى مئتي فرد، وتعالج ما بين خمس آلاف لتر الى سبع وثلاثون ألف لتر يومياً (بناءً على تصميم أحد الشركات).²⁸ ومهما بلغت تكلفة هذا الجهاز فهو أقل بكثير من المعالجة المركزية للفضلات. إن نظرة واحدة لما تتفقه مؤسسات الصرف الصحي ستعطيك فكرة عما تتحمله الدول من مصاريف. فقد كان هناك عام 1996م خمس محطات ضخ (pump stations) تضخ يومياً ما مقداره أربعة وسبعون ألف متر مكعب من الفضلات في مدينة يقل عدد سكانها عن ثلاث مائة ألف نسمة (مدينة الخبر بالسعودية). وتصل قوة محطة الضخ الواحدة الى خمس مائة لتر في الثانية.²⁹ هذا بالإضافة الى حفر خنادق عميقة لمئات الكيلومترات، ومصاريف جلب وتركيب أنابيب ضخمة لتدفن في شوارع المدينة. تصور هذه المصاريف الباهظة. حتى وإن تمكنت بعض الدول الثرية من تركيب هذه الشبكات، فكم ستكلف صيانتها؟ والى متى ستصان؟ فموارد هذه الدول الغنية ستنضب يوماً ما، فماذا يحدث عندها؟ فالمستخدمين لهذه الشبكات الذين لا يملكونها لن يكثر ثروتها كثيراً لأنها ليست لهم، وهذا سيؤدي الى زيادة تكلفة الصيانة.

إن هناك تقريراً مزعجاً يقول أن نسبة المياه التي تصل المستهلكين فعلاً في المدن قد تقل عن نصف ما يضخ بها يومياً، وذلك لأن المياه تتسرب من مواسير الشبكة قبل وصولها للمستهلك. فقد قدرت نسبة التسرب من شبكات مصلحة مياه المدينة المنورة بخمسين في المئة، وأكثر من ذلك في كل من الرياض وجدة. ويُعزى ذلك لعدة أسباب منها: عدم ملائمة التصميم من حيث قسوة الأرض وضعف طبقة الأساس، هذا بالإضافة الى كثافة حركة المرور التي تؤدي الى تكسر الأنابيب عند نقاط التوصيلات، والى ضعف التركيب، والى زيادة الضغط المائي (الهيدروليكي) على الأنابيب من الداخل، والى عدم كفاءة الصيانة، والى الأضرار التي يتسبب فيها الآخرون عند تنفيذ مشاريعهم كالحفر الذي يصطدم بالأنابيب لجهل العمال بمواقع هذه الأنابيب تحت الأرض، وهكذا من أسباب لا تنتهي.³⁰ وهذه المدن في السعودية وهي دولة ثرية بها أفضل نوعيات المواسير والأنابيب والتوصيلات والصيانة، فما بالك بالدول الأخرى الفقيرة. فقد علمت بأن نسبة التسرب في مدينة بالهند تصل إلى تسعين في المائة !!!

ولعل مسألة تنظيف المدينة خير مثال على أن المسؤولية في المدينة الإسلامية كانت موزعة بطريقة لا مؤسساتية وتتفق مع أنماط الملكية بها. فلم تكن هناك مؤسسات لتنظيف المدينة. على عكس بينتنا المعاصرة. فقد وقع المسؤولون في عام 1983م عقداً لتنظيف مدينة جدة لمدة خمس سنوات

²⁸ الشركات المنتجة لهذه الأداة كثيرة، أنظر مثلاً نشرة شركة Conder Hardware Ltd. لجهاز Sewage Treatment System.

²⁹ التقرير السنوي لمصلحة المياه والصرف الصحي بالمنطقة الشرقية لعام 1405-1406هـ: ص 32.

³⁰ المصدر السابق: ص 109.

بمبلغ قدره ثلاث مائة وخمسون مليوناً من الدولارات الأمريكية.³¹ والعجيب هو أن المسؤولين عادة ما يتباهون بارتفاع أسعار تلك العقود. فهم يعتقدون أنه كلما صرفت المدينة مالاً أكثر على النظافة كلما كان هذا مؤشراً على نظافتها. ولكن الواقع هو أن ارتفاع المبلغ المخصص لنظافة المدينة دليل على إهمال السكان. وقد تقول أخي القارئ بأن أي مدينة بحاجة لنظام تجمع به فضلاتها. فأقول: إن هذا صحيح، إلا أن عقد المؤسسات لتنظيف المدن يتعدى ذلك، فعلى المؤسسات التي وقعت تلك العقود أن تلتقط ما يرميه أولئك اللامبالون بالمسؤولية ونظافة المدينة. ألم تر إلى الكثير من الناس الذين يرمون فضلاتهم من نوافذ سياراتهم دون أدنى مبالاة منهم بما يفعلون، فهم يعتقدون أن المؤسسات ما وجدت إلا لخدمتهم ولإلتقاط ما يرمون. والذي أدى إلى تطور هذا السلوك هو كثرة الخطط التي لم توضع تحت مسؤولية جماعة محددة كما في المدينة الإسلامية. ومن جهة أخرى، فإن معظم عمال النظافة ومسؤوليها قد لا يكثرثون بنظافة المدينة قدر اهتمامهم بتنفيذ شروط العقد. فهم ليسوا كالجماعة الساكنة التي تحرص للوصول لأنظف بيئة بأقل مجهود، وذلك بتلافي رمي المخلفات ابتداءً إلا في المواضع المخصصة لها مثلاً. أما في المدينة الإسلامية حيث أن الأماكن محددة الملكية لجماعة معينة فلم يكلف تنظيف المدينة المجتمع شيئاً. وفي الوقت ذاته تحول عبء تنظيف البيئة إلى نشاط ذاتي طابع اجتماعي يربط السكان، فقد رأيت في المخيمات بالأردن وفي أصيلة بالمغرب وفي القرى التي لم تصلها المؤسسات بعد أن النساء يتقاسمن تنظيف الطريق. فقد تبلور عرف بأن من تكنس دارها عليها أن تنظف الطريق ذلك اليوم. ففي هذه الحالة سيوبخ السكان كل من حاول إلقاء الفضلات في طريقهم ويمنعونه. ليس هذا فحسب، ولكن قد يصبح الطريق، وبالذات غير النافذ منه، جزءاً من الدار ولكنه خارجها، ففي تونس مثلاً وفي الطرق غير النافذة كان على من تغسل مدخل دارها من النساء أن تغسل الطريق إن كان مرصوفاً. وهكذا يتعاضم الإحساس بالمسؤولية. إما إن رفض السكان التنظيف لانشغالهم أو ثرائهم أو ترفعهم فقد تظهر شركات أو أفراد يقومون لهم بذلك في خططهم، إلا أن الذي يسيطر على هذه الشركات أو هؤلاء الأفراد ويتعاقد معهم هم السكان أنفسهم. لذلك فقد يتبلور عرف بأن نصاب تنظيف خطة هو كذا إن كثر الأطفال، وكذا إن كان الطريق مرصوفاً، وكذا إن كثرت الأشجار في ساحات الخطط وهكذا من أعراف تدفع المجتمع لاستحداث بيئة أنظف وبطريقة أقل تكلفة وجهداً بسبب تعاضم إحساس السكان بالمسؤولية وبانعدام الرشوة واستمرارية الرقابة وظهور التقنية السهلة الملائمة.

وقد يقول قائل: ماذا عن الكهرباء؟ فكيف ستلقى مسؤوليتها على السكان؟ إن الكهرباء هي البنية التحتية الوحيدة التي تتطلب المركزية لأن إنتاجها بكميات أكبر سيؤدي إلى تخفيض تكلفتها. إلا أن هذا لا يعني الإنسياق وراء نظام عمراني يفرض المؤسسات. فالكهرباء شيئان. توليد وحمل. فقد يتم توليد الكهرباء مركزياً إلا أن حملها من مركز التوليد إلى المستهلك يمر بأعيان بالإمكان وضعها تحت تصرف السكان كل في خطته. فكما أن الساكن في منزله يتصرف في قنواته الكهربائي، فقد يكون لمجموع سكان حي أو طريق غير نافذ التصرف فيما يحمل الكهرباء إليهم. فحتى إن تعذر ذلك ستظهر بإذنه تعالى شركات خاصة لخدمة هؤلاء ولكن تحت تصرف سكان الخطط. وشتان بين نظامين عمرانيين تكون السيطرة في أحدهما للسكان وفي الآخر لمن هم خارج الموقع كمؤسسات السلطات أو مؤسسات ربحية احتكارية.

أي أن الإسلام وضع للمجتمع طريقاً إن هو سار عليه توصل أفراده لأفضل بيئة بأقل تكلفة ممكنة وذلك من خلال آلية زيادة نسبة الملاك في المجتمع وبرسم الحدود للملاك من خلال الحقوق التي أدت إلى أماكن ذات ملكية تابعة للسكان. وبهذا تم إلقاء المسؤولية على السكان مما أدى إلى

³¹ لقد كان عقد تنظيف مدينة جدة لمدة خمس سنوات أكثر من بليون ريال سعودي، جريدة المدينة اليومية، السعودية، العدد رقم 6000 في 22 ذي القعدة 1403 هـ الموافق 30 أغسطس 1983 م.

ظهور أعراف أدت إلى الإقلال من تكاليف صيانة البيئة دون الحاجة للمؤسسات التي نعرفها اليوم. وبهذا أصبحت المرافق والخدمات العمرانية وسيلة للإستيطان وليست هدفاً كما تحاول المؤسسات الحديثة فعله، وهكذا سيتم استثمار مجهودات وأموال المجتمع فيما هو أجدى مثل التعليم والصحة ونحو ذلك. هذا بالإضافة لإيجابيات أخرى يصعب ذكرها في هذه الورقة، وستأتي بإذنه تعالى في كتاب قادم.

والحمد لله رب العالمين ،،،

المراجع

- الأحكام السلطانية والولايات الدينية. أبي الحسن علي بن محمد بن حبيب البصري البغدادي الماوردي (ت 450) مطبعة الحلبي ، القاهرة 1380.
- الأحكام السلطانية للقاضي أبي يعلى محمد بن الحسين الفراء الحنبلي (ت 458) ، مطبعة الحلبي ، مصر 1386.
- تخطيط القاهرة وتنظيمها منذ نشأتها، حسن عبد الوهاب، مطابع دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1957.
- حاشية رد المحتار على الدر المختار : شرح تنوير الأبصار ، محمد امين الشهير بابن عابدين ، ثمانية أجزاء ، دار الفكر 1399.
- الحاوي للفتاوي للإمام جلال الدين عبد الرحمن بن ابي بكر بن محمد السيوطي (ت 911) ، جزآن ، دار الكتب العلمية ، بيروت 1402.
- الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة ، علي باشا مبارك، المطبعة الكبرى الأميرية، بولاق مصر، 1306.
- عمارة الأرض في الإسلام، جميل عبد القادر أكبر، دار القبلة للثقافة الإسلامية، جدة، بيروت ودمشق، 1412.
- مجموع فتاوى الشيخ ابن تيمية، 36 جزء، مكتبة المعرفة، المغرب.
- كتاب الإعلان بأحكام البنين، لأبي عبد الله محمد بن إبراهيم اللخمي وشهر بابن الرامي التونسي البناء (توفي في منتصف القرن الثامن الهجري)، مخطوطة منشورة في مجلة الفقه المالكي، وزارة العدل، المملكة المغربية، الأعداد 2،3،4، ذو القعدة 1402.
- كتاب الأموال للإمام الحافظ أبي عبيد القاسم بن سلام (ت 224) ، تحقيق محمد خليل هراس ، دار الفكر للطباعة والنشر ، 1395.
- كتاب بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع للإمام علاء الدين أبي بكر بن مسعود الكاساني الحنفي (ت 587) ، سبعة أجزاء ، دار الكتب العلمية ، بيروت 1406.
- كتاب المعاملات الشرعية المالية. أحمد ابراهيم بك (ت 1364) ، دار الأنصار ، القاهرة 1355.
- لسان العرب المحيط للعلامة ابن منظور (ت 711)، تحقيق يوسف خياط ونديم مرعشلي، ثلاث أجزاء، دار لسان العرب ، بيروت.
- المجموع شرح المهذب. ابي زكريا محي الدين بن شرف النووي (ت 676).
- المدونة الكبرى للإمام مالك بن انس الأصبحي برواية الإمام سحنون بن سعيد التنوخي عن الإمام عبد الرحمن بن قاسم، أربعة أجزاء ، دار الفكر ، بيروت 1398.
- المعيار المغرب والجامع المغرب عن فتاوي أهل إفريقية والأندلس والمغرب، أبي العباس أحمد بن يحيى الوتريسي (ت 914)، 12 جزءاً، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية للمملكة المغربية، الرباط، 1401.
- المغني ، ابي محمد عبد الله بن احمد بن محمد بن قدامة ، ت 620 ، مكتبة ابن تيمية ، القاهرة ، تسعة أجزاء.
- الموطأ. الإمام مالك (ت 179) ، دار النفائس ، بيروت ، 1401
- نيل الأوطار شرح منتهى الأخبار من أحاديث سيد الأخيار للإمام محمد بن علي بن محمد الشوكاني (ت 1255)، ثمانية أجزاء، مكتبة الدعوة الإسلامية شباب الأزهر.