

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة غرداية

كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

قسم التاريخ



تجارة القوافل الصحراوية في الجزائر خلال العهد العثماني
(1519 - 1830 م)

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في التاريخ - تخصص: تاريخ المغرب العربي
الحديث

إشراف:

أ/ بكار الدهمة

إعداد الطالبة:

مرورة زرباني

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الصفة	الجامعة
أ.د/ صالح بوسليم	رئيساً	جامعة غرداية
أ/ الدهمة بكار	مشرفاً ومقرراً	جامعة غرداية
أ/ حوتية فاطمة الزهراء	مناقشا	جامعة غرداية

السنة الجامعية: 1440 - 1441 هـ / 2019 - 2020 م



قَالَ اللَّهُ تَعَالَى:

وَالْأَنْعَمَ خَلَقَهَا لَكُمْ فِيهَا دِفْءٌ وَمَنَافِعُ وَمِنْهَا تَأْكُلُونَ (5) وَلَكُمْ فِيهَا جَمَالٌ
حِينَ تُرِيحُونَ وَحِينَ تَسْرَحُونَ (6) وَتَحْمِلُ أَثْقَالَكُمْ إِلَىٰ بَلَدٍ لَّمْ تَكُونُوا بِالْغَيْهِ إِلَّا بِشَقِّ
الْأَنْفُسِ إِنَّ رَبَّكُمْ لَرءُوفٌ رَّحِيمٌ (7) وَالْحَيْلِ وَالْبِغَالِ وَالْحَمِيرِ لَتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا
تَعْلَمُونَ (8).

سُورَةُ النَّحْلِ: الْآيَةُ 6 . 7 . 8.

وَفِي قَوْلِهِ تَعَالَى: وَاللَّهُ جَعَلَ لَكُمْ مِّنْ بُيُوتِكُمْ سَكَنًا وَجَعَلَ لَكُمْ مِّنْ جُلُودِ الْأَنْعَمِ
بُيُوتًا تَسْتَخِفُّونَهَا يَوْمَ ظَعْنِكُمْ وَيَوْمَ إِقَامَتِكُمْ وَمِنْ أَصْوَابِهَا وَأَوْبَارِهَا وَأَشْعَارِهَا أَثَانًا
وَمَتَاعًا إِلَىٰ حِينٍ (80).

سُورَةُ النَّحْلِ: الْآيَةُ 80.

هداء

أهدي ثمرة جهدي:

إلى سيد وحبیب الخلق رسول الله ﷺ

إلى أبي الفاضل الذي حرص على توفير كل الوسائل المساعدة لإتمام ومواصلة

مشواري الدراسي في سبيل النجاح حفظه الله وأطال في عمره

إلى أمي الفاضلة والكريمة التي شجعتني ووفرت لي الظروف المساعدة أملا في

الوصول إلى هذه اللحظة التاريخية حفظها الله وأطال في عمرها

إلى سندي في الحياة "أخوي أحمد وعبد الكريم"

إلى أخواتي الحبيبات "نفيسة، فضيلة، خيرة"

إلى جداتي خديجة وعوالي وجميع أفراد عائلتي من الكبير إلى الصغير القريب منهم والبعيد

إلى صديقتي الغالية "كنزة" أتمنى لها كل التوفيق والنجاح

إلى أساتذة وطلاب كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

إلى هؤلاء جميعا أهدي هذا الجهد العلمي المتواضع

شكر وعرّفان

أشكر الله سبحانه وتعالى على توفيقه لي في إنجاز هذه المذكرة والتغلب على صعاب هذه المسيرة العلمية

كما أتقدم بالشكر الجزيل والعرّفان الجميل للأستاذ المشرف: "الدهمة بكار" على توجيهاته القيمة وقد كان أستاذا لنا قبل أن يكون مشرفا استقينا منه ثمرة علم خاصة بتاريخ الجزائر المعاصر

كما أشكر كل من قدم لي يد العون وأخص بالذكر، الأستاذ الدكتور: "صالح بوسليم". وأشكر أساتذتي الكرام الذين ساهموا في وتوجيهي وتكويري طيلة السنوات الخمس والذين تعلّمت منهم علم التاريخ وأبجديات البحث العلمي ومناهجه ولم ييخلوا علينا بنصائحهم وإرشاداتهم فكل الاحترام والتقدير لهم ولجهوداتهم وكل الشكر والفضل إلى والدي العزيز لتوفيره لي مكتبة تاريخية هامة في تخصّصي والذي قدّم لي نصائح وساندني لإتمام هذا العمل في آجاله المحددة

كما أشكر كل القائمين على تسيير الكلية والساهرين على نجاحها من مسؤولين وإداريين والشكر موجه أيضا إلى بعض الأصدقاء الذين ساهموا في مساعدتي ولو بحرف أو نصح من قريب أو من بعيد

وأشكر أعضاء اللجنة المحترمين لمناقشتهم هذه المذكرة وما يبذلونه من جهد في قراءتها لتقديم النصائح والتوجيهات

أشكر كل أصحاب الفضل علي في إتمام هذا العمل وبارك الله في الجميع وجزاهم الله عنا كل خير ولهم مني عظيم الشكر والعرّفان

أسأل الله تعالى أن تكون خيرا ونفعا على الأمة

قائمة المختصرات

العربية	
صفحة	ص
عدد	ع
طبعة	ط
مجلد	مج
تحقيق	تح
ترجمة	تر
تعريب	تع
جزء	ج
ميلادي	م
دون تاريخ نشر	د.ت.ن
دون طبعة	د.ط
دون دار نشر	د.د.ن
مراجعة	مر
المؤسسة الوطنية للكتاب	م.و.ك
وزارة الاعلام والثقافة بالجزائر	و.إ.ث.ج
مجلة عصور جديدة	م.ع.ج

الأجنبية	
Page	P
Ouvrage précédemment Cité	Op- Cit
Edition	Ed

مقدمة

تعتبر التجارة من أقدم المهن التي عرفتتها الحضارات الانسانية الغابرة وتمثل إحدى الدعائم الأساسية للاتصال بين المجتمعات، وقد تأثر بها الانسان واتخذها وسيلة لكسب رزقه وضمان معيشته، واستعملت فيها عدة وسائل حسب بيئة الانسان ومستوى تطوره، وساهمت في انتقال الأموال والمصارف بين البلدان وتطورها وازدهارها وهذا باختلاف أنواعها سواء تجارة داخلية عبر الأسواق الأسبوعية أو خارجية والتي من أصنافها نجد تجارة القوافل.

برعت الشعوب الفينيقية في التجارة البحرية لقرهم بالبحر فتأثرت بهم الحضارة الأوروبية وقلدتهم في تجارتهم، أما المجتمعات العربية فبحكم استقرار معظمها في شبه جزيرة العرب وشمال افريقية والتي يغلب عليها الطابع الصحراوي، فقد استعملت الابل لحمل تجارتها من سوق إلى آخر وتأثرت بتجارة القوافل واتخذتها مصدرا للرزق والمال، فارتبطت هذه التجارة على حيوان الجمل المعروف بصبره وقدرته على اجتياز الصحراء حتى اطلقوا عليه اسم "سفينة الصحراء"، لفعالته في ضمان عبور السلع التجارية، شمالا وجنوبا، وقد جاء في الكتاب الحكيم قوله تعالى: {لِإِيلَافِ قُرَيْشٍ، إِيْلَافِهِمْ رِحْلَةَ الشِّتَاءِ وَالصَّيْفِ، فَلْيَعْبُدُوا رَبَّ هَذَا الْبَيْتِ، الَّذِي أَطْعَمَهُمْ مِنْ جُوعٍ وَءَامَنَهُمْ مِنْ خَوْفٍ} "سورة قريش"، فبفعل تجارة القوافل تحقق لقبيلة قريش وغيرها من قبائل العرب الأمن الغذائي والأمن الاجتماعي.

اشتهرت الصحراء الكبرى بطرق القوافل التي كانت تحترقها طولا وعرضا والتي ربطت بين بلدان المغرب في الاتجاه الشرقي الغربي عبر عدد من الواحات ومدن المغرب بعواصم السودان في الاتجاه الشمالي الجنوبي وبواسطة هذه الشبكة كانت القوافل الصحراوية تنقل منتجاتها إلى مختلف أطراف الصحراء وما ورائها وتعود بالذهب والعييد وغيره مما أحدث حضارة ومراكز تجارية مزدهرة، فقد مثلت تجارة العبور القسط الأكبر من التجارة الصحراوية بين البحر الأبيض المتوسط وقارة إفريقيا.

وبالرغم من التطور الحضاري في العصر الحديث فإن القوافل لم تفقد أهميتها التجارية، وبقيت في مسيرتها على نفس النمط القديم مع توظيفها بشكل أكثر تنظيما وتحويلها إلى مجموعات منظمة تشرف عليها هيئات وشركات رسمية خاصة عندما تظن الاحتلال الفرنسي في الجزائر لمدى أهمية القوافل التجارية في بسط النفوذ وتوسيع التجارة الفرنسية لتصل إلى غرب ووسط افريقية فاستغل براءة البدو في تسيير القوافل وشكل منهم مجموعات تعمل بالأجرة، ونظرا لطبيعة الصحراء القاسية فإن الجمل لم يفقد وظيفته فهو يستخدم ضمن الفرق العسكرية لحراسة الحدود واستطلاعها باسم فرقة المهاري.

– دوافع اختيار الموضوع:

– هناك أسباب موضوعية أكاديمية لها ارتباط وثيق الصلة بمتطلبات نيل شهادة الماجستير في تخصص التاريخ الحديث والتي فرضت نفسها، لأن رغبتني في دراسة موضوع يخص الصحراء خاصة في المجال الاقتصادي حفزتني أكثر على معرفة هذا الموضوع ومحاولة التعمق فيه وإثرائه فكان موضوع تجارة القوافل الصحراوية من بين المواضيع المناسبة في هذا الشأن.

وهناك أسباب ذاتية تتمثل في رغبتني في اختيار الموضوع الذي هو مرتبط أساساً بالصحراء خلال العصر الحديث، وذلك لنقص الدراسات التاريخية حولها خاصة في الجانب الاقتصادي والمتعلق بتجارة القوافل ودورها التاريخي والاقتصادي في المنطقة الصحراوية والاطلاع على الدراسات التاريخية الخاصة به.

– أهداف الدراسة:

إن الهدف من دراسة هذا الموضوع يتمثل في:

– البحث في موضوع القوافل التجارية العابرة للصحراء بالجزائر وتبيان دورها التاريخي والحضاري في إرساء قواعد تجارية منتظمة ومستمرة، إضافة إلى مدى أهميتها من الناحية الاجتماعية الاقتصادية والدينية، التي كان لها دور إيجابي في ازدهار الحضارة وبث روح التعاون والترابط بين الشعوب الإفريقية وغيرها.

– تقديم تصوّر حول تجارة القوافل الصحراوية في الجزائر خلال العهد العثماني من خلال المصادر والرحلات الحجية والتجارية التي تحدثت عن الموضوع.

– الإطار الزمني والمكاني للدراسة:

تتمثل حدود هذه الدراسة في إطار زمني ومكاني، ففي الإطار الزمني تناولت فترة زمنية محددة بالحكم العثماني للجزائر والتي تبدأ من بداية القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر ميلادي، من سنة 1519 إلى غاية سنة 1830م.

يتمثل الإطار الزمني الأول (1519م) في ربط الجزائر رسمياً بالدولة العثمانية من طرف خير الدين بربوس، أما الإطار الزمني الثاني (1830م) فهو نهاية الوجود العثماني في الجزائر بعد تعرضها للاحتلال الفرنسي.

أما الإطار المكاني فهو يتمثل في بلاد الجزائر وصحراءها، إضافة إلى الدول المجاورة لها كالبلدان المغاربية وبلاد السودان.

_ الإشكالية:

أما عن الإشكالية التي بني عليها موضوعي، فارتأيت أن أحورها في إشكالية رئيسية ومجموعة من التساؤلات الفرعية وهي كالآتي:

_ كيف كانت حركة القوافل التجارية الصحراوية في الجزائر خلال العهد العثماني ؟ وفيما تمثلت طرقها التجارية العابرة للصحراء ؟

وتتفرع عنها عدة تساؤلات هي:

_ ما هو الهدف من تجهيز القافلة وتنظيمها ؟ وما التنظيم الذي خضعت له في سيرها وتنقلها ؟

_ هل هي نفس التركيبة التي كانت سائدة في العصر الوسيط أم طرأت عليها بعض التغيرات ؟

_ ما هي أهم الطرق التجارية وإلى أي مدى ساهمت هذه الطرق في تنشيط الحركة التجارية داخل الإيالة وخارجها ؟

_ ماهي أهم المراكز التجارية والأسواق والمعاملات التي كانت تتم بواسطتها ؟

_ فيما تجلّى الدور الحضاري للقوافل وما مدى مساهمتها في ازدهار التجارة وتطور البلدان ؟

_ كيف استطاع الاستعمار الفرنسي توظيف حركة القوافل التجارية لتحقيق اهدافه التوسعية وحماية مصالحه الاقتصادية ؟

_ المنهج المتبع في الدراسة:

اعتمدت في إعداد هذه الدراسة على المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي الذي يعتمد على وصف الأحداث التاريخية وتحليلها، وعرض الظواهر التاريخية من حيث أهميتها وتأثيرها، لتحقيق أهداف الدراسة والإجابة عن التساؤلات المطروحة.

_ الدراسات السابقة:

لقد تم الاطلاع على مجموعة من الدراسات المتخصصة في الموضوع فمنها من ربطه بالجانب الثقافي أو الاجتماعي أو الاقتصادي وكانت دراسات ثرية بالمعلومات، وعموما نجد أنها قد أجابت عن الاشكاليات المطروحة فمن خلال استقراي لبعض المراجع كان اعتمادي مركزا على:

_ الرسائل الجامعية التي تناولت موضوع القوافل ودورها في تنشيط الحركة التجارية للصحراء وهي: مذكرة الماجستير: بالحاج بن عمر أوزايد "العلاقات التجارية بين الجزائر وافريقيا جنوب الصحراء (19/16م)" ، تحت إشراف الدكتور: د/ صالح بوسليم، ومذكرة الماجستير: نفيسة بلخضر "مدينة ورقلة ودورها في تجارة القوافل الصحراوية خلال القرن 19" ، بإشراف: د/ صالح بوسليم، إضافة إلى مذكرة الماجستير: محمد بن ساعو "التجارة والتجار في المغرب الاسلامي القرن 13 / 15م" بإشراف: د/ مسعود مزهودي، إضافة إلى مذكرة الماجستير: زقب عثمان "الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية في منطقة وادي سوف وتأثيرها على العلاقات مع تونس وليبيا (1918/ 1947)" بإشراف: د/ يوسف مناصرية.

_ الخطة المعتمدة في الدراسة:

تم تقسيم موضوع الدراسة على النحو التالي:

بدأت الموضوع بمقدمة عرضت فيها دوافع اختيار الموضوع وأهدافه وإطاره الزمني والمكاني والإشكالية والمنهج والخطة المعتمدة في هذه الدراسة وكذا الدراسات السابقة من مراجع ورسائل ومقالات والصعوبات وأهم المصادر المعتمد عليها، ثم مهدت للموضوع بمدخل تناولت فيه تعريف

الصحراء والإطار الجغرافي لها من موقع ومساحة ومناخ وتضاريس، وقسمت الموضوع إلى ثلاثة فصول وكل فصل إلى مباحث وكل مبحث إلى عناصر.

الفصل الأول: بعنوان التعريف بالقوافل التجارية وبنيتها، قسمته إلى أربع مباحث تطرقت في المبحث الأول إلى مفهوم القافلة لغة واصطلاحاً وتحديد أنواعها التجارية والدينية والنجوع والقافلة الأمنية والمبحث الثاني خصصته للعناصر والأعضاء المكونة للقافلة البشرية منها والحيوانية، وتطرقت في المبحث الثالث إلى كيفية تنظيم وسير القوافل والعوامل المتحكمة في سيرها كالأمن وموارد الماء والكلأ أما المبحث الرابع فيتحدث عن الصعوبات والمشاكل التي تعترض القوافل في طريقها والتدابير والإجراءات المتخذة لعبورها بنجاح.

الفصل الثاني: بعنوان طرق ومسالك تجارة القوافل الصحراوية ومراكزها التجارية في الجزائر، وقسمته إلى ثلاث مباحث، تطرقت في المبحث الأول إلى أهم الطرق والمسالك التجارية الداخلية والخارجية في الجزائر ودورها في تنشيط الحركة التجارية، وتحدث المبحث الثاني عن أهم المراكز التجارية والأسواق في شمال الجزائر وجنوبها وأيضاً في دول المغرب والسودان، إضافة إلى أهم السلع والبضائع الصادرة من الجزائر والواردة لها عن طريق القوافل في إطار التبادل التجاري وأسعارها وأدوات الكيل والوزن، أما المبحث الثالث فيبرز العلاقات التجارية للقوافل الصحراوية التي كانت قائمة في ذلك الوقت بين الجزائر وبلاد المغرب والسودان.

الفصل الثالث: بعنوان القوافل التجارية الصحراوية ودورها الحضاري وعوامل ضعفها، قسمته إلى ثلاث مباحث، تحدثت في المبحث الأول عن نماذج القوافل التجارية الصحراوية، أما المبحث الثاني فتطرقت إلى الدور الحضاري التجاري والثقافي للقوافل التجارية، كما تطرقت في المبحث الثالث إلى سيطرة فرنسا وتحكمها بطرق القوافل الصحراوية.

وخاتمة تضمنت أهم النتائج والاستنتاجات التي توصلت إليها حول هذه الدراسة، وملاحق مكتملة للموضوع كما وضعت فهرساً للمصادر والمراجع مرتبة حسب الحروف الأبجدية، وأخيراً فهرساً للمحتويات وملخص باللغة العربية والإنجليزية.

__ دراسة نقدية للمصادر والمراجع:

من بين المصادر والمراجع العربية والمعربة التي استعنت بها في إنجاز هذه الدراسة والتي استفدت منها كثيرا أذكر منها:

__ كتاب ابن بطوطة، المعروف باسم "تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار"، تناول إلى جانب وصف القوافل والطرق البرية التي سلكها المدن والمراكز التجارية السلع محلية ومستوردة.

__ كتاب الحسن الوزان المعروف بليون الافريقي، "وصف إفريقيا"، قدم وصفا لمختلف أقطار وبلدان المغرب وبلاد السودان ولأهم المراكز التجارية المنتشرة عبر الصحراء إضافة إلى القبائل والشعوب.

__ كتاب عبد الله بن مُحمَّد العياشي، "الرحلة العياشية للبقاع المقدسة" وتسمى ماء الموائد، تحدث عن رحلته إلى الحج واصفا المدن التي مر بها وصعاب التي واجهته.

__ كتاب عبد الرحمان ابن خلدون، "العبر وديوان المبتدأ والخبر.." تحدث عن مختلف القبائل والشعوب ووصف التجارة العابرة للصحراء كما وصف التجار والمعاملات التجارية.

__ كتاب إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، تناول فيه أقاليم الصحراء الكبرى وشعوبها وتاريخها وأوضاع التجارة فيها.

__ كتاب مُحمَّد العربي الزبيري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، شمل الأوضاع الاقتصادية للجزائر والشرق الجزائري خاصة والمعاملات التجارية.

__ كتاب كاريت، الاستكشاف العمي للجزائر أبحاث حول الجغرافيا في الجزائر الجنوبية، الجزء السادس، والذي ترجمه إلى العربية حمزة الأمين يحياوي، والذي يعطي تقرير عن حدود الجزائر وبلدانها والعلاقات التجارية بين بلدان المغرب والسودان.

__ كتاب يحي بوعزيز، تاريخ إفريقيا الغربية الاسلامية من مطلع القرن السادس عشر إلى مطلع القرن العشرين، تحدث عن أهم الممالك الافريقية وطرق القوافل التجارية بالصحراء الكبرى.

__ كتب مُجد صالح حوتية، توات والأزواد الجزء الأول، وآل كنتة، يقدم دراسة شاملة ومهمة عن الأقاليم الصحراوية وطرقها وقبائل الطوارق وقبيلة كنتة في إقليم توات.

__ كتاب فرج محمود فرج، إقليم توات خلال القرنين الثامن عشر والتسع عشر الميلادي، الذي قدم دراسة عن إقليم توات وأوضاعه السياسية الاجتماعية والاقتصادية.

__ كتاب بوسليم صالح، إقليم توات ودوره في تجارة القوافل الصحراوية خلال القرن 18 / 19م، الذي يتحدث عن إقليم توات مركزا من المراكز التجارية للصحراء الجزائرية.

__ كتب ناصر الدين سعيدوني: ورقات جزائرية، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر، النظام المالي للجزائر في الفترة الحديثة، يتحدث عن أوضاع الجزائر في العهد العثماني الاقتصادية والاجتماعية وكذا الطرق والمواصلات والعملات.

__ الصعوبات التي واجهتني:

أثناء إعدادي لهذه المذكرة واجهتني بعض الصعوبات التي تم تجاوزها بفضل الله تعالى ومع ذلك وضعنا الموضوع أمام تحدي كبير لمواجهة صعوبات البحث عن المادة العلمية المتخصصة، خاصة مع عدم تمكننا من التنقل الى المكتبة الوطنية بالجزائر العاصمة أو زيارة بعض المكتبات الجامعية وذلك بسبب الوضع الراهن المتمثل في الاجراءات الوقائية التي اتخذت لمواجهة انتشار وباء كورونا المستجد، فكان علينا الاكتفاء بالمصادر والمراجع التي جمعناها من قبل، وكذا المتاحة الكترونيا في أرضية نشر المقالات والكتب والرسائل الجامعية.

وفي الأخير يمكنني القول أني قد اجتهدت وبذلت قصار جهدي في إعداد هذا البحث المتواضع وأسأل الله تعالى أن يكون قد وفقني في الإلمام بالجوانب المهمة لهذا الموضوع، رغم ما يمكن أن يتضمنه من نقص أو تقصير.

مدخل

تمهيد:

إن التطرق لموضوع تجارة القوافل الصحراوية، يقتضي مني تحديد الإطار الجغرافي للصحراء الجزائرية فقد أشرت في هذا المدخل إلى التعريف بالصحراء الجزائرية مع تحديد موقعها الجغرافي ومساحتها وتضاريسها ومناخها بصفة عامة، حيث أن الصحراء بما يتخللها من طرق ومسالك ودروب للقوافل كانت عاملا هاما للربط العلاقات التجارية بين بلدان شمال إفريقيا وغربها ووسطها كما أن العامل الاقتصادي والاجتماعي يعتبر الدافع الاساسي لاتخاذ الإبل وسيلة للنقل والتجارة.

1. تعريف الصحراء:

ليس من السهل إيجاد تعريف شامل للصحراء، ومع ذلك عُرفت من عدة جوانب، فمن الجانب اللغوي عُرفت الصحراء بأنها: أرض مستوية وهي ذلك الفضاء الواسع الذي لا نبات فيه، وجمعها صحراوات وصحار⁽¹⁾.

أما كمصطلح فقد عرفها البعض بأنها منطقة جافة والصحراء هي أرض غير مزروعة ومنطقة قليلة السكان والحيوان والنبات، كما أنها منطقة تسودها مناظر طبيعية، وهي تعبير نباتي تعني افتقار الإقليم للحياة النباتية والحيوانية ولكنه ليس افتقارا تامًا إذ أن هناك حياة في الصحراء⁽²⁾.

فلم يفسر قدماء المفكرين مصطلح الصحراء بنفس التصور الشائع بيننا اليوم، كونها المناطق التي تغطيها الرمال وتسودها الحرارة، بل تجاوز مفهوم التصحر عندهم فكرة قفار الصحراء الرملية وأسقطوها على مناطق تسودها العزلة حتى وإن لم تكن مغطاة بالرمال، إلا أن العامل المشترك الذي يوحد بينهما هو العزلة⁽³⁾.

(1) - جمال الدين أبي الفضل مُجَّد بن مكرم ابن منظور: لسان العرب، تح: عامر أحمد حيدر، مر: عبد المنعم خليل ابراهيم، دار الكتب العلمية، د. ط، بيروت، لبنان، 2009م، ج4، ص 512.

(2) - أحسن دواس: صورة المجتمع الصحراوي الجزائري في القرن التاسع عشر من خلال كتابات الرحالة الفرنسيين، مذكرة ماجستير في الأدب المقارن، قسم اللغة العربية وآدابها، جامعة منتوري، قسنطينة، 2007م/2008م، ص 7.

(3) - مُجَّد تكيالين: "التواجد الروماني في الصحراء بين الاستراتيجية الدفاعية والمصالح الاقتصادية"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع15، 1432هـ/2011م، ص105.

وقد ورد ذكر الصحراء عند المؤرخين والجغرافيين القدماء، فقد كتب عنها "هيرودوت" في القرن الخامس قبل الميلاد، ووصف صحراء مصر وسكانها، أما الرحالة "سترابون" في القرن الأول الميلادي فقد وصف القوافل التي كانت تأتي من الصحراء إلى خليج "سرت" في ليبيا⁽¹⁾.

1. الموقع والمساحة

تمتلك الصحراء الجزائرية مكانة هامة بسبب الموقع الاستراتيجي والمتميز الذي تحتله الجزائر وسط الدول المغاربية والتي تشكل البوابة نحو العمق الافريقي، وتمثل ربع مساحة الصحراء الكبرى⁽²⁾ بحيث شكلت الصحراء الكبرى خلال مراحلها التاريخية همزة وصل ونقطة التقاء بين البلدان المغاربية وبلاد السودان⁽³⁾، خاصة فيما عُرف بتجارة القوافل وما نتج عنه من انتشار للإسلام وتبادل للثقافات⁽⁴⁾.

ذلك أن الإطار الجغرافي للصحراء الجزائرية يدخل ضمن إطار الصحراء الكبرى الإفريقية وهي جزء لا يتجزأ منها، ففلكيا تقع بين خطي طول 2.20 درجة غرب خط غرينيتش و8.30 درجة شرق نفس الخط، وبين دائرتي عرض 20 درجة و23 شمال خط الاستواء⁽⁵⁾، وتمتد من الحدود الجنوبية للأطلس الصحراوي شمالا إلى غاية الحدود مع النيجر و مالي جنوبا ومن الحدود مع ليبيا

(1) - نعيم قداح: "الصحراء الكبرى مواطن الحضارات المجهولة"، في مجلة المعرفة، ع 9، دمشق، 1962م، ص 41.

(2) - الصحراء الكبرى هي أوسع صحاري العالم، تمتد شرقا من البحر الاحمر عبر النيل حتى المحيط الاطلسي غربا ومن الشمال إلى الجنوب بلدان افريقيا الشمالية وبلاد السودان، ينظر: إسماعيل العربي: الصحراء الكبرى وشواطئها، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983م، ص 13.

(3) - بلاد السودان: تطلق على المنطقة المحصورة بين المحيط الأطلسي غربا والبحر الأحمر شرقا والصحراء الكبرى شمالا ويقسم إلى السودان الغربي ويشمل نهر السينغال وغيره والسودان الاوسط ويشمل بحيرة تشاد والسودان الشرقي ويشمل مناطق وادي النيل. ينظر: يحي بوعزيز: تاريخ إفريقيا الغربية الإسلامية من مطلع القرن السادس عشر إلى مطلع القرن العشرين، دار البصائر، الجزائر، 2009م، ص 8.

(4) - عبد الجليل ملاح: "قبائل المثلثين الصحراوية ودورها في التمهيد لقيام الدولة المرابطية"، مجلة الواحات للدراسات والبحوث، جامعة غرداية، الجزائر، ع 15، 1432هـ/ 2011م، ص 75.

(5) - محمد مبارك كديده: الصحراء الجزائرية بين مخططات الفصل الجديدة وطاولة المفاوضات النهائية، دار المعرفة، الجزائر، 2013م، ص 39.

وجنوب تونس شرقا إلى الحدود مع المغرب وموريتانيا غربا⁽¹⁾، وتحتل مساحة واسعة تقارب 90%، من مساحة الجزائر الكلية، إذ تبلغ حوالي 1987600 كلم²⁽²⁾.

2. التضاريس

تتباين تضاريس الصحراء الجزائرية وتتنوع من جبال وهضاب وسهول ومنخفضات⁽³⁾، حيث أن التركيب الجغرافي للصحراء أبسط من المنطقة التلية، فالصحراء الجزائرية هضبة هائلة إذ هي منذ انحدار جبال الأطلس تأخذ في الارتفاع بصفة تدريجية، ويكون ارتفاعها حينئذ 1900 متر عن سطح الأرض⁽⁴⁾ ويمكن تقسيمها الى مناطق متباينة، كما يلي:

إن سهول الصحراء واسعة والنوع المسيطر عليها يدعى الرق، الذي هو عبارة عن سهول صخرية يغطيها الحصى والرمال الخشنة، وهي أقل خصوبة من سهول الشمال بالإضافة إلى كونها جافة بسبب احتوائها على تربة نفاذية تسمح بتسرب المياه إلى جوف الأرض إلا أنه يمكن استصلاحها فتعطي أراضي فلاحية منتجة⁽⁵⁾

الهضاب: وتوجد على شكل "حمادة" وهي عبارة عن هضبة صخرية تغطيها صخور جيرية كهضبة حمادة الدراع والقلاب وتادمايت

الكثبان الرملية: وهي تدعى "العرق" وأشهرها العرق الشرقي الكبير والعرق الغربي الكبير⁽⁶⁾، بحيث تعتبر بمثابة منخفضات تكسوها الكثبان الرملية وتنتشر بها الواحات وتزخر بالمياه الجوفية، وتشغل العروق مساحة واسعة النطاق من الصحراء الجزائرية، فالعرق الشرقي الكبير يقع في الجهات الشرقية والذي يمتد من الحدود الجزائرية التونسية إلى المنخفض الفاصل بين هضبة "تادمايت" والمنبوعة شرقا

(1) - مُجَّد مبارك كديده، المرجع السابق، ص 19.

(2) - مبارك بن مُجَّد الميلي: تاريخ الجزائر في القديم والحديث، تص: مُجَّد الميلي، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2017م، ج1، ص 39.

(3) - مُجَّد مبارك كديده، المرجع السابق، ص 16.

(4) - أحمد توفيق المدني: جغرافية القطر الجزائري للناشئة الاسلامية، د.د.ن، الجزائر، 1948م، ص 40.

(5) - مُجَّد مبارك كديده، المرجع السابق، ص 16.

(6) - مبارك الميلي، المرجع السابق، ص 40.

ويليه العرق الغربي الكبير من بشار إلى غاية هضبة المنيعه شرقاً⁽¹⁾، والعرق هو بلاد الرمال الذهبية ومترع الغزلان حيث توجد حياة كلما وجد الماء⁽²⁾، وفي المنخفضات تكوّنت الواحات البديعة تظهر فيها الأودية وغابات النخيل⁽³⁾، وأشهرها واحات الزيبان وفيها بسكرة⁽⁴⁾، وواحات واد ريغ⁽⁵⁾ جنوب الزيبان ومن أهمها: تقرت، وواحات الجنوب وأهمها: ورقلة⁽⁶⁾، ثم تليها بلاد الشبكة العامرة بالسكان ومن أهم واحاتها غرداية⁽⁷⁾، وتمتاز هذه الواحات بكثرة العمران وقلة المياه

أما الجبال في الصحراء فهي أكثر ارتفاعاً من نظيراتها في شمال الوطن وأشهرها جبال "الهقار"⁽⁸⁾، والتي تحتوي على أعلى قمة في الجزائر⁽⁹⁾، وهي قمة "تاغت" إلى الشمال من مدينة "تمراست"⁽¹⁰⁾.

(1) - الطيب بوسعد: "الصحراء الجنوبية الشرقية الجزائرية من خلال المصادر الجغرافية الإسلامية وكتب الرحلات المغربية خلال العهد العثماني"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر ع15، 1432هـ/2011م، ص 430.

(2) - أحمد توفيق المدني: هذه هي الجزائر، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، د. ت. ط، ص 18.

(3) - مُجّد مبارك كديده، المرجع السابق، ص 17.

(4) - بسكرة: هي قاعدة بلاد الزاب وهي بلاد نخل وزرع ومنها تجلب أصناف التمر وفي شمالها مدينة المسيلة. ينظر: إسماعيل العربي: المدن المغربية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984م، ص 184. / أيضاً كما وصفها الورثاني: بكثرة المياه فكل باب عنده ساقية تجري من ماء حلو كالعسل، ونخلها عظيم وغلثها كثيرة وهذه المدينة كانت قاهرة عظيمة البنيان، والجامع الاعظم يدل على ذلك. ينظر: الشيخ الحسين بن مُجّد الورثاني: نزهة الأنظار في فضل علم التاريخ والأخبار، المعرفة الدولية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011م، مج 1، ص 199.

(5) - واد ريغ: ينحدر من هضبة الصحراء نحو شط ملغيغ فتتكون حوله واحات تقرت وتماسين وجامعة وغيرها من الواحات الجزائرية. ينظر: أحمد توفيق المدني: جغرافية القطر الجزائري للناشئة الإسلامية، المرجع السابق، ص 42.

(6) - ورقلة: مدينة بناها النوميديون في صحراء نوميديا، يوجد بضواحيها عدة قصور وعدد من القرى وسكانها أغنياء منهم عدد كبير من التجار، يحملون منتجات بلاد البربر ويستبدلوها بما يأتي به التجار من بلاد السودان. ينظر: الحسن بن مُجّد الوزان الفاسي: وصف إفريقيا، تر: مُجّد حجي، مُجّد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، ط2، بيروت، 1983، جزآن، ص 136.

(7) - غرداية: تقع في الجزء الشمالي للصحراء الجزائرية، وقد تحولت الى ولاية خلال التقسيم الإداري لسنة 1984م، بعدما كانت تابعة لولاية الأغواط قديماً. ينظر: مُجّد طويل: "دراسة احصائية سوسولوجية مقارنة لبعض الخصائص السكانية في الصحراء الكبرى - منطقة غرداية نموذجاً"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، ع15، 1432هـ/2011م، ص 376.

(8) - الهقار: سلسلة جبلية من معالم "تمراست"، يصل ارتفاعها الى 2000م، ومن سلاسلها الجبلية، قمة "أسكرام" التي تبعد حوالي 80 كلم عن المدينة، ينظر: مُجّد السعيد بن سعد: "المعممون والملثمون يحاورون الصحراء - الهقار وتدبكلت نموذجاً"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، ع15، 1432هـ/2011م، ص 205.

(9) - مُجّد مبارك كديده، المرجع السابق، ص 17.

(10) - مبارك الميلي: المرجع السابق، ص 40.

الملحقات: وهي امتداد طبيعي شاسع لقطر الجزائر جنوب الصحراء، تمر بها القوافل نحو الجنوب وتقع بها واحات توات⁽¹⁾ والمنيعة وعين صالح وغيرها⁽²⁾، أما بلاد الهقار فهي قطر جبلي واسع جباله شاهقة يسكنها الطوارق⁽³⁾ المثلثون⁽⁴⁾.

3. المناخ

أما المناخ السائد في الصحراء فقد أطلق عليه اسم المناخ الصحراوي القاسي، المعروف بالبرودة الشديدة في فصل الشتاء والحرارة المرتفعة في فصل الصيف، إذ تصل درجة الحرارة في النهار إلى حوالي 45 درجة مئوية، وتنخفض ما دون الصفر ليلا، إضافة إلى الامطار السريعة والغير منتظمة⁽⁵⁾ حيث تشهد الصحراء اختلافا كبيرا في المناخ وفي درجة الحرارة بين الليل والنهار وقد تمر السنوات عديدة دون أن يتساقط شيء من المطر وهذا ما يجعل الجفاف في أقصى مداه⁽⁶⁾.
لذا إن نظرة إلى تضاريس الصحراء بكتبانها الرملية ووديانها الجافة وأخاديد العميقة وموائدها الصخرية، تكفي لتأكيد واقع جغرافي لعملاق ضخم، فالصحراء بلاد الشمس الحارقة والرمال اللاهبة والمتموجة والسراب الخادع وفيها يكمن العطش والجوع⁽⁷⁾.

(1) - توات: يقع إقليم توات جنوب غرب الصحراء الجزائرية ويبعد عن العاصمة بحوالي 1500 كلم ويشمل على 350 واحة، ويقع ضمن امتداد أدرار وتيمون وعين صالح والأولى كانت تعرف باسم منطقة توات والثانية باسم منطقة القورارة والثالثة باسم تيديكلت وأطلق بعض الكتاب القدماء على المناطق الثلاثة مجتمعة اسم "إقليم توات"، ينظر: فرج محمود فرج: إقليم توات خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1977م، ص1.

(2) - ينظر الملحق رقم 1، ص 130.

(3) - الطوارق: كانوا يعرفون في العصور الوسطى باسم "اسجلماسن" ولما انتشر الاسلام واللغة العربية ترجمت الى العربية بمعنى "المثلثون" وأطلق هذا المصطلح على قبائل البربر في الصحراء للزومهم عادة التلثم ووضع العمائم على رؤوسهم. ينظر: محمد سعيد قشاط: عرب الصحراء الكبرى التوارق، الدار العربية للموسوعات، ط4، لبنان، 2008م، ص32.

(4) - توفيق المدني، هذه هي الجزائر، المرجع السابق، ص19.

(5) - محمد مبارك كديده، المرجع السابق، ص 17.

(6) - محمد الصالح رمضان: جغرافية الجزائر والعالم العربي، مكتبة النهضة الجزائرية، ط2، الجزائر، 1965م، ص37.

(7) - هشام الصفدي: "دور الصحراء في تاريخ الجزائر"، في مجلة الثقافة، و. إ. ت. ج، ع11، الجزائر، 1972م، ص 32.

الفصل الأول

التعريف بالقوافل التجارية وبنيتها

المبحث الأول: تعريف القافلة وتحديد أنواعها

المبحث الثاني: أعضاء وعناصر تكوين القافلة

المبحث الثالث: نظام القافلة والعوامل المتحكمة في سيرها

المبحث الرابع: الصعوبات والعوائق التي واجهتها والتدابير المتخذة

الفصل الأول

التعريف بالقوافل التجارية وبنيتها

شكلت القوافل التجارية منذ أقدم العصور وسيلة هامة للنقل بقدر ما شكلت معرضاً متنقلاً يقوم باستمرار عملية البيع والشراء⁽¹⁾، وقد خضعت القافلة من حيث أهميتها وتركيبها الاجتماعية وتنظيم سيرها إلى مجموعة من الضوابط والآليات وإن كنا لا نتوفر على معطيات كافية من حيث عدد التجار والطاقم المساعد لهم⁽²⁾.

ومن هذا المنطلق أتطرق في هذا الفصل إلى التعريف بالقافلة وذكر أنواعها وذلك في المبحث الأول ثم أوضح في المبحث الثاني عناصر القافلة وأعضائها من الأشخاص والحيوانات، ثم أتطرق في المبحث الثالث إلى نظام القافلة والعوامل المتحكمة في سيرها، أما المبحث الرابع فخصّصته للصعوبات والمشاكل التي كانت تواجهها القافلة أثناء سيرها والإجراءات المتخذة للحد من هذه الصعوبات، فما هو إذن مفهوم القافلة ومما تتكون؟ وما تركيبها الاجتماعية والضوابط والآليات التي خضعت لها؟ وماهي المشاكل التي واجهتها أثناء عبورها الصحراء؟ وما التدابير والإجراءات اللازمة على طاقم القافلة اتخاذها لحمايتها وسيرها بأمان لضمان سيرها ونجاح عبورها؟

المبحث الأول: مفهوم القافلة و تحديد أنواعها

في هذا المبحث سأحاول التطرق إلى تعريف القافلة لغةً واصطلاحاً، وإن الحديث عن القافلة يقتضي مني الإشارة إلى أنواعها فهناك القافلة التجارية والتي تعتمد على التبادل التجاري بين مختلف مناطق الصحراء والقافلة الدينية ويطلق عليها اسم ركب الحجيج بحيث أن هناك سبب مهم يدعو إلى هذه الرحلة وهو أداء فريضة الحج، وهناك نوع آخر من القوافل وهو النجع أو القبيلة المتحركة.

(1) - الحسين عماري: "دور القوافل الصحراوية في العلاقات التجارية بين المغرب وإفريقيا جنوب الصحراء خلال العصر الحديث"، في م. ع. ج، مختبر تاريخ الجزائر، ع 20 / 19، جامعة وهران، 1437هـ / 2015م، ص 194.

(2) - نفسه، ص 195.

أولاً: تعريف القافلة

لتحديد تعريف شامل للقافلة، نتطرق أولاً إلى البحث في المعنى اللغوي، ثم المعنى الاصطلاحي للقافلة.

1. القافلة لغة:

وَرَدَتِ القافلة في لسان العرب بمعنى القُفُول وهو الرجوع من السَّفر والقَفْل وهو اسم للجمع، والمَقْفَل مصدر قَفَلَ يَقْفِلُ إذا عاد من سفره وقد يُقال للسَّفر قُفُول في الذهاب والمجيء، وأكثر ما يُستعمل في الرجوع⁽¹⁾.

القافلة هي الرُّفقة الراجعة من السَّفر واشتق اسم القافلة من ذلك لأنهم يَقْفِلون، وسُميت القافلة قافلة تفاعلاً بقُفولها عن سفرها الذي ابتدأته، وإن عوام الناس يغلطون في تسميتهم الناهضين في سفر قافلة حيث أنها لا تسمى قافلة إلاً منصرفاً إلى وطنها، وما زالت العرب تسمي الناهضين في ابتداء الأسفار قافلة تفاعلاً بأن يُيسر الله لها القفول⁽²⁾.

2. القافلة اصطلاحاً:

هي التي تضم مجموعات متعددة من التجار⁽³⁾ الذين لا تربط بينهم سوى مصلحة الطريق والتي لا بد لها من دليل أو أكثر لبلوغ غايتها⁽⁴⁾، فهي عبارة عن مجموعة من الرجال معظمهم لا يعرفون بعضهم وهي صامتة ومنظمة⁽⁵⁾. أما عدد الأشخاص المشاركين في القافلة فلا يوجد عدد معين فهي تشمل من شخصان فما فوق وغالباً ما يرتبط العدد بأمن الطريق فإن كان الطريق آمناً يستطيع

(1) - ابن منظور، المصدر السابق، ج11، ص667 - 668.

(2) - بالحاج بن عمر أوزايد: العلاقات التجارية بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء مطلع القرن السادس عشر إلى نهاية القرن التاسع عشر الميلاديين، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم العلوم الانسانية، إشراف: الدكتور صالح بن مُجَّد بوسليم، جامعة غرداية، 2015/2016م، ص66.

(3) - ينظر الملحق رقم (2)، ص131.

(4) - مُجَّد العربي الزبيري: التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، د.ت.ن، ص68.

(5) - كاريت: الاستكشاف العلمي للجزائر أبحاث حول الجغرافيا والتجارة في الجزائر الجنوبية، تر: حمزة الأمين يجياوي، عالم المعرفة لنشر والتوزيع، الجزائر، 2016م، ج6، ص146.

شخصان أن يأتيًا بقافلة أما إذا كان الطريق خطراً ويقل فيه الأمن فإن أفراد القافلة يكونون في حاجة إلى بعضهم البعض⁽¹⁾.

أما عن وسائل النقل فهي تختلف من مكان لآخر ففي التل يستعمل التجار الجمال والبغال للسلع والخيول للأشخاص، وفي الصحراء يستعملون الجمال والحمير⁽²⁾ للبضائع والجمال والأحصنة للأفراد⁽³⁾.

ويعتبر الجمل الوسيلة الأولى الأكثر اعتماداً في حركة التنقل عبر الصحراء، ورغم ما يمتاز به من قدرة على المسير إلا أنه يحتاج لقطع الصحراء شهرين أو ثلاثة أشهر⁽⁴⁾.

لذلك تعتبر القوافل وسيلة للنقل تتم بواسطتها التجارة في الجزائر مع دول إفريقيا والحجاز عن طريق البر بواسطة تجار من الأهالي يستعملون القوافل أو النجوع لحمل بضائعهم من مكان لآخر، وهي ضرورية لقطع المسافات البعيدة عبر الكثبان الرملية⁽⁵⁾.

ثانياً: أنواع القافلة

عرفت القافلة عدة أنواع وذلك حسب الأهداف التي حددت لها والمهام التي تقوم بها، خاصة في المجال التجاري والاجتماعي.

1. القافلة التجارية⁽⁶⁾:

هدفها الرئيسي هو المتاجرة بيعاً وشراءً بين أرجاء ومراكز البلدان المغاربية بكاملها حاملة مختلف السلع لبيعها، ومستوردة احتياجاتها ومتطلبات السوق لديها⁽¹⁾، وقد كانت القوافل التجارية تخترق

(1) - نفيسة بلخضر: مدينة ورقلة ودورها في تجارة القوافل الصحراوية خلال القرن التاسع عشر، مذكرة مكتملة لمتطلبات نيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم العلوم الانسانية، إشراف: الدكتور صالح بوسليم، جامعة غرداية، 2015/2016م، ص 59.

(2) - محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 86.

(3) - كاريت، المصدر السابق، ج 6، ص 142.

(4) - عمار غرايسة: "من الأدوار الحضارية للمدن الصحراوية وارجلان أنموذجاً"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، ع 15، 1432هـ / 2011م، ص 242.

(5) - محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 65 - 288.

(6) - ينظر الملحق رقم (3)، ص 132.

الصحراء من جميع جوانبها باتجاه السودان الغربي، أما اتجاهها فمن الشمال إلى الجنوب والعكس عند رجوعها⁽²⁾، وتتكون هذه القافلة غالباً من الرجال الذين يمتنون التجارة ولا يوجد تضامن آخر بينهم سوى المخاطر التي يجب تجنبها والهدف الذي يجب الوصول إليه، وطريقة السفر الأكثر استعمالاً في التل والصحراء للمسافرين الأجانب هي الالتحاق بالقافلة التجارية وإن لم تكن هذه الطريقة الأكثر سرعة فهي الأكثر أماناً واقتصاداً حيث أنها توفر الدليل والمرافقة مجاناً، ويوجد في كل المدن المهمة أماكن لنزول القوافل تتواصل مع أهم النقاط التي تربطها معها تعاملات كالفنادق للمبيت وكمخازن في نفس الوقت⁽³⁾.

ويعتمد هذا النوع من القوافل في غالب الأحيان على طريقة المقايضة في البيع والشراء حيث أنه كان يشمل على عمليات التصدير والتوريد⁽⁴⁾، وفيما يتعلق بالنقل فقد كانت تستعمل الجمال وهو أكثر الحيوانات ملائمة لقطع الصحراء⁽⁵⁾.

والميزة الأساسية التي تتمتع بها التجارة الصحراوية هي أنها غالباً لا تجد في طريقها العوائق ولا تضبطها قوانين السجل التجاري أي أن التبادل التجاري بين مختلف مناطق الصحراء قلماً كان يخضع لأية قيود من طرف السلطة، فالتاجر الذي يريد أن يغزو أسواق الصحراء لم يكن يحتاج إلا إلى جماله وإلى البضائع التي يريد أن ينقلها⁽⁶⁾.

وبالتالي نجد أن التجار الذين يدخلون إلى بلاد السودان أغنى الناس وأكثرهم أموالاً لبعدهم طريقهم ومشقته، ولذلك فإن نقل السلع من بلد بعيدة المسافة كان أكثر فائدة وربحاً للتجار لأن هذه السلعة تكون قليلة لبعدهم مكانها ووجود الخطر في طرقها فيقل توفرها وعدد حاملها، أما إذا كان البلد قريب

(1) - رشيد حفيان: "أمن القوافل بين البلدان المغاربية خلال العهد العثماني"، في دورية كان التاريخية، دار ناشري لنشر الإلكتروني، الكويت، ع 27، مارس 1436هـ / 2015م، ص 19.

(2) - عبد القادر زبادية: مملكة سنغاي في عهد الأسقيين (1493 - 1591)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، د.ت.ن، ص 213.

(3) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص145.

(4) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 288.

(5) - عبد القادر زبادية، المرجع السابق، ص 196.

(6) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 49.

المسافة والطريق آمن فإن السلعة ترخص أثمانها لكثرة ناقلها⁽¹⁾، حيث كانت قوافل التجار الذين كثيرا ما يكون من بينهم الفقهاء والعلماء تحمل معها إلى جانب السلع والمنتجات أخباراً جديدة عن الأحوال الاجتماعية والاقتصادية السائدة في مختلف أقطار العالم الإسلامي⁽²⁾.

2. القافلة الدينية:

هي قافلة طابعها ديني وتجاري في نفس الوقت، ويطلق عليها اسم "الركب"⁽³⁾، ومعنى مصطلح الركب عموماً هو القافلة الجامعة لأشخاص (ركبان) راحلين برواحيلهم (ركاب) ومستلزماتهم لأداء غرض معين، والمقصود بالركب هنا هو جماعة أو قافلة الحجاج الذاهبين إلى مكة المكرمة لأداء مناسك الحج من راكبي الإبل وغيرها من الدواب والذين يحملون معهم زادهم وأمتعتهم⁽⁴⁾.

لقد كان الحج فرصة سنوية للتجار لتحقيق الربح على طول الطريق المؤدي إلى مكة لما يقع من بيع وشراء للبضائع التي يتم جمعها من مختلف البلدان والمحطات التي مروا بها، وقد يصل عدد الركب من 1500 إلى 2000 حاج⁽⁵⁾.

يقول العياشي⁽⁶⁾ عن ذلك في رحلته إلى البقاع المقدسة: "فدخلنا واركلا قبل غروب الشمس وكان من لطف الله بالحجاج أن صادف دخولهم دخول قافلة من أعراب الأرباع، قدمت بسمن كثير

(1) - عبد الرحمان بن مُجَّد بن خلدون: مقدمة ابن خلدون لكتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، تح: علي عبد الواحد وافي، دار النهضة مصر للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 2006م، ج2، ص 852.

(2) - إسماعيل العري: "مسالك الإسلام والحضارة العربية إلى الصحراء الكبرى"، في مجلة الثقافة، و.إ.ث.ج، الجزائر، ع62، 1401هـ / 1981م، ص 43.

(3) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 149.

(4) - أحمد بوسعيد: ركب الحج الجزائري خلال العهد العثماني (1518/1830م)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم العلوم الإنسانية، إشراف: الدكتور مُجَّد حوتية، جامعة أحمد دراية- أدرار، 2018/2017م، ص 23-24.

(5) - رشيد حفيان، المرجع السابق، ص 19.

(6) - العياشي: هو عبد الله بن مُجَّد بن أبي بكر بن يوسف بن موسى العياشي المغربي الفاسي المالكي الصوفي ولد سنة 1037هـ ينتمي لقبيلة آل عياش بسجلماسة وتوفي سنة 1090هـ. ينظر: عبد الله بن مُجَّد العياشي: الرحلة العياشية للبقاع الحجازية المسماة ماء الموائد، تح: أحمد فريد المزيدي، دار الكتب العلمية، ط1، لبنان، 2011م، ج1، ص7.

وغنم وإبل وزرع، اشترى الناس ما احتاجوا إليه بأرخص ثمن فتنعم الناس في اللحم والتمر والسمن واشترى الحجاج غنماً كثيرة " (1).

ويقول أبو القاسم الزياني (2): ".. شمر الناس عن ساق الجذ في التجهيز للسفر باتخاذ الزاد وشراء الإبل وكرائها... وقدم الجمالون من الصعيد والأرياف... ثم يأتي عرب الدرب للكرء على حمل الفول.. " حيث ذكر لنا أن الركب تقوم بالتجهيز لسفرها وذلك بشراء الإبل أو كرائها إضافة إلى شراء الفول والعلف للدواب (3).

يبدأ الركب المغاربي رحلته في الثاني من شهر رجب بقيادة زعيم يلقب بشيخ الركب ويكون من الأشراف ويرافقه الكثير من الحرس (4)، وشيخ الركب أو أمير الركب هو الذي يوجه الأوامر المتعلقة بارتحال الركب أو نزوله في مناطق متعددة أو التوقف عن المسير لأداء الصلاة أو لأجل الراحة وإعداد الغداء أو التزود بالماء (5)، وكان أمير الركب هو الذي يحمل ما وقّره الأوقاف التي تخص مكة والمدينة في الجزائر إلى فقراء الحرمين الشريفين كل سنة (6).

ويتم تعيين مسار الرحلة على نحوٍ ثابت، من نقاط عبور وأماكن إقامة ومدتها ويبدو أن هذا المسار لم يتغير منذ قرون عديدة (7).

وتقوم بهذه الرحلة الدينية والدنيوية عادة ثلاث قوافل من بلاد المغرب، تنطلق قافلتان من مدينة فاس (8) وضواحيها حيث تتجمع في تازة (9)، ينظم إليها حجاج السودان الآتون عن طريق درعة (1)

(1) - عبد الله بن محمد العياشي، المصدر السابق، ج1، ص 70.

(2) - أبو القاسم الزياني: ولد بفاس سنة 1147هـ ينسب إلى قبيلة زيان تعلم الفقه وحفظ القرآن سافر إلى الحج وعمره 23 سنة مع والده سنة 1169هـ وفي عام 1200هـ سافر إلى اسطنبول بتوجيه من السلطان محمد بن عبد الله. ينظر: أبو القاسم الزياني: الترجمانة الكبرى في أخبار المعمورة براً وبحراً، تح: عبد الكريم الفيلاي، دار المعرفة لنشر والتوزيع، الرباط، 1412هـ - 1991م، ص 58.

(3) - أبو القاسم الزياني، المصدر السابق، ص 209.

(4) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 149.

(5) - أحمد بوسعيد، المرجع السابق، ص 74.

(6) - أبو القاسم سعد الله: تاريخ الجزائر الثقافي، دار البصائر للنشر والتوزيع، ط6، الجزائر، 2009م، ج4، ص 402.

(7) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 149.

(8) - فاس: مدينة فاس هي مدينتان بينهما نهر كبير فالمدينة الشمالية منهما تسمى القرويين وتسمى الجنوبية الأندلس. ينظر: الإدريسي: المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق (في القرن السادس هجري الثاني عشر ميلادي)، تح: محمد حاج صادق، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 94.

(9) - تازا: تقع في ضواحي مدينة فاس. ينظر: محمد العربي الزبير، المرجع السابق، ص 184.

وتحط الثالثة رحالها في مدينة سيدي عقبة بتونس ليتمكن من الانضمام إليها مختلف حجيج المنطقة تقضي فترة الانتظار في البيع والشراء وتدخل قافلنا فاس إلى الجزائر لتتمركز في قسنطينة⁽²⁾، ثم تشق طريقها إلى القيروان ثم إلى إيالة طرابلس فمصر لتصل إلى الحجاز قبل مواعيد الحج بأيام قليلة⁽³⁾. فضلا عن ذلك فإن تأدية الحج إلى مكة بغية إحياء ذكرى دينية ووسيلة لتقرب إلى الله، أما من الناحية الدنيوية فهو لكسب الرزق والتبادل التجاري⁽⁴⁾، بحيث يشكل الركب سوقا متنقلة بالنسبة لجميع أفرادها⁽⁵⁾، وفي كل محطة يؤسس الركب تجارة لتبادل فيقوم أصحاب القوافل بشراء وبيع بعض السلع الجلوبة من بلدانهم لكسب قوتهم، فكان التجار يستغلون فرصة موسم الحج للمتاجرة مع الركب لأن ركب الحج يوفر لهم الحماية من الاعتداءات وكذلك التمتع بالإعفاءات الجمركية حتى قيل في المثل: "حج مبرور وتجارة لن تبور"⁽⁶⁾.

3. النجع أو القافلة المتحركة

هي القبيلة السيارة التي تنتقل بكاملها ولذلك فهي أبطأ من القافلة ولكنها أضمن بالنسبة للتجار⁽⁷⁾، وهي نوع آخر من القوافل بحيث تكون عكس القافلة التي تتميز بالصمت فهي قبيلة بنسائها وكلابها وقطعائها وخيامها فهم عائلة كبيرة متحركة وعلى غرار جميع طرق السفر لا توجد طريقة أفضل من اتباع النجع⁽⁸⁾، وقد بالغت بعض الدراسات الأجنبية في وصف النجع واعتبرته العاصمة المتجولة للإمبراطورية العربية⁽⁹⁾.

(1) - درعة: هي قرى متصلة وعمارات متقاربة ومزارع كثيرة فيها أخلاط من البربر وهي على نهر سجلماسة النازل إليهم. ينظر: الإدريسي، المصدر السابق، ص 77.

(2) - قسنطينة: مدينة قديمة بناها الرومان وهي واقعة على جبل شاهق ومحاطة من جهة الجنوب بصخور عالية يمر عليها نهر اسمه سوفغمار. ينظر: الحسن الوزان، المصدر السابق، ج2، ص 55.

(3) - مُجَّد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 183.

(4) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 149.

(5) - مُجَّد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 184.

(6) - رشيد حفيان، المرجع السابق، ص 19.

(7) - مُجَّد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 68.

(8) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 146.

(4) - Charles Thomas: **About Algeria (Algiers, Tlemasen, Constantine, Biskra, Timgad)**, John lane company, new york, P 28.

كما أنه من النادر أن يكون المسافرون الملتحقون بالنجع غرباء عن جميع الأشخاص الذين يشكلوها فهم أحيانا يتلقون الضيافة من طرف صديق لهم والذي يتقاسمون معه الخيمة طوال الرحلة لأن قيمة الضيف تعطيهم الحق في الاحترام والحماية، ومن بين الأجانب الذين ينظمون لهذه القافلة بؤساء بدون مورد وأو مزارعون وتجار، ولا يعرفون يوم الانطلاق فلا تكاد تنطلق القافلة حتى يجدوا طريقة لاستخدامهم في المساعدة سواء في التحميل أو في رعي الإبل وفي المقابل يحصلون على الغذاء وهكذا حتى نهاية السفر الطويل⁽¹⁾.

ونشاط انتجاع الرحل في الصحراء عبارة عن تنقل مستمر وكثيرا ما يكون موسميا لقبيلة بأسرها طلبا للكأ، ويشترك الرحل في عيشهم على نظام اقتصادي قائم على تربية الحيوانات والتنقل لمناطق الرعي حسب ظروف الطقس وتوفر العشب والماء، فينتجع الرحل من العرب والطوارق كلما نفذ الكأ في منطقتهم، في أوقات معلومة وشبه منتظمة بحيث تتجه جماعات من الرحل في نفس الوقت إلى منطقة رعوية واحدة ويقع التزاحم والتسابق بينها، فتعطى الأولوية في هذا للأوائل ولأصحاب القطعان الكثيرة⁽²⁾.

يعيش الرحل خاصة على رعي الجمال ويؤبون الغنم والماعز وعندما تأكل الحيوانات ما في المرعى من عشب تنتقل القبيلة للبحث عن مرعى أخصب ولكنهم لا يخرجون من المنطقة التي ينتمون إليها روحيا واجتماعيا بل يرحلون منها إلا عند الضرورة وفي حالة القحط الشديد فتهاجر النجوع بشكل جماعي إلى المناطق البعيدة.

في فترات محددة من السنة يتحول الرحل من مربي مواشي إلى تجار فيسيرون في قوافل لبيع منتجاتهم في أسواق الواحات حيث يشترون ما يحتاجون إليه من التمر والملابس والأسلحة والأدوات والتوابل والملح... إلخ، إلى جانب ما يجنونه من نشاطهم في الرعي والتجارة كان الرحل يحصلون على دخل إضافي من الغارات على القوافل وجيرانهم من القبائل الضعيفة من أجل المياه والمراعي أو بسبب النزاعات بين أفراد القبيلتين أو الرغبة في السلب والنهب وزيادة موارد القبيلة⁽³⁾.

تخضع اغلب قبائل الصحراء انظام سنوي للترحال لأنه مؤسس على طبيعة المنتجات والمناخ وعلى الاحتياجات الأولية للحياة فالقبائل تقضي فصل الخريف والشتاء في أراضي الصحراء لأنهم

(1) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 147.

(2) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 39.

(3) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 36.

يجدون الغطاء النباتي والماء يستقرون مدة ثلاثة أيام أو أربعة، وفي نهاية الربيع يجاورون مدن الصحراء يبيعون سلعهم من تمر وأقمشة صوفية ثم يتحركون نحو الشمال⁽¹⁾.

4. القافلة الامنية

ظهر الحاجة إلى هذا النوع من القوافل في نهاية القرن التاسع عشر، وذلك بعد أن تبين لفرنسا أن توسعها العسكري نحو الصحراء الكبرى سيحقق لها أهداف سياسية واقتصادية كبرى فبذلت كل الجهود لتحقيق ذلك من خلال إرسال البعثات الاستكشافية باسم التجارة أو السياحة واكتشاف المعالم الأثرية، وبالرغم من الضربات القوية التي تلقتها بسبب رفض السكان لكل ما هو أجنبي فقد اهتدت إلى فكرة مرافقة القوافل التجارية وتوظيفها لصالح أفرادها وتجارها، وهذا ما قام به الرائد "كولونيو" والملازم "بوران"، التابعين لدائرة البيض بتنسيق رحلتها مع إحدى القوافل التجارية والتي تضم حوالي عشرة آلاف جمل وتنشط بين سعيدة والبيض، وتتبادل السلع مع قوافل أخرى في منطقة الأبيض سيدي الشيخ⁽²⁾.

المبحث الثاني: أعضاء وعناصر تكوين القافلة

ضمت القافلة العديد من الأشخاص المسافرين كل واحد منهم يختلف عن الآخر حسب عمله ودوره وغايته التي يسعى لتحقيقها وتقاسمت هذه العناصر مجموعة من المهام مما جعل القافلة توصف بأنها مدينة متحركة وارتبطت تركيبها هذه بمدى أهمية التجارة العابرة للصحراء، إضافة إلى الظروف التي تحكمت في هذا النشاط التجاري إذ كلما كانت الظروف ملائمة كلما ارتفع عدد الإبل والتجار والعكس صحيح، لذلك تطرقت في هذا المبحث إلى مكونات القافلة البشرية منها والحيوانية ودور كل واحد من هذه العناصر.

أولاً: العناصر البشرية

يعتبر العنصر البشري المحرك الأساسي للقافلة فهو الذي يشرف على تنظيمها ومسارها وحمائتها ويأمر بالتوقف وتحديد أوقات الراحة وكل ما تحتاجه القافلة، نتعرض إليها بمزيد من التحليل كالاتي:

(2) _ E. Carrette: **commerce de l'Algérie avec l'Afrique central et les états barbaresques**, imprimeur du roi, paris, 1844, P 13.

(2) _ عميرواي احميدة: **السياسة الفرنسية في الصحراء الجزائرية**، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2009، ص 68.

1. القائد

خضعت القافلة التجارية لإشراف الاعيان من كبار التجار ومثلي السلطات الدينية والسياسية حيث لعب شيوخ الزوايا والقبائل دورا بالغ الاهمية بقيادتهم الفعلية لها⁽¹⁾ فقائد القافلة هو قائد الرحلة أو المهمة⁽²⁾، وهو الذي يتولى بمساعدة دليل محترف مهمة قيادة وتنظيم سير القافلة وتحديد موعد انطلاقها ووصولها⁽³⁾ ويكون الوحيد المتحكم في مسارها ويوجهها ويعمل كشرطي يعرف كيف يفاوض أثناء العبور من منطقة قبلية إلى أخرى ويكون عادة محاربا شجاعا لكي يبعد عنها هجمات الغزاة وقطاع الطرق⁽⁴⁾.

كما يطلق عليه اسم "شيخ القافلة" وهو المسئول الأول عنها وعن أمنها ذهابا وإيابا، يكون ممن له خبرة وتجربة سابقة في الأسفار البعيدة خاصة عبر المسالك الصحراوية، كما يجب أن يتمتع باحترام وثقة مرافقيه⁽⁵⁾، تتمثل مهمته في التفاوض مع سلطات المناطق التي تعبرها القافلة، كما أنه يؤمن القافلة من التيهان وسلوك أيسر الطرق⁽⁶⁾، ويسمى أيضا "مقدم"، فقد ذكره الرحالة ابن بطوطة⁽⁷⁾ في كتابه وذلك في قوله: "ثم سافرت في غرة شهر الله المحرم سنة ثلاث وخمسين في رفقة مقدمها أبي مُجَدَّ يندكان المسوفي رحمه الله وفيها جماعة من التجار"⁽⁸⁾.

(1) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 195.

(2) - أحمد بوسعيد، المرجع السابق، ص 103.

(3) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 195.

(4) - نفيسة بلخضر، المرجع السابق، ص 60.

(5) - بالحاج بن عمر أوزايد، المرجع السابق، ص 68.

(6) - عبد الرحمان بلاغ: "الحرف والمهن المرافقة لمسالك القوافل في المغرب الأوسط"، في دورية كان التاريخية، دار ناشري، الكويت، ع24، جوان 2014م، ص111.

(7) - ابن بطوطة: هو مُجَدَّ ابن عبد الله بن مُجَدَّ بن ابراهيم اللواتي الطنجي وكنيته أبو عبد الله ولقبه شمس الدين ويعرف بابن بطوطة. ولد في طنجة سنة 703هـ وقام بثلاث رحلات أولها الى الحج (1325/1349م)، والثانية الى بلاد الأندلس، أما الثالثة فكانت إلى بلاد السودان (1352/1354م) ويعد أول سائح كتب في مجاهل أفريقيا. ينظر: أبو عبد الله مُجَدَّ ابن بطوطة: مهذب رحلة ابن بطوطة المسماة "تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تح: أحمد العوامري، مُجَدَّ أحمد جاد المولى، دار الحدائة للطباعة والنشر والتوزيع، ط2، لبنان، 1985م، ج1، ص23.

(8) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج2، ص295.

2. الدليل (المرشد)

تضع القافلة نفسها رهن إشارة الدليل الذي يعتبر أهم شخصية فيها، فحياة القافلة يرتبط إلى حد بعيد بخبرته وكفاءته⁽¹⁾، فقبل أن تنطلق القافلة لتقطع الفيافي والصحاري الموحشة، كان لابد لها من استئجار الأدلاء للسير بالقافلة عبر الطرق والمسالك الصحراوية الملاءمة والتي يضمن فيها أبار المياه والأمن من غارات قطاع الطرق، وكان هؤلاء ممن اكتسبوا خبرة بمسالك الصحراء الوعرة وكانت عادة استئجار الأدلاء للسير بالقوافل عادة قديمة يتبعها أصحاب القوافل حتى لا يضلوا طريقهم وتتعرض القافلة للهلاك⁽²⁾.

فلا يمكن الاستغناء عنه في ركب القافلة، لأهميته لها ولمعرفته الجيدة بالمسالك الصحراوية ودراية بالنجوم ومنازلها⁽³⁾، وهنا يحضرنا قوله تعالى: {وَعَلَامَاتٍ وَبِالنَّجْمِ هُمْ يَهْتَدُونَ} ⁽⁴⁾ في إشارة إلى قوافل العرب التجارية التي قامت برحلتين في الصيف نحو بلاد الشام وفي الشتاء نحو اليمن وبلاد الحبشة.

وبما أن مهمة الدليل في الصحراء كانت صعبة ومعقدة أحيانا، فإن اختيار الشخص الذي يتولى هذه المهمة كان يخضع لعدة شروط، نذكر منها:

- ضرورة توفره على عنصر التجربة، الذي كان غالبا ما يكتسبه عن طريق قيامه بالرحلة لعدة مرات.
- انتمائه للقبائل التي اعتادت التحرك في المجال الصحراوي باستمرار، خاصة منها قبائل الرحل التي كانت القافلة تمر من منطقة نفوذها
- معرفة جيدة بالطرق الصحراوية وما تميزت به من ظروف طبيعية، حيث يكون قادرا على تحديد الآبار، ومعرفة أماكن الرعي وترقب العواصف وتحرك الكثبان الرملية واتجاه الرياح.
- تحليه بالشجاعة والحدس الكافيين والبديهة لتفادي الكمائن التي قد يضعها قطاع الطرق لاستهداف أموال القافلة.

(1) - زهرة طموح: "تنظيم القافلة خلال القرن 19م"، أعمال ندوة التجارة في علاقتها بالمجتمع والدولة عبر تاريخ المغرب، جامعة الحسن الثاني، الدار البيضاء، 1409هـ / 1989م، ص 295.

(2) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص 79.

(3) - محمد الصالح حوتية: آل كنتة دراسة تاريخية من خلال الوثائق المحلية في القرنين 12 و 13 الهجريين، دار الكتاب العربي، ط 1، الجزائر، 2008م، ص 103.

(4) - سورة النحل، الآية 16.

- قدرته على الحوار وحسن التفاوض مع رؤساء المراكز التي تمر منها القافلة أو مع الساهرين على حماية الطرق التجارية لضمان أمن القافلة وتحديد واجبات المرور أو الدخول للأسواق التجارية⁽¹⁾.

تجدر الإشارة أيضا إلى أن الاستعانة بالدليل لا يقتصر على القوافل التجارية فقط، فحتى قوافل الحج كانت تؤجر عارفا بالطريق وخبايها لتفادي المرور على المناطق غير الآمنة والصعبة⁽²⁾.

وقد ذكر العياشي في رحلته إلى الحج الأجر الذي تقاضاه الدليل كما بين دوره في الرحلة في هذا الصدد: "وفي الغد منه أقام الناس لجمع ما فرضوه لخلاص الدليل... لاشارك الكل في منفعة الدليل على حد السواء لأن منفعته هداية الطريق والدلالة على موارد الماء وأهل الأحمال"⁽³⁾.

كما ذكر الرحالة ابن بطوطة الدليل بالقول: "والدليل هنالك من كثر تردده كان له قلب ذكي ورأيت من العجائب أن الدليل الذي كان لنا أعور العين الواحدة، مريض الثانية، وهو أعرف الناس بالطريق"⁽⁴⁾.

لذا فإن القوافل التجارية كانت بحاجة إلى الأدلاء في الطريق حيث لا يمكن الاستغناء عنهم خاصة في الرحلة نحو الصحراء الكبرى وبلاد السودان⁽⁵⁾، حيث يشكل الدليل بوصلة القافلة إذ بدونه تفقد القافلة اتجاهها الطبيعي وتديه في الصحاري⁽⁶⁾.

3. الحراس:

هم الساهرون على أمن القافلة وحراستها والحرص على عدم سيرها في أماكن الخطر⁽⁷⁾ والعمل على توفير الحماية اللازمة لها والدفاع عنها أثناء مراحل سيرها ليلا ونهارا خاصة من مخاطر اغارات قطاع الطرق واللصوص فيكون هؤلاء الرجال مسلحون بالبنادق، يتلقون أجرة شهرية تتراوح ما بين

(1) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 196.

(2) - بالحاج بن عمر أوزايد، المرجع السابق، ص 70.

(3) - العياشي، المصدر السابق، ج 2، ص 477.

(4) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج 2، ص 296.

(5) - مزاحم علاوي مُجَّد الشاهري: "حضارة الصحراء الكبرى من خلال مصادر العصر الوسيط" في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع 15، 1432هـ/2011م، ص 125.

(6) - عبد الرحمان بلاغ، المرجع السابق، ص 112.

(7) - مُجَّد الصالح حوتية، المرجع السابق، ص 103.

عشرة واثنان عشر مثقال يمتازون بالقوة والشجاعة⁽¹⁾، تسند مهمة حراسة القوافل وتأمينها إلى قبائل ذات نفوذ عادة ما تكون أصولهم مختلفة الانتماءات القبلية⁽²⁾.

يقول العبدري⁽³⁾ في هذا الصدد: "إذ وقف علينا جماعة رجال متسلحين عارفين بالطرق عازمين على اكتشاف المجهل.. ثم قوي في نفسي أن ذلك لطف من الله تعالى وغوث اتاحه لنا"⁽⁴⁾، فهم مجموعة هدفها الحرص حراسة المسافرين مخافة أي تعثر أو ضياع، كما يحافظون على وحدة القافلة من التشتت نتيجة الزوابع الرملية⁽⁵⁾.

4. الشواف:

لقد كان أصحاب القوافل يبعثون قبل وصولهم بمخبر عن يوم دخول قوافلهم للبلد، فيتهيأ الناس لاستقبالهم وعقد الصفقات التجارية مع رجالهم، يكون التجار المحليون في هذا الوقت قد جمعوا بضائعهم التي يريدون مبادلتها وهناك يقع الاتفاق⁽⁶⁾، وذكره ابن بطوطة في كتابه باسم "التكشيف" في قوله: "والتكشيف اسم لكل رجل من مسوفة يكتريه أهل القافلة فيتقدم بكتب الناس إلى أصحابهم بما ليكثروا لهم الدور ويخرجوا للقائم بالماء مسيرة أربع.. واكثرنا التكشيف في هذه السفرة بمائة مثقال من الذهب"⁽⁷⁾.

فالكشاف هو الشخص القادر على معرفة الطرق فيتقدم للبلد المقصود ويقوم باكتراء الديار لإقامة تجار القافلة وينبه سكان البلد للخروج بالماء واستقبال القافلة لمسافة أربعة أيام في الصحراء وفي حالة هلاكه فإن القافلة بأكملها تصبح مهددة⁽⁸⁾.

(1) - بالحاج أوزايد، المرجع السابق، ص 72.

(2) - رشيد حفيان، المرجع السابق، ص 20.

(3) - العبدري: هو مُجَّد بن علي بن احمد بن مسعود ابو عبد الله الحامي المشهور بالعبدري نسبة إلى عبد الدار وهي قبيلة من جنوب المغرب الأقصى أصله من بلنسية بالأندلس وهو من العلماء سافر إلى الحج برفقة ابنه في سنة 1289م، ينظر: مُجَّد العبدري البلنسي: الرحلة المغربية، تق: سعد بوفلاحة، منشورات بونة للبحوث والدراسات، ط1، الجزائر، 1428هـ/2007م، ص 7.

(4) - مُجَّد العبدري، المصدر السابق، ص 26.

(5) - زهرة طموح، المرجع السابق، ص 299.

(6) - عبد القادر زيادية، المرجع السابق، ص 196.

(7) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج2، ص 296-297.

(8) - مُجَّد بن ساعو: التجارة والتجار في المغرب الإسلامي القرن 13-15م، مذكرة ماجستير في التاريخ الوسيط، شعبة التاريخ، إشراف: الدكتور مسعود مزهودي، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013/2014م، ص 83.

كما جاء في الدراسات الأجنبية أن القوافل تقوم بإرسال كشافين على ظهور الجمال لدراسة الطريق واستطلاعها والتأكد من وجود الماء بها وهل يوجد بها خطر يهدد القافلة⁽¹⁾، فالتكشيف هي الصفة التي ينعت بها كل فرد من قبيلة مسوفة⁽²⁾ فهو يتقدم القافلة لإيصال الرسائل المبعوثة من طرف تجار القافلة إلى أصحابهم في المنطقة، وقد يتعرض الشواف للموت بسبب المخاطر التي يواجهها في مهمته⁽³⁾، فنجد أن ظاهرة التكشيف كانت أساسية في الرحلة بحيث تصل أجرة العامل فيها نحو مائة مثقال من الذهب⁽⁴⁾.

5. الفقهاء والدعاة

الفقيه هو المتمكن من الأمور الشرعية فيستفتى عما بدا من تساؤلات تتصل بالأمور الدينية⁽⁵⁾، فقد كانت القوافل التجارية تحمل معها العديد من المبشرين بالدين الإسلامي سنويا⁽⁶⁾، حيث يرافقون التجار في رحلتهم لنشر الإسلام والثقافة العربية الإسلامية في إفريقيا جنوب الصحراء⁽⁷⁾.

6. الطبيب

نظرا للمخاطر التي كانت تتعرض لها القوافل التجارية، كالجروح التي تصيب الحراس أثناء الدفاع عن القافلة أو إصابة بعض أشخاصها بالأمراض، فإن دور الطبيب مهم في وجوده مع القافلة، فهو الذي تكون له معرفة بالأعشاب المفيدة لبعض الأمراض أثناء السفر⁽⁸⁾.

(1) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 144.

(2) - أهل مسوفة: هم الطوارق من أهل صنهاجة الصحراء التي أقامت دولة المرابطين. ينظر: مُجَدِّد بن ساعو، المرجع السابق، الهامش رقم (10)، ص 83.

(3) - مزاحم علاوي، المرجع السابق، ص 125.

(4) - نفسه، ص 132.

(5) - مُجَدِّد الصالح حوتية: توات والأزواد خلال القرنين 12-13هـ/18-19م دراسة تاريخية من خلال الوثائق، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2007م، ج1، ص142.

(6) - أحمد مُجَدِّد العقيلي: أمة التجارة- دور التجار في نشر الدعوة الإسلامية في إفريقيا، المؤنس للنشر، المملكة العربية السعودية، 1419هـ/1998م، ص122.

(7) - نفيسة بلخضر، المرجع السابق، ص 62.

(8) - مُجَدِّد الصالح حوتية، توات والأزواد، المرجع السابق، ج1، ص142.

7. الكاتب أو الموثق

مهمته تسجيل المعاملات التجارية التي تتم أثناء السفر وتسجيل الأحداث التي تشهدها القافلة أثناء تحركها كما يقوم بتوثيق تركة المتوفين أو المخنقين وتقديم مبلغ التركة بعد بيعها بالمزاد العلني للورثة ويوثق هذه العملية الموثق⁽¹⁾، فمهمته كتابة الصفقات التجارية وتسويتها وعقد الاتفاقيات وفي حالة وفاة أحد من القافلة تكون مهمته تسجيل الوفاة والتكفل به وبما ترك ويسمى أيضا "الخوجة"⁽²⁾

8. المؤذن

إضافة إلى هؤلاء وبما أن القافلة إسلامية فقد كان يرافقها إمام ومؤذن ليتمكن الناس من أداء شعائرهم الدينية بشكل جماعي⁽³⁾، فمهمته هي النداء للصلاة والإمامة بالمسافرين وإقامة الصلاة بهم والصلاة على الميت من القافلة⁽⁴⁾.

9. الوكلاء

هم وكلاء البائعين يتعهدون السلع والبضائع من أصحابها لبيعها لهم في أسواق أخرى مقابل أجرة كما كان يفعل سكان واكدة⁽⁵⁾، بإرسال بضائعهم التي أغلبها من تمر وأيضاً الخيول مع التجار الذاهبين إلى أسواق السودان الغربي⁽⁶⁾، ويتمثل دورهم في الاهتمام بالمصالح التجارية وإعداد البضائع وأخبار القوافل بالأسعار والسلع المطلوبة وأوضاع الحركة التجارية⁽⁷⁾، إذ غالباً ما كان للتجار وكلاء في كافة المناطق وخاصة في المراكز والمدن التجارية الهامة.

كان نظام الوكلاء بحاجة لاعتماد أساليب ووسائل تكون قادرة على ضمان الأرباح، يتصل بمؤلاء الوكلاء نوعين من التجار المجهز والركاض فالجهاز هو من ينصب له الموضع الذي يجهز إليه بحيث يقبض البضائع التي يصدرها له القابض ويتولى هذا القابض بيعها أما الركاض فهو من يقوم

(1) - زهرة طموح، المرجع السابق، ص 298.

(2) - نفيسة بلخضر، المرجع السابق، ص 62.

(3) - زهرة طموح، المرجع السابق، ص 299.

(4) - نفيسة بلخضر، المرجع السابق، ص 62. / وكذلك ينظر: P. Constantin : **Alger et Timbouktou transsaharien, challamel étude sur le commerce**, ed, paris, année 1885, p19.

(5) - واكدة: تبعد عن سجلماسة بنحو 170 ميلا إلى الشرق، فيها ثلاثة قصور كبيرة وقرى عديدة، يرسل السكان بضائعهم إلى بلاد السودان، ينظر: الحسن الوزان، المصدر السابق، ص 132.

(6) - عبد الرحمان بلاغ، المرجع السابق، ص 111.

(7) - بالحاج أوزايد، المرجع السابق، ص 73.

بالأسفار والتعامل مع البلدان المختلفة بعد قيامه بدراسة كل ما يتعلق بالتجارة فيها معتمدا على وكلاء مأمونين⁽¹⁾.

يسافر الوكيل بالبضائع أو يشتريها ويرسلها إلى موكله، فقد كان بعض التجار لا يرغبون في التنقل فيستأجرون وكلاء للقيام بأعمالهم، منهم من يختص بخدمة تاجر واحد ومنهم من يفتح دكانا ويخدم كل من يطلبه، وكان الوكيل يعمل بمقتضى اتفاق مكتوب في عقد لكي تكون الثقة في التعامل بين التاجر والوكيل⁽²⁾.

10. التجار

التجار في إطار القافلة هم الذين يحملون سلعهم ويتنقلون بها بين الحواضر الكبرى والمناطق النائية ومناطق الانتاج والاستهلاك⁽³⁾، وكانت متاجرهم تتم في بداية الأمر بالمقايضة أي مبادلة السلعة بسلعة ثم استعملت النقود وقد حلت صعوبات عديدة أمام التبادل التجاري⁽⁴⁾.
وليضمن التاجر نجاح استثماراته التجارية فإنه يقوم بعدة إجراءات من اطلاع على مواصفات البضاعة التي يتاجر فيها وسعرها ووضعها القانوني ودراسة طبيعة الأسواق والاهتمام بالبضائع المرهبة والتي يكثر عليها الطلب⁽⁵⁾، وكذلك نقل السلع من البلد البعيدة المسافة وخطورة الطريق يكون أكثر فائدة للتجار وأعظم أرباحا وأكفل بحوالة الأسواق⁽⁶⁾.

11. الترجمان

بما أن القوافل تجتاز إطارها الحضاري إلى مناطق ومجتمعات أخرى تتكلم لغة غير لغة سكان صحراء الجزائر، لذا فهي بحاجة إلى أن يكون ضمن طاقمها مترجم لغة الشعوب الذين سيتعامل معهم خاصة بأرض السودان⁽⁷⁾، وتظهر أهمية الترجمان ودوره مع وصول القافلة التجارية إلى بلاد

(1) - عمار غرايسة، المرجع السابق، ص 420.

(2) - عز الدين أحمد موسى: النشاط الاقتصادي في المغرب الاسلامي خلال القرن السادس الهجري، دار الشروق، ط1، بيروت، 1403هـ/1983م، ص281.

(3) - محمد بن ساعو، المرجع السابق، ص172.

(4) - جودت عبد الكريم يوسف: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في المغرب الأوسط خلال القرنين الثالث والرابع الهجريين(9-10م)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د. ت. ن، ص 146.

(5) - محمد بن ساعو، المرجع السابق، ص 173.

(6) - ابن خلدون، المصدر السابق، ج2، ص852.

(7) - عبد الرحمان بلاغ، المرجع السابق، ص 112.

السودان، فكان ذو أهمية كبيرة بالنسبة للتجار المغاربة والجزائريين باعتبار أن العملية التجارية تتم بواسطتهم⁽¹⁾.

وقد ذكره الوزان⁽²⁾ عندما دعاهم أمير صنهاجة⁽³⁾ للاستراحة عنده وذلك في قوله: "وقد لاحظنا من خلال أفعال الأمير وأقواله نبهه وظرفه رغم أنه لا يفهم لغتنا ولا نفهم لغته، وإنما كانت محادثتنا معه بواسطة ترجمان"⁽⁴⁾، ولذلك فإن معرفة أحوال السوق والتسهيل بين المتعاملين يظهر دور الترجمان المهم باعتبار أن جانبا من العملية التجارية يتحقق بواسطتهم ووساطتهم بين قطبي المبادلة التجارية وكان أغلبهم من الطوارق الملتزمين بحكم موقعهم بين أهل الجزائر وأهل السودان⁽⁵⁾.

كما ذكره ابن بطوطة في رحلته الشهيرة حينما أراد التكلم مع سلطان مالي⁽⁶⁾ في قوله: "وأقعد مع القاضي والخطيب، فتكلمت مع دوغا الترجمان، فقال: تكلم عنده، وأنا أعبر عنك بما يجب"⁽⁷⁾.

12. الجمالون

يشكلون عنصر مهم في القافلة بحكم اقتيادهم لدواب القافلة فهم الذين يقتادون الجمال لذلك تمت تسميتهم بالجمالين، وهم غير تجار القافلة، وذلك ما يفهم من رواية الوزان عندما تمت دعوة القافلة التي كان فيها من طرف أحد الأمراء فرفض التجار الدعوة لأن مقر إقامة الأمير كان بعيدا لكنه حرص على استضافتهم واقترح على الجمالين مواصلة سفرهم⁽⁸⁾ عندما قال: " عند ذلك قرر الأمير أن يتابع الجمالون السفر على دوابهم ويصحبه التجار رغبة منه في مقامنا عنده"⁽⁹⁾، وأكبر

(1) - بالحاج أوزايد، المرجع السابق، ص 71.

(2) - ينتسب الحسن بن محمد الوزان إلى قبيلة بني زيات الزناتية في المغرب، وولد في غرناطة ثم انتقل مع أسرته إلى فاس درس على العديد من الأعلام من بينهم الإمام محمد بن غازي المكناسي. ينظر: الحسن الوزان، المصدر السابق، ص 61.

(3) - صنهاجة: قبيلة أمازيغية، تنقسم إلى طبقتين هما: صنهاجة الشمال والمتفرعة من الدولة الزيرية، وصنهاجة الجنوب التي تعرف بالملتزمين، وهذه الطبقة جابت الصحراء الكبرى حتى حدود بلاد السودان الغربي، وتنتشر من غدامس جنوب ليبيا شرقا حتى المحيط الأطلسي غربا في المناطق الصحراوية. ينظر: عبد الجليل ملاح، المرجع السابق، ص 77.

(4) - الحسن الوزان، المصدر السابق، ص 61.

(5) - عمار غرايسة، المرجع السابق، ص 423.

(6) - مالي، بلاد شاسعة تقع بين بلاد بورنو شرقا والمحيط الأطلسي غربا والصحراء الكبرى وبلدان المغرب شمالا وسكانها بدو رحل دخلوا إلى الاسلام في القرن 11م، وتتألف مملكة مالي من خمسة أقاليم مستقلة. ينظر: يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 27.

(7) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج 6، ص 303.

(8) - عبد الرحمان بلاغ، المرجع السابق، ص 112.

(9) - الحسن الوزان، المصدر السابق، ص 60.

الجمالين سنا وأكثرهم تجاربا في التجارة ومعرفة مسالك الطرق الصحراوية هو الذي يتولى قيادة القافلة يكون مسئولاً على اختيار الطريق التي تسلكها والساعة التي تنهض أو تتوقف فيها أثناء السفر⁽¹⁾، فالجمالون هم رعاة يسهرون على راحة الجمل واقتياده للمرعى.

13. العمال

تضمنت القافلة عمالا يقومون بمهام متعددة ومن بينها تسوية الآبار المائية المعرضة للردم بسبب الزوابع الرملية، حيث يقومون بترميمها من الداخل بواسطة عظام الإبل الهالكة ثم يغطونها بجلودها ومن ضمن هؤلاء العمال من يرحل مع القافلة بحثا عن العمل والثراء خارج وطنه⁽²⁾.

14. عيون القافلة أو المخبرون

إلى جانب الحراس كان هناك مخبرون مهمتهم الخروج قبل القافلة لتقصي الظروف الطبيعية كوفرة الآبار والظروف البشرية كغياب قطاع الطرق⁽³⁾، إضافة إلى مراقبة العصابات البدوية وإبلاغ القافلة بكل تحركاتهم لتحتاط وتدافع عن نفسها وقد سمي هؤلاء بـ: "الشرطة الصحراوية"⁽⁴⁾.

15. البراح

توفرت القافلة على منادي مهمته إبلاغ أوامر الدليل إلى كل أطرافها خاصة أن القافلة كانت تمتد على خط طويل جدا إذن فأوامر الدليل للتوقف أو الخروج كانت بحاجة لشخصية مثل المنادي⁽⁵⁾. كما كان بالقافلة الفنانون والمغنون والمصرفيون والسياح والحجاج والمتسكعون والمتجولون والقضاة والكثير من أخلاط الناس والمهن⁽⁶⁾.

ثانيا: العناصر الحيوانية

إلى جانب العنصر البشري كمكون للقافلة، فإن العنصر الحيواني يشكل الركيزة الأساسية في إنشاء القافلة وتحريكها، نستعرضها فيما يلي:

(1) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 168.

(2) - عبد الرحمان بلاغ، المرجع السابق، ص 112

(3) - زهرة طموح، المرجع السابق، ص 299.

(4) - يحي بوغزيز، المرجع السابق، ص 46.

(5) - زهرة طموح، المرجع السابق، ص 299.

(6) - نفسه، ص 111.

1. الإبل

تكتسي الحيوانات أهمية خاصة لفائدتها في الجوانب الاقتصادية، فهي تعد وسيلة انتقال وتغذية⁽¹⁾، وفي مقدمتها الجمل الذي يعتبر من أكثر الحيوانات مقدرة على المشي لمسافات طويلة دون تعب فقد خلق لتعمير الصحراء وجعلها منطقة عبور للتجارة وتسهيل تنقل الأشخاص عبر أرجائها فكان عاملا مهما في تحسين ظروف المعيشة والتبادل الاجتماعي والتجاري بين مختلف أطرافها وبين مناطق التل وكذا القدرة الفائقة على حمل أثقال العائلات المتنقلة وخيمها على ظهورها.

يمثل موردا اقتصاديا هاما للرجل الصحراوي فهو كما أشار القرآن الكريم إلى ذلك ينتفع بلبن الناقة مصداقا لقوله تعالى: {وإن لكم في الأنعام لعبرة نسقيكم مما في بطونه من بين فرث ودم لبنا خالصا سائغا للشاربين}⁽²⁾.

ومن فوائدها أن يلبس ثيابا مصنوعة من وبر الجمال⁽³⁾، كما ينتفع بلحومها وشحومها ومن وبرها تصنع الخيام التي توفر السكن والدفع للإنسان البدوي وغيرها من المنافع الكثيرة، فهي تناسب المجتمع الصحراوي وحياة البدو والظروف الطبيعية والبيئية في الصحراء، لقوله عز وجل: {وَإِنَّ لَكُمْ فِي الْأَنْعَامِ لَعِبْرَةً نَسْقِيكُمْ مِمَّا فِي بُطُونِهَا وَلَكُمْ فِيهَا مَنَافِعُ كَثِيرَةٌ وَمِنْهَا تَأْكُلُونَ. وَعَلَيْهَا وَعَلَى الْفُلْكِ تُحْمَلُونَ}⁽⁴⁾.

اعتمد العرب بدوا وحضرا على الإبل في تنقلاتهم وأقواتهم وتجارهم، لأنها أصبر الحيوانات على العطش والجوع والحر، فالجمل له قدرة على احتمال العطش تمكنه من أن يبقى 17 يوما دون ماء كما له طاقة على خزن الماء تصل إلى حوالي مائة وثلاثين لترا أما طعامه فأغصان الأشجار والشوك والعشب، كما يستطيع السير ثلاثين ميلا في اليوم و حمل حوالي 150 كيلو غراما من الأثقال دون عناء ويعمر حوالي أربعين سنة⁽⁵⁾، تميزت إبل إفريقيا عن إبل آسيا لأنها تحمل الأثقال لمدة أربعين أو

(1) - محمد الصالح حوتية، آل كتنة، المرجع السابق، ص 89.

(2) - سورة النحل، الآية 66.

(3) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 45.

(4) - سورة المؤمنون، الآية 21-22.

(5) - عبد الحميد سلامة: قضايا الماء عند العرب قديما من الجاهلية (القرن 6م إلى القرن 11هـ/17م)، دار الغرب الاسلامي،

ط1، بيروت، 1424هـ/2004م، ص 63.

خمسين يوماً دون أن تجوع وإنما تنزل عنها الأحمال لترعى في البرية، ويجب عند السفر أن يكون الجمل سمينا مملوء البطن لكي يستطيع حمل الأثقال⁽¹⁾، فهو يعمل عادة أكثر من عشرة أيام بدون ماء⁽²⁾.

صنفت الإبل حسب سنها ليستفيدوا منها من الناحية الاقتصادية عادة ما كانت الجمال صغيرة السن لتدخل ضمن القافلة أما الجمال كبيرة السن لا تستطيع مواكبة سير القوافل التجارية فتوجه للذبح⁽³⁾، ولضمان سلامة القافلة يتم اختيار الجمال التي تسير بعناية حيث يتطلب منهم القيام بمجهود شاق خلال الرحلة⁽⁴⁾، فقد خلقها الله خلقاً عجيباً بقوة قوامها لتيسير حمل الأمتعة علي وجعل في بطونها أمعاء تخزن الطعام والماء لتصبر على تحمل العطش⁽⁵⁾، فالإبل هي وسيلة النقل الأساسية المستخدمة لأنها "ملاك السفر البعيد ومركز مداره" إضافة إلى رخص ثمنها⁽⁶⁾.

يستعمل الجمل لنقل مختلف أنواع البضائع كما يستعمل راحلة للركوب وهذا النوع هو الذي يسمى "المهري"⁽⁷⁾، والمهري أو الجمل العربي، المنطقة الوحيدة التي يستطيع العيش فيها هي الصحراء، فهو يمتاز بسرعة التحرك أكبر من التي يملكها الحصان، ويوجه لخدمة البريد كما يقدم خدمة مفيدة للقوافل وهو أعلى من الجمل العادي⁽⁸⁾، وفي هذا الصدد يقول الناصري: "فنجد الرجل يحمل على إبله القناطر المقنطرة من الأمتعة وأحمال الحطب والتبن وغير ذلك حتى لا يظهر من الجمل إلا رأسه"⁽⁹⁾.

(1) - الحسن الوزان، المصدر السابق، ص 259.

(2) - بوفيل وروبين هاليت: تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير، تر: الهادي أبو لقامة، مُجد عزيز، منشورات جامعة قار يونس، ط2، بنغازي، ليبيا، 1988، ص 51.

(3) - مُجد الصالح حوتية، آل كنتة، المرجع السابق، ص 91.

(4) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 58.

(5) - مُجد السعيد بن سعد: "المعممون والملثمون يهاورون الصحراء (الهقار وتديكلت - نموذجاً)"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع15، 1432هـ/2011م، ص 209.

(6) - مزاحم علاوي، المرجع السابق، ص 125.

(7) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 45.

(8) - كاريت، المرجع السابق، ج6، ص 142.

(9) - أبو العباس أحمد بن مُجد بن ناصر الدرعي: الرحلة الناصرية (1709-1710م)، تح: عبد الحفيظ ملوكي، دار السويدي للنشر والتوزيع، ط1، الامارات العربية المتحدة، 2011م، ج1، ص 261.

2. البغال والخيول

تعد الخيول والبغال ذي أهمية كبيرة من الناحية الاجتماعية والاقتصادية لقوله تعالى: { وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ }⁽¹⁾، وكان لها دور أساسي في القافلة التجارية ولهذا استعملت فيها لكن في المسافات القصيرة⁽²⁾، ولذلك كان كراء البغال معتدلا للغاية فقد تراوح ما بين 15 و 25 فرنك للبغل الواحد في الذهاب وما بين 30 و 40 فرنك في الرجوع، وبديهي أن سعر الرجوع أعلى لأن التاجر يجلب معه السلع⁽³⁾.

وبغال بلاد المغرب مرغوب باقتنائها بكثرة في الصحراء وذلك لضخامتها وقوتها وقدرتها على الكر والفر في الحروب، وكان البغل الواحد منها يباع بـ 15 إلى 20⁽⁴⁾.

وللحصان أهمية بالغة في عبور المسافات الطويلة شأن الجمل لكن يمتاز عنه بالسرعة إلا أنه لا يستطيع تحمل مشاق الصحراء ومع هذا فقد استعمل على طريق بلاد السودان⁽⁵⁾، وقبل ظهور الجمل كان الحصان هو الحيوان المستعمل للركوب ولنقل الأثقال، ولكن استعماله كان محصورا لأنه يحتاج إلى الماء في أوقات منتظمة كما يحتاج إلى التبن والشعير والعلف وهي أمور ليست متوفرة دائما في الصحراء⁽⁶⁾، وقد يصل سعر الخيل إلى مئة مثقال، حيث يقول ابن بطوطة عن سعرها: " وكان لي جمل أركبه، لأن الخيل غالية الأثمان، يساوي أحدها مائة مثقال " ⁽⁷⁾.

(1) - سورة النحل، الآية 8.

(2) - محمد بن ساعو، المرجع السابق، ص 97.

(3) - محمد العربي زبيري، المرجع السابق، ص 152.

(4) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 47.

(5) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 214.

(6) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 44.

(7) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج 2، ص 313.

المبحث الثالث: نظام القافلة والعوامل المتحكمة في سيرها

يعتبر نظام القوافل التجارية من أقدم وأشهر الوسائل في التجارة ونقل البضائع برا وذلك منذ العصور القديمة إلى غاية العصر الحديث⁽¹⁾، فكانت القوافل التجارية تسير في أعداد كبيرة لها مهن لصيقة بها في حلها وترحالها تسير معها ولا تكاد تخلو القافلة منها، فتجد فيها مهنة الحراس والأدلاء وأصحاب الترجمة والوكلاء، ونزل يأوون فيها بضائعهم، وبالتالي فهي مهن دائمة طالما القافلة تسير، حيث تحافظ على أمن وخط سير القافلة وتقدم لها الخدمات⁽²⁾، وقد خضعت القافلة التجارية من حيث تنظيمها ومواعيد انطلاقها وسيرها ومدى ضخامتها ومقدار حملتها إلى تنظيمات مسبقة كاختيار وقت الخروج والشهر المناسب وغيرها من التفاصيل غير المعروفة بشكل محدد⁽³⁾.

أولاً: نظام حركة القوافل

تخضع القافلة التجارية إلى نظام سير خاص بها له قواعده وأعرافه، تم ضبطه حسب عدة عوامل منها على الخصوص طبيعة المناخ السنوي في الصحراء.

1. الاستعداد وتجهيز القافلة

قبل المسير تُحمّل الجمال بالأثقال أين تستغرق عملية وضع الأمتعة فوق ظهر الجمل ساعتين أو ثلاثة لأنها عملية صعبة ومعقدة أحيانا، فالجمال تقاوم وترفض وغالبا ما تلقي بحمولتها على الأرض⁽⁴⁾، ويتجمع التجار في عدد كبير ثم تصنف الجمال صفوفًا وراء بعضها البعض وكل صنف فيه مائتا بعير وبهذه الطريقة تعبر القوافل الصحراء⁽⁵⁾، وشملت مرحلة استعداد القافلة لعبور الصحراء عدة أمور نذكر منها:

(1) - محمد بن ساعو، المرجع السابق، ص 83.

(2) - الهادي المبروك الدالي: التاريخ السياسي والاقتصادي لإفريقيا فيما وراء الصحراء من نهاية القرن الخامس عشر إلى بداية القرن الثامن عشر، الدار المصرية اللبنانية، ط1، القاهرة، 1999م، ص336. وكذلك ينظر: بلاغ عبد الرحمان، المرجع السابق، ص111.

(3) - رشيد حفيان، المرجع السابق، ص 19.

(4) - بشاري لطيفة: التجارة الخارجية لتلمسان في عهد الامارة الزيانية (قرن 13-16م)، رسالة لنيل شهادة ماجستير، معهد التاريخ، إشراف: موسى لقبال، جامعة الجزائر، 1987/1986م، ص 92.

(5) - أبو القاسم سعد الله: مجموع رحلات "رحلات جزائرية"، المعرفة الدولية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011م، ج3، ص 95.

- توفير وسائل النقل الضرورية التي كانت من اختصاص التجار، حيث كان كل تاجر يهتم بشراء عدد من الإبل ويقوم برعيها وتهيئتها لعبور الصحراء⁽¹⁾، وتقوم القبائل الصحراوية بتأجير جمالها للتجار أو بيعها لهم، وقد يصل عدد الجمال المشاركة في القافلة إلى ثلاثة آلاف جمل محملة بمختلف أنواع السلع أما متوسط القافلة فألف جمل⁽²⁾.
- توفير المواد الغذائية الضرورية للتجار والمتمثلة أساسا في اللحم المجفف والتمور⁽³⁾، والتي تكفي لستة أشهر، إضافة إلى الخيام لكي يستظلوا بها من أشعة الشمس والأسلحة للدفاع عن النفس⁽⁴⁾.
- شراء السلع التي تباع في البلاد المقصودة والحرص على توزيع الماء والغذاء على الدواب والطاقم المرافق للقافلة⁽⁵⁾.

2. توقيت الانطلاق

كان الفصل المناسب للقوافل التجارية الصحراوية هو فصل الشتاء لتفادي الزواجع الرملية والحرارة الشديدة، قد يكون انطلاق القافلة في بداية فصل الخريف أو الربيع⁽⁶⁾، لذا فإن فصول السنة تلعب دورا هاما بالنسبة لاختيار التوقيت المناسب لسير القوافل التجارية عبر الصحراء، وفي الغالب يحدد المسير بفصل الخريف على اعتباره يأتي عقب الصيف الذي تعسر معه الحركة، كما أن فصل الشتاء يعقبه الربيع الذي تشتد فيه الرياح وهو ما يزيد من صعوبة الطريق⁽⁷⁾.

ويبدو أن القوافل في الشمال كانت تسير في فصول الربيع والصيف والخريف، أما في الصحراء فهي تنطلق في فصل الخريف أو الشتاء.

(1) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 195.

(2) - محمد بن ساعو، المرجع السابق، ص 83.

(3) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 195.

(4) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 212.

(5) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 195.

(6) - محمد بن ساعو، المرجع السابق، ص 83.

(7) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 213..

3. سير القافلة

تجتمع القوافل في أماكن محددة للعبور بشكل جماعي تقع هذه الأماكن على أطراف المراكز التجارية مما يتيح فرصة التجهيز بعيدا عن الازدحام⁽¹⁾، وتعد القافلة التجارية وتجهز في مدن الشمال بقسنطينة والجزائر وتلمسان⁽²⁾ محملين بالبضائع⁽³⁾، كان انطلاقها محدد الزمان والمكان فيذهب كل من أراد مرافقة القافلة إلى مكان معين خارج المدينة فإذا اتخذ الناس كافة الاستعدادات انطلقت القافلة وعادة ما يضرب مقدم القافلة الطبل معلنا بداية الانطلاق⁽⁴⁾.

تبدأ القافلة بالسير بعد صلاة العصر وتمشي طوال الليل ثم تحط رحالها عند الصباح⁽⁵⁾ عادة ما تنطلق في أول النهار إلى غاية ثلاث ساعات بعد الظهر في فترة الصيف⁽⁶⁾، وتتوقف عند منتصف النهار ليستريح المسافرون مدة ساعتين يخرجون فيها زادهم المكون أساسا من التمر والقديد والشاي لذا تكون القوافل قد سارت لمدة عشر ساعات علما أن هذه النسبة ليست ثابتة فقد تزيد أو تنقص بين رحلة وأخرى فهي خاضعة لطبيعة المسالك وتوزيع الآبار واختلاف الفصول⁽⁷⁾.

تتحكم في توقيت السير ظروف طبيعية فإذا كانت الحرارة مرتفعة نهارا تسير القافلة ليلا أما في فصل الشتاء فتسير صباحا لتستريح الإبل ليلا⁽⁸⁾، وبعد تناول طعام العشاء يسمرون قليلا ثم ينامون حتى الفجر ليستيقظوا وتكمل الجمال طريقها⁽⁹⁾، وفي نفس السياق يقول ابن بطوطة عن مسيره في

(1) - مُجَّد بن ساعو، المرجع السابق، ص 83.

(2) - تلمسان: مدينة تقع في الاقليم الغربي من أرض الجزائر، يطل منها سهول خضراء واسعة تحدها سلسلة من التلال قليلة الارتفاع سماها الرومان "يومارية" أي البستان. ينظر: مُجَّد بن عمرو الطمار: تلمسان عبر العصور دورها في السياسة وحضارة الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، د. ط، الجزائر، 1984م، ص 7.

(3) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 44.

(4) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 211.

(5) - عمار غرايسة، المرجع السابق، ص 422.

(6) - P. Constantin , op. cit, p,24.

(7) - مُجَّد الصالح حوتية، آل كنتة، المرجع السابق، ص 105.

(8) - مُجَّد بن ساعو، المرجع السابق، ص 84.

(9) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 168.

القافلة: "ثم وصلنا إلى "تاسرهلا"، وهي أحساء ماء تنزل القوافل عليها ويقيمون ثلاثة أيام فيستريحون، ويصلحون أسقيتهم ويملقونها بالماء، ويخيطنون عليها التلايس خوف الريح" (1).

والقافلة تسير نحو 14 إلى 15 ساعة في اليوم وبسرعة متوسطها 40 كلم (2) في الساعة، أما خط سيرها فهو من الشمال إلى الجنوب أثناء مرحلة الذهاب والعكس عند مرحلة العودة (3)، تمر على معظم الأسواق والمراكز العمرانية في قلب الصحراء حسب اتجاهها وتستغرق في ذهابها وإيابها شهورا عديدة، فقافلة قسنطينة إلى توات تستغرق 36 يوم وقافلة المدية إلى توات تستغرق حوالي 48 يوما، أما قافلة تلمسان إلى عين صالح فهي تستغرق 32 يوما (4).

تستغرق القوافل خلال تحركها من ثلاثة إلى أربعة أشهر على الأقل وفي الرجوع تستغرق أكثر نظرا لجلب السلع والعبيد (5)، وخلال توقفها عن السير تختار مكانا مناسباً لترعى فيه الإبل لكن وجود الكلال في طريق القافلة يسبب بطئ في مسيرها لانشغال الإبل بالأكل (6)، وكانت القوافل تستعين بالدليل وبمن له خبرة بالطريق ولم يكن المسافرون في القافلة يقصدون مكانا واحدا بالضرورة فقد يرافقها بعضهم وينفصل عنها وفي نفس الوقت ينظم لها مسافرون آخرون وهذا الحرص على مرافقة القافلة نتيجة الشعور بالأنس والأمن من قطاع الطرق (7).

سارت القوافل بانتظام بين مرتفعات الأطلس إلى بلاد السودان جنوبا عبر تادكلت (8) وتوات غربا وقابس (9) وغدامس شرقا، أما القوافل التي تسير في اتجاه الشمال والشرق فقد كانوا يسلحونها

(1) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج2، ص 296.

(2) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 59.

(3) - محمد الصالح حوتية، توات والأزواد، ج1، ص 141.

(4) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 44.

(5) - عمار غرايسة، المرجع السابق، ص 424.

(6) - محمد بن ساعو، المرجع السابق، ص 84.

(7) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 212.

(8) - تادكلت: أو تديكلت كلمة بربرية تعني راحة اليد وهي نقطة تقاطع ولايتي تمنراست وأدرار تقع بأقصى الجنوب الجزائري. ينظر:

محمد السعيد بن سعد، المرجع السابق، ص 205.

(9) - قابس: تقع داخل مدينة تسمى سرت قبالة جزيرة جربة يدير شؤونها حاكم تونسي. ينظر: كارت، المرجع السابق، ص 82.

وتتمتع باستقلال تام في عملياتها التجارية ولكن القوافل التي كانت تسير تجاه الجنوب تدفع إتاوات للطوارق مقابل حماية طريقها، فرضت على القوافل التي يُسيرها غيرهم في مجال نفوذهم⁽¹⁾.

فقد التزم رجال الطوارق بتسهيل وحماية التجار المارين عبر مواطنهم، وطبقا للتقاليد القديمة المنظمة للعلاقات التجارية بين دول شمال إفريقيا ومختلف عشائرها فإن عائلة الشيخ الحاج إينوخن تبقى مكلفة بضمان أمن كل القوافل الآتية من الجزائر على أن يدفعوا ضريبة مقابل ذلك⁽²⁾.

وعلى سبيل المثال وصف الرحالة سوليه القافلة التي كان فيها أنها انطلقت على الساعة السادسة والنصف صباحا من متليلي⁽³⁾ إلى عين صالح⁽⁴⁾ وضمت أربعة عشر من الحراس المسلحين بالبنادق والعصي ورعاة الجمال، وبهذا نجد أن البعثة تتشكل من ستة وعشرين شخصا وعشرة جمال وثلاثة خيول⁽⁵⁾، إذا كانت رحلة الذهاب لا تتقل كاهل الجمال بالسلع، فإن رحلة الإياب على العكس من ذلك، حيث أن الجمل يحمل نحو سبعة ألواح من الملح أي أكثر من 250 كلغ ويؤدي ذلك إلى إرهاق الحيوان وخسارته⁽⁶⁾، فتستبدل هذه القوافل ما ضعف من إبلها وخيولها بأخرى سليمة لتواصل سيرها الطويل⁽⁷⁾، يتزكونهم في المرعى بكل حرية ويطعمونهم بين ثلاثة أو أربعة كيلوغرام من خليط القمح والشعير أو نواة التمر المدقق⁽⁸⁾.

(1) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 167.

(2) - إبراهيم مياسي: الصحراء الجزائرية في ظلال وادي سوف (دراسة تاريخية)، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر، 2014م، ص 81.

(3) - متليلي: تقع في شمال الصحراء الجزائرية وكانت تابعة لولاية الأغواط قبل أن تصبح إحدى بلديات ولاية غرداية سنة 1985. ينظر: الشيخ لكحل: مقاومة منطقة متليلي الشعانية للاستعمار الفرنسي في الفترة ما بين (1851 - 1905م)، دار صبحي للطباعة والنشر، ط1، غرداية، 2019م، ص 31.

(4) - عين صالح: مدينة تقع وسط الرمال يتشكل أهلها من قبيلة الخنافس وأولاد بن ناصر تابعة للصحراء الجزائرية. ينظر: كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 95.

(5) - إبراهيم مياسي، المرجع السابق، ص 85.

(6) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 60.

(7) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص 78.

(8) - P. Constantin , op. cit, p,26.

أما عن تقدير قيمة حمولة الجمل فهو يحمل ثماني غرامات من الذهب وهو ما يعادل 32 فرنك بسعر ذلك الوقت للقنطار الواحد⁽¹⁾، وحمولته تتراوح بين 125 إلى 150 كلغ، وكان المغاربة يُحملون أغلب جمال القافلة بالملح⁽²⁾، فينطلق الجمل وعلى ظهره حملين يزن كل واحد منهما 400 كلغ، تُخفف الأثقال عن الجمال عندما يتعلق الأمر بمسافة طويلة أو أرض رملية⁽³⁾.

يحمل جزء من الإبل البضائع والجزء الآخر يحمل الماء والزاد والباقي لا يحمل شيئاً بل يستخدم خزاناً للمياه فقط⁽⁴⁾ سعر تكلفة النقل تُدفع للقوافل في حدود واحد ونصف فرنك في اليوم لكل جمل تحسب حمولته بـ 15 فرنك يكون عدد الأشخاص عادة رجلين وثمانية أو عشرة جمال⁽⁵⁾.

عندما تشرف القافلة على الوصول إلى مقصدها يتقدم الكشافون أو بعض مرافقيها لتهيئة السكن لأصحاب القافلة⁽⁶⁾، وفي رحلة العودة كانت القوافل تحمل القمح والتمر التي ستباع بدورها في الأسواق فمثلاً قدر مجموع وزن القافلة ذهاباً بـ 450 طن من البضائع بينما بلغ مجموع شحنة العودة ألف وأربعمائة طن⁽⁷⁾. تراوحت الإقامة في بلاد السودان ما بين شهرين إلى ثلاثة أشهر لا لممارسة النشاط التجاري فقط بل من أجل راحة الأشخاص والدواب والتزود بالمؤن والمواد الضرورية استعداداً لمرحلة العودة وبذلك تصل هذه الرحلة إلى ستة أو ثمانية أشهر ذهاباً وإياباً⁽⁸⁾.

تعتبر رحلة العودة أشق وأكثر عناء من رحلة الذهاب، يحمل الجمل الصغير 80 كلغ بينما ينقل الجمل الكبير على ظهره ما لا يقل عن 250 كلغ كما أن بعض الجمال تعجز عن حمل ومسايرة القافلة فتترك في الطريق إلا أن الرحلة تكون دائماً مربحة رغم الخسائر التي فقدتها من الحيوانات والسلع فقد قدر دخل التاجر المشترك في القافلة بـ 400 فرنك وبذلك يبلغ مجموع دخل القافلة نحو سبعة

(1) - مُجَّد الصالح حوتية، آل كنتة، المرجع السابق، ص 100.

(2) - مُجَّد بن ساعو، المرجع السابق، ص 173.

(3) - P. Constantin , op. cit, p,23.

(4) - الهادي المبروك الدالي، المرجع السابق، ص 76

(5) - P. Constantin , op. cit, p,25.

(6) - مُجَّد بن ساعو، المرجع السابق، ص 86.

(7) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 58.

(8) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 197.

ملايين من الفرنكات⁽¹⁾، لا يحتاج التجار خلال عودتهم من السودان إلا لعدد قليل من الإبل لحملهم المؤن والذهب وبعض الأشياء الخفيفة⁽²⁾، وبعد وصول القافلة إلى بلاد السودان خاصة بعد انطلاقها في فصل الخريف فإنها تقيم بتلك البلاد طوال فترة الشتاء لتعود بعد نهاية الفصل لتستفيد من وجود المراعي وتفادي استهلاكها للماء بفعل الجفاف والحرارة الشديدة لذلك سيكون بإمكانها الوصول قبل نهاية الربيع لتصادف بالواحات جوا باردا نسبيا⁽³⁾.

تجدر الإشارة هنا إلى أن طائفة اليهود لعبت دورا مهما في مجال تنظيم القافلة إذ كانوا أرباب القوافل في الجنوب وساهموا في كراء الإبل، كما قاموا بمهام أخرى كاختيار الأدلاء والقيام بمهام التفاوض بخصوص حماية القافلة، كما كان قبائل الرحل الصحراوية وراء العمليات الناجحة بين الجنوب الغربي وبلاد السودان بفضل معرفتها بالمسالك الصحراوية وارشادها للقوافل التجارية⁽⁴⁾، كما أن بعض القبائل الصحراوية أمثال الشعانية⁽⁵⁾ والطوارق والخنافسة⁽⁶⁾ كانت مختصة في تسيير القوافل التجارية ويعتبر ما تدره عليها رحلاتها إلى مختلف المراكز التجارية أهم مورد تعتمد عليه في حياتها⁽⁷⁾، كانت هذه القبائل تقوم بقيادة القوافل من مكان لآخر وتحميها من الضياع ومن قطاع الطرق فأصبح تسيير القوافل من اختصاصها⁽⁸⁾، حيث أن معرفة الشعانية بمسالك الصحراء قد أهلهم لأن يقتحموا مجال التجارة ويبدعوا في تسيير القوافل التجارية العابرة للصحراء⁽⁹⁾، ونظرا لشهرة معرفتهم الجيدة

(1) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 59.

(2) - الحسن الوزان، المصدر السابق، ص 260.

(3) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 198.

(4) - نفسه، ص 196.

(5) - الشعانية: قبيلة عربية ينحدرون على أرجح الروايات من علاق بن عوف، من سليم بن منصور من العدنانية، وفدوا إلى شمال إفريقيا إبان التغيرات الهلالية في النصف الأول من القرن الخامس الهجري . ينظر: الشيخ لكحل، المرجع السابق، ص 33.

(6) - الخنافسة: قبيلة جزائرية تسكن مع أولاد ابن ناصر مدينة عين صالح وضواحيها. ينظر: الزبيري، المرجع السابق، ص 161.

(7) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 188.

(8) - صالح بوسليم، عبد القادر علوان: "تجارة القوافل الصحراوية بين الجزائر وطرابلس الغرب على العهد العثماني"، في مجلة

الحوار المتوسطي، م. ب. د. إ. م. إ. الجزائر، ع2، ديسمبر/ 2017، ص 151.

(9) - الشيخ لكحل، المرجع السابق، ص 71.

ل طرق الصحراء ومسالكها وأوضاعها فإن هذه الخبرة لفتت نظر الفرنسيين وجعلتهم يتخذون منهم العمود الفقري لفرقة "المهارى العسكرية الصحراوية" (1).

ثانيا: العوامل المتحكمة في سير القوافل التجارية

تحكمت بالقوافل عوامل عديدة كالماء وسهولة الطرق واختصار المسافات والأمن ووجود المراعي أو الكلاً للإبل، فالأمن والماء والمراعي هو ثلوث القوافل الهام منذ العهد القديم (2) فقد ساهمت هذه العوامل في توجيه حركة تجارة القوافل وتحديد مسالكها وهي كالآتي:

1. الماء

الماء مادة طبيعية وثروة هامة للإنسان وكل كائن حي فهو رزق الحياة وركيزتها الأساسية فبدونه لا يستمر العيش في الدنيا مصداقاً لقوله تعالى: { وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ } (3)، وبحكم طبيعة الماء التي لها ارتباط وثيق بباطن الأرض والتي جعلته يتفاوت من حيث الوفرة والندرة من منطقة لأخرى، وعليه فإن عامل توفر الماء في الصحراء شكل عنصراً أساسياً فقد تحكم في اختيار الطرق التجارية لذلك نجد القوافل التجارية غالباً ما تسير في الأماكن التي يتواجد فيها الماء كالهضاب والآبار والينابيع المائية كما جعل القوافل تضطر إلى سلوك الطرق التي وجد بها الماء على الطرق القصيرة منها لكونه ساعد على تنقل الإبل عبر الصحراء (4)، لقوله تعالى: { أَوَلَمْ يَرَوْا أَنَّا نَسُوقُ الْمَاءَ إِلَى الْأَرْضِ الْجُرُزِ فَنُخْرِجُ بِهِ زَرْعًا تَأْكُلُ مِنْهُ أَنْعَامُهُمْ وَأَنْفُسُهُمْ أَفَلَا يُبْصِرُونَ } (5).

توفرت الصحراء عموماً على موارد مائية معتبرة لاسيما في الجزء الأكبر من باطنها والأكثر أهمية هي الاحتياطات المائية الكامنة في الأحواض الثنائية والثلاثية الشاسعة والممتدة بين الكتل الجبلية (6) لأن الحصول على الماء في الصحراء لم يكن بالأمر الشاق وأبعد مسافة للماء في الصحراء قد توجد

(1) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 38.

(2) - سالم سمران سالم الضوي العنزي: طرق القوافل وآثارها في شمال جزيرة العرب، خطوات للنشر والتوزيع، ط1، دمشق، 2007م، ج1، ص 25.

(3) - سورة الأنبياء، الآية 30.

(4) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 198.

(5) - سورة السجدة، الآية 27.

(6) - عبد القادر علي حليمي: جغرافية الجزائر الطبيعية البشرية الاقتصادية، ط1، الجزائر، 1988، ص 88.

على مسافة ثمانية أيام وهي إما على شكل آبار لا يتعدى عمقها بضعة أمتار أو عيون جارية أو آبار يندفع منها الماء إلى سطح الأرض⁽¹⁾.

أما مياه الأمطار فهي قليلة لا يتجاوز معدل سقوطها 200 ميليمتر في السنة، وسير القوافل في الصحراء غير ممكن إذا لم تسلك طريقا معروفة تتخللها آبار ومواقع للمياه⁽²⁾، خاصة وأن المسافر ضمن القافلة يحتاج إلى الماء كل ساعة في النهار، وتقدر حاجة الشخص إلى الماء خلال اليوم الواحد ما بين 9 و11 لتر من الماء، أما عن كيفية حمل الماء فهو يخزن في القربة المصنوعة من جلود الأغنام والإبل وقلة الماء جعل القوافل تتبع الطرق المؤدية إلى أقرب مورد ولو طال عليها المسافة⁽³⁾.

وللمياه في الصحراء موارد طبيعية وهي على ثلاثة أنواع الأول يسمى الفجارات فهي قنوات تحفر تحت الأرض وتلتقط المياه الجوفية على عمق قد يبلغ 70 متر وتجري حتى تصل إلى واحة منخفضة المكان اشتهرت هذه التقنية في واحة توات⁽⁴⁾، وتسمى أيضا الفقارة التي هي عبارة عن سلسلة من الآبار المائية المتصلة ببعضها بطريقة تصاعدية عجيبة وهو نظام قديم جدا⁽⁵⁾.

فقد اهتدى الإنسان إلى فكرة الفقارة تقليدا لبعض المناطق المشابهة عن طريق التجار والقوافل الداهبة والآتية إلى المنطقة أو الحاجة التي فرضتها ظروف الحياة الصعبة⁽⁶⁾.

وقد وصفها ابن خلدون في القرن التاسع الهجري بالقول: "...وفي هذه البلاد الصحراوية إلى وراء العرق غربية في استنباط المياه الجارية لا توجد في تلول المغرب وذلك أن البئر تحفر عميقة بعيدة الهوى. وتطوى جوانبها إلى أن يوصل بالحفر إلى حجارة صلدة فتحت بالمعاول والفؤوس إلى أن يرق جرمها ثم تصعد الفعلة ويقذفون عليها زبرة من الحديد تكسر طبقتها عن الماء فينبعث صاعدا فيفعم البئر... وتصبح واديا... وهذه الغربية موجودة في قصور توات وتيكورارين و واركلا وريغ"⁽⁷⁾.

(1) - عبد الرحمان بلاغ، المرجع السابق، ص 109.

(2) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 19.

(3) - سالم سمران، المرجع السابق، ص 34.

(4) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 20.

(5) - أحمد أبا الصافي جعفري: من تاريخ توات - أبحاث في التراث، مقامات للنشر والتوزيع، 2011، ج2، ص 172.

(6) - أحمد أبا الصافي الجعفري، المرجع السابق، ص 178.

(7) - ابن خلدون، المصدر السابق، ج3، ص 774.

أما النوع الثاني فهو الاحتياطي السطحي الذي تغذيه مياه الأمطار فهو عبارة عن نهر صغير أو بركة ماء موجودة على سطح الأرض تستعين بها القافلة للتزود بالماء واتخاذها مكانا لاستراحة المسافرين والإبل، والنوع الثالث الآبار وهي أيضا نقطة التقاء ومركز اجتماعي وتجاري في الصحراء وهو بصفة عامة ملك للجميع ومياهه قد تكون بعضها مرا أو مالحا فهي متنوعة المذاق⁽¹⁾، وكانت الآبار أهم مصادر للمياه فقد لعبت دورا مهما في توفير الماء للقوافل وكانت محطات تستريح فيها القوافل ويسقي بها المسافرون قريهم ويراقبون حملتهم ويتبادلون فيها أخبار الطريق ويتعرفون على الأسعار ويؤدون بها الصلاة، وأحيانا تكون مناطق للتجمعات السكانية يتم فيها البيع والشراء وعادة ما تكون محفورة وسط الأودية وتختلف أعماقها باختلاف المنطقة التي حفرت بها⁽²⁾.

فإذا كانت الحاجة إلى الماء كعنصر مهم لديمومة الحياة فإن القوافل الصحراوية أحوج ما يكون حيث تقدر المسافة بين أماكن التزود بالماء من يومين إلى أربعة أو ستة أيام وبهذا فإن الحاجة إليه دفعت التجار والحجيج للبحث عن مصادر للمياه وحفر الآبار تأمينا لحياتهم⁽³⁾، فمحطات القوافل حيث نقاط الماء لعبت دورا أساسيا في تدعيم التبادل التجاري داخل إيالة الجزائر وخارجها علما بأن هذه المحطات هي مدن الواحات التي قامت على موارد مائية مثل سوف وورقلة وغيرها⁽⁴⁾.

والجدير بالذكر هنا أن أغلب الطرق الصحراوية التي تستخدمها القوافل المسافرة كانت عبارة عن مجاري للأودية الجافة⁽⁵⁾، فالمسافر في الصحراء عموما يؤمن حاجته إلى الماء بالمرور على الآبار وهكذا فإن القوافل يتحتم عليها المرور بالآبار ونقاط الماء والواحات⁽⁶⁾، حيث لا يمكن الاستغناء عن الماء في أي وقت من الأوقات سواء كان صيفا أم ربيعا أم شتاء⁽⁷⁾ خاصة إذا أخذنا في الاعتبار حاجة المسافرين للوضوء بالماء لتأدية الصلاة بشكل يومي.

(1) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 21.

(2) - محمد الصالح حوتية، آل كنتة، المرجع السابق، ص 104.

(3) - مزاحم علاوي، المرجع السابق، ص 125.

(4) - صالح بوسليم، عبد القادر علوان، المرجع السابق، ص 149.

(5) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص 78.

(6) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 60.

(7) - سالم سمران، المرجع السابق، ص 27 - 33.

2. الكالأ

يعد من بين العوامل المهمة والشروط المطلوبة التي يجب توفرها في طريق سير القافلة خاصة أن القوافل اعتمدت أساسا على الحيوان متخذة إياه وسيلة للنقل إذ كان علفا وغذاء للحيوان⁽¹⁾، فقد كان أصحاب القوافل يختارون الطريق الذي تتخلله المراعي وتنتشر على طوله الآبار لأن الجمال تحتاج إلى الغذاء لمواصلة سيرها⁽²⁾، وتأتي في المرتبة الثانية من شرايين الحياة للقوافل بعد الماء ووجودها ضروري لكل البهائم⁽³⁾ كقوله تعالى: { وَالَّذِي أَخْرَجَ الْمَرْعَى، فَجَعَلَهُ غُثَاءً أَحْوَى }⁽⁴⁾.

دون وفرة المراعي لا تستطيع القوافل السير وقتا طويلا فتوفرها تجعل الإبل قوية وجاهزة للسفر وحمل الأثقال حيث أن الحشائش الموجودة على الأرض أكثر فائدة للإبل من الأعلاف المنقولة وعادة تكفي من خمسة إلى سبعة أيام دون الحاجة للماء⁽⁵⁾، وقد تتصل المراعي بمناطق وجود الماء فيستمتع أهل القافلة بجمالية المشهد تزيل عليهم تعب الطريق ليكملوا بشوق وتلهف⁽⁶⁾ لقوله تعالى: { وَلَكُمْ فِيهَا جَمَالٌ حِينَ تُرِيحُونَ وَحِينَ تَسْرَحُونَ }⁽⁷⁾.

وتحتاج الإبل أكثر من ثلاث ساعات من الرعي يوميا أثناء السفر وعادة ما تترك ترعى بالليل سواء كانت أعلاف محمولة أو نباتات على الأرض⁽⁸⁾، ومن مميزات الطرق الصحراوية أنها أماكن صالحة للنمو الأعشاب التي تعتمد عليها الإبل في غذائها أثناء سيرها الطويل وتظهر غالبا في الأماكن المنخفضة للأودية، ومن أنواعها الشائعة: القطف والعرين والضمران والدرين والمرخ وأشجار الصمغ

(1) - رشيد حفيان، المرجع السابق، ص 19.

(2) - بشاري لطيفة، المرجع السابق، ص 89.

(3) - سالم سمران، المرجع السابق، ص 27.

(4) - سورة الأعلى، الآية 4، 5.

(5) - سالم سمران، المرجع السابق، ص 29.

(6) - عمار غرايسة، المرجع السابق، ص 422.

(7) - سورة النحل، الآية 6.

(8) - سالم سمران، المرجع السابق، ص 28.

العربي⁽¹⁾، كما أن قوافل البدو تنطلق كعشابة باحثين عن العشب لماشيتهم فيحطوا رحالهم في أماكن الكلاء التي هي مراعي كافية لأنعامهم التي تسرح بها⁽²⁾.

3. الأمن

الأمن عنصر جوهري في الاستقرار والسلامة ، فالكل ينشد الأمن لأهميته في بعث السكينة والطمأنينة في النفوس، وقد جاء في قوله تعالى: {الَّذِينَ ءَامَنُوا وَهُمْ يُؤْتُونَ زَكَاةً وَأَسْرَارًا لَّهُمْ أَجْرٌ عَظِيمٌ}، إلى جانب توفر الماء وتحديد أماكن الآبار كان توفر الأمن مسألة جوهريّة بالنسبة للقوافل التجارية ومتى اختل الطريق الذي تسلكه أصبحت القوافل تعاني خطر السلب والاعتداء فتتحول عن طريقها، فهو عامل أساسي في تشجيع التجارة الصحراوية وقد حرص التجار على دفع مبلغ معين أو تقديم هدايا للشيوخ القبائل لضمان سلامة القافلة⁽⁴⁾.

كانت الطرق تتمتع بحماية فعالة من بعض القبائل التي يهمنها استمرار تيار التبادل التجاري الذي يمدّها بما تحتاج إليه من منتجات، فيحصل كبار التجار على ضمانات الأمن مقابل دفع إتاوة لقبائل الرحل، وهذه الحماية تكون بموجب اتفاقية يقوم بتحريها سكان المنطقة ويصبح شيخ القبيلة مسؤولاً عن أي ضرر يلحقه مواطنوه بمصالح التاجر المحمي فيتعهد إليه بإعادة ما سرق منه من بضائع وأموال وتكون الحماية من طرف مرابط كبير أو شيخ طريقة يتمتع بتقدير واحترام في المنطقة⁽⁵⁾.

وعن انعدام الأمن في طرق القوافل التجارية يقول الشيخ عبد الرحمان بن إدريس التنيلاي في رحلته من توات إلى الجزائر: "ولما وقع بالجزائر ما وقع، انقطعت الطريق وقل الأمان بها في جميع نواحيها، كل قافلة كانت في طريق من طرق الجزائر وقع فيها النهب والقتل، حتى مضى لذلك نصف شهر ونحوه، من مدينة قسنطينة إلى تلمسان كلها وقع فيها الخلل"⁽⁶⁾.

(1) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص78.

(2) - جيلاني كويبي معاشو: "الصحراء كفضاء للترحال - مقارنة سوسيوأنثروبولوجية للبدو الرحل"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، ع 15، جامعة غرداية، الجزائر، 1432هـ/2011م، ص 183.

(3) - سورة الأنعام، الآية 83.

(4) - صالح بوسليم، عبد القادر علوان، المرجع السابق، ص 149.

(5) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 49.

(6) - خير الدين شترة: رحلات جزائرية- رحلة الشيخ عبد الرحمان بن إدريس بن عمر بن عبد القادر التنيلاي الى ثغر الجزائر عام 1231هـ- 1816م، دار كردادة، بوسعادة، الجزائر، 2015، ص 336-337.

فالأمن يعتبر من العوامل المهمة التي رسمت اتجاه القوافل تفاديا للخسائر المادية والبشرية وشرط مطلوب لضمان نجاح تجارتها وأرباحها⁽¹⁾، كما فضل التجار مصاحبة ركب الحج لما يوفره لهم من حماية ضد الاعتداءات⁽²⁾، فقد استقطب اهتمام أطراف متعددة من سلطات سياسية وقبلية ودينية وجعلها تحرص على توفير سلامة وحرية مرور القوافل التجارية⁽³⁾، لذا فإن إعمار المدن والحواضر وازدهار التجارة وإقبال التجار إليها لا يكون إلا بتوفر الأمن والاستقرار سواء عبر مسالكها التجارية أو داخل المدينة⁽⁴⁾.

4. الأسواق

إضافة إلى العوامل السابقة التي تحكمت في سير القوافل التجارية فإن الأسواق تعتبر من أهم النقاط المقصودة ومجال فسيح للتبادل التجاري بحيث يفسح المجال لعمليات البيع والشراء فنجد أغلب المراكز التجارية والمدن المتوفرة على أسواق وفنادق وأماكن لراحة القوافل كانت من بين النقاط المرشدة والمساهمة في رسم شبكة الطرق بين البلدان المغاربية⁽⁵⁾، كما أن وجود الأسواق وبخس أثمان السلع في حواضر إيالة الجزائر ونوعية منتجاتها ومصداقية تجارتها جعلها تكسب ثقة التجار وجعلت القوافل التجارية تسير صوبها⁽⁶⁾.

وعلى أساس مجمل هذه العوامل تشق القافلة طريقها في الصحراء وهي واثقة من تحقيق أهدافها التجارية وإيصال البضائع والسلع إلى مقصدها لكن بالرغم من توفر الماء والكلأ والأمن فإن القافلة قد تواجه تحديات وصعوبات أخرى قد تعرقل سيرها وهو ما سأطرق إليه في المبحث التالي.

(1) - رشيد حفيان، المرجع السابق، ص 18.

(2) - صالح بوسليم، عبد القادر علوان، المرجع السابق، ص 150.

(3) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 201.

(4) - سمير مزرعي: " الطرق التجارية في المغرب الأوسط ودورها في تنشيط الحركة التجارية"، في مجلة كان التاريخية، دار ناشري، ع28، 2015م / 1436هـ، ص 125.

(5) - رشيد حفيان، المرجع السابق، ص 19.

(6) - سمير مزرعي، المرجع السابق، ص 126.

المبحث الرابع: الصعوبات التي واجهت القافلة والتدابير المتخذة

واجه الإنسان الذي يسير في الصحراء مصاعب جمة وعلى رأسها الوسط الطبيعي القاسي والمناخ الجاف القاتل وكثبان الرمال المتراكمة لذلك ابتكر في ربوع الصحراء حلول وإجراءات تساعده على تخطي عوائق البنية الصحراوية الشاقة⁽¹⁾، لذا وجب الوقوف في هذا المبحث على المشاكل والصعوبات التي تتعرض لها القوافل خلال رحلاتها وكذا التدابير والاجراءات المتخذة لوصول القافلة إلى هدفها.

أولاً: المشاكل والصعوبات التي تتعرض لها القوافل

تتعرض القافلة أثناء مسيرها لتحقيق أهدافها إلى معاناة شديدة تتسبب فيها عدة عوامل نحاول رصدها في العناصر التالية ومن ضمن هذه الصعوبات نجد:

1. قطاع الطرق وانعدام الأمن

كانت القوافل المغاربية عموماً في العهد العثماني تعاني من ظاهرة اللصوصية وقطاع الطرق⁽²⁾ حيث تحدث العياشي في ذلك فقال: "حصلت للركب روعة لخبز أخبروه أن بإزائهم قوم من العرب يريدون الاغارة، فشمروا الناس للقتال وأخرجوا عدتهم وهيئوا آلة حربهم"⁽³⁾، فاضطرت لسلوك طرق معينة تقع بجانبها الآبار ونقاط المياه مما سهل مهمة قطاع الطرق⁽⁴⁾.

ولأن التجارة في الصحراء لم تكن تخضع لإجراءات الحدود والتفتيش فإن التاجر يواجه دائماً في طريقه خطر السطو والنهب⁽⁵⁾، ويبدأ اختلال الأمن في الطرق الصحراوية بفرض القبائل إتاوات على تجار القوافل فتبدل طريقها وبذلك يقل اشتراك التجار في القوافل كما يقل مرورها⁽⁶⁾.

(1) - علي غنابزية: "تحدي الانسان للرمال وتطويع الصحراء للعمران البشري - صحراء وادي سوف نموذجاً- " في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع15، 1432هـ/2011م، ص 214.

(2) - رشيد حفيان، المرجع السابق، ص 19.

(3) - العياشي، المصدر السابق، مج1، ص 68.

(4) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 49.

(5) - صالح بوسليم، عبد القادر علوان، المرجع السابق، ص 149.

(6) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 61.

يقول ابن بطوطة في هذا الصدد: "ووصلنا إلى بلاد هكار وهم طائفة من البربر ملثمون لا خير عندهم، ولقينا أحد كبرائهم، فحبس القافلة حتى غرموا له أثوابا وسواها" (1)، حيث كان قطاع الطرق محترفين في استهداف القوافل التجارية للاستحواذ على منقولاتها أو ابتزازها وإخضاعها للشروط (2).

فظاهرة اللصوصية والتعدي على المسافرين والحجاج كانت متفشية في كل طرق القوافل، علما أن القبائل التي مارست أعمال السطو أحيانا هي نفسها التي تقدم الأدلاء ووسائل النقل كالجمال للتجار، ومنهم قبائل الشعانبة والطوارق، فقد وصف الطوارق بأنهم قراصنة خطيرين (3)، لذلك نجد رفض المسئولين عن تسيير القوافل، لسير قافلة يقل عدد إبلها عن 60 جملا (4).

يقول العبدري (5): "ولما انتهينا إلى المفازة التي في طريق تلمسان وجدنا طريقها منقطعا مخوفا لا تسلكه الجموع الوافرة إلا على حال حذر... لا يسلم منهم صالح ولا طالح ولا يمكن أن يجوز عليهم إلا مستعد يتغاضون من شره" (6)، وقد مورست هذه الظاهرة بكثرة في المناطق الصحراوية واستمرت إلى غاية القرن التاسع عشر ميلادي (7).

كما كانت قوافل الحجاج تكابد العناء والصعاب أثناء سيرها بسبب قطاع الطرق الذين يسلبونهم أمتعتهم ومأنهم لذلك يحتاطون بتهيئة السلاح عن أنفسهم وأحيانا يقع قتال بين القوافل والمهاجمين من قطاع الطرق والأعراب (8)، وفي نفس الإطار يقول الناصري: "أما النهب بالسرقة والاختلاس فأحفظ مالك وما عليك" (9)، فمهما بذلت سلطة الداوي في ذلك الوقت من جهود في توفير الأمن فلا تستطيع لطول المسافات وطبيعة المجتمع القبلي في الغزو والسلب وربما بسبب الحرمان

(1) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج2، ص 322.

(2) - عمار غرايسة، المرجع السابق، ص422.

(3) - صالح بوسليم، عبد القادر علوان، المرجع السابق، ص 150.

(4) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 197.

(5) - هو أبو عبد الله الحاحي المشهور بالعبدري نسبة إلى عبد الدار وهي قبيلة جنوب المغرب الأقصى أصله من بلنسية بالأندلس. ينظر: محمد العبدري البلنسي، المصدر السابق، ص 7.

(6) - محمد العبدري البلنسي، المصدر السابق، ص 25.

(7) - رشيد حفيان، مرجع سابق، ص 19.

(8) - جلول بن قومار: "هاجس الأمن عند ركب الحجاج المغاربة من خلال الرحلات الحجية (17م-18م)"، في مجلة الحوار المتوسطي، مخبر البحوث والدراسات الاستشراقية، جامعة سيدي بلعباس، الجزائر، ع2، ديسمبر، 2017م، ص 19.

(9) - بن ناصر الدرعي، المصدر السابق، ص 95.

فقد كانوا عامل فرح وخوف يعطل القافلة عن الحركة⁽¹⁾، وبذلك فإن ظاهرة انعدام الأمن في الطرق التي تسلكها القوافل التجارية كانت من بين الهواجس التي عانت منها قوافل التجار والحجيج على حد سواء⁽²⁾.

2. ندرة المياه ومعاناة العطش

بالرغم من توفر المياه في باطن الأرض الصحراوية إلا أن المسافر في الصحراء كثيرا ما يتعرض للعطش، لذا فهو يختار الطريق الذي يتوفر فيه الماء على مسافات متقاربة على بعد يومين أو ثلاثة أيام، فمن النادر العثور عليه كل يوم وربما لا يعثر عليه إلا بعد أسابيع⁽³⁾، فيقدر الوزن مسافة بُعد الماء في قوله: "وفي بعض النواحي لا يوجد ماء في طول مسافة ستة أيام أو سبعة"⁽⁴⁾، لذا فإن الخطر الرئيسي والطبيعي يكمن في ظاهرة ندرة المياه لأن مناخ الصحراء حار وجاف وماؤها قليل فالمسافر يقطع مسافة كبيرة دون العثور على بئر أو عين ماء فيعطش إلى أن يهلك أحيانا⁽⁵⁾.

وقد وصف ابن بطوطة حدث من هذا النوع فقال: "ولقد لقينا قافلة في طريقنا، فأخبرونا أن بعض رجال انقطعوا عنهم، فوجدنا أحدهم ميتا تحت شجيرة من أشجار الرمل، وعليه ثياب وفي يده سوط وكان الماء على نحو ميل منه"⁽⁶⁾.

إن ندرة المياه وانجاس الأمطار في الصحراء تآذي بالإنسان للإنهاك والتعب، فكان العطش من الأحداث المألوفة التي عانت منها القوافل التجارية في الصحراء فقد خلفت أضرارا في الحيوان والإنسان⁽⁷⁾، فهي حدث عادي لكثرة الموتى بالعطش في الصحراء⁽⁸⁾، كما أن الماء الصالح للشرب غير متوفر نسبيا لملوحة المياه فيؤدي نقص المياه إلى موت الإبل وعلى سبيل المثال نجد في أحد القوافل

(1) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 199.

(2) - رشيد حفيان، المرجع السابق، ص 19

(3) - لطيفة بشاري، المرجع السابق، ص 95.

(4) - الحسن الوزان، المصدر السابق، ج 1، ص 75.

(5) - لطيفة بشاري، المرجع السابق، ص 94.

(6) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج 2، ص 296.

(7) - عبد الحميد سلامة، المرجع السابق، ص 64

(8) - نفسه، ص 65

قد فقدت مئة وسبعة وخمسون جملاً⁽¹⁾، لذلك فإن العطش في الصحراء هو أخطر ما يلاقيه المسافر في مجاهل الصحراء، وقد وجدت في بعض المواقع بين وادي سوف⁽²⁾ وغدامس⁽³⁾ تسميات لكثبان رملية شهدت عبور قوافل تجارية ومات أفراد القافلة بأكملها عطشا في تلك النواحي⁽⁴⁾ فكثيرا ما كانت شدة المسافر إلى الماء تدفعه إلى المغامرة بحياته من أجل الحصول على شربة ماء وإن ألقى بنفسه إلى المهالك دون خوف من العواقب⁽⁵⁾.

3. الرياح والعواصف الرملية

سرعان ما تتحول الرياح الصحراوية الخفيفة إلى إعصار وزوابع رملية قوية، وقد وصفت في روايات المستكشفين الأجانب ومنها من يقول أن الإعصار الصحراوي قد بلغ من العنف والقوة أن يدفع قافلة بأكملها تحت الرمال فقد عثر المستكشفون الأوروبيون على هياكل عظمية للقوافل⁽⁶⁾ وعليه فإن الرياح والعواصف الرملية تؤثر كثيرا على القوافل وتلحق بها أضرار جسيمة فهي تحمل ذرات الرمال الدقيقة وتدفع بها إلى أجزاء جسم الانسان فتصيبه وإذا تراكمت حوله أهلكته، لذا لا بد من سرعة الحركة أثناء هبوب العاصفة⁽⁷⁾.

من الرياح التي تهب في الصحراء ريح السموم تسمى عندنا "الشهيلي" وهي ريح جافة ومحرقه⁽⁸⁾ وبالتالي فهي أخطر ما يواجه الإنسان في الصحراء والمكونة من بقايا قش وتراب وأغصان ونفايات فتغيم الرؤية حتى لا يكاد المسافر يرى شيئا، كأنها ريح صرصر لا تبقي شيئا يعترض طريقها⁽⁹⁾، كما

(1) - مُجَّد الصالح حوتية، توات والأزواد، المرجع السابق، ج1، ص 152.

(2) - واد سوف: كثيرة المداشر والقرى وقاعدتها مدينة الوادي و الواقعة مسافة 220 كيلومتر جنوب مدينة بسكرة. ينظر: إبراهيم بن مُجَّد الساسي العوامر: الصروف في تاريخ الصحراء وسوف، تع: الجيلاني بن إبراهيم العوامر، الدار التونسية للنشر، تونس، 1977م، ص 28.

(3) - غدامس: تقع على بعد 13 يوما من طرابلس وعلى بعد 25 يوما من تونس العاصمة على ضفاف بحيرة مالحة. ينظر: كاريت، المصدر السابق، ص 87.

(4) - علي غنابزية، المرجع السابق، ص 216.

(5) - عبد الحميد سلامة، المرجع السابق، ص 66.

(6) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 16.

(7) - بشاري لطيفة، المرجع السابق، ص 90.

(8) - إبراهيم مُجَّد الساسي العوامر، المرجع السابق، ص 57.

(9) - عبد الله الركيبي، الجزائر في عيون الرحالة الانكليز، دار الحكمة، الجزائر، 1999م، ج1، ص 246.

تتسبب الرياح في طمس معالم الطريق ومحو آثار المسير وتجعل القوافل تتفرق عن بعضها البعض وإبطاء حركتها ونقص الخيام التي كانت تنصب في أوقات الراحة⁽¹⁾، وهناك رياح "القبلي" التي تعمل على جفاف الماء من القرب، كما توجد رياح يطلق عليها اسم "الريح الأحمر" بما تثيره من غبار أحمر⁽²⁾ حيث أن رياح الجنوب داهمت إحدى القوافل القادمة من تمبكتو⁽³⁾ سنة 1805م، وكانت مكونة من 2000 رجل و1800 جمل فلم ينج منها أحد⁽⁴⁾.

4. الضياع والتهيه في الصحراء

يستدل المسافر على آثار أو معالم لمعرفة اتجاه الطريق فهي أحيانا تكون عبارة عن تل صغير أو شجرة، ومتى حاد المسافر عن ذلك التل أو فاته أن يلحظ الشجرة فإنه قد يتعرض للتهيه والموت المحتم أو يصبح مصيره مجهولا⁽⁵⁾، لأن سطح الصحراء عبارة عن رمال تنقلها الرياح فتصنع منها كثبان في مكان ثم تنقلها إلى مكان آخر⁽⁶⁾، كقول الرحالة ابن بطوطة: "وتلك الصحراء كثيرة الشياطين، فإن كان التكشيف منفردا لعبت به واستهوتته، حتى يظل عن قصده ويهلك إذ لا طريق يظهر بها ولا أثر إنما هي رمال تسفيها الرياح"⁽⁷⁾.

لهذا أطلق على الصحراء عدة أسماء من بينها "مفازة" للدلالة على مخاطرها فالذي يتمكن من عبورها بسلام يكون من الفائزين⁽⁸⁾، ويعتبر الاهتداء إلى الطريق من أصعب الأمور التي تواجه المسافرين في الصحراء لأنه لا يثبت بها طريق بل كلما هبت الرياح تنقل الرمال في اتجاهها⁽⁹⁾.

(1) - عمار غرايسة، المرجع السابق، ص 422.

(2) - الهادي المبروك الدالي، المرجع السابق، ص 318.

(3) - تمبكتو: يقع إقليم تمبكتو في الشمال الغربي لدولة مالي حاليا بمحاذاة الجنوب الجزائري وشرق موريتانيا وتأسست في القرن 5هـ/ 11م أثناء قيام دولة المرابطين. ينظر: الحاج بنيدر: "تاريخ تمبكتو منذ نشأتها إلى غاية القرن الحادي عشر هجري"، في مجلة كان التاريخية، دار ناشري للنشر الإلكتروني، الكويت، ع 28، 1436هـ/ 2015م، ص 82.

(4) - محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 163.

(5) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 61.

(6) - بشاري لطيفة، المرجع السابق، ص 96.

(7) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج2، ص 296.

(8) - علي غنابزية، المرجع السابق، ص 215.

(9) - بشاري لطيفة، المرجع السابق، ص 90.

5. الرمال وصعوبة التنقل

تتأثر الأراضي الصحراوية بحرارة الشمس الشديدة فيصعب المرور فوق الرمال الملتهبة⁽¹⁾ وقد أشار إليها البكري⁽²⁾ في قوله: "وهم يخبرون أن قوما أرادوا معرفة ما وراء بلادهم، فاستدعوا الأزواد وذهبوا في تلك الرمال أياما فلم يروا أثر العمران وهلك أكثرهم في تلك الرمال"⁽³⁾، كما امتازت الطريق الواصلة لبلاد السودان تحديدا بكونها مفاوز مقفرة معطشة شديدة الحر وليس لسالكها من المخاطر مفر⁽⁴⁾، فالصحراء في منتهى الحرارة صيفا وفي منتهى البرودة شتاء فقد ترتفع درجة الحرارة في النهار إلى ما فوق الخمسين درجة وتنخفض ليلا إلى ما يقارب من درجة الصفر⁽⁵⁾، ولذلك فإن رمال الصحراء تعد أحد المخاطر المحدقة بمن يسافر في أعماقها بدون دليل عارف بمسالكها⁽⁶⁾.

6. الثلج

يعد وجود الثلج في طريق القافلة من الصعوبات التي تعطلها عن المسير وقد أشار حسن الوزان إلى الثلج فقال: "ولما كان التجار قد اعتادوا الذهاب من نوميديا بأحمال التمر في آخر أكتوبر، فإن الثلج يفاجئهم أحيانا ولا يبقى منهم على أحد، ذلك أن الثلج إذا بدأ يسقط ليلا أصبحت القافلة مدفونة تحته ومخنوقة"⁽⁷⁾، كما يقول في هذا ابن بطوطة: "سافرنا في القافلة... وذلك أوان البرد الشديد ونزل بالطريق ثلج كثير"⁽⁸⁾.

(1) - علي غنابزية، المرجع السابق، ص 215.

(2) - هو جغرافي أندلسي إسمه عبد الله بن عبد العزيز أيوب ينحدر من أسرة من الأمراء تنسب إلى بكر بن وائل. ينظر: إسماعيل العربي: المدن المغربية، المرجع السابق، ص 38.

(3) - أبي عبيد البكري، المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب، مكتبة المثنى، بغداد، د. ت. ن، ص 49.

(4) - عمار غرايسة، المرجع السابق، ص 421.

(5) - إبراهيم العوامر، المرجع السابق، ص 57.

(6) - علي غنابزية، المرجع السابق، ص 216.

(7) - الحسن الوزان، المصدر السابق، ج1، ص 73.

(8) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج2، ص 323.

7. الضرائب

فرضت قبائل الصحراء ضرائب على القوافل المارة مقابل تقديم أدلاء لها وهدايتها للطريق ومياهاه⁽¹⁾، ومن بين الصعوبات التي تعترض القافلة فرض ضرائب ومكوس على التجار من طرف أجهزة السلطة الحاكمة أو القبائل البعيدة عن نفوذ السلطة⁽²⁾، فقد كانت قبائل "الطوارق" وقبائل البرابيش⁽³⁾ والفلان⁽⁴⁾، وهي قبائل خارجة من نطاق سلطة الحكم العثماني تجر التجار على دفع إتاوات عالية لكي تمر قوافلهم مما دفع بالتجار إلى العزوف عن الذهاب في رحلة تجارة إلى بلاد السودان وغيرها⁽⁵⁾، فكلما زادت قيمة الضرائب كلما أرهق التجار وانخفضت قيمة استثماراتهم التجارية وكذا الحركة التجارية عموماً⁽⁶⁾.

إضافة إلى أن طبيعة الحكم العثماني دائماً ما يثبت وجوده وهيبته في المناطق السهلية التلية والجنوبية الصحراوية، فهو في المناطق الشمالية الجبلية التي نادراً ما تتعرض للمحلات طيلة العهد العثماني وهذا يعود إلى العامل الاقتصادي لأن سكان هذه المناطق لا يجدون ما يدفعون من ضرائب للدولة بسبب ضيق المساحات الزراعية ووجودها في أعماق الجبال الوعرة⁽⁷⁾.

يدفع التجار ضرائب المرور مع الزيادة فيها باستمرار ففي غات⁽⁸⁾ مثلاً يدفع التجار 4.5 فرنكا ذهبياً و9 فرنكات في الإياب للحمولة وفي كانو⁽¹⁾ يدفعون من 25 إلى 42 فرنكا⁽²⁾، لذلك تقدر

(1) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 213.

(2) - محمد بن ساعو، المرجع السابق، ص 32.

(3) - قبيلة البرابيش: أفخاذ هذه القبيلة تختلف في القوة والمهام من فخذ لآخر وتنقسم إلى أولاد سليمان وأولاد عامر. ينظر: الهادي المبروك الدالي، المرجع السابق، ص 256.

(4) - قبيلة الفلان: تقطن قبائل الفلان شمال موريتانيا ومالي وشمال شرق النيجر ونيجيريا والسينغال واختلف المؤرخون في أصلهم فهناك من يقول أن أصلهم يرجع إلى فاتح القيروان عقبة بن نافع. ينظر: الهادي المبروك الدالي، المرجع السابق، ص 236.

(5) - الهادي المبروك الدالي، المرجع السابق، ص 318.

(6) - محمد بن ساعو، المرجع السابق، ص 32.

(7) - خنوف علي: السلطة في الأرياف الشمالية لبابليك الشرق الجزائري نهاية العهد العثماني وبداية العهد الفرنسي، منشورات الأونيس للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2012م، ص 78.

(8) - غات: هي مركز تجاري كانت عاصمة من عواصم الطوارق وهي الآن مدينة في صحراء ليبيا. ينظر: محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 105.

قيمة الإتاوة التي يفرضها الطوارق مقابل خدمات الحماية على أساس قيمة البضائع التي تنقلها القافلة وعلى أساس ثروة مسيرها⁽³⁾.

8. الأوبئة والأمراض

إضافة إلى ما سبق هناك خطر الأوبئة التي تحتاح من حين لآخر المناطق التي تمر عبرها قوافل الحجاج والتجار ومنها وباء الطاعون الذي يفتك بالآلاف من النفوس وهو من الهواجس والمخاوف التي كانت القوافل تخشاها⁽⁴⁾.

وفي ذلك يقول العياشي: "...ونزلنا الأغواط قبل الظهر وكان فيه أعراب سعاة من دمك يتكفون الناس، فقالوا لأهل البلدان: في الركب وباء، فلم يتركوا أحدا يدخل إليهم، ووجدنا الغلاء كثيرا عندهم مقدار مدين فاسيين بريال قمحا، فلم يخرج أحد منهم إلى الركب، وكانوا يدلون الزرع من فوق السور ويأخذون الريال ويغسلونه ولا يتناولونه إلا بعد الغسل"⁽⁵⁾، وعليه فإن القافلة كانت تتجنب الأماكن الموبوءة قدر المستطاع لحماية المسافرين والحيوانات من الأمراض والأوبئة.

ثانيا: الإجراءات المتخذة لتفادي المشاكل والصعاب

ليتمكن التجار من إيصال بضائعهم بأقل الخسائر إلى الأماكن البعيدة وضمان حمايتها، وضع القائمون بهذه المهمة مجموعة من القوانين والإجراءات التي تلائم الطرق التجارية⁽⁶⁾، حيث واجهت القافلة الصعوبات بعدد من الإجراءات منها:

1_ تزويد القافلة بالأسلحة الكافية للدفاع عن نفسها وترغم المهاجمين على الارتداد ودفع تعويض عن كل خسارة يلحقونها بها⁽¹⁾، إذ كان بعض التجار يحملون السلاح لاستخدامه عند التعرض للاعتداءات ويستعين البعض بحراس مسلحين من بعض قبائل البدو للتعاون على الدفاع⁽²⁾.

(1) - كانوا: مدينة كبيرة في بلاد السودان (نيجيريا حاليا) ومركز تجاري هام تفصلها عن أغادس مسافة شهر. ينظر: مُجدّ العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 105.

(2) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 45.

(3) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 182.

(4) - بن قومار جلول، المرجع السابق، ص 11.

(5) - العياشي، المصدر السابق، ج2، ص 530.

(6) - مُجدّ بن ساعو، المرجع السابق، ص 83.

2- تأليف القافلة من رجال أقوياء ومحاربين، وتنوع انتماءاتهم القبلية حتى يكثر انصارها ويصعب الاعتداء عليها⁽³⁾، حيث أن الطرق التجارية تمتعت بحماية فعالة من بعض القبائل التي يهملها استمرار تيار التبادل التجاري⁽⁴⁾.

3- تنظيم شرطة صحراوية على طول طريق القافلة ذهابا وإيابا ولمراقبة البدو الرحل وإبلاغ القافلة مسبقا بكل تحركات العصابات البدوية حتى تحتاط لنفسها⁽⁵⁾.

4- اتخاذ أدلاء أو قياد عارفين بمسالك الطرق ومواطن المياه وظروف الأمن وأماكن العصابات المهاجمة وهويتهم وأساليب هجومهم وتحركاتهم، فقد كان التجار يختارون الدليل الذي يستطيع أن يؤدي دورا كبيرا في حماية قوافلهم، فالأدلاء هم المسيطرون بإحكام على جملة تلك المفازات ولا يمكن العبور من دون الاستعانة بهم وذلك من باب تأمين سلامة القوافل⁽⁶⁾.

5- تخزين ماء المطر في الأماكن التي تتوفر فيها لكن هذا الإجراء يبقى رهن الصدفة لأن المطر في الصحراء نادرا ما ينزل وسرعان ما يتبخر بفعل الحر لذا يلجأ المسافرون إلى بطون الجمال⁽⁷⁾.

6- لجأ التجار إلى عدة طرق وإجراءات تضمن لهم الماء اللازم لمواصلة السير، ومنها اصطحاب جمال فارغة دون أحمال يتعمدون تغطيتها وعند الوصول لموارد المياه تشرب حتى تمتلئ فإذا نفذ منهم الماء نحروا جمالا وشربوا ما في بطونها⁽⁸⁾.

7- الحرص على توفير الحبال والدلاء الضرورية لاستخراج الماء من الآبار وطلاي القرب بالقطران تفاديا لتعرض الماء الموجود بها لعملية التبخر.

(1) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 45.

(2) - بشاري لطيفة، المرجع السابق، ص 99.

(3) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 45.

(4) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 49.

(5) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 45.

(6) - عمار غرايسة، المرجع السابق، ص 423.

(7) - بشاري لطيفة، المرجع السابق، ص 95.

(8) - شنايت العيفة: دولة بني مدرار سجلماسة ودور تجارة القوافل في ازدهارها الحضاري، إشراف: الدكتور موسى لقبال، رسالة لنيل شهادة ماجستير، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1990م/1991م، ص 145.

8- القيام ببناء الآبار المعرضة لخطر الزوابع الرملية من الداخل بواسطة عظام الإبل، ثم يخيطنونها بجلودها⁽¹⁾.

9- لتفادي الضياع أو التيه في الصحراء لجئ التجار إلى المحافظة على وحدة القافلة بوصول ذيل الجمل الأول برأس الجمل الثاني بمجل⁽²⁾.

10- تجهيز القوافل بأراضي للزراعة حول نقاط المياه خاصة زراعة الشعير الأساسي حيث أن الجزائر تمتلك مساحات واسعة⁽³⁾.

ومما سبق ذكره نقول أن هذه الصعوبات كان لها آثار جانبية أضرت بالتجار رغم اتخاذهم الإجراءات اللازمة لحماية قوافلهم، فما هي أبرز الطرق التجارية للقوافل الصحراوية ؟ وماهي أهم المراكز التجارية ؟ وكيف كانت تتم العلاقات والمعاملات التجارية بين الأسواق ؟ هذا ما سأعرض إليه في الفصل الثاني.

(1) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 199.

(2) - بشاري لطيفة، المرجع السابق، ص 96.

(3) - P. Constantin , op. cit, p27 .

خلاصة الفصل

نستخلص من هذا الفصل أن القافلة لم تكن عربة تحمل البضائع فحسب بل تمثل في حد ذاتها شبكة اجتماعية متكاملة ونظام قائم بذاته ووعاء ناقل للحضارة، ويمكن وصفها بأنها شركة ذات مهمة محددة ووجهة معروفة تضبطها قوانين وقواعد يسهر على تنفيذها مجلس وأعضاء القافلة برئاسة شيخ القافلة فقد كانت مدينة متحركة تحمل كل ما تحتاجه خلال سفرها الذي يمتد لعدة أشهر ويسهر ركبها كل حسب وظيفته على إنجاح مهمتها والعودة بما قل حمله وغلا ثمنه.

كان الجمل رائد النقل في التجارة فبدخوله حدثت ثورة في وسائل النقل عبر الصحراء ولم تعد القفار والرمال الزاحفة حواجز عائقة فقد حطم كل الحواجز بعبوره الصحراء وتحمله العطش والجوع وكل المشاق فهو يعتبر بالفعل "سفينة الصحراء" فقد تحولت الصحراء بفضلها إلى معبر هام للقوافل.

كما ارتبط سير القوافل بمجموعة من الشروط التي يجب توفرها وهي إما نقاط للمياه الصالحة للشرب أو مناطق للرعي أو استتباب للأمن أو سهولة الطرق وهي نفسها عوامل تحدد اتجاه الطرق لذا نجدها لا تسير في خط مستقيم بل تتعرج إلى نقاط المياه والمرور بالواحات.

وبذلك يمكن القول أيضا أنه رغم توفير النظام المحكم الذي عرفته القافلة وما عرفه الدليل من خبرة ومؤهلات لعبور الصحراء إلا أن العملية ضلت مع ذلك محفوفة بالمخاطر والصعوبات، فكان التعرض للهلاك مسألة حتمية في الصحراء مما جعل مسير القافلة يبتكرون تدابير وإجراءات فعالة لحماية القافلة وضمان عبورها بسلام.

الفصل الثاني

طرق ومسالك تجارة القوافل الصحراوية

ومراكزها التجارية في الجزائر

المبحث الأول: أهم الطرق والمسالك التجارية ودورها التجاري

المبحث الثاني: المراكز التجارية ومعاملاتها وأهم السلع المتبادلة

المبحث الثالث: العلاقات التجارية للقوافل الصحراوية بين الجزائر

وبلاد السودان والمغرب

الفصل الثاني

طرق ومسالك تجارة القوافل الصحراوية ومراكزها التجارية في الجزائر

تعتبر الطرق بمثابة وسيلة كبرى لإقامة علاقات تجارية بحيث يجب أن تتوفر فيها الشروط الملائمة من قرب واتساع في المسالك إلى جانب توفر الماء ومحطات الاستراحة واستتاب الأمن في أرجائها وقد احتلت هذه المسالك الصحراوية أهمية استراتيجية بالنسبة لمناطق الاستقرار والقبائل التي تمر بها (1) فقد ساهمت حركة القوافل الصحراوية في إقامة علاقات تجارية بين إيالة الجزائر وبلاد السودان الغربي ودول المغرب وكذا بعض المراكز التجارية بعرض السلع الواردة والصادرة فيها (2).

لهذا تطرقت في هذا الفصل إلى موضوع الطرق والمسالك التجارية التي تعبر بواسطتها القوافل والنظر في مساهمتها في تنشيط حركة المعاملات التجارية وتحديد أهم المنتوجات المستوردة أو الموجهة للتصدير مع اختلاف أسعارها والعلاقات التجارية بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء والدول المغاربية، وأثناء تناولي لهذا الموضوع راودتني عدة تساؤلات التي مفادها: ماهي أبرز الطرق التجارية التي عرفت إيالة الجزائر؟ وما هي الأدوار التي لعبتها هذه الطرق والمسالك التجارية؟ وما أبرز السلع التي كانت تنتجها الجزائر والتي كانت تستوردها؟ وما هي الأقاليم والمراكز التي وُجّهت إليها والعلاقات التجارية التي كانت تربط بينها؟

المبحث الأول: أهم الطرق والمسالك التجارية ودورها التجاري

عرفت الجزائر في العهد العثماني طرق ومسالك تجارية ساهمت في إنعاش الحركة التجارية داخلها وخارجها، فقد تعددت هذه الطرق واختلفت مسالكها العاملة على تنشيط التجارة باختلاف وجهتها فمنها ما تكون وجهتها إلى داخل ولايات الوطن ومنها ما تكون إلى خارجه نحو البلدان المغاربية وبلاد السودان، ومن أجل ذلك قسمتها إلى طرق داخلية وخارجية هي كالاتي:

(1) - بوسليم صالح: إقليم توات ودوره في تجارة القوافل الصحراوية خلال القرنين 18-19م، منشورات مركز البحث في العلوم الإسلامية والحضارة، ط1، الأغواط، الجزائر، 1440هـ / 2019م، ص 181.

(2) - نفسه، ص 191.

أولاً: الطرق الخارجية

إن الطرق التي تتبعها القوافل لنقل البضائع من وإلى البلدان المجاورة كثيرة بعضها ثابت وبعضها متغير تتغير بتغير الطبيعة ووفقاً لتنقلات القبائل المسيرة ومنه نجد أن المسالك المتبعة نوعان أحدهما أفقي من الشرق إلى الغرب والعكس، والثاني رأسي يأتي من أعماق السودان إلى الشمال ومن الأسواق التلية إلى غات وتمبكتو وأغادس وكانو⁽¹⁾ وهي طرق سلطانية وجهوية، فالسلطانية هي طرق تجارية كبرى تربط البلاد بكل من تونس والمغرب وليبيا والسودان⁽²⁾، كما أنها تربط بين الجزائر وعواصم البايليك قسنطينة والمدية ومازونة⁽³⁾.

أ. الطرق الأفقية الرابطة بين الشرق والغرب:

1_ الطريق العرضاني الشمالي (طريق الشمال):

يربط تونس يفاًس مرورا بمدن الكاف وقسنطينة وسطيف وحمزة، والجزائر العاصمة ووهران وتلمسان ووجدة⁽⁴⁾ فهو يربط أهم المدن الواقعة بإقليم التل ويصل حواضر بايليك الشرق (قسنطينة، ميله، عنابة) بمثيلاًها بايليك الغرب (مازونة، معسكر، وهران، تلمسان) وهذا ما جعله يشكل أساس الطريق السلطاني بقسميه الشرقي من مدينة الجزائر إلى قسنطينة والغربي الواصل بين مدينة الجزائر ووهران⁽⁵⁾، وهذا الطريق السلطاني يساير في اتجاهه العام الطريق الواصل بين القيروان وتلمسان كما أنه يشكل اليوم أساس الدولي بين تونس والمغرب الأقصى⁽⁶⁾، وقد تغير خط سيره بين سهل متيجة وحوض الشلف، فكانت القوافل وفرق الجيش وجماعات المسافرين تتجنب مضائق وادي جر الصعبة والخطيرة⁽⁷⁾.

(1) - مُجّد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 104.

(2) - نفسه، ص 67.

(3) - أمين محرز: الجزائر في عهد الأغوات (1659 - 1671)، البصائر الجديدة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013م، ص 193.

(4) - مُجّد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 67.

(5) - وهران: على مقربة من البحر المالح وعليها سور تراب، وبها أسواق وصناعات كثيرة وتجارات نافعة وهي تقابل مدينة مرية من ساحل بر الأندلس. ينظر: الإدريسي، المصدر السابق، ص 105.

(6) - ناصر الدين سعيدوني: ورفات جزائرية، دار الغرب الإسلامي، ط1، بيروت، 2000م، ص 448.

(7) - نفسه، ص 450.

2_ الطريق العرضاني الأوسط:

يربط قفصة بمدينة فقيق⁽¹⁾، مروراً بمدن بسكرة والأغواط والأبيض سيدي الشيخ.

3_ الطريق العرضاني الجنوبي (الطريق الجنوب):

يربط نفطة بتافيلالت مروراً بأهم واحات الجزائر⁽²⁾ فهو الطريق الرابط بين أقاليم المغرب الأقصى الجنوبية وجهات الجنوب التونسي وإقليم طرابلس الغرب ويتشكل من مسلكين رئيسيين فرضتهما الشروط الجغرافية واتساع العمق الصحراوي للجزائر أحدهما يحاذي الأطلس الصحراوي ويساير وادي مزي يسلكه المسافر من واحات تافيلالت إلى واحات الزيبان والجريد يعرف عادة بطريق القصور والآخر يتوغل في أعماق الصحراء ليصل إلى إقليم توات ودرعة بواحات وادي ربيع وغدامس يطلق عليه طريق الواحات، فقد أثار طريق الواحات أواخر العهد العثماني خوف القوافل فأصبح يتجنبه أغلب المسافرين من تجار وحجاج مفضلين طريق القصور لاستياب الأمن فيه وتوفره على نقاط المياه الصالحة للشرب ولتحكم شيوخ الزوايا في القبائل القاطنة قربه عكس طريق الواحات الذي تباعدت نقاط المياه فيه وأصبح تحت تسلط القبائل البدوية وجماعات الطوارق المتنازعة على مناطق النفوذ⁽³⁾.

وينطلق طريق القصور من إقليم تافيلالت المغربي وصولاً إلى بشار فلاغواط وبسكرة ومنها إلى الجريد أما طريق الواحات فيعبر مناطق العرق الشرقي وتادمايت، تديكلت، توات ودرعة، وأهم محطاته سوف، تقرت، ورقلة، غرداية، عين صالح، أقابلي، تانمطيط، تيندوف⁽⁴⁾.

ب. الطرق القطرية : عدد الطرق القطرية طريقان هما :

1_ الطريق القطري الغربي:

الموجه نحو الشمال الغربي يربط وادي سوف بالجزائر العاصمة ويمر بمدن بسكرة وبوسعادة.

(1) - هي مدينة لأربعة آلاف نسمة محاطة بالأشجار النخيل تبعد مسافة يومين سيراً على الأقدام من مدينة بوسمغون تقع في الشمال

الشرقي. ينظر: كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 85.

(2) - مُجَّد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص67.

(3) - ناصر الدين سعيدوني، المرجع السابق، ص450.

(4) - نفسه، ص451.

2_ الطريق القطري الشرقي:

الموجه نحو الشمال الشرقي وهو يربط وادي ميزاب بتونس مروراً بالأغواط بوسعادة قسنطينة والكاف. هذه الطرق تنقسم بدورها إلى فئتين هما الطرق العمودية الموجهة من الشمال إلى الجنوب والطرق الأفقية الموجهة من الشرق إلى الغرب وهي: (1)

_ مسلك عين صالح _ غدامس (2):

يقع في الإتجاه الشمالي الشرقي بالنسبة لتوات، تبعد عين صالح عن غدامس بحوالي 30 يوماً، انطلاقاً من عين صالح وصولاً إلى غدامس وقد تعثر هذا المسلك أواخر القرن 19 نتيجة الصراعات بين قطاع الطرق والطوارق ثم استغلته قبائل الشعانبة لتحويل تجارة المسلك إلى مسلك يمر بالمنيعة في مجال نفوذها (3).

_ طريق وادي سوف _ غدامس:

يتصل بالطريق العرضاني الجنوبي وهو طريق صعب لا يقطع في أقل من 13 يوماً (4)، يبدأ من جنوب بسكرة ويتجه إلى سوف ومنها إلى غدامس يتم خلالها اختراق العرق الشرقي الكبير حيث الكتبان الرملية والسير نحو أسبوع بدون ماء إلا ما تحمله القافلة (5)، ويمر عبر بئر الجديد، بئر سوفت، مويت عيسى، ثم يبقى على غدامس من 360 إلى 390 كلم بدون آبار أي مسيرة من 5 إلى 6 أيام (6).

_ طريق ورقلة _ غدامس: يقطع في عشرة أيام يخرج من ورقلة ويتجه مباشرة نحو الشرق ليصل إلى مدينة غدامس وهو طريق صعب للغاية مغطى بكتبان الرمل المتحركة، تقطع القافلة أثناء سيرها في هذا الطريق 160 ميلاً لا تجد فيه المياه سوى مرة واحدة على بعد ثلاثة أيام من الانطلاق، ومع ذلك

(1) - كارت، المصدر السابق، ج6، ص118.

(2) - ينظر الملحق رقم (4) و(5)، ص 133 - 134.

(3) - صالح بوسليم، إقليم توات ودوره في تجارة القوافل الصحراوية، المرجع السابق، ص184.

(4) - محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص78.

(5) - صالح بوسليم، عبد القادر علوان، تجارة القوافل الصحراوية بين الجزائر وطرابلس الغرب، المرجع السابق، ص145.

(6) - عثمان زقب، المرجع السابق، ص115.

فإن تجار ورقلة يسافرون باستمرار إلى هذه السوق التي تلتقي فيها قوافل تونس وطرابلس والجزائر والسودان⁽¹⁾، وتعج هذه الطريق بفرق الطوارق حيث تسير القوافل سريعا طوال اليوم خوفا من الهجوم وتستغرق 3 أيام من ورقلة و7 أيام من غدامس⁽²⁾ ومن غدامس إلى غات مسافة 20 أو 21 يوما لا يوجد ماء في الطريق إلا مرتين أو ثلاثة⁽³⁾.

ـ طريق تقرت _ غدامس:

ينطلق من تقرت تجاه نفطة وخدامس⁽⁴⁾، ثم يتجه إلى الشمال ليمر بمحطة الفيض قرب بسكرة حيث ينضم تجارها إلى القافلة وبعدها يأخذ اتجاه الجنوب الشرقي ليصل إلى كوينين (قرب تمار والوادي) ومنها يأخذ اتجاهين أحدهما شمالا نحو نفطة والثاني نحو الجنوب إلى غدامس مروراً ببئر الجديد قرب الحدود التونسية حيث تلتقي قوافل نفطة وتقرت متجهة إلى غدامس ويقطع هذا الطريق في 5 أيام، لا تتعرض فيه القافلة لأية أخطار لانتشار الآبار والعمران فيه⁽⁵⁾.

ـ طريق قفصة ونفطة _ وادي سوف:

يبدأ من الوادي ثم يسير شمالا نحو محطة قمار فيخرج منه فرع يتجه مباشرة إلى مدينة نفطة ويواصل نحو الشمال الشرقي إلى قرية فرن حيث ينضم تجار الزيبان إلى القافلة ثم يميل أكثر إلى الشرق إلى مدينة قفصة لا تتطلب سير أكثر من 3 أيام كما أن المسافة بين قفصة تستلزم أكثر من 5 أيام وهو طريق سهل كثير المياه ونادرا ما تتعرض القوافل للنهب إلا من سكان غدامس تنكيلا بأبناء سوف الذين كثيرا ما يغيرون عليهم لنفس الغرض⁽⁶⁾ وهناك أيضا طريق يمر إلى غدامس وهو "مسلك نفطة غدامس"⁽⁷⁾ عبر واد سوف ويكون التقاطع في "بئر جديد" مع قوافل الجزائر⁽⁸⁾

(1) - مُجَّد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 157.

(2) - كاريت، المرجع السابق، ج 6، ص 122.

(3) - نفيسة بلخضر، المرجع السابق، ص 76.

(4) - مُجَّد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 87.

(5) - صالح بوسليم، عبد القادر علوان، تجارة القوافل...، المرجع السابق، ص 145.

(6) - مُجَّد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 154.

(7) - ينظر الملحق رقم (6)، ص 135.

(8) - عثمان زقب، المرجع السابق، ص 115.

يستغرق مسافة 14 يوماً كل يوم حوالي 26 ميلاً، لا يوجد سوى بئر واحد على بعد 9 أيام من غدامس وعلى بعد 5 أيام من نفطة و4 أيام من واد سوف وهو البئر الذي سبق ذكره، فهذه الطريق صعبة فيها كثبان رملية لا تنتهي إلا عندما نرى مزارع النخيل بغدامس وبحيرة مالحة بنيت على ضفافها هذه المدينة⁽¹⁾.

__ المسالك بين واد سوف وتونس:

مسالك تجارة القوافل والعاشرين التي تربط بين سوف والمناطق التونسية عديدة من خلال: مسلك الوادي نفطة عبر الدييلة ومسلك الوادي قبلي عبر الطريفواوي ويعرف بمسلك نفاوة، مسلك قابس قبلي مع ورقلة يمر بجنوب ملحقة الوادي على مسافة 150 كلم ويعرف بمسلك السكر ومسلك قابس الوادي يلامس الزاوية الشمالية الشرقية لملحقة الوادي⁽²⁾.

__ طريق قسنطينة _ تونس:

يبدأ من مدينة قسنطينة ويسير نحو الجنوب قليلاً ليمر بالخروب ثم يرتفع نحو الشمال الشرقي ويشق كثيراً من القرى أهمها وادي الزناتي ومجاز عمر وسوق أهراس قبل أن يصل إلى مدينة الكاف التونسية ومنها إلى عاصمة الأيالة ويستغرق سير هذا الطريق مدة 25 يوماً⁽³⁾.

__ مسلك عين صالح _ غات:

هناك طريقان جبلي وهو صعب جداً ولا يقطع في أقل من 20 يوماً وطريق سهلي وهو أطول من الأول لكنه أسهل ويقطع في حوالي 40 يوماً⁽⁴⁾، فمن غات تتفرع عدة طرق منها ما يؤدي إلى مرزق مركز فزان ومنها ما يؤدي إلى عين صالح ومن هناك يمكن الذهاب إلى تمبكتو ويستغرق السفر من عين صالح إلى تمبكتو حوالي 71 يوماً⁽⁵⁾.

(1) - كاريت، المرجع السابق، ج6، ص 121.

(2) - عثمان زقب، المرجع السابق، ص 114_212.

(3) - محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 152.

(4) - نفسه، ص 87.

(5) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 187.

ـ طرق تجارية تربط توات بإيالة طرابلس والمغرب الأقصى:

كانت قوافل التجارة القادمة من غدامس وغات وجنوب تونس تمثل إحدى المحاور الخمس في التجارة الخارجية لإقليم توات (1) ويستغرق السفر من غدامس نحو توات حوالي 25 يوما حيث كانت الطرق الصحراوية الرئيسية التي تتفرع من توات تتجمع في اتجاهين شمالي وجنوبي، كان الاتجاه الأول يربط توات بأسواق شمال المغرب العربي ويتشكل من ثلاث طرق رئيسية تتجه بدورها إلى ثلاث جهات ثانوية فالطريق الثالث وهو الشمال الغربي كان يتبع مجرى وادي ساورة تسلكه القوافل المتجهة إلى الغرب الجزائري وأسواق سجلماسة وتافيلالت ومراكش وفاس بالمغرب والطريق الأول وهو الشمالي الشرقي تسلكه القوافل المتجهة إلى غات، غدامس، طرابلس، جنوب تونس والعكس (2).

ـ طريق الهضاب الشمالي:

حدد البكري مراحل هذا الطريق بين القيروان وسطيف بعشر مراحل وبين بونة (عنابة) إلى القيروان خمس مراحل (3)، وقد ظل هذا الطريق رغم وجود مسلك آخر مواز له مارا بقسنطينة وميلة محافظا على أهميته تعبره القوافل التجارية ويسلكه المسافرون والحجاج (4).

ـ طريق الهضاب الجنوبي:

يربط بين القيروان ومسيلة، يصل القيروان بقلعة بني حماد وتاهرت فهو يجتاز سببية ويصل تبسة عبر مضيق مجانة، ليحاذي بعد ذلك السفوح الشمالية لجبال النمامشة والأوراس ثم يعرج على مدينة قابس ويساير السفوح الجنوبية لجبال حضنة (5).

(1) - صالح بوسليم، عبد القادر علوان، تجارة القوافل ...، المرجع السابق، ص 148.

(2) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص 78.

(3) - البكري، المصدر السابق، ص 54.

(4) - ناصر الدين سعيدوني، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر الفترة الحديثة والمعاصرة، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1988، ج 2، ص 73.

(5) - نفسه، ص 77.

ـ الطريق من تافيلالت إلى قورارة وتيميمون:

تستغرق الرحلة 12 يوما، نجد الماء إلا مرة واحدة لا توجد قرى في الطريق، وملتقى في 5 أيام ببعض الشجيرات متوسطة الطول بعدها لا نجد سوى غطاء نباتي صغير⁽¹⁾.

ـ طريق تلمسان:

هناك طريق بري داخلي يخرج من تلمسان وهو محاذي لسفوح جبال الأطلس الصحراوي الداخلية الشمالية إلى غاية مسيلة ثم نقاوس ويمر بكل من بغاية وتبسة ليصل إلى جنوب تونس، لكن استخدامه كان قليلا لانعدام الأمن وتحتوي تلمسان عدة شبكات من الطرق أهمها الطريق الذي يربط غرب البلاد بشرقها ويمتد من طبخة، تلمسان، مليانة، الجزائر، بجاية، قسنطينة، عنابة، تونس، وهو أشهر الطرق التي تربط غرب المغرب الأقصى مرورا بالجزائر وصولا إلى تونس⁽²⁾، وقد ذكر ابن الحوقل⁽³⁾ الطريق من فاس إلى تلمسان: "فمن فاس على سبو وهو نهر عظيم...ومن كرماطة إلى فج الجبل المعروف بتازا...ومنها إلى تابريدا وهي مدينة على وادي ملوية...ومنها إلى ترنانة مدينة عليها سور بها سوق...ومنها إلى العلوين قرية على نهر يأتيها من القبلة...ومنها إلى تلمسان"⁽⁴⁾.

ج ـ طرق عابرة للصحراء

تصل بين إقليم التل والساحل السوداني وهي عديدة نظرا لاتساع الصحراء منها ما هو خارج حدود الجزائر مثل مسلك درعة نواقشوط المحاذي للمحيط الأطلسي ومسلك طرابلس وبرقة المتجه لإقليم تشاد، أما الطرق التي ترتبط بالصحراء الجزائرية في حدودها فهي:⁽⁵⁾

ـ **طريق فاس ومكناس تجاه تمبكتو:** يمر بقصبة المخزن وأم دريبينة ويتبع حوض وادي غير إلى إيغلي، ثم حوض وادي ساورة إلى توات وأقبلي وبئر تيريشومين، ووالن وعين رنان ومبروك وتمبكتو وهناك

(1) - كاريت، المرجع السابق، ج6، ص126.

(2) - سمير مزرعي، المرجع السابق، ص118.

(3) - لا نكاد نعرف شيئا عنه باستثناء اسمه بأنه ينتمي إلى مدينة نصيبين وتحول في بلاد المغرب وقدم وصف عن تجارة المغرب الخارجية . ينظر: إسماعيل العربي، المدن المغربية، المرجع السابق، ص33.

(4) - أبي قاسم ابن الحوقل: كتاب المسالك والممالك، مطبع بريل، 1872م، ص62.

(5) - ناصر الدين سعيديوني، وراقات جزائرية، المرجع السابق، ص453.

طريق آخر ينطلق من مراكش ليتصل بهذا الطريق في توات تسلكه أحيانا قافلة الحج المغربية بغرض تبادل العملة لرخص الذهب في توات (1).

_ مسلك توات - الجنوب الوهراني (وهران وأرزيو باتجاه تمبكتو):

يربط إقليم التل الوهراني والجزائري بالسودان الأوسط (منطقة كانو) أهم محطاته غرداية والقليلة وتيميمون وتامنطيط وأن زيزة وولان وتيمياوين وغاو (2)، ينطلق من وهران ويمر على الخيثر والمشرية وعين الصفراء وفقيق يتبع مجرى واد زوزفانة إلى إيغلي أين يلتقي بطريق فاس نحو توات فتمبكتو، يتفرع منه مسلك ينطلق من عين الصفراء وينتهي عند سبخة قورارة وهناك مسلك آخر يعرف بمسلك أولاد سيدي الشيخ يربط واحة الأبيض سيدي الشيخ بواحات تينركوك الواقعة بشمال منطقة قورارة ويستخدم من قبل قبائل الرحل في الجنوب الوهراني للجزائر (3).

_ مسلك مدينة الجزائر باتجاه تمبكتو:

يمر على البليدة بوغار الأغواط غرداية القليعة عين وصالح أقبلي وبئر تيريشومين أين يلتقي بالطريق توات إلى تمبكتو (4) وهذا الطريق ذو أهمية كبيرة والأكثر نشاطا فهو يجتاز مجموعة من قرى ميزاب ويتجه إلى تمبكتو مروراً بالمنطقة أين تعبر بعدها إلى أطول طريق نحو توات (5)، ولهذا الطريق فرع آخر من عين صالح إلى بئر عيسو وتنتيلوست حيث يتفرع إلى فرعين: فرع إلى أقاديم وماو شرق بحيرة تشاد وفرع إلى الجنوب الغربي نحو أغاديس (6).

_ مسلك سكيكدة وقسنطينة إلى أمقيد والحقار وتمبكتو: يمر على باتنة بسكرة تقرت ورقلة البيوض أمقيد تيمساو وإيفروان إلى مبروك وتمبكتو، ولهذا الطريق فرع آخر يبدأ من جنوب بسكرة ويتجه إلى

(1) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 182.

(2) - ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 453.

(3) - بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 183.

(4) - نفسه، ص 183.

(3) - Constantin , op, cit, p 120.

(6) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 41.

الوادي ومنها إلى غدامس وغات وحيادو وبلما وأقاديم وماو وفرع من البيوض إلى عين صالح وفرع ثالث إلى غات (1).

ـ طريق تقرت وورقلة إلى غات:

ينطلق من تقرت وورقلة باتجاه غاو مباشرة ويتصل شمالا ببعض الموانئ الجزائرية الهامة مثل ميناء الجزائر وسكيكدة (2) وطريق يبدأ من ورقلة إلى واحة توات فتغازة فولاتة وطريق آخر يبدأ من ورقلة فزان غات هقار تادمكة ومنها طريق يربط بين غات وتمبكتو (3).

ـ المسالك بين سوف وبلاد السودان:

يكون باتباع مسالك وادي سوف غات ثم تكمل القوافل نحو الجنوب باتجاهين: الأول نحو كانو والثاني نحو تمبكتو (4).

ـ طريق توات إلى السودان الغربي:

إن الاتجاه الجنوبي لتوات كان يربطها بأسواق السودان الغربي وبدوره يتشكل من ثلاث طرق، الأول جنوبي شرقي والثاني وسطي جنوبي والثالث جنوبي غربي، كان الطريق الأول يخرج من جنوب مقاطعة عين صالح ويخترق أرض قبائل الطوارق المقيمة في أزقوير وينفرع إلى أكثر من اتجاه نحو الجنوب الشرقي والثاني يخرج من جنوب مقاطعة قبلي وتسلكه القوافل المتجهة نحو تمبكتو عن طريق المبروك وأروان وهو طريق آمن، يعد من أقدم الطرق الذي كانت تسلكه القوافل التواتية نحو أسواق السودان الغربي (5).

ومسلك تنجورارين ينتهي عند المنيعه ومثلي وورقلة ويخرج من قصر تيمي بمنطقة توات مسلك يؤدي إلى تيدكيت ثم السودان الغربي، أما رقان فتخرج منها طرق من الناحية الجنوبية باتجاه تاودني

(1) - بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 183.

(2) - عبد القادر زبادية، المرجع السابق، ص 214.

(3) - مزاحم علاوي، المرجع السابق، ص 124.

(4) - عثمان زقب، المرجع السابق، ص 115.

(5) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص 79.

وتمبكتو والهقار ومن ناحية الشرق يرتبط بمسلك غدامس وغات بليبيا⁽¹⁾، ويشكل قصر تيط في منطقة تيدكيلت نقطة عبور للقوافل التجارية الآتية من رقان متجهة إلى عين صالح⁽²⁾.

ـ الطريق من توزر وخدامس إلى صحراء الأهقار:

ومنه إلى فقاو، ولكن هذا الطريق حسب الجغرافيين قليل الفائدة لعدم وجود محطات تجارية أخرى تمكن القوافل من التبادل، لذلك لم يكن مطروقا بشكل كبير من طرف التجار⁽³⁾.

ـ طريق تلمسان إلى السودان الغربي:

هو عبارة عن شبكة من المسالك التي تصل أهم المدن الشمال الإفريقي بوسط القارة وغربها⁽⁴⁾، يخرج من تلمسان باتجاه الغرب نحو فاس ومنه إلى سجلماسة وتنعطف القوافل إلى الشرق فتتجه من تميمون إلى عين صالح عبر القصور مسافة 28 يوم، ويمر عند توات ثم يصل إلى مدينة إيولاتن بداية بلاد السودان⁽⁵⁾، وقد ذكر الإدريسي⁽⁶⁾ الطريق من تلمسان إلى سجلماسة فيقول: "من أراد الطريق من تلمسان إلى مدينة سجلماسة فالقوافل تسير من تلمسان إلى فاس إلى صفروي، إلى تادلة، إلى أغمات، إلى بني درعة، إلى سجلماسة، والطريق الآخر تأخذه القوافل أيضا ولكن في النادر لأنه مفازة..."⁽⁷⁾.

ـ الطريق من غدامس - عين صالح إلى تمبكتو:

يمر في البداية على عين صالح في واحة توات وتدوم الرحلة إلى أقبلي ومنها إلى تمبكتو، تقدر الطريق بين أقبلي وتمبكتو مسافة 8 أيام صعبة تمر عبر سهل جرد لا نبات فيه ولا ماء والطريق بين

(1) - مُجَّد الصالح حوتية، توات والأزواد، المرجع السابق، ج1، ص 147.

(2) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 189.

(3) - عبد الرحمان بلاغ، المرجع السابق، ص 109.

(4) - سمير مزروع، المرجع السابق، ص 120.

(5) - لطيفة بشاري، المرجع السابق، ص 81-84.

(6) - ينحدر أبو عبد الله إدريس الحموي من سلالة إدريس الأكبر الذي أقام دعائم دولة الأدراسة في أوليبي ثم بفاس وفي سبنة ولد

سنة 493هـ. ينظر: إسماعيل العربي، المدن المغربية، المرجع السابق، ص 42.

(7) - الإدريسي، المصدر السابق، ص 102.

عين صالح وتمبكتو يشكل صعوبات كثيرة فهو عبارة عن سهل واسع لا يوجد فيه حجر ولا نبات وأرضه عبارة عن تربة حمراء اللون تسمى "تانزروفت" وعند مرور القوافل بهذه المنطقة تُفاجئ بريح الجنوب.

_ الطريق من واحة توات إلى كاو:

يمر هذا الطريق بأهير في بلاد الطوارق مسافة أربعين، ومن أهير يذهب إلى كانو⁽¹⁾، والطريق من تمبكتو إلى كانو تقدر بتسعين يوما، يتجه أولا إلى قونديا مسافة أربعين يوما ومن هناك إلى كانو مسافة خمسين يوما⁽²⁾.

_ مسلك الواحات الشرقية:

يخرج هذا المسلك من منطقة بسكرة وتقرت وورقلة وعين صالح ومبروك إلى تمبكتو⁽³⁾.

هذا ويتغير سير خط هذه المسالك من محطة إلى أخرى حسب الظروف السائدة بالصحراء كما أن الانتقال بين هذه المسالك ممكن عبر محطات محددة مثل عين صالح وولان وأدرار وغات وتادوني وغيرها، وعند بلوغها إقليم السودان ترتبط بالطريق الرئيسي الرابط بين إقليمي بوركو وكانيم وبين جهات مالي وشنقيط عبر محطات بيلمة وأغاديس وغانو وتمبكتو وولاتة وغيرها⁽⁴⁾.

ثانيا: الطرق الداخلية

كانت العلاقات التجارية بين الجزائر والمناطق الأخرى للإيالة قائمة عبر شبكة من الطرق يمكن تصنيفها إلى⁽⁵⁾ طرق رأسية وطرق فرعية، فالطرق الرأسية هي طرق رابطة بين الشمال (التل) والجنوب (الصحراء) على الجهات الشرقية والوسطى والغربية⁽⁶⁾ وهي:

(1) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 128.

(2) - نفسه، ص 138.

(3) - مُجَّد الصالح حوتية، توات والأزواد، المرجع السابق، ج1، ص 147.

(4) - ناصر الدين سعيدوني، وراقات جزائرية، المرجع السابق، ص 454.

(5) - أمين محرز، المرجع السابق، ص 193.

(6) - ناصر الدين سعيدوني، وراقات جزائرية، المرجع السابق، ص 451.

أ. الطرق الرأسية:

__ الشرقية: من قسنطينة إلى تقرت عبورا ببسكرة

__ الوسطية: من بوسعادة إلى غرداية مرورا بالأغواط، وطريق آخر من المدية إلى غرداية مرورا بطاين وتلتقي بسابقتها في الأغواط

__ الغربية: من معسكر إلى الأبيض سيدي الشيخ⁽¹⁾.

ويمكن التعرف على الخطوط العامة لهذه الطرق الرأسية بتحديد خط السير من مراكز الشمال إلى محطات الجنوب عبر المحاور التالية:

المحور الشرقي:

__ طريق قسنطينة - بسكرة:

أهم محطاته بئر البقرات، سقان، المشيرة، مول الضاب، الزمول، باتنة، سهل القصور، الغنية، القنطرة، قلعة الحمام، الوطاية، بسكرة، ومنها إلى تقرت وورقلة وسوف.

__ طريق زمورة - بسكرة:

يسلكه المسافرون من بلاد القبائل نحو الزيبان والجريد ويمر على مواطن أولاد يحي ومحطات قصر الطير وأولاد موسى و الوجلة وبوطالب وبريكة وأولاد دراج⁽²⁾.

المحور الوسطي:

__ طريق الجزائر- المسيلة - بسكرة:

يربط مناطق الزيبان والحضنة بإقليم المركزي للجزائر (دار السلطان) ويساير الطريق السلطاني نحو قسنطينة حتى برج حمزة (البويرة) نحو المدية ويتألف من مسلكين الأول يربط برج حمزة بالمسيلة والثاني يصل المدية بالمسيلة ومنها يتوجه إلى بسكرة.

(1) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص116.

(2) - سعيدي، وراقات جزائرية، المرجع السابق، ص451.

ـ طريق الجزائر- المدية - الأغواط:

يربط مقر السلطة المركزية بالجزائر بمركز بايليك التيطري ويساير طريق الجزائر ووهران فينفصل عن طريق الغرب تجاه الجنوب إلى المدية وقد يسلك مضيق وادي الجر نحو الشرق، ومن المدية يتجه نحو الأغواط ووادي ميزاب عبر الأرباع بنواحي الجلفة⁽¹⁾.

ب. الطرق الفرعية ذات الطابع الجهوي:

تصل المدن الإقليمية ببعضها البعض وتربط مراكز السلطة الإدارية بدار السلطان أو البايليكات وهي:

ـ طرق فحص مدينة الجزائر:

بمراكز العمرانية المنتشرة بالجهات القريبة منها وتنتهي عند أبواب المدينة الثلاث (الباب الجديد، وباب عزون، وباب الوادي).

ـ طرق دار السلطان:

تربط مدينة الجزائر بمدن البليدة والقلعة وشرشال ودلس وبرج سابة وأهمها:
طريق الجزائر _ البليدة، طريق الجزائر _ القليعة، طريق الجزائر _ شرشال، طريق الجزائر _ دلس
طريق الجزائر _ برج ساباو، طريق الجزائر _ بجاية.

ـ طرق بايليك الشرق: أهمها:

طريق قسنطينة _ ميله، جميلة، القل
طريق قسنطينة _ عنابة عن طريق زرادسة
طريق قسنطينة _ تبسة عن طريق مواطن الحراكتة ومسكيانة
طريق قسنطينة _ الكاف، برج حمزة، والمدية⁽²⁾.

(1) - سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 452.

(2) - نفسه، ص 455.

_ طرق بايليك الغرب: أهمها:

طريق وهران_ تلمسان، وطريق وهران_ مستغانم

طريق معسكر _ تلمسان، وطريق تلمسان_ أرشقول، وجدة⁽¹⁾.

ثالثا: دور الطرق التجارية

إن شبكة المواصلات التي توفرت عليها الجزائر في العهد العثماني ساهمت في ربط جلّ المراكز العمرانية وضمنت انتقال الأشخاص والقوافل وساهمت في تصريف المنتوجات الفلاحية وإيصال الحاجات المعاشية للسكان⁽²⁾، وكانت الطرق الرئيسية تؤمن حركة المبادلات التجارية وتنقل موظفي الإدارة والمحلات الموجهة لجمع الضرائب وقد عرفت عناية خاصة من طرف الحكام الذين أنشأوا عليها العديد من الجسور والعيون مما سهل كثيرا تنقل الأفراد ونقل البضائع⁽³⁾.

يتجلى عموما دور الطرق العمودية السياسي في تأسيس العلاقات بين الصحراء والتل وهي العلاقات التي تضمن وتسهل إدارة الجنوب الجزائري أما الدور التجاري فهو تبادل الصوف والخام والحبوب مقابل الأقمشة الرقيقة والتمر.

أما الطرق الأفقية (العرضانية) فدورها السياسي هو ضمان العلاقات المباشرة بين الحكومات الثلاث للجزائر ومع الدول المجاورة لها كما أن دورها التجاري يتمثل في تبادل الجلود المنتجة في المغرب مقابل المنتجات الحريرية والطور التونسية ومنها استيراد مختلف هذه المنتجات إلى الجزائر عموما⁽⁴⁾.

ويكمن الدور السياسي للطرق القطرية في تأسيس علاقات بين التل والصحراء بالجزائر وهي تكمل وسائل العمل للسلطة المركزية، أما دورها التجاري فيكمن في تبادل الأقمشة الخشنة القبائلية

(1) - ناصر الدين سعيدوني، ورفات جزائرية، المرجع السابق، ص 456 .

(2) - نفسه، ص 446.

(3) - أمين محرز، المرجع السابق، ص 193.

(4) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 116.

والأقمشة القطنية من أوروبا وأيضا تبادل الزوج ومسحوق الذهب ومنتجات من إفريقيا الداخلية مقابل الزيوت القبائلية والأقمشة الحريرية والطور القادمة من تونس⁽¹⁾.

ومنه نقول أن الطرق التجارية كان دورها الأساسي هو الربط بين المدن سواء داخل الجزائر أو خارجها كما أنها كانت معبر للرحلات العلمية والحجية وكذا التصدير والاستيراد فمن خلال اطلاعنا على المصادر الإخبارية والرحلات الجغرافية يتمكن الباحث من معرفة قيمة هذه الطرق وكثيرا ما نسمع في النصوص الواردة في المصادر: "ومن مدينة كذا إلى مدينة كذا مرحلتين أو ما شابه ذلك" فالمقصود من هذا هو المسالك المؤدية إلى هذه المدن فقد كانت المسالك التجارية طريق للحجاج والمتجولين والقاصدين للمدن لأغراض أخرى فهذه الطرق استعملت للحج كما استعملت للقوافل التجارية فبغض النظر عن استعمالها للتجارة استعملت في السفر لطلب العلم وممر لعابري السبيل⁽²⁾.

بفضلها تمكنا من معرفة الخريطة الجغرافية لمدن وأقاليم ومسالك المغرب الإسلامي عامة والجزائر خاصة ومعرفة الأحوال الاجتماعية لسكانه وقبائله، نذكر مثلا رحلة ابن بطوطة الذي ذكر فيها المدن التي مر بها بالقافلة التي رافقها وهي "طنجة، تلمسان، مليانة، الجزائر، بجاية، قسنطينة، بونة، تونس" فهذا الطريق واحد من الطرق التجارية الداخلية للجزائر، إضافة إلى رحلة ابن خلدون التي نتعرف من خلالها على طريق تجاري يربط المغرب الأقصى والجزائر وتونس حيث تجول بين بجاية وبلاد الزاب "بسكرة والمسيلة" وهنين ليصل إلى تلمسان فكان يخرج مع القوافل التجارية قاصدا المدن إما حاجاً أو مسافرا إلى المشرق في رحلة علمية⁽³⁾.

كما أن الطرق التجارية من أهم العناصر في توصيل الأفكار والثقافة بين إقليم وآخر ولهذا تعتبر الطرق الرئيسية الشرايين الحيوية التي انتقل بواسطتها الإسلام⁽⁴⁾، كما أدت دورا كبيرا في وجود واستمرار القصور الصحراوية بالجزائر إذ تقع في خط سير القوافل التجارية فكانت كمحطة ومستودعا وسوقا استهلاكية لمنتجات الصحراء والتل وبلاد السودان وتشكلت بذلك علاقات داخلية وخارجية

(1) - كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 118.

(2) - سمير مزروعى، المرجع السابق، ص 120.

(3) - نفسه، ص 120-121.

(4) - أحمد محمد العقيلي، المرجع السابق، ص 120.

جد نشيطة ينظمها خط سير يربط بين هذه القصور يعرف بطريق الواحات الذي ينطلق من تافيلالت نحو غدامس ويتفرع من ورقلة وتقرت إلى غات وتماسين والقليعة والأغواط والزيبان⁽¹⁾.

وقد لعبت الطرق التجارية دوراً هاماً في المبادلات التجارية داخل الجزائر وخارجها، فكانت القوافل التجارية تعبر هذه المسالك ذاهبة بالصادرات وتسويق المنتوجات المحلية إلى الأصقاع المختلفة وآتية بمنتجات أخرى لإعادة المتاجرة بها، فإذا حوصرت مدينة ما فإن المسالك التجارية تتعطل وبالتالي تتأزم الأوضاع وتظهر المجاعة والأوبئة فقد كانت المتنفس الوحيد لعيش سكان مدن وأرياف الجزائر لامتهانهم التجارة⁽²⁾.

فقد كان جد نشيط خاصة في موسم الحج كما وجد طريق آخر يربط بين هذه القصور ومصدر مهم لتدفق الذهب والعبيد والملح ينطلق من تافيلالت تجاه قصور توات ومنها إلى بلاد السودان فكان امتداد هذه الطرق امتداداً لتاريخ المنطقة إذ أن بقاء وازدهار هذه التجمعات مرتبط بهذه الطرق لما توفره من رزق لأهالي القصر وأي تحول عنها يعني الفناء فعندما تحولت هذه الطرق نحو سواحل الأطلس تراجعت القصور تدريجياً وفقدت أهميتها الاقتصادية بداية القرن 16م إلى ما بعد نهاية القرن 17م لتبقى مجرد تجمعات سكانية كما تدهورت عدة مدن بفعل تحول الطرق التجارية عنها⁽³⁾.

لهذا كانت الطرق والمسالك العامل الرئيسي في ازدهار الحركة التجارية وذلك بتوافرها وتعدد مسالكها إضافة إلى استقرارها وتوفير أمنها⁽⁴⁾.

(1) - يمينة بن الصغير حاضري: "القصور الصحراوية بالجزائر صورة للإبداع الهندسي"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات،

جامعة غرداية، الجزائر، ع 15، 1432 هـ/2011م، ص 136.

(2) - سمير مزرعي، المرجع السابق، ص 121.

(3) - يمينة بن الصغير حاضري، المرجع السابق، ص 136.

(4) - سمير مزرعي، المرجع السابق، ص 121.

المبحث الثاني: المراكز التجارية ومعاملاتها وأهم السلع المتبادلة

لعبت الأسواق دورا هاما في الحياة الاقتصادية فكانت تعد القلب النابض بالنشاط التجاري للبلدة لما للسوق من أهمية في تنشيط حركة البيع والشراء، فقد حرص كل صاحب سلعة على عرضها داخل السوق إما لبيعها أو استبدالها بسلعة أخرى فهي في الداخل مركز تجاري لعقد الصفقات والمبادلات التجارية وتلبية احتياجات السكان من مواد استهلاكية أما في الخارج فهي المكان المفضل الذي يقصده أصحاب القوافل التجارية⁽¹⁾ ونظرا لما اشتهرت به أسواق الجزائر عامة وإقليم توات خاصة من رخص وتنوع السلع فقد أصبحت تجذب إليها قوافل الحجاج العابرة للصحراء⁽²⁾.

أولاً: المراكز التجارية

نظرا لازدهار التجارة في هذه الفترة (أي بداية من القرن 15م) برزت عدة مراكز تجارية كانت محط إقبال التجار ومكانا لتجميع السلع⁽³⁾، يمكن حصر أهم اتجاهات التبادل التجاري الخارجي والداخلي للقوافل الصحراوية بالجزائر في المحاور الآتية:

- مع أسواق بلاد السودان الغربي

- مع أسواق المغرب الأقصى وإيالة تونس وطرابلس

- مع أسواق جنوب صحراء الجزائر

- مع أسواق الشمال الجزائري⁽⁴⁾

أ. أسواق بلاد السودان:

وينقسم بدوره إلى ثلاث أقسام أسواق السودان الغربي ومن أهم أسواقه تمبوكتو التي كانت لها أهمية خاصة تجاريا وثقافيا، أما أسواق تشاد والسودان الأوسط ومن ضمنها: سوكوتو، قاندو، كاتسنا، تاقليلي، أفاديس، بورنو، ماو، أقاديم، بيلما، بئر عسيو، أما أسواق السودان الشرقي فتتضمن

(1) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص 63.

(2) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 176.

(3) - محمد بن ساعو، المرجع السابق، ص 105.

(4) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 190.

أسواق دارفور، كوردوفان، كالفاشر، الفوجة، الأويد، سنار، الخرطوم، دنقلة، بربارة، ووادي خلفا وغيرها⁽¹⁾، وسنكتفي بذكر الأهم منها وهي:

__ تمبكتو:

أصبحت في القرن السادس عشر ميلادي محطة القوافل الأولى في كل بلاد السودان ومركزا هاما من مراكز الانتاج الثقافي والتجاري فسكنها الكثير من التجار الأغنياء وقصدها العلماء والطلاب ووصفت بأهم مدائن السودانين سواء في العلم والحضارة أم العمران والتجارة، كانت أسواقها ذات طابع إسلامي، ازدهرت في علاقاتها التجارية مع بلدان المغرب ومصر⁽²⁾، فكانت ملتقى القوافل المتجهة من مناجم الذهب في غانا مروراً بغاو إلى الشمال الغربي باتجاه ساجلماسة ودرعة ومراكش وتلمسان وبتجاه الشرق نحو توات وميزاب وتونس وطرابلس الغرب والقاهرة ثم بلاد الحجاز والشام وتنوعت السلع وخاصة تجارة التبر والذهب القادم من غانا والنيجر والسنغال ويعتبر الملح المادة الأولى للمقايضة والتبادلات التجارية عندهم⁽³⁾.

كانت آنذاك مقسمة إلى أحياء في كل حي يسكن تجار من بلد من البلدان الإسلامية التي تقصد قوافلها السودان الغربي فتجار غدامس لهم حي خاص بهم مثل تجار توات وبلدان المغرب الأخرى وكانت الكتب والملح والخيل أكثر ما يباع في أسواقها وأعلى بضائعها الكتب مما دلّ على علو المستوى الثقافي تستورد من المغرب ومصر⁽⁴⁾، ويصفها الوزان في قوله: "وُدور تمبكتو عبارة عن أكواخ مبنية بأوتاد مملوطة بالطين... ودكاكين كثيرة للصناع والتجار لاسيما دكاكين نساجي أقمشة القطن.."، كما يحمل إليها تجار بلاد المغرب الأقمشة الأوروبية والجياد التي يشتريها الملك وأيضا المخطوطات فتدر أرباحا تفوق أرباح سائر البضائع⁽⁵⁾.

(1) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 43.

(2) - عبد القادر زبادية، الحضارة العربية والتأثير الأوروبي في إفريقيا الغربية جنوب الصحراء، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1989م، ص 60 - 62.

(3) - الحاج بنبرد، المرجع السابق، ص 83.

(4) - عبد القادر زبادية، مملكة سنغاي في عهد الأسقيين، المرجع السابق، ص 102.

(5) - الحسن الوزان، المصدر السابق، ص 165.

ـ كانوا:

أصبحت مدينة كانو أكثر أهمية من مدينة تمبكتو خلال القرن التاسع عشر حيث كان سكانها وهم قبائل الهاوسا يقطن بينهم الكثير من التجار الأثرياء من منطقة طرابلس، فقد كانت تجمع بين مهارات التجارة والتصنيع، ووصلت منتوجاتها إلى كل من غات وغدامس وطرابلس شمالا وإلى ساحل المحيط، أما وارداتها فيأتي معظمها من الشمال عن طريق منطقة الأير مثل الملح والحريز، الذي يأتي من طرابلس ومجموعة من المصنوعات الأوروبية كالقطن والحريز الفرنسي، كما اشتهرت كانو بسوقها الهام لتجارة نترات الصودا ولوز الكولا⁽¹⁾.

ـ جني:

تقع جنوب غرب تمبكتو وهي من أهم مدن سنغاي، انتشر فيها الإسلام وأسواقها من أعظم أسواق المسلمين العامرة، كان يلتقي فيها تجار الذهب والملح، كانت آمنة ومحصنة لاستراتيجية موقعها الذي تملكه كونها محاطة بالمياه، استخدمت القوارب في نقل السلع والتبادل التجاري مع تمبكتو وبذلك أصبحت مركزا تجاريا وثقافيا هاما⁽²⁾، يتوافد إليها الناس من كل بقعة حيث اشتهرت بتجارتي الملح والذهب وعن طريقها وصلت متاجر إفريقيا الشمالية إلى أقاليم الغابات⁽³⁾.

ب. أسواق المغرب الأقصى وإيالة تونس وطرابلس:

ـ تارودانت:

مارست مدينة تارودانت دورا ممتازا كمركز تجاري لترويج منتجات منطقة سوس التي تشمل الماشية والدجاج والصوف والزيت والعنبر وريش النعام الذي كان مصدر ربح التجار إذ كان مطلوبا من الأسواق الخارجية وكان سكان الجنوب يربونه لهذه الغاية كما تزخر المنطقة بمعادن الفضة والنحاس ونتاج الزعفران وبسوس توجد الحوامض واللوز والسكر والتمور وكلها تصدر بمقادير كبيرة لأسواق داخلية وخارجية⁽⁴⁾ يقول الإدريسي: "بلاد السوس الأقصى... مدينته هي تارودانت بها من الفواكه.. كالجوز والتين والعنب والعداري والسفرجل والرمان.. وقصب السكر"⁽⁵⁾.

(1) - بوفيل، المرجع السابق، ص 394.

(2) - نفيسة بلخضر، المرجع السابق، ص 82.

(3) - أحمد محمد العقيلي، المرجع السابق، ص 170.

(4) - إبراهيم حركات، المرجع السابق، ص 284.

(5) - الإدريسي، المصدر السابق، ص 78.

— غدامس:

تقع إلى الجنوب الغربي من مدينة طرابلس وتبعد عنها بحوالي ثلاثمائة كيلومتر وهي من ضمن نطاق ليبيا عند التقاء حدودها مع تونس والجزائر، هي مدينة قيمة لها ارتباطات بمدن ومراكز السودان الغربي⁽¹⁾ قال عنها الحسن الوزان: "منطقة كبيرة مسكونة...سكانها أغنياء لهم بساتين نخل وأموال، لأنهم يتاجرون مع بلاد السودان"⁽²⁾، واشتهرت كمركز تجاري هام حيث أصبحت ملتقى طرق تجارية للقوافل القادمة من مدن سواحل شمال إفريقيا ثم تتفرع منها عدة اتجاهات نحو بلاد السودان الغربي وإلى جانب خدمة القوافل اشتهرت أيضا بصناعة الجلود⁽³⁾.

— مرزوق:

تعتبر من أشهر المراكز التجارية، كانت المركز التجاري لبلاد بورنو والهوسا ولها صلة كبيرة بمراكز التجارة في بلاد المغرب وبلاد السودان ومصر⁽⁴⁾، وهي قاعدة فزان الكبيرة التي تبعد عن طرابلس حوالي ثلاثين يوما سيرا بالقوافل فقد كانت محطة للقوافل الصحراوية والسودانية لأنها تقع وسط الطريق المؤذي إلى بورنو⁽⁵⁾.

— سجلماسة:

تعتبر أهم مركز شمالي نشط في تجارة القوافل تنطلق منه القوافل وتتحرك إلى بلاد السودان الغربي فالتجارة هي مصدر الثروة الكبيرة التي تجمعت بالمدينة خاصة الثروة الذهبية التي كانت بأيدي سكانها وبالأخص التجار، كما تعتبر حلقة وصل مستمرة بين المدن المغربية شمالا والمدن السودانية في الجنوب وتعتبر ميناء صحراوي تتجمع فيه بضاعتان ثمينتان هما الذهب والرقيق فنجد أن جميع القوافل التجارية القادمة من المراكز التجارية الشمالية والمتجهة أو العائدة من بلاد السودان تمر منها فهي بذلك مركز حساس من مركز التجارة الصحراوية⁽⁶⁾.

(1) - الهادي المبروك الدالي، المرجع السابق، ص 296.

(2) - الحسن الوزان، المصدر السابق ج2، ص 146.

(3) - قدوري عبد الرحمان: "تجارة القوافل عبر الصحراء بين بلاد المغرب والسودان الغربي خلال نهاية العصر الوسيط"، في مجلة

متون، جامعة الدكتور مولاي الطاهر- سعيدي، ع1، 1 أبريل 2019، ص 151.

(4) - أحمد العقيلي، المرجع السابق، ص 144.

(5) - نفيسة بلخضر، المرجع السابق، ص 80.

(6) - قدوري عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 152.

كانت غنية بمواشيتها وواحاتها التي يصدر تمرها إلى الخارج فقد أقامت علاقات تبادل اقتصادي مع مصر وأقطار أفريقيا الغربية وكان التمر موردا لسكان المنطقة على درجة كبيرة من الأهمية⁽¹⁾ يقول الإدريسي: "وبها نخل وكثير وأنواع من التمر، لا يشبه بعضه بعضا"⁽²⁾، ويقول ابن بطوطة: "ثم وصلنا إلى بودا وهي من أكبر قرى توات،... وتمرها كثير ليس بطيب، لكن أهلها يفضلونه على تمر سجلماسة،...إنما يجلب لها ذلك من بلاد المغرب"⁽³⁾.

_ فزان:

كانت التجارة فيها نشطة وعلاقاتها طيبة فكل منتوجات البلاد الشمالية الإفريقية بطرابلس وتونس ومصر تمر بفزان حتى طرق التجارة بين تمبكتو ومصر كانت تمر منها فبفضل توسطها لطرق القوافل الآتية من الغرب إلى الشرق ومن الشمال إلى الجنوب لعبت دورا نشطا في الحركة الاقتصادية منذ مطلع القرن السادس عشر ميلادي⁽⁴⁾ سهل إقليم فزان على القوافل التجارية عملية الاتصال والتبادل التجاري وأحكم الصلة بين الرحلات الوافدة من الشمال إلى الجنوب كما قام سكانه بدور إيجابي في استقبال القوافل وإرشادها عند المغادرة وتوفير احتياجاتها من الماء وغيرها من الخدمات⁽⁵⁾.

ج. أسواق جنوب صحراء الجزائر:

_ ورقلة:

تعد من أهم المراكز التجارية بالصحراء التي اكتسبت شهرة كبيرة بفعل نشاطها التجاري الواسع ودورها الريادي في قيادة القوافل المتجهة إلى بلاد السودان منذ زمن طويل فقد كانت من أهم المراكز التي تمون الجزائر ببضائع السودان الغربي حيث كانت مستودعا ضخما للعبيد الذين يتم توجيههم نحو بقية المناطق⁽⁶⁾، كما مثلت دور الوسيط في العملية التجارية من خلال نقلها لسلع الشمال نحو بلاد

(1) - إبراهيم حركات، المرجع السابق، ص 284.

(2) - الإدريسي، المصدر السابق، ص 76.

(3) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج2، ص 322.

(4) - قدوري عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 153.

(5) - الهادي المبروك الدالي، المرجع السابق، ص 298.

(6) - نفيسة بلخضر، المرجع السابق، ص 46.

بلاد السودان وجلب السلع السودانية وبيعها في الأسواق الشمالية، ومن جملة ما كانت تصدر نجد التمور، الأقمشة الصوفية، البنادق، السيوف، بينما تستورد العبيد، العاج، التبر وغيرها⁽¹⁾.

ـ توات:

أصبحت منذ القرن الرابع عشر الميلادي منطقة عبور ضرورية بالنسبة للشمال والجنوب بسبب تحول الطرق التجارية العابرة للصحراء نحو الشرق وتدهور سجلماسة، شكلت مجمع لتبادل قوافل التجارة الصحراوية لأن تجار أقاليم الشمال ينتظرون تجار بلاد السودان في توات ثم يذهب كل في وجهته فبفضل موقعها أصبحت أسواق توات نقطة التقاء وتجمع للقوافل العابرة في نصفها الغربي كانت أسواقها تعرض بشكل مستمر ومتواصل عكس الأسواق التي تعقد أيام معينة من الأسبوع⁽²⁾

من أهم أسواقها سوق مدينة تميمون في مقاطعة قورارة له شهرة كبيرة فقد تنوعت سلعه من عبيد وريش نعام والعاج واللحوم المجففة والجلود إضافة إلى السلع التواتية كالتنمر والحناء والأغطية والقفف والسلال، تقصده القوافل القادمة من المنيعه وغرداية وعين الصفراء لمبادلة سلعها من قهوة وسكر وشمع وصابون بسلع هذه السوق إضافة إلى سوقي تمنطيط وأدرار وسوق مقاطعة رقان في أقصى الجنوب الذي كان يستقبل بعض القوافل القادمة من السودان الغربي إضافة إلى منطقة تيديكلت والذي تركز نشاطها التجاري في مقاطعة عين صالح فسوقها الرئيسي الواقع بأكبر قصورها وهو قصر العرب الكبير كان يعد نقطة هامة لالتقاء القوافل التجارية⁽³⁾.

يقول العياشي في ذلك : "وبعنا بها خيلنا وما ضعف من إبلنا، واشترينا ما يحتاج إليه من تمر، وبها من التمر أنواع كثيرة، ووجدنا التمر فيها رخيصة... فإن الذهب فيها أرخص، وكذلك سعر القوت من الزرع والتمر، وهذه البلدة هي مجمع القوافل الآتية من تنبكت ومن بلاد أكيدز من أطراف السودان... كالخيل وملابس الملف والحريز..."⁽⁴⁾.

(1) - نفسه، ص 47.

(2) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 170. 172.

(3) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص 65.

(4) - العياشي، المصدر السابق، ج1، ص 38.

تعتبر أهم مركز تجاري لجميع دول المغرب يجتمع فيها القادم من طرابلس وتونس والجزائر والمغرب والمتجه إلى بلاد السودان⁽¹⁾، ساد الأسواق والحوانيت التجارية بإقليم توات الأمان والثقة فقد خضعت لرقابة قاضي البلدة الذي يشرف على الموازين والمكاييل التي يستخدمها التجار داخل الأسواق العامة لتأكد من صحتها والبحث في شكاوي نزاع البيع والشراء أو الغش في السلعة المباعة⁽²⁾.

— وادي سوف:

عُرفت منطقة سوف في ذلك الوقت كأكبر سوق يأتيها التجار من مختلف الواحات تحتوي على أكثر من ثلاثمائة محل تجاري، أهم مواردها التمور والتبغ بنوعيه الرطب والقوي وكذلك صناعة المضلات من سعف النخيل، اشتهر سكانها بالتجارة وتسيير القوافل عبر الصحراء رغم أنها مثلت همزة وصل بين الشمال والجنوب فهي لم تكن متعددة الاتصالات مع قسنطينة وإنما كان تجارها يكتفون بالذهاب إلى بسكرة وتقرت لاستيراد المنتوجات الجزائرية وكان تجارها يفضلون الذهاب إلى المدن التونسية لأنها أقرب لهم ولأنها تقدم لهم منتوجات أوروبية بأسعار معقولة⁽³⁾.

— تقرت:

هي مدينة الثروة والرخاء وأهم عواصم وادي ريغ، تشتمل على 38 قرية أهمها كوينين التي تلتقي فيها القوافل المتجهة إلى بلاد الجريد تعتبر سوق تقرت ثالث أسواق الواحات بعد الوادي وورقلة وبما أن وادي ريغ ينتج التمور بكثرة ويصنع الأقمشة الصوفية العادية فإن تجارها يحملون إلى الجنوب التونسي بعضا من هذه المنتوجات ويجلبون منها الكثير من الأقمشة القطنية والعمود الأوروبية ويوزعونها على الأسواق المحلية⁽⁴⁾، اكتسبت مكانة كبيرة لكونها نقطة انطلاق القوافل المتوجهة نحو الشمال والجنوب عرفت إقبالا من طرف تجار تونس والمغرب وقسنطينة⁽⁵⁾، كانت القوافل تتحرك

(1) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 104.

(2) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص 68.

(3) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 155.

(4) - نفسه، ص 165.

(5) - الطيب بوسعد، المرجع السابق، ص 443.

بشكل يومي بين أسواق تقرت وجنوب تونس خاصة مع نفطة فكان جل نشاطاتها التجارية تتصل ببلاد الجريد بتونس⁽¹⁾.

د. أسواق الشمال الجزائري:

_ الجزائر:

تميزت مدينة الجزائر في العهد العثماني بكونها مركزا تجاريا هاما وسوقا رئيسية للبلاد الجزائرية خاصة الجهات الوسطى (دار السلطان، بايليك التيطري) فعن طريق مرساها يتم تصدير واستيراد أغلب البضائع والسلع لمختلف الأقاليم الجزائرية وإلى أسواقها تتجه القوافل الآتية من مختلف الجهات يُحمل إليها إنتاج البايليكات من الحبوب والمواشي ومن بلاد القبائل تحمل لها التين وزيت الزيتون والشمع والفحم⁽²⁾.

وكانت القوافل القادمة من المغرب الأقصى وتونس والصحراء محملة بالسلع النادرة والحجاج الذين كانوا يتاجرون في طريقهم إلى الأماكن المقدسة تجد مكانا آمنا بقرابة الأبواب الرئيسية للمدينة حيث كان النشاط التجاري مزدهرا⁽³⁾.

_ عنابة:

كانت مركزا تجاريا أهم من مدينة الجزائر حيث كانت محورا لجميع العمليات التجارية التي كانت تقوم بها الشركة الفرنسية الإفريقية التي تأسست بموجب امتياز احتكار صيد المرجان الذي يستخرج من مياه هذه الشواطئ، والذي يضمن موقعها المهم تحقيق تقدم أكبر لو وجدت التجارة والزراعة أي تشجيع في هذا البلد⁽⁴⁾.

(1) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 165.

(2) - عبد الله بن مُجد الشويهد: قانون أسواق مدينة الجزائر (1695 - 1705)، تح: ناصر الدين سعيدوني، دار الغرب الإسلامي، ط1، بيروت، 1427هـ/ 2006م، ص 29.

(3) - نفسه، ص 168.

(4) - وليام شالر: مذكرات وليام شالر قنصل أمريكا في الجزائر (1816 - 1824)، تع وتق: إسماعيل العربي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1982، ص 37.

__ قسنطينة:

كانت عاصمة الشرق الجزائري وأكبر مدنه ومقر السلطة التنفيذية فيه لذا اعتبرت أكبر أسواق المنطقة في ذلك الوقت يأتيها التجار من كل النواحي يجلبون لها منتوجاتهم ويحملون منها سلعا يبيعونها في مدنها⁽¹⁾، فقد أطلق بايات قسنطينة حرية التجارة الداخلية لشيوخ القبائل والأسر الحاكمة واعتمدوا عليهم للإشراف على الأسواق العامة والتظاهرات الاقتصادية السنوية فكان شيخ العرب يشرف شخصيا على أكبر تظاهرة للبايليك وهو المعرض السنوي الذي كان يقام بوادي العثمانية غرب مدينة قسنطينة، لم يتدخل البايات في ذلك إلا بما يضمن أمن السوق وسلامة التجار به وذلك بتجنيد قبائل مخزنية تكلف بحفظ الأمن بالأسواق فكانت هذه السياسة سببا في جذب مختلف القبائل للإتجار في قسنطينة التي تحولت إلى أهم مركز تجاري للبايليك⁽²⁾.

__ بجاية:

كانت بجاية حاضرة تجارية ومقصد العديد من التجار، ومن خلال القوافل التجارية تزود تجار هذه القرى بما يحتاجونه من منتجات بغرض تسويقها في الأسواق المحلية والأسبوعية دون عناء التنقل إلى المدن الكبرى فهذه القرى كانت تسمى بيوم سوقها الأسبوعي مثل سوق الخميس والاثنين⁽³⁾.

ثانيا: أهم البضائع والسلع التجارية المتبادلة

كانت السلع والبضائع المعروضة متنوعة ورخيصة الأثمان في نفس الوقت وكانت طبيعة المعاملات التجارية داخل الأسواق والمراكز تتم بطريقتين الأولى عن طريق مبادلة السلع ببعضها فتخضع للعرض والطلب والسعر، والثانية البيع بالنقد⁽⁴⁾، فقد كان تصريف معظم البضائع وتسويقها عن طريق المقايضة وكانت العملات تستخدم على نطاق ضيق في المعاملات التجارية الداخلية وأكثر شيوعا في التجارة العابرة للصحراء وذلك ابتداء من منتصف القرن التاسع عشر ميلادي.

(1) - عبد الله بن الشويهد، المصدر السابق، ص 152.

(2) - جميلة معاشي: الأسر المحلية الحاكمة في بايليك الشرق الجزائري من القرن 10هـ - 16م إلى القرن 13هـ - 19م، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 2019م، ص 197.

(3) - سمير مزري، المرجع السابق، ص 118.

(4) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص 67.

أ. الصادرات:

تصدر الجزائر إلى بلدان المغرب والسودان وغيرها مواد متداولة وضرورية تتمثل في الحبوب والأغنام والشحوم والخضر اليابسة والزيوت والتمور والأقمشة الصوفية والمظلات والمرجان وبعض المواد الأوروبية والمشرقية⁽¹⁾، فقد شكلت المنتوجات المحلية عماد التجارة الداخلية وتشمل سلع حيوانية ونباتية وأخرى صناعية⁽²⁾، وفيما يلي سنحاول التعرض إلى هذه المواد المصدرة:

_ الحبوب:

يقصد بها القمح والشعير والبقول والحمص أي كل المواد الضرورية للغذاء اليومي وقد سعت جميع الدول لتوفيرها، ويعد الشرق الجزائري (قسنطينة) من أكبر المناطق انتاجا للحبوب⁽³⁾، فقد كانت حبوب تنس تخرج منها إلى كل البلدان في المراكب أو القوافل ويحمل إلى القيروان وغيرها⁽⁴⁾.

_ الجلود:

شملت الجزائر أراضي خصبة وشاسعة ومراعي تكثر فيها أنواع المواشي وتذبح الأبقار والأغنام في الأعياد والمواسم والمناسبات الكبيرة، بما أن الجزائر لم تكن لها مدايع لصنع كل ما لديها من جلود فإن سكان الإيالة كانوا يبيعونها إلى الأجانب⁽⁵⁾، وتأتي أهمية المتاجرة بالحيوانات عموماً إلى الحاجة إليها يومياً للاستفادة بها في أعمال الحرث والركوب والحمل والاستفادة من لحومها وأصوافها وجلودها وحبليها⁽⁶⁾، ففي سنة 1793م قرر بايليك قسنطينة بناء مدايع في عناية لتلبية حاجيات الأهالي ولتزويد تونس بحوالي 12 ألف جلد سنوياً وفي الفترة ما بين 1807 / 1817 استحوذ الأهالي واليهود على هذه التجارة فيصدرها الأولون لتونس ويرسلها الآخرون إلى ليفورنيا ومرسيليا⁽⁷⁾.

(1) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 103.

(2) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 152.

(3) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 91.

(4) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 215. وكذلك ينظر: الإدريسي، المصدر السابق، ص 104.

(5) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 97.

(6) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 152.

(7) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 99.

_ الخيول والجمال:

كان التجار يقودون معهم أعدادا قليلة منها إلى بلاد السودان ويفقدون منها في طريقهم الشاق فيصلون بجزء منها فقط ولذلك كانت تباع بأثمان مرتفعة⁽¹⁾، ولا تتوفر بالسودان الغربي الخيول الأصيلة بل لديهم خيول قصيرة وصغيرة يستخدمها أفراد حاشية الملك لتجول في المدينة والتجار في أسفارهم أما الأصيلة فكانت تستورد من الشمال الإفريقي وكان تجار الخيل يجنون أرباحا وفيرة من جراء هذه التجارة⁽²⁾، ويبيعون معها حتى الجمال التي حملتها إلى هناك بسبب تعبها وإرهاقها وضعفها من شدة ثقل الأحمال وطول المسافات التي قطعتها⁽³⁾.

_ الشموع:

تجنى الشموع في فصل الربيع من كل سنة ثم تباع إلى المؤسسات الفرنسية أو يصدرونها إلى إيالة تونس حيث أن مدينة القل هي أكبر منتج لهذه المادة تبيع حوالي أربعمئة قنطار سنويا للفرنسيين فقط، ولم تتوقف هذه التجارة إلا عندما أعلن الحصار على الساحل الجزائري⁽⁴⁾.

_ الكتب والمخطوطات:

بسبب إزدهار الثقافة العربية وانتشارها بشكل واسع واهتمام العلماء بالتدريس مختلف العلوم الإسلامية في مراكز العمران الصحراوية على رأسها تمبكتو وتوات وورقلة وتقرت وغات وغدامس وجيني يذهب علماء الشمال من طرابلس والجزائر وتلمسان وفاس ومكناس ومراكش إلى هذه المراكز للتدريس ونشر الثقافة الإسلامية، من أشهر العلماء الوافدين عبد الكريم المغيلي التلمساني⁽⁵⁾ فعن طريق القوافل التجارية عُرفت كل الكتب والمؤلفات المغربية والمشرقية في بلاد السودان كما نشأت فيها حرفة الوراقين كتقليد لما كان في المغرب ومصر⁽⁶⁾.

(1) - عبد القادر زبادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 223.

(2) - الهادي المبروك الدالي، المرجع السابق، ص 333.

(3) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 47.

(4) - العربي الزيري، المرجع السابق، ص 99.

(5) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 47.

(6) - عبد القادر زبادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 222.

– الزيوت:

أجودها ما يعصر في نواحي بسكرة وجبال الأوراس ويباع في بلاد السودان بأثمان باهظة فأصبحت نساء السودان يستعملنه للمداواة والزينة فقط وزيوت بلاد القبائل تأخذ طريق الجزائر العاصمة وترسل مباشرة إلى سوق القليعة ومنها يقوم الطوارق بنقلها إلى تمبكتو⁽¹⁾ أما زيت الزيتون المنتج في بلاد القبائل فقد كان يسوق إلى بوسعادة بواسطة القبائل ومنها إلى متليلي بواسطة أولاد نايل ومنها إلى المنيعية وتوات بواسطة الشعابنة ومنها إلى تمبكتو بواسطة الطوارق⁽²⁾.

– الصوف والأقمشة الصوفية والحريية:

كان الصوف مصدر ربح كبير فما كاد القرن 18م ينتهي حتى أصبح يصدر إلى مرسيليا 28 ألف قنطار كل سنة⁽³⁾، لها أنواع مختلفة منها إفريقي وأوروبي، بيضاء وملونة ومزركشة، صوفية قطنية حريية كتانية، أشهرها الجوخ والشاش⁽⁴⁾، والأقمشة الصوفية من أهم مصادر الثروة في صحراء الجزائر تصنع منها البرانس والقنادر والحنابل وغيرها من الألبسة والأغطية التي تباع بكثرة في أسواق بلاد السودان، كان سعرها في ذلك الوقت يتراوح بين فرنكين وأربع فرنكات للمتر الواحد⁽⁵⁾، أما الأقمشة الحريية تصدر إلى الشرق الجزائري عن طريق تونس ثم تحملها القوافل إلى مختلف أسواق السودان حيث تحقق لأصحابها أرباحا تقدر بأضعاف ثمن الشراء⁽⁶⁾.

– الملح:

كان يشكل إحدى المستوردات الرئيسية لمملكة السنغاي لم يكن متوفرا في السودان شكل أكثر من نصف أحمال القوافل الشمالية إلى بلاد السودان يشتري منها بالذهب ويبيع بمقادير مرتفعة جدا،

(1) - العري الزيري، المرجع السابق، ص 165.

(2) - الشيخ لكحل، المرجع السابق، ص 72.

(3) - العري الزيري، المرجع السابق، ص 101.

(4) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 46.

(5) - العري الزيري، المرجع السابق، ص 166.

(6) - نفسه، ص 166.

فقد اتخذت قطعه نقودا لتعامل بها⁽¹⁾، يمثل سلعة مهمة في تجارة الصحراء وذلك لعدم توفره بكميات كبيرة داخل أرض السودان فيكاد ينعدم جنوب الصحراء إلا في بعض مناطق شرق النيجر حيث يستخرجه أهالي البلد من المستنقعات في فترة الجفاف⁽²⁾، ويمثل أهم السلع المتاجر بها في بلاد المغرب وقيمتها لدى سكان السودان تعادل مادة الذهب بسبب افتقارهم هذه المادة التي تغطي حاجياتهم واستعمالاته كثيرة في الطهي وحتى في العلاج فقد وُظف كعملة يتبايع بها⁽³⁾.

ـ الأسلحة والبارود:

تستعمل للدفاع والهجوم وتسليح القوات المحلية كالدرع والخوذ والخناجر والسهام والتروس وأقواس النشاب والبنادق⁽⁴⁾، والأسلحة النارية المستوردة من فرنسا وانكلترا أو المصنوعة في تقرت ووادي ميزاب وصفائح السيوف التي تصنع في قسنطينة والواحات، تباع البندقية في بلاد السودان بواحد وعشرين فرنكا أما ثمن الصفائح فيتراوح ما بين 3 و4 فرنكات، أما البارود فيوجد في كثير من الأماكن خاصة غربي خنقة وسيدي ناجي وفي الزيبان تقوم قبيلة أولاد نايل باستغلال مناجمه في وادي جدي ثم يحمل إلى ورقلة ومنها إلى تمبكتو حيث يباع بأسعار مرتفعة لجودته وقوة مفعوله⁽⁵⁾.

ـ ريش النعام:

كان له رواج كبير في الأسواق حيث كانت تحشى به الأرائك والمخاد في البيوت والقاعات كما اتخذت منه مراوح للتهوية⁽⁶⁾، يوجد في جنوب الجزائر في نواحي ورقلة يصطاده الأهالي للحصول على جثته وشحومه والريش الذي يباع منه أبيض وطويل يقع في أقصى الجناحين تستعمله القبائل لتدليل على شرفها وسمو مكائنها⁽⁷⁾.

(1) - عبد القادر زيادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 222.

(2) - الهادي المبروك الدالي، المرجع السابق، ص 324.

(3) - أحلام بوسالم، يوسف عباد: "دور إباضية المغرب الأوسط في تنشيط التجارة الصحراوية"، في الحوار المتوسطي، مج 11، ع1، مارس 2011، ص 125.

(4) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 46.

(5) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 166.

(6) - عبد القادر زيادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 225.

(7) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 167.

ـ الفواكه المجففة:

لاقت سلعة التين المجفف إقبالا ونشاطا في الحركة التجارية لكونها تمتاز بقابليتها للتخزين لفترات طويلة، إضافة إلى الزبيب وغيره من الفواكه القابلة للتجفيف بل والفواكه والخضر الطازجة التي يجب بيعها وإلا تعرضت للتلف⁽¹⁾.

ـ التمور:

تأخذ من أسواق الواحات الصحراوية العديدة خاصة واحات توات والوادي وتقرت وورقلة ثم تحمل بكميات كبيرة إلى بلاد السودان⁽²⁾، انتشر بالعديد من الواحات العامرة بأصناف التمور وقد لعب بني ميزاب دورا كبيرا في تسويقها حيث كانت على رأس قائمة معاملاتهم الاقتصادية مع السودان الغربي بسبب قيمتها التجارية وسهولة حملها ونقلها⁽³⁾.

ـ سلع أخرى:

كان تجار الجزائر يتاجرون بسلع متنوعة ومصنوعة كلوازم البناء والأدوات المنزلية كالملابس والأحذية والأدوات اللازمة للصناعات والمهن وأدوات الفلاحة والأسلحة بأنواعها⁽⁴⁾، وهناك مواد أخرى تصدر للأسواق السودانية كالأغنام وماء الزهر والعطور والخردوات والتوابل والمصنوعات الأوروبية المستوردة عن طريق تونس وما إلى ذلك من أشياء يجدها التجار في أسواق الإيالة⁽⁵⁾.

ب. الواردات:

تشمل أهم السلع المستوردة من بلاد السودان تجارة الرقيق(العبيد)، الذهب الخام(التبر)، العاج، العسل، الفول السوداني، البخور الأسود وغيره⁽⁶⁾ أما من أسواق طرابلس وغات فتأتي القهوة والسكر

(1) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 152.

(2) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 165. وكذلك ينظر: عبد القادر زبادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 220.

(3) - أحلام بوسالم، يوسف عباد، المرجع السابق، ص 126.

(4) - جودت عبد الكريم يوسف، المصدر السابق، ص 153.

(5) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 167.

(6) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 191.

الفلفل الأحمر، ومن أسواق المغرب الأقصى تأتي الملابس المطرزة والأسلحة النارية والخيل⁽¹⁾ وكذلك حجر الشب وملح البارود الزعفران والحمير المصرية والحريير والعود وتبغ المشرق وشواشي تونس وجلود المغرب⁽²⁾، إضافة إلى واردات البلدان الأوروبية كالأقمشة الحريرية والقطنية الخردوات السكر القهوة والتوابل ويقوم بعملية الاستيراد هذه جماعة من اليهود والجزائريين لهم ممثلون ومؤسسات في أهم موانئ البحر الأبيض المتوسط ويتمتعون بحماية الداوي والبايات⁽³⁾.

_ الذهب (التبر):

كان الذهب السلعة الأولى التي جذبت إليها التجار حيث تاجروا به مع السودان الغربي وفتت تجارة الذهب انتباه الجغرافيين والرحالة العرب منذ القرن التاسع ميلادي ومصادره في منطقة السودان الغربي تتركز على نهرى السينيغال والنيجر وتميزت مناطق أخرى بتواجد كميات كبيرة من الذهب مثل جزيرة ونقارة وغايرو وبلاد الفرويين وكوغة إلى الجنوب الغربي من غانة⁽⁴⁾، يستخرج من مناجم بلاد السودان فكلما ابتعد عن موطنه ارتفعت قيمته، يباع إلى التجار الأجانب بالمثلث⁽⁵⁾.

_ العبيد:

كانت أسواق النخاسة عامرة بعدد كبير من العبيد في مختلف الأعمار بأثمان منخفضة لذا كان التجار يعودون بعدد كبير منهم⁽⁶⁾ فقد كان أمراء السودان يتحاربون فيما بينهم والأسرى من الجانبين هم العبيد يبيعونهم إلى شمال إفريقيا مقابل المنتوجات تعتبر ورقة مستودع العبيد يوجهون منها إلى جميع أنحاء البلاد وإلى الخارج كما كانت تقترت تستورد سنويا حوالي 500 عبد يتراوح سعره في الأسواق الإفريقية ما بين 150 و200 فرنك يرتفع سعره عند وصوله إلى واحات الجزائر إلى ما بين 400

(1) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص 67.

(2) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 103.

(3) - نفسه، ص 85.

(4) - الهادي المبروك الدالي، المرجع السابق، ص 319.

(5) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 167.

(6) - عبد القادر زبادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 225.

و500 فرنك⁽¹⁾ كثر الطلب على شراء العبيد ابتداءً من القرن 16م وكانت متوفرة في أسواق توات الكبرى مما زاد من إقبال تجار حواضر بلاد المغرب على أسواق توات⁽²⁾.

ـ العاج:

تستورد أنياب الفيلة من منطقة بورنو وتباع في مدينة كانو لجميع التجار الأجانب بخمسين سنتيماً للكلغ، يشتريه سكان واحات الجزائر بستة فرنكات⁽³⁾ فقد دخلت هذه التجارة عبر قوافل السودان الغربي وكان متوفراً بكميات كبيرة جعل السكان يصنعون منه أواني الشرب ويزينون به الخيل فهو من البضائع المرغوب في شرائها وبذلك يعتبر من أهم صادرات السودان الغربي⁽⁴⁾.

ـ الأدوات الحديدية:

كالقدور والسكاكين والإبر والأواني المنزلية الأخرى وأدوات الزينة الجليدية والنحاس الأصفر والعادي وأسلاك النحاس والصفائح والقوالب معظمها تأتي من مدينة البندقية الإيطالية إلى موانئ الجزائر ووهران⁽⁵⁾.

ـ الأقمشة القطنية:

تصنع خاصة في مدينة كانو وتلون بالأزرق أو تخطط وترسل إلى شمال إفريقيا وكان سكان الصحراء وخاصة الطوارق يفضلون اللون الأزرق⁽⁶⁾.

ـ الكورو:

هي فاكهة مالحة تزن الواحدة حوالي 10 غ يستعملها الأفارقة بمثابة القهوة وتباع بسعر يتراوح بين فرنك واحد وفرنكين للكلغ بينما يشتريها أعيان قسنطينة بعشرة فرنكات .

(1) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 168.

(2) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 207.

(3) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 168.

(4) - الهادي المبروك الدالي، المرجع السابق، ص 223.

(5) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 47.

(6) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 168.

_ الحشيش:

هو نوع من المخدرات التي كان الأغنياء في الإيالة يتعاطونها يزرع في نواحي أحيير وتصدر منه سنويا كميات كبيرة (1).

_ النحاس:

يكون على شكل قضبان أو سلاسل كان يصدر أيضا من الجزائر إلى بلاد السودان (2) يتم استخراجها من مدينة تاكدة بعد أن يحفروا الأرض فيباع الغليظ منه بحساب 400 بمثقال الذهب وبياع الرقيق منه بمقدار 670 مثقال، كما في قول ابن بطوطة: "ومعدن النحاس بخارج تكدا يحفرون عليه الأرض، ويأتون به إلى البلد، فيسبكونه في دورهم، يفعل ذلك عبيدهم وخدمهم فإذا سبكوه نحاسا أحمر، صنعوا منه قضباناً في طول شبر ونصف، بعضها رقاق وبعضها غلاظ...". (3).

_ العطور:

كانت بعض موادها الأولية تجلب من السودان أما بقية النباتات التي تصنع منها مثل الخزامى فتجلب من المغرب وقسم آخر يجلب من إيطاليا يجني التجار منها أرباحاً كبيرة ويقبل السكان على شرائها إقبالا كبيرا (4).

إضافة إلى ما كانت تستورده موانئ الجزائر وقسنطينة قليل جداً فقد فضل التجار اللجوء إلى تونس أو المغرب أو مدينة الجزائر يشترون منها ما يحتاجونه من مواد أوروبية لتجارتهم في الداخل أو لتسويقها في بلاد السودان وما يستورد من أوروبا فهو ثلاثة أصناف: أولاً المواد الأولية وهي الرصاص والحديد اللذان يستعملان في الصناعة المحلية، ثانياً المواد المصنوعة وهي الأقمشة والحلي والخردوات ثالثاً المواد الغذائية وهي السكر والقهوة والتوابل التي يستعملها السكان في حياتهم اليومية (5).

(1) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 169.

(2) - جودت عبد الكريم يوسف، المرجع السابق، ص 218.

(3) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج2، ص 320.

(4) - عبد القادر زيادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 220.

(5) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 102.

ثالثا: العملات والأسعار⁽¹⁾ المتداولة ووحدات الكيل والوزن:

1. العملات:

كانت التجارة في الصحراء تتم بالتبادل في معظم الأحيان نظرا لقلّة العملات وضعف استعمالها فكمية من الملح مثلا يتم تبادلها بعشرين وزنة من البشنة أو اللوية⁽²⁾، وكانت الجزائر تستعمل بالإضافة إلى بعض العملات الأجنبية كالدولار الإسباني والبياستر التونسي والكوري السوداني عملة خاصة أشهرها السلطاني والريال والبياستر القسنطيني⁽³⁾، وكانت أغلب العملات الرائجة تعود إلى أصول مختلفة منها عملات مغاربية قديمة وعملات أوروبية وفرنسية، هذه الأخيرة استحوذت على مكانة مهمة في النصف الثاني من القرن 19م على حساب العملات المتداولة في السابق⁽⁴⁾.

إن العملات الأجنبية مع شيوعها وتنوعها تعتبر ثانوية بالنسبة للعملات المحلية فالنقود المحلية دعمت مكانتها في ميدان التعامل النقدي ونالت ثقة التجار وإقبال الأهالي نتيجة عاملين أولهما قوة الاستعمال اليومي وثانيهما المحافظة على نسبة مرتفعة من المعادن الثمينة كالذهب والفضة، فبفضل هذين العاملين فرضت العملة الجزائرية وجودها وحافظت على مكانتها.

فالنقود الفضية كانت وحدتها الأساسية هي "الريال بوجو"، والنقود الذهبية أساسها "السكة" أو "السلطاني"، بينما النقود النحاسية برزت فيها "الخروبة"⁽⁵⁾، لهذا فإن مختلف النقود الجزائرية حسب نوع المعادن المصنوعة منها فهي كما سبقت الإشارة إما ذهبية أو فضية أو نحاسية برونزية وهناك عدة عملات شاع استعمالها في تجارة الصحراء بعضها محلية وأخرى مستورد من الخارج منها:

__ العملات الذهبية تكونت من: السكة أو السلطاني ونصفه وربعه.

(1) - ينظر الملحق رقم (7)، ص 136.

(2) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 48.

(3) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 70.

(4) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 202.

(5) - ناصر الدين سعيدوني، النظام المالي للجزائر في الفترة العثمانية (1800-1830)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر،

1979، ص 204.

__ العملات الفضية شملت: ريال بوجو، زوج بوجو، الدورو الجزائري، ربع بوجو، ثمن بوجو، الموزونة، الإسبر الفضي، والفلس⁽¹⁾.

__ عملة نحاسية حمراء رقيقة وغليلة قيمتها منخفضة

__ عملة الملح المعدني الذي يقطع إلى قطع صغيرة مختلفة الأحجام والأشكال تستغل في البيع والشراء

__ الكوري: وهي عملة فارسية وهندية مستوردة وقيمتها منخفضة بحيث 1000 كوري تساوي 0.75 فرنك

__ الدوخة الذهبية والفضية والدينار الشائع الاستعمال في بلاد المغرب

__ الدراخمة: وهي عملة مستوردة من الخارج من طرف التجار⁽²⁾.

كان وجود العملات الأجنبية بأسواق الإيالة عاملا مساعدا على توفير النقود الضرورية للتبادل المالي التجاري، والملاحظ أن هذه العملات الأجنبية قد امتازت بتنوع أصنافها وتعدد مصادرها حتى تبدو للباحث أن كل العملات المعروفة آنذاك كانت مستعملة في الإيالة الجزائرية⁽³⁾.

2. أدوات الكيل والوزن

أما الموازين وأدوات الكيل فمحصورة في الرطل بمختلف أنواعه والصاع والذراع وفي وسائل أخرى مثل الربع لوزن الزبدة، وفيما يلي نستعرض أهم وحدات الوزن والكيل المستعملة في ذلك الحين:

أ. المقاييس:

__ الشبر: يساوي الامتداد بين الخنصر والإبهام حيث تكون الكف مفتوحة، يقدر بالتقريب 22سم

__ الذراع: وهو الامتداد بين عقدة المرفق ونهاية الوسطى ويساوي حوالي 50سم تقريبا

__ القالة: تستعمل في قياس الطول وتقدر ب 0.47 متر

(1) - ناصر الدين سعيدوني، النظام المالي للجزائر، المرجع السابق، ص 206.

(2) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 48.

(3) - ناصر الدين سعيدوني، النظام المالي للجزائر، المرجع السابق، ص 194.

__ القامة: وهي وحدة لقياس الطول يتراوح طولها من 1.90 متر إلى 2 متر وتقدر بأربعة أذرع

__ البيصة: هي لفة قماش تقدر بأربعين ذراعا⁽¹⁾.

ب. المكاييل:

__ المد: كان يساوي سعة اليدين مفتوحتين، ويقدره البعض بما يعادل ثلاثة من أزن، يستعمل عند كيل المواد الجافة كالتمر خاصة.

__ القصة: وحدة الحجم تسمى القصة، فهي تمثل وحدة القياس وهي عبارة عن إناء خشبي تقدر ب12 أزن وهو يعادل اثنين ونصف كيلوغرام وتختلف من مكان إلى آخر ومن منطقة إلى أخرى.

__ الصاع: يقدر بأربعة أمداد

__ القنطار: يقدر بمائة كيلوغرام

__ القروي: يقدر بخمسة أقصع ويستعمل لكيال التمر ويكثر استعماله عند إخراج الزكاة

__ الحمل: يعادل إثنا عشرة قلة ويساوي بالتقدير مائة وخمسين كيلوغرام تقريبا

__ القلبة: تعادل خمسة أقصع⁽²⁾.

أما مكيال القمح والشعير والملح فيسمى (الصاع)، وثلاثة أرباع هذا المكيال تساوي (البوشل) الإنجليزي، أو 36 لترا للربع، ومكيال السوائل بالنسبة للزيت يسمى (القلة) وهي تساوي أربع جالونات إنجليزية أو 18 لتر للسدس⁽³⁾.

ج. الأوزان:

ينصرف مدلول استعمال الموازين غالبا إلى الذهب، أما الأشياء التي لها قيمة تشبهها كالفضة فقد كانت توزن بموازين الذهب نفسها، ويعتبر الرطل هو الوحدة المستعملة للوزن ممثل بمعيار زنته 500

(1) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 195.

(2) - نفسه، ص 199.

(3) - وليام شارل، المصدر السابق، ص 260.

غرام⁽¹⁾، إضافة إلى القيراط وزن 0.207 غ و يستعمل للألماس، والمثقال وزن 4.669 غ و يستعمل للذهب، والقنطار يستعمل للأوزان الثقيلة يختلف من مكان لآخر فقنطار مدينة الجزائر يساوي 130 كلغ مرسيللي، وقنطار مدينة عنابة يساوي 120 كلغ مرسيللي⁽²⁾.

المبحث الثالث: العلاقات التجارية مع البلدان المغاربية وبلاد السودان

لعبت القوافل الصحراوية دورا ايجابيا وفعالا في العلاقات التجارية التي تمت بين بلاد المغرب وخاصة إيالة الجزائر وبلاد السودان خلال العصر الحديث حيث شكلت الوسيلة الناجحة التي ساهمت في خلق التحام بين الأطراف وقيام علاقات بينهم⁽³⁾، فإذا كانت إيالة الجزائر تتاجر مع أوروبا عن طريق الموانئ بواسطة الأجانب الذين كانوا يتصرفون في مواردها كيفما شاءوا فإن التجار الجزائريين هم الذين قاموا عن طريق البر بعمليات التوريد والتصدير من وإلى المغرب والمشرق وبلاد السودان مستعملين في ذلك وسائلهم الخاصة، وفيما يلي نستعرض في هذا المبحث العلاقات التجارية التي كانت قائمة في ذلك الوقت مع تونس وطرابلس والمغرب والسودان الغربي⁽⁴⁾.

أولا: مع تونس

كانت تجارة الجنوب الجزائري مع تونس تمتد على طريق طوله 10000 كلم بداية من متليلي إلى غاية تونس مروراً بتقرت وسوف وواحات الجريد التونسي⁽⁵⁾، فهي أقرب الأسواق الخارجية إلى الجزائر لهذا كان التجار من صحراويين وتليين يفضلون التوجه إليها ينقلون لها منتوجاتهم ويتزودون منها ما يحتاجه السكان من مختلف المواد، وللقيام بهذه العمليات التجارية التي تعتبر أهم من النشاط الذي كان يتم عن طريق الموانئ فهناك مراكز أساسية تنطلق منها القوافل وتعود إليها أهمها قسنطينة،

(1) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 200.

(2) - ناصر الدين سعيدوني، النظام المالي للجزائر، المرجع السابق، ص 256.

(3) - الحسين عماري، المرجع السابق، ص 194.

(4) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 151.

(5) - الشيخ لكحل، المرجع السابق، ص 72.

الوادي، تقرت، ورقلة، كانت المواصلات بين هذه الأسواق الرئيسية والأسواق المقابلة لها في تونس منظمة تنظيماً دقيقاً بحيث أن التاجر يجد يومياً قافلة يسافر معها ذهاباً وإياباً⁽¹⁾.

كما كان تجار قسنطينة يتوجهون إلى تونس حيث يبيعون التمور والصوف والجلود المفتوحة والمدبوغة وريش النعام والتبر ويجلبون منها الأقمشة المطرزة، تقدر هذه التجارة شهرياً بحوالي خمسمائة ألف فرنك فعلى هذا الأساس نقول أن التجارة التونسية الجزائرية تستعمل سنوياً رأسمال يقدر بحوالي ستة ملايين فرنك⁽²⁾.

أما عن التجارة الخارجية فقد اهتم البايات بما إذ كانوا لا يفرضون أي قيد على التجارة البرية مع تونس وليبيا، ويضعون العديد من القوانين التي تقيد تجارة الأهالي مع الدول الأوروبية خاصة فرنسا فشجعوا التجارة مع تونس لأن خروج التجار في القوافل المحروسة يدر على البايليك أموالاً هامة خاصة عند رجوعهم منها بالسلع المختلفة، وكانت أسرة أحرار الحنانشة أهم المستفيدين من هذه القوافل لطبيعة موقعها على الحدود التونسية ومشاركتها في حراسة هذه القوافل إضافة إلى مشاركتها في الأعمال التجارية مع تونس⁽³⁾.

كانت القوافل الرابطة بين جنوبي الإيالتين يومية فقد كان تجار واد سوف يحملون أقمشتهم الصوفية وأنواع التمور الممتازة والمظلات والتبغ ويستوردون منها مصنوعات محلية وأوروبية أهمها العطور والأقمشة الحريرية والأسلحة والكبريت وغيرها⁽⁴⁾.

وكان سكان مدينة تقرت مقر حكم أسرة ابن جلاب يتجهون بتجارهم نحو بلاد الجريد التونسية فلا يتصلون بالشمال إلا نادراً، كما اتجهت القوافل سنوياً نحو ليبيا والحجاز للتبادل التجاري، لم يكن البايات يتدخلون في ذلك إلا بقدر يضمن لهم مقداراً معيناً من الربح كما كان هؤلاء يمارسون هذه

(1) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 151.

(2) - نفسه، ص 104.

(3) - جميلة معاشي، المرجع السابق، ص 198.

(4) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 155.

التجارة بأنفسهم ويعتمدون في ذلك على وكلاء جزائريين، فقد استعملوا نفوذهم السياسي لإتمام صفقاتهم التجارية من جهة وحل مشاكل التجار الجزائريين في البلد المجاور من جهة أخرى (1).

فقد تمت أكبر المبادلات في منطقة الجريد وكانت اتصالات متواصلة عن طريق القوافل (2)، أما المواد المصدرة فتمثلت في الصوف، الجلود المدبوغة، التمور الممتازة، الشواشي العادية، ريش النعام من قسنطينة، والتبغ والفوة والتمور من الوادي واستيراد المواد العطرية والأقمشة الحريرية والكبريت والأسلحة (3).

ثانيا: مع بلاد السودان

كانت التجارة مع بلاد السودان الغربي والأوسط والشرقي محتكرة لشعوب شمال القارة وخاصة الجزائر وتتوفر بلاد السودان على ما لا يقل عن 800 مركز عمراي في الاتجاهات الطولية وازدهرت التجارة وتطورت في القرن 19 ومن ضمن المراكز العمرانية البارزة في علاقتها مع بلاد السودان: غدامس، غات، ورقلة، توات، قورارة، تمبكتو وسجلماسة وقرى ميزاب وعين صالح والقليلة (4)، ورغم بعد المسافة إلا أن هناك قوافل تغامر إلى هذه المناطق العميقة في الصحراء فقد كان تجار سوف يستوردون من بلاد السودان العبيد والمجوهرات والتبر وأنياب الفيل وجلد الفهود وجلود أخرى (5).

فقد كان حجم النشاط التجاري بين الجزائر ومناطق وسط إفريقيا عند وصول الأتراك العثمانيين إلى الجزائر في بداية القرن السادس عشر (16م) قد بلغ مستوى كبير وكانت ورقلة، نقوسة، تقرت، غرداية وخاصة مثليلي والأغواط قد اغتنت من هذه التجارة (6)، حيث أن التجارة بين الجزائر وبلاد

(1) - جميلة معاشي، المرجع السابق، ص 199.

(2) - توفيق دهماني: الضرائب في الجزائر (1792 - 1865)، أطروحة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، إشراف: الدكتور عمار بن خروف، جامعة الجزائر، 2008/2007م، 108.

(3) - العربي الزيزي، المرجع السابق، ص 159.

(4) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 44.

(5) - عثمان زقب، المرجع السابق، ص 112.

(6) - الشيخ لكحل، المرجع السابق، ص 71.

السودان قديمة واستمرت قائمة، فشملت المواد المصدرة المصنوعات الأوروبية، الزيت، والجوخ وغيرها ويستورد من الدول الإفريقية التبر والعييد والريش النعام وجلود البقر الوحشي والعاج والبخور وغيرها.

يبدو أن حجم المبادلات التجارية مع السودان الغربي كان متواضعا بسبب عدم إدخال العملة النقدية في التجارة فكان يغلب عليها طابع المقايضة إضافة إلى قيام القوافل برحلة واحدة كل سنتين أو ثلاث سنوات لصعوبة المسالك وبعد المسافة⁽¹⁾.

فقد أقامت الجزائر علاقات هامة مع بلاد السودان لم تنقطع إلا عند الاحتلال الفرنسي، وكانت القوافل الطوارق والخنافسة تذهب إلى أكبر أسواق بلاد السودان مثل تمبكتو، كانو، نوفي، كاتشنة، أغادس، تحمل إليها القوافل منتوجات الإيالة وبعض ماتستورده من الخارج لتجلب منها كل ما يعترضها من مواد مفقودة في الشمال⁽²⁾، وفي هذا يقول ابن بطوطة: "والمسافر بهذه البلاد لا يحمل زادا ولا إداما ولا دينارا ولا درهما، وإنما يحمل قطع الملح وحلى الزجاج، وبعض السلع العطرية. وأكثر ما يعجبهم منها القرنفل..."⁽³⁾.

يلاحظ أن العلاقات بين شمال المغرب الإسلامي وجنوبه الغربي والصحراء الإفريقية الكبرى ولا سيما ما يعرف بجنوب غرب إفريقيا أبكر نشوء وأعمق ترابطا لكون هذه المناطق تمثل مصدرا غنيا للثروات التجارية الهامة المتمثلة في الذهب والعييد⁽⁴⁾.

ثالثا: مع المغرب الأقصى

كان تجار بني مزاب ورقلة بسكرة وقسنطينة يمدون نشاطهم إلى فاس مكناس تطوان فجيج وسجلماسة حيث يحملون الحرير المنسوج الفضة الخردوات وأدوات الزينة ويجلبون منها المواد الجلدية والحليل⁽⁵⁾، حيث كانت هناك تجارة بين فاس والجزائر من أهم المدن نشاها فيها تلمسان التي استقطبت تجارة المغرب الأقصى، تعتبر مخزنا لبضائع ومنتجات البلدين، فقد ظلت تتحكم في تجارة

(1) - توفيق دهماني، المرجع السابق، ص 108.

(2) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 161.

(3) - ابن بطوطة، المصدر السابق، ج 2، ص 300.

(4) - الطيب بوسعد، المرجع السابق، ص 432.

(5) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 104.

كميات كبيرة من القطن والقمشة الحريرة التي كان المغاربة يأتون لشرائها ما يدل على دور تلمسان التجاري حتى في سنوات الاستعمار الفرنسي⁽¹⁾.

كان النشاط التجاري بين المغرب وشرق إيالة محدودا جدا إذا قارناه بالعلاقات اليومية التي كان يقيمها تجار الجنوب والشمال مع الأسواق التونسية ذلك لبعدها المسافة ولعدم وجود ما يستوجب تنقل القوافل بكيفية مستمرة، وأهم المدن التي لها اتصالات بأسواق المغرب هي قسنطينة وبسكرة وورقلة فأما قسنطينة فإنها ترسل قوافلها إلى فاس عن طريق الشمال الذي يمر بسطيف وحمزة والجزائر ووهران وتلمسان ووجدة، تحمل إليها الأقمشة بأنواعها الصوفية والقطنية والحريرية لتجلب منها البلع (الأحذية الجلدية) والجلابيب والبراقع، يقدر رأس المال المستعمل لهذا الغرض بحوالي أربعمئة ألف فرنك سنويا⁽²⁾.

أما بسكرة فإنها تستعمل الطريق الواسطي للاتصال بواحة فكيك بعد أن تمر بالأغواط والبيض والشلالة محملة بالحرير المنسوج المستورد من تونس والأقمشة الصوفية المحلية، وفي الرجوع تستورد المشاط والأقمشة القطنية المستوردة من أوروبا والخيول ومواد البزازة والأسلحة، وتسلك قوافل ورقلة الطريق الجنوبي المار بالقرارة وغرداية ومتليلي ثم فكيك ليقف في تافاللت وإلى هذه المحطة الأخيرة يحمل تجار الجنوب مصنوعاتهم الصوفية وريش النعام والخردوات المستوردة وبعض المنتوجات التونسية ليحلبوا معهم في الرجوع الخيل والأسلحة⁽³⁾.

إلا أن المبادلات التجارية مع المغرب الأقصى كانت ضعيفة نسبيا فمعظمها كان يتم بين تلمسان ووهران وادي ميزاب والأبيض سيدي الشيخ وبين فاس ومكناس وتطوان، أما أهم المواد المصدرة والمستوردة فكانت الجلود والأحذية تأتي إلى المغرب الأقصى بكميات كبيرة⁽⁴⁾.

لذلك نرى أن التجارة بين المغرب والشرق الجزائري إضافة إلى كونها لم تبلغ درجة كبيرة من الرواج لم تكن تتناول سوى بعض المنتوجات والمصنوعات الكمالية فقسط كبير من هذه المواد المتداولة بين

(1) - توفيق دهماني، المرجع السابق، 108.

(2) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 175.

(3) - نفسه، ص 177.

(4) - توفيق دهماني، المرجع السابق، ص 107.

الأسواق المذكورة مستوردة من مختلف البلدان الأوروبية، لذلك لا نستطيع أن نذكر مقدار رؤوس الأموال التي كانت تستعمل في كل سنة للقيام بمختلف عمليات التصدير والتوريد غير أننا نؤكد بأن التجارة بصفة عامة قد توقفت أو كادت تتوقف مع بداية الاحتلال الفرنسي للإيالة⁽¹⁾.

رابعاً: مع طرابلس الغرب

كانت تصدر أسواق قسنطينة والواحات الجزائرية إلى غدامس الأقمشة القطنية والتبر وجثث النعام والخور السوداني أما المواد المستوردة فشملت الأقمشة الحريرية والشلات والقطنيات الأوروبية والحياك المنسوجة⁽²⁾، فإذا أردنا أن نرتب العلاقات التجارية بين الشرق الجزائري ومختلف البلدان الإفريقية نجد أن تلك التي تتم مع ليبيا تحتل المرتبة الأخيرة لأن أهم سوق في الإيالة الطرابلسية يوجد في مدينة غات ولا ينعقد إلا مرة في السنة ليجتمع فيه التجار من مصر والسودان فقد كانت القوافل الجزائرية ترحل إليه من تقرت والوادي وورقلة لتنظم إلى القوافل التونسية في مدينة غدامس⁽³⁾.

كان يتجه 150 تاجر من واد سوف لمدينة غدامس محملين بمختلف المنتجات المحلية والأجنبية والعملية فيجلبون منها العبيد والتبر والعاج وريش النعام والبخور وغيرها مما تستورده غدامس من بلاد السودان، فكان هناك عامل ساعد على تطوير العلاقات بين ورقلة وخدامس يتمثل في التنافس الذي لا ينقطع بين واحة الوادي وسكان غدامس هذا وقد كانت القافلة تخرج من ورقلة محملة بالأقمشة الحريرية والقطنية والتمور الحبوب الزيت الأسلحة وتعود بالتبر العبيد جثث النعام العاج والبخور وغيرها من المنتجات الإفريقية⁽⁴⁾.

غير أن بعض التجار من الوادي كانوا يتحدون كل الأخطار ويذهبون مباشرة إلى السوق هروبا من الضرائب التي تفرضها الإدارة العثمانية عند الدخول إلى غدامس والخروج منها وتجنباً للاصطدام بأهل غدامس، كما أن الطوارق كانوا يستعدون لوصول القوافل في شهر واحد هو شهر أكتوبر، وكان تجار الجنوب الشرقي من إيالة الجزائر يحملون إلى هذه السوق منتوجاتهم المحلية وبعض المواد

(1) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 176.

(2) - توفيق دهماني، المرجع السابق، ص 108.

(3) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 157.

(4) - نفسه، ص 179.

العطرية والجواهر والحرائر والكاغط والتوابل وغيرها من المصنوعات الأوروبية المستوردة وفي الرجوع يجلبون معهم الحمير المصرية والعبيد والتبر من بلاد السودان فقد كانت التجارة بين طرابلس الغرب والجزائر في الاتصالات متواصلة⁽¹⁾.

فقد كان بعض التجار من الجزائر يتقدمون إلى مدينة مرزوق حيث يبيعون بضائعهم بأسعار أغلى ثم يواصلون السير إلى مدينة طرابلس حيث يشترون الجمال والغرائز ليعودوا للبلاد عبر سوق غدامس، وعلى الرغم من أن السلع التي كانت تعرض في غات هي نفسها التي تباع في غدامس فإن التجار كانوا يفضلون أخذها من أصحابها الأولين بأسعار موافقة تحقق لهم أرباح طائلة وقد كان الواديون والتوقرتيون يقصدون غات لشراء العبيد لأن جلبهم من الأسواق الإفريقية ذاتها يعرضهم لكثير من الأخطار القاتلة كالجوع والعطش وعدم احتمال المسافات الطويلة⁽²⁾.

مهما يكن فإن التجارة مع إيالة طرابلس كانت موجودة ومن الممكن تطويرها لو وجدت هيئات منظمة تعتني بها غير أن الإدارة العثمانية لم تكن تعطي للنشاط التجاري حق قدره لذلك أهملته وتركته رهن المبادرات الفردية الأمر الذي لم يساعد في ازدهاره وتحقيق النتائج المرجوة منه⁽³⁾.

(1) - توفيق دحماني، المرجع السابق، ص 108.

(2) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 180.

(3) - نفسه، ص 181.

خلاصة الفصل

يتضح لنا مما سبق أن الطرق والمسالك بالجزائر في العهد العثماني شكلت إحدى الدلالات الاقتصادية والاجتماعية فقد كانت تتحكم في التبادل التجاري والاتصال مع أقطار المغرب والمشرق حيث كان للنشاط التجاري للجزائر شبكة من المسالك البرية ارتبطت مع المسالك المجاورة منها المارة ببلاد السودان حيث أن معظم طرق القوافل الصحراوية المتجهة إلى غرب إفريقيا تلتقي بإحدى مناطق إقليم توات وهنا يتضح لنا أهميته كون كل الاتجاهات ترتبط به وينفرد في الوقت ذاته بموقع جغرافي ممتاز أصبح بذلك نقطة التقاء لطرق تجارية عدة، كما أن الطرق التجارية لعبت دورا كبيرا في تنشيط التجارة الصحراوية في الجزائر مما جعل التجار يندفعون نحو تجارة القوافل وأقاموا علاقات جيدة ومستمرة بين بلدان المغرب والسودان حتى وصلوا بها إلى السنغال والنيجر.

مثلت الأسواق المركز الاقتصادي للمدن فقد كان يتردد عليها مختلف الناس ممن له غاية تجارية أو ليس له للكسب والشراء ومنهم الصناع والعمال الأحرار والعبيد والدلالون والحمالون وغيرهم وبدأ قيام المراكز التجارية على أطراف الصحراء في أماكن الاستقرار حول الواحات والوديان وتم التبادل التجاري بصورة بسيطة لسد متطلبات السكان واتسع نطاق هذا التبادل عندما تم عبور الصحراء.

إن ثمن البضائع المستوردة كان أكثر ارتفاعا من المحلية فأسعارها تنخفض وترتفع حسب توارد القوافل على البلاد أو انقطاعها كما أن المصدرة منها إلى الخارج تجد الرواج والثمن المناسب في الأسواق عند ورود القوافل على البلاد بكثرة أما عندما يقل مجيئها فتتخفف أسعارها، ونظرا لشهرة الجزائر في الانتاج الزراعي والحيواني فإن صادرات الجزائر كانت بالدرجة الأولى تعتمد على هذا الانتاج أكثر من الواردات.

ظلت العملة الجزائرية نادرة بالأسواق بسبب اختفاء المعادن الثمينة ومنافسة النقود الأجنبية وتضرر سمعتها من منافسة النقود المزورة والمغشوشة التي كانت تتسرب إلى الجزائر من المناطق الداخلية أو من بعض مدن جنوب فرنسا وأصبحت البوادي والأرياف تفضل مبدأ المقايضة على كل تعامل نقدي غير مأمون العواقب، فما هو الدور الذي لعبته القوافل التجارية؟ وأين يكمن الدور الحضاري لها؟ وفيما تمثل دور فرنسا في ردع حركة القوافل التجارية؟ هذا ما سأتطرق إليه في الفصل الثالث.

الفصل الثالث

القوافل التجارية ودورها الحضاري وعوامل ضعفها

المبحث الأول: الدور الحضاري للقوافل التجارية الصحراوية

المبحث الثاني: نماذج من القوافل التجارية في الجزائر

المبحث الثالث: دور فرنسا في ردع حركة القوافل وإضعافها

الفصل الثالث

القوافل التجارية ودورها الحضاري وعوامل ضعفها

جابت القوافل التجارية للتجار العرب المسلمين الطرق والمسالك خلال العصر الحديث في اتجاهها نحو بلاد السودان الغربي ومختلف البلدان الأخرى⁽¹⁾ فقد ساهمت الجزائر في نشر الإسلام في الصحراء وما وراءها أكثر من أي بلد آخر ذلك بفضل حدودها الواسعة والمطلة على مشارف الصحراء، فبفضل الهجرات الواسعة والرحلات التجارية والعلمية قامت بنشر اللغة العربية في تلك المناطق كما أن الآثار التي خلفتها الطرق والقوافل تجاوزت الجانب المادي لتشمل ميادين مختلفة خاصة الثقافية والحضارية منها إذ ساهمت في ربط العالم الخارجي بالثقافة الإسلامية وتزويده بالإنتاج الفكري المشرقي والمغربي فقد ساهم التجار في نشر الدين والثقافة الإسلامية حيث كانوا يجمعون بين الدعوة والتجارة⁽²⁾.

لذا وجب التطرق في هذا الفصل إلى الدور الحضاري الذي لعبته القوافل التجارية وكذا بعض النماذج منها كما وجب تحديد لمحة عن اهتمام فرنسا بهذه التجارة لخدمة مصالحها وتوسعاتها، ومنه نطرح التساؤل التالي: فيما تمثل دور الحضاري للقوافل التجارية الصحراوية؟ وما هي الترتيبات التنظيمية لفرنسا في حركة القوافل التجارية؟

المبحث الأول: الدور الحضاري للقوافل التجارية الصحراوية

كانت قوافل التجار إلى جانب ما تحمله من سلع وبضائع تحمل معها الدعوة والعلماء والثقافات الجديدة فقد ساهمت مساهمة كبيرة بفتح الصحراء وبالتنظيم المحكم الذي توفره الشريعة الإسلامية للمعاملات التجارية، لذا وجب الوقوف في هذا المبحث عند الدور الحضاري للقوافل التجارية وتأثيرها التجاري والثقافي على بلاد السودان وغيرها.

(1) - خالد بالعربي، "تجارة القوافل عبر الصحراء في العصر الوسيط"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع 15، 1432هـ/2011م، ص 37.

(2) - إسماعيل العربي، مسالك الإسلام...، المرجع السابق، ص 54.

أولاً: الدور الاقتصادي (التجاري)

بلغت حركة القوافل التجارية أوج قوتها رغم أن بعض الطرق قد شهدت اضطراب إلا أنه لم يوقف مرور التجار من الغرب وإنما جعلهم يغيرون اتجاههم إلى طريق توات مما أعطى لهذا الطريق عوامل للازدهار أكثر من السابق، أما بقية الطرق فقد ازدهرت أكثر في هذا العهد وذلك لتوافر البضائع وتكاثرها وورود البضائع الأوروبية على أسواق الغرب⁽¹⁾.

أوجدت القوافل في الدول الإفريقية لأول مرة نظام الضرائب على البضائع المستوردة وأخذت التجارة شكلاً منتظماً حين تولت الدول الإفريقية الإسلامية حماية القوافل التجارية، ومن المدن التي ساعدت القوافل لظهورها كانت مراكز لجانة عربية إسلامية: جنة، تمبكتو، غاو (في جمهورية مالي) والاتا، نيم (موريتانيا)، أغاديس (النيجر)، أودينة (ساحل العاج)، نيجيريا، أقام في هذه المدن التجار العرب مع الإفريقيين ذلك لأن العلاقات الاقتصادية بين إفريقيا والعالم كانت محصورة بالبلدان العربية في الشمال الإفريقي والقطر المصري⁽²⁾.

شهدت الصحراء اشتراك أكثر من شخص في إدارة التجارة مثل أسرة الفقيه محمد بن أحمد المقرئ قاضي الجماعة بفاس فهم خمسة إخوة اشتركوا في التجارة مع بلاد السودان، استقر اثنان منهم في تلمسان وآخر بسجلماسة وتولى الإثنان الباقيان مهمة التجارة في مدينة إيولاتن فقد كانوا يتشاورون في أمور البضائع ويتولى من يسكن تلمسان إرسال البضائع إلى السودان⁽³⁾.

تحول الدفاع عن التجارة إلى أصحاب المبادرات الخاصة التي تواصل ممارستها عبر الصحراء خاصة خلال فترة الحكم العثماني في الجزائر فتأسست شركات تجارية في الصحراء حلت محل السلطة الرسمية أشهرها تلك التي أسسها الإخوة المقرئ وهم أجداد مؤلف "نفتح الطيب" وقد وافانا المقرئ

(1) - عبد القادر زيادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 217 .

(2) - نعيم قداح: حضارة الإسلام وحضارة أوروبا في إفريقيا الغربية، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، ط2، الجزائر، د.س. ن، ص 140.

(3) - مزاحم علاوي، المرجع السابق، ص 123.

التلمساني⁽¹⁾ بمعلومات مهمة في هذا الجانب فيقول: "ثم اشتهرت ذريته على ما ذكر من طبقاتهم بالتجارة فمهدوا طريق الصحراء بحفر الآبار وتأمين التجارة واتخذوا طبلا للرحل وراية تقدم عند المسير"⁽²⁾.

كان الجزائريون يحملون من مراكزهم التجارية مواد غذائية وبعض مواد الزينة ليعودوا بعد رحلاتهم المختلفة ومعهم منتوجات متعددة وقد ورد في إحدى الوثائق أن القوافل التي تأتي مباشرة إلى قسنطينة قليلة في العادة تحمل إليها العبيد والعاج، البخور الأسود والمخدرات التبر وجثث النعام وتأخذ منها البرانس الشواشي وبعض الأقمشة الخفيفة والحبوب والزيوت، هذا بالنسبة لبلاد السودان ويمكن أن نقول مثل ذلك تقريبا فيما يخص تونس والمغرب ما عدا أن المواصلات تكاد تكون معها يومية⁽³⁾.

أصبحت طريق توات هامة تنطلق منها وتجهز أكبر القوافل القاصدة السودان وبلدان المغرب وفي عهد سنغاي كون التواتيون جالية كبيرة تقطن أهم مدن سنغاي في ذلك العهد⁽⁴⁾.

حيث أن سلطان بورنو بعث سنة 1440م رسالة إلى علماء توات يشتكي لهم أن التجار لم يعودوا يقصدون بلاده بأعداد كثيرة كما في السابق، فقد ازدهرت هذه الفترة تجاريا بين السودان الغربي وشمال إفريقيا لكن صادفت هذه الفترة سيطرت جالية يهودية على مرافق التجارة في توات ما دفع الطوارق الواقعة بلادهم بين توات وبورنو للعمل على عدم السماح للتجارة التي يسيطر عليها اليهود من المرور بأراضيهم فقل ورود القوافل إلى بورنو فرأت هذه المملكة نقصا في وجود البضائع القادمة من الشمال وقلت مواردها لضعف التجارة بها، مما دفع السلطان لمكاتبة علماء توات ووجهائها في ذلك، فقد كان الأمراء في سنغاي يستقبلون التجار بحفاوة ويهيؤون لهم الأمن

(1) - المقري: (1522م-1603م)، هو سعيد بن أحمد المقري أبو عثمان عالم تلمسان في وقته ومفتيها وخطيب مسجدها الأعظم

وعم صاحب "الفتح الطيب"، ولد بتلمسان وأخذ العلم عن والده وعبد الواحد الونشريسي، ينظر: عادل نويهض: معجم أعلام الجزائر- من صدر الاسلام حتى العصر الحاضر، مؤسسة نويهض الثقافية، ط2، بيروت، 1400هـ/1980م، ص 311.

(2) - دهينة عطاالله: "العلاقات التجارية بين المغرب والسودان"، في مجلة الأصالة، ع 26، 1395هـ/1975م، ص 102.

(3) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 110.

(4) - عبد القادر زبادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 216.

ويستدعونهم لحفلاتهم في بلاطهم وما ذلك إلا للأهمية الاقتصادية والحضارية التي كانت تنتج عن مجيء التجار بأعداد كبيرة إلى مملكة سنغاي⁽¹⁾.

اعتبرت التجارة الخارجية لدى السكان والسلطات مصدرا مهم في تنمية الخزينة الجزائرية ذات الشهرة العالمية في ذلك الوقت والتي كانت قادرة على جميع مصاريف الحرب التي أصابت أوروبا في العشر السنوات الأخيرة، فقد استفاد أهالي الشمال من المنح التي تخصصها لهم الهيئات التجارية لتكسب وُدهم وتحفظ مصالحها وأرباحها بينما يجد الفلاحون في هؤلاء التجار الأجانب منافسا للبايلك يبيعون لهم بضاعتهم بأسعار أعلى ليدفعوا الضرائب المفروضة عليهم وسد حاجاتهم فهناك قبائل بأكملها تعيش بما تدره عليها القوافل التجارية التي يقودونها من مكان لآخر ويمونونها من الضياع ومن قطاع الطرق⁽²⁾.

ازدادت الطرق ازدهارا في هذه الفترة لإقامة التجار البنادقة والجنوبيين فنادق على سواحل بلاد المغرب بتوارد البضائع الأوروبية أكثر من السابق خاصة تونس وكانت بمثابة مستودعات لبضائعهم يتردد عليها تجارهم و قناصلهم، وأضيفت لبضائع بلدان المغرب التي كانت تنقل إلى السودان كميات من البضائع الأوروبية أكثر من السابق، أما الطريق الشرقي فقد ازدادت بضائعه وحركة قوافله عن ذي قبل فقد بلغت هذه الفترة درجة قصوى من التعامل مع السودان وكثرة الإنتاج⁽³⁾.

وأقيمت في المدن الإفريقية الأسواق تقليدا لأسواق بلاد المغرب وكان العرب المسلمون أول من تغلغوا في مجاهل قارة إفريقيا بسيطرتهم على المواصلات وطرق القوافل فهكذا نظم الإسلام التجارة ووسائل التبادل وجاء العرب المسلمون تجارا وحاملين مشعل الحضارة العربية الإسلامية ومما يشير إلى الصلات التجارية الحضارية بين العرب وإفريقيا جنوب الصحراء المثل السائر في شمال إفريقيا الذي يقول: "إن يجرب جملك فعليك بالقطران، وإن تفتقر فلتسافر إلى السودان"⁽⁴⁾.

(1) - عبد القادر زيادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 212.

(2) - العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 113.

(3) - زيادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 216.

(4) - نعيم قداح، حضارة الإسلام وحضارة أوروبا في إفريقيا الغربية، المرجع السابق، ص 141.

كانت أغلب البضائع التي ترد على أسواق إفريقيا الغربية تأتي من بلاد المغرب، لذا فإن توقفت عن الورد يضطر الناس إلى التغذي بجدور الحشائش وتحصل المجاعات بحيث ينتج عن ورودها:

__ تنشيط التجارة الداخلية وتغذية الجبايات الحكومية.

__ المساهمة في توفير مجال للتشغيل وترقية الذوق في الاستهلاك⁽¹⁾.

حيث كان أغلب الدعاة من التجار الذين يقومون برحلات موسمية حاملين بضائعهم إلى أقاصي الغابات الاستوائية وإن وصول البضائع الإفريقية لشمال إفريقيا منذ القرن الثاني عشر لأكبر دليل على أن الإسلام أخرجهم من عزلتهم الطويلة التي هيمنت عليهم في العهود الوثنية⁽²⁾، فقد كانت دار المقري في تلمسان تملك فروعا لها في الصحراء وهناك استقروا وتزوجوا فكان التلمساني يبعث إلى الصحراء بالسلع ويبعث له التجار الصحراويين بالعاج والجوز والتبر والجلد⁽³⁾.

لقد كان التاجر نشيطا يلفت الأنظار لنظافته ولعلمه وتواضعه والنتيجة الطبيعية لهذا النشاط التجاري ظهور المدن على طرق القوافل ذات طابع إسلامي في أبنيتها ومساجدها ولما سادت اللغة العربية لغة رسمية في الثقافة والتجارة منذ القرن الثاني عشر اختفت التجارة التي تعتمد على المقايضة ذلك أن القوافل أدخلت لتلك الأصقاع نظام الصكوك والمعاهدات والمكاتبات التجارية⁽⁴⁾.

لقد كانت البضائع الواردة عظيمة الاعتبار لدى الناس لدرجة أنها تشكل هدايا قيمة ومن ذلك مثلا أن الفقيه "مُجد سعيدي بن عبد الله بن عمر" جاء من أرض جني لعلاج عينيه عند مجيب الطيب "إبراهيم السوسي" لمدينة تمبكتو المشهور بمعالجته أمراض العين وقد سبقته شهرته إلى السودان فعالجه مما دفع الفقيه إلى إعطائه مقادير كبيرة من الذهب فأهدا له الطيب بدوره كسوة سوسية فاخرة⁽⁵⁾.

(1) - عبد القادر زبادية، مملكة سنغاي...، ص 218.

(2) - نعيم قدام، حضارة افسلا...، المرجع السابق، ص 139.

(3) - إسماعيل العربي، مسالك الإسلام...، المرجع السابق، ص 42.

(4) - نعيم قدام، حضارة الإسلام...، المرجع السابق، ص 139.

(5) - زبادية، مملكة سنغاي، المرجع السابق، ص 218.

لذلك شهدت طرق القوافل الصحراوية ازدهارا بالحركة التجارية فيقول الوزان عن النشاط التجاري في السودان الغربي أن لكل مدينة سودانية مغاربة مغتربون منهمكون في التجارة⁽¹⁾.

ثانيا: الدور الديني الثقافي

كان للصحراء الكبرى دور هام في التواصل الحضاري والاقتصادي بين مختلف الشعوب وهذا ما يفند الآراء التي تدعي أن الصحراء الكبرى كانت منطقة فاصلة بين عالمين مختلفين حيث أثبتت العلاقات الاقتصادية عكس ذلك فقد كانت جسرا مرت من دروبه القوافل التجارية والهجرات القبلية التي طبعت بطابع إسلامي ونقلت الكثير من المؤثرات الحضارية من الشمال إلى الجنوب⁽²⁾.

وحملت القوافل التجارية إلى بلاد السودان الفقهاء والعلماء مما جعل أثر التجارة ملموسا في هذه البلاد فقد قام التجار بتعميق العلاقات الثقافية فأنشأوا المدارس والكتاتيب لتعليم القرآن وشيدوا المساجد وأوقفوا عليها الأوقاف إضافة لمزاوتهم النشاط التجاري مارسوا نشاطا تعليميا كذلك⁽³⁾، فالتاجر العربي كان يجمع بين الدعوة وبيع سلعته فقام بنشر اللغة العربية عن طريق استعمالها في معاملاته مع الأهالي فانتقلت نتيجة لذلك أسماء الأوزان والمكاييل والمقاييس إضافة إلى الامتزاج التقاليد العربية والزنجية⁽⁴⁾.

مما يؤكد الدور الذي قام به التجار في نشر العقيدة الإسلامية لكي يتعلم الداخل في الإسلام العبادات لا بد له من تعلم اللغة العربية، ونجد أن التأثير التجاري لتجار بلاد المغرب عموما لم ينقطع أبدا طوال العهد الإسلامي حيث كانت المجتمعات الإسلامية الجديدة تقوم بدورها في نشر الدعوة في المناطق الواقعة في الجنوب عن طريق التجارة والطرق التجارية⁽⁵⁾.

(1) - أحمد العقيلي، المرجع السابق، ص 130.

(2) - مفتاح يونس الرباضي: "إزدهار تجارة القوافل بين الدولة الحفصية ودولة كاتم والبرنو في العصور الوسطى"، في مجلة الساتل، جامعة 7 أكتوبر، كلية الآداب، بني وليد، ليبيا، ص 90.

(3) - نفسه، ص 122.

(4) - خالد بلعربي، المرجع السابق، ص 38.

(5) - أحمد العقيلي، المرجع السابق، ص 123.

لم تتوقف القوافل التجارية في الذهاب والإياب بين الشمال والجنوب عبر الطرق الصحراوية محملة بالثقافة والحضارة (1) فقد أصلح المسلمون طرق الواحات ونظموا القوافل التجارية وحمل التجار عقيدتهم خلال رحلاتهم ومعاملاتهم (2)، فقد استطاع الإسلام كحضارة راقية أن يثبت وجود المدنية الإفريقية وأن يطورها فكان أحد العوامل الرئيسية التي أدت إلى ازدهار الحياة الاقتصادية في غرب إفريقيا إبان العصور الوسطى وما بعدها (3).

لقد كانت الحضارة الإسلامية تتطور في أطراف بلاد الإسلام حيث أن الفترة ما بين القرن الحادي عشر والسادس عشر ميلادي تعتبر فترة حضارة البحر المتوسط (4)، وأهمية التجارة في انتشار الإسلام وامتداد نفوذه في الصحراء لا يمكن للباحث أن يبالغ في تقديره فإذا كان المسلمون قد فتحوا معظم المناطق بالجيوش فهم إنما فتحوا الصحراء بقوافل التجار وبالتنظيم المحكم الذي توفره الشريعة الإسلامية للمعاملات التجارية والجوانب الأساسية التي رافق فيها النفوذ الإسلامي حركة التبادل التجاري في الصحراء يمكن تلخيصها في الملاحظات التالية:

— إن التاجر الآتي من بغداد أو القاهرة أو القيروان بحاجة لتوثيق الصلات التجارية واعتماد ممثلين له بين سكان الصحراء وما وراءها فعند مشاهدة الزبون الوثني ما تتسم به العملية التجارية من صدق ونزاهة تنشئ بينه وبين التاجر علاقة وثيقة فيستميله لدين الإسلامي المتعامل به فيصبح الوثني مسلما.

— إن التاجر المسلم كثيرا ما يستقر على ربوع الصحراء أو ضفافها الجنوبية فيتزوج هناك ويصبح بفضل المبادئ الجديدة التي يحملها وبفضل ثروته أيضا نواة للحياة الاجتماعية في الوسط الذي أصبح واحدا من أبنائه.

— إن المصالح التجارية كثيرا ما تنطوي على مغريات مادية تحمل أصحابها على اعتناق الإسلام لأن التجارة كانت دائما ما يرافقها رغد العيش والازدهار والمركز الاجتماعي.

(1) - أحمد العقيلي، المرجع السابق، ص 131.

(2) - نفسه، ص 120.

(3) - نعيم قداح، حضارة الإسلام...، المرجع السابق، ص 138.

(4) - عبد القادر زبادية، مملكة سنغاي...، المرجع السابق، ص 227.

— تحمل القوافل معها إلى جانب السلع المنتجات وأفكاراً جديدة على الأحوال الاجتماعية والاقتصادية السائدة في مختلف أقطار العالم الإسلامي وما تتمتع به من العدل والنظام⁽¹⁾.

وجدت الدعوة السنوسية تجاوباً في الصحراء والبلدان الواقعة على شواطئها الجنوبية الشرقية لاتفاقها مع المزاج الصحراوي وميوله التي فرضتها عليه قسوة الطبيعة فقد عملت على رد الظلم ومنع الاستغلال وحماية الضعيف من سطوة القوي وسعت لنشر العلم والأخلاق الفاضلة بين الصحراويين وبنيت المساجد التي تحولت إلى مدارس لتعليم القرآن والإرشاد وملاجئ لإيواء عابر السبيل من متاهات الصحراء فبفضل انتشار الوعي الديني ساد الهدوء والأمن في طرق القوافل التي تجدد في الزاوية السنوسية ومراكزها الدينية ملجأً للاستراحة من تعب السفر والتزود بما تحتاجه من الماء ويجد التجار وأصحاب القوافل الضيافة والعناية في زواياها ومن هذه المواقع الصحراوية انطلقت هذه الطريقة في جبال تبستي وبلاد بوركو وبلاد الكانم والوادي ولم تلبث أن اتخذت مظهر حكومة عمومية تحمي الطرق وتدير ميزان العدل طبقاً للأحكام الدينية وتشجع التبادل التجاري⁽²⁾.

قد حال الاستعمار دون الدعوة الإسلامية بوسائل مختلفة إلا أن الطرق شجعت التجار على حمل بضائعهم من مكان لآخر وهم يحملون الدعوة الإسلامية فنجد الداعي يشرح للوثنيين حقيقة الدين ويقيم عدداً من المدارس لتفقيه المسلمين الجدد ولهذا اضطر الاستعمار إلى توظيف المسلمين في المكاتب الحكومية لأنهم الفئة المتعلمة الوحيدة إبان الاحتلال⁽³⁾.

هذا التمهيد للدور الذي لعبته الطرق الدينية في الصحراء ضروري لكي يفهم القارئ قيمة العمل الذي قامت به لنشر الإسلام والدفاع عنه في الصحراء وأقوى الطرق الدينية وأكثرها توغلاً في الصحراء وفي شواطئها الشرقية والجنوبية الغربية هي الطريقة السنوسية والتيجانية فقد كانتا أوفر حظاً في نشر الإسلام والحضارة بين الوثنيين⁽⁴⁾.

(1) - إسماعيل العربي، مسالك الإسلام...، المرجع السابق، ص 43.

(2) - نفسه، ص 49.

(3) - نعيم قدام، حضارة الإسلام...، المرجع السابق، ص 108.

(4) - إسماعيل العربي، مسالك الإسلام...، المرجع السابق، ص 46.

أصبحت الصحراء الكبرى بحيرة إسلامية بل إن الإسلام توغل عبر الصحراء ليلبغ أقصى بقاع القارة على الرغم من حركة التبشير المسيحي التي شملت القارة كلها بمساندة من الاستعمار هكذا نجد اليوم أن عدد المسلمين في المناطق الواقعة جنوب الصحراء يبلغ نيفا ومائة مليون نسمة وهذا العدد كان يتزايد بصورة منقطعة النظير خصوصا بعد تقلص نفود الاستعمار إن الجزائر قد ساهمت في نشر الإسلام في الصحراء وما وراءها أكثر من أي بلد آخر ذلك بفضل حدودها الواسعة المطلة على الصحراء وبفضل هجرة واسعة قامت بنشر اللغة العربية في تلك المناطق⁽¹⁾.

كان لانتشار الإسلام في وادي النيجر أكبر أثر في نشوء مدينتين إفريقيتين إسلاميتين تعتبران مركزا لإشعاع الثقافة العربية الإسلامية الأولى هي مدينة "تمبكتو" التي تأسست في القرن الثاني عشر غير بعيدة عن نهر النيجر والثانية مدينة "جنت" التجارية التي تقع إلى الجنوب الغربي من الأولى هدم سكانها في مطلع القرن الثالث عشر الآثار الوثنية وأقاموا على أنقاضها المساجد ذات الطراز المغربي السوداني فقد أثرت هذه المدن تأثيرا بليغا في تقدم الإسلام في السودان الغربي⁽²⁾.

لم تكن الصحراء الكبرى حاجزا يقف دون نشاط العرب المسلمين في أداء رسالتهم الحضارية الإنسانية فقد حمل المسلمون من عرب و بربر الدين الإسلامي إلى إفريقيا في رحلاتهم التجارية وقام بالدعوة دعاء مسلمون فقد كان انتشاره في تلك الأصقاع أول اتصال حضاري مثمر لهذه المنطقة من العالم الخارجي المتحضر في شمال إفريقيا⁽³⁾، والعامل الآخر الذي كان له دور ملحوظ في توغل العربية والإسلام هي الطرق الدينية باعتبارها قضية تاريخية⁽⁴⁾.

فالتاجر العربي أو الإفريقي يجمع بين الدعوة والتجارة فإذا ما دخل قرية وثنية ليعرض سلعه لفت الأنظار بصلاته ونظافته ووضوئه فيصبح موضع إقبال الوثنيين بثقافته التي تساعد على الإجابة على أسئلتهم⁽⁵⁾.

(1) - إسماعيل العربي، مسالك الإسلام..، المرجع السابق، ص 54.

(2) - نعيم قدام، حضارة الإسلام ..، المرجع السابق، ص 86.

(3) - نفسه، ص 85.

(4) - إسماعيل العربي، مسالك الإسلام..، المرجع السابق، ص 45.

(5) - نعيم قدام، حضارة الإسلام..، المرجع السابق، ص 108.

المبحث الثاني: نماذج من القوافل التجارية في الجزائر

جابت قوافل الجزائر الصحراوية خلال العهد العثماني مناطق عديدة سواء داخلها أو خارجها وباتجاهات مختلفة نحو المراكز والأسواق التجارية باختلاف حجمها من حيث العدد والنوع، مساهمة بذلك في تحريك عجلة الحركة التجارية برأ⁽¹⁾، حيث أن حركة القوافل التجارية عبر الصحراء لم تكن خاضعة للفوضى وحالة اللانظام بل المتمعن في حيثياتها يكتشف مدى حرص التجار على تقدير العواقب وعلى عمق التنظيم بما يكفل الحفاظ على النفس البشرية والبضاعة التجارية⁽²⁾، ومنه سأعرض في هذا المبحث عن بعض القوافل الصحراوية في الجزائر ونشاطها التجاري كنموذج.

1. القافلة التواتية إلى بلاد السودان:

كانت القوافل التواتية الآتية من توات تتجه مرتين في السنة إلى بلاد السودان تكون الرحلة الأولى في شهر ماي والثانية في شهر أكتوبر يترقبها السكان في مواقيتها المحددة فتأتي بالعبيد، جلود الأبقار، الذهب، ريش النعام، اللحم المجفف، وبرجوع قافلة بلاد السودان تأتي قوافل الشمال المحملة بالحبوب والغنم والقطن ومواد أخرى أما أهم السلع المصدرة لبلاد السودان فهي تشمل السلع المحلية والمتوسطة كالتنمور، الأقمشة الصوفية والحريرية، الأسلحة النارية، القهوة، السكر، الحناء، الشمة التواتية، أدوات الزينة، الحلبي، الأواني النحاسية، الخيول المغربية، وكان التجار التواتيين الوسطاء الرئيسيين لهذه التجارة المستوردة يجنون منها الأرباح الباهظة⁽³⁾.

تنطلق القافلة التواتية نحو مدينة تمبكتو محترقة أراضي قبائل الطوارق بعد أن تدفع إتاوة مالية لمشايخ القبائل مقابل المرور عبر أراضيهم، تسير القافلة قرابة شهر ونصف تقطع مسافة ما يقرب ألف ثلاثمائة كلم بمعدل 45 كلم في اليوم حتى تصل إلى تمبكتو وتمكث غالباً حوالي 3 أشهر تستبدل أثناءها سلعها المجلوبة من أسواق الشمال لتعود القافلة سالكة نفس الطريق وتدخل إقليم توات من إحدى نقطه الثلاث مدنين وقبلي وعين صالح تدفع الرسوم الجمركية على ما تحمله من سلع الجنوب

(1) - رشيد حفيان، المرجع السابق، ص 18.

(2) - عبد الرحمان بلاغ، المرجع السابق، ص 112.

(3) - صالح بوسليم، إقليم توات...، المرجع السابق، ص 191.

النادرة⁽¹⁾، ولم تقتصر القوافل التواتية على التجارة بل كانت هناك قوافل الحجاج التي يشترك فيها أعداد كبيرة من تواتية وجيرانهم، فكانت تتجمع كل عام بمقاطعة عين صالح وتسلك الطريق الشمالي الشرقي الذي يمر بمدينة غات وعند وصولها لمدينة مرزق تمكث بها حوالي 25 يوما يبيع أفرادها ويشترى ما يحتاجونه من أسواقها وتواصل طريقها نحو فزان ومنها إلى مصر لتتجه صوب الأراضي الحجازية⁽²⁾.

2. قافلة قسنطينة إلى تونس:

كانت قسنطينة توجه شهريا قافلة من حوالي ثلاثمائة بغل إلى مدينة تونس تسير نحو الجنوب ومنها إلى عاصمة الإيالة يستغرق سيرها مدة 25 يوما تجد في طريقها كل ما تحتاج إليه من مرافق السير دون عناء فقد كان كراء البغال من قسنطينة إلى تونس معتدلا يتراوح ما بين 15 إلى 25 فرنكا تحمل إليها الصوف والجلود المدبوغة والتمور المجلوبة من الواحات والشواشي وتستورد منها المصنوعات الأوروبية والعلطور وبعض المنتوجات المحلية والأجنبية كالتوابل والقهوة والأقمشة الحريرية.

استعان تجار قسنطينة للقيام بهذه الرحلات المنتظمة ببعض اليهود المحترفين لتحديد أسعار السلع، وحققت هذه القافلة أرباحا تزيد عن نصف رأس المال الذي يقدر شهريا بخمسمائة ألف فرنك، إلى جانب هذه الأرباح كانت تعود بالمواد اللازمة لتشغيل سائر الجمعيات المهنية وتلبية حاجيات السكان⁽³⁾.

3. قافلة البيض:

تجتمع في مكان يعرف بالحاسي وتتكون من مجموعتين الفرقة الأولى اجتمعت في الأبيض سيد الشيخ تشكل من قبيلة طرابي وأولاد زياد وسكان الأبيض سيد الشيخ تنطلق باتجاه حاسي بلماحي وتصل إلى منطقة بها بئران بعمق 15 مترا، ثم تنطلق بعد الاستراحة إلى حاسي بن حنيش وتصل إلى

(1) - فرج محمود فرج، المرجع السابق، ص 80.

(2) - نفسه، ص 81.

(3) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 152.

بئر عمقه 12مترا ويمتاز هذا المسلك بوفرة الأعشاب ثم تستمر في سيرها إلى قصر سيدي منصور ثم إلى منطقة تينجورارين⁽¹⁾ وأحيانا يتوجهون إلى قصور توات كقصر تيمي وتمنطيط⁽²⁾.

أما القافلة الثانية فبعد تجمعها تعين قائدا يتولى تنظيم سيرها في الطريق فتصل إلى حاسي المر يوجد بها بئران يمتازان بوفرة المياه إلا أنها تميل إلى الملوحة يقيمون بهذه البئر مدة معينة وبعد أربعة أيام سير تصل القافلة إلى تيميمون⁽³⁾، ويستقرون بمنطقة تنجورارين قرابة شهر لتوفر المرعى وفي طريق العودة يسلكون نفس الطريق الذي قدموا منه حيث ينطلقون من تنجورارين وبعد 15 يوما يصلون إلى نقطة الإنطلاق، وكان أولاد سيد الشيخ يشكلون أكبر عدد في القافلة حيث أن عدد الرجال يبلغ 78 رجلا وعدد الأولاد يصل إلى ثلاثمئة وأربعين ولد⁽⁴⁾.

4. قافلة الطوارق:

يتجمع الطوارق كل عام في دار مرقو شمال سوكوتو ويؤلفون قافلة من 700 إلى 800 جمل ويأخذون طريقهم إلى زندر خلال شهر نوفمبر وأحيانا ينظمون إلى القافلة القادمة من طرابلس عبر غات، تحمل قافلة الطوارق معها ملح سبخة المرغوب فيه كثيرا والأغنام والماعز والجمال واللحوم والسمن والجبين المجفف وبضائع الجلود والألبسة الصوفية السودانية، يبيعونها بالتبادل بقطع الشقة (قماش من نسيج الصوف) والتمور والأغلفة السيوف والمزاود والوسائد الجلدية والمهارس وقوارير(علب الروائح) والأرز والعسل والنبال والخناجر والتروس والدروع السودانية والملاحف وذلك في أسواق تيديكلت، أغاديس، تمبكتو، تشاد وغيرها⁽⁵⁾.

هذا النشاط سمح لسكان المنطقة أن يصبحوا طرفا فعالا في تجارة القوافل الصحراوية، فقد كانوا يتجهون في فصل الصيف شهر جوان نحو بلدان إفريقيا جنوب الصحراء مرورا بمنطقة "تمسنا" حيث

(1) - هي مدينة في قورارة وهي السوق الأساسية لتوات. ينظر: كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 93.

(2) - مُجَّد الصالح حوتية، توات والأزواد، المرجع السابق، ج1، ص 155.

(3) - هي مدينة من حوالي 10.000 نسمة مبنية على حافة خط لا نجد به الماء إلا بحفر الآبار وتلك مزارع من نخيل. ينظر:

كاريت، المصدر السابق، ج6، ص 93.

(4) - مُجَّد الصالح حوتية، توات والأزواد، المرجع السابق، ج1، ص 157.

(5) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 54.

ينقلون الملح على ظهور الجمال ويمنحونها راحة من العناء ثم تواصل القافلة سيرها لتنقل الملح لمقايضته مع تجار مالي والنيجر مقابل الجمال، الدخن، الألبسة، الأرز، القطن، الأواني المنزلية⁽¹⁾.

إضافة إلى رحلة الشتاء في شهر جانفي تتجه فيها القوافل من الهقار نحو منطقة تيديكلت وتستمر إلى مطلع أفريل، خلالها يبيعون الجمال والأغنام والألبان والسمن ويشترون التمور، الشاي، السكر، الألبسة وغيرها⁽²⁾.

يبيع الطوارق الهقاريون السلع في عين صالح حسبما يلي:

_ قطعة قماش بيضاء من 45 إلى 50 فرنك، وقطعة قماش سوداء مقاس 44 من 8 إلى 10 فرنك

وفي مقابل يشترون السلع عن طريق التبادل بقطع قماش الشقة (الملاحف الصوفية)

_ إضافة إلى القراب والوسادة كلاهما تشتري بقطعة قماش ذات مقاس 5 إلى 10 كودي

_ علب الروائح تشتري بقطعة قماش ذات مقاس 4 إلى 5 كودي

_ المهراس يشتري بقطعة ذات مقاس 5 إلى 6 كودي

_ السيوف تشتري بقطعة ذات مقاس 1 إلى 6 كودي

_ الدروع تشتري بقطع ذات مقاس 10 إلى 40 كودي

_ الذراع (قماش سوداني ملون) تشتري بقطع ذات مقاس 20 إلى 80 كودي⁽³⁾.

5. قافلة ورقلة :

تسلك قوافل ورقلة إلى أعماق إفريقيا طريقتين أولهما يمر بغات قبل أن يصل أحير التي تعتبر أول محلة سودانية يستغرق السير 73 يوما والمحطة الثانية هي أغادس التي تبعد عن أحير سبعة أيام والمحطة

(1) - محمد هقاري: "دور منطقة الهقار في تجارة القوافل الصحراوية ما بين القرن 17 و18م"، في مجلة آفاق علمية، المركز الجامعي تامنغست، الجزائر، ع11، جوان 2016م، ص 40.

(2) - نفسه، ص 41.

(3) - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص 54.

الثالثة دامركو الواقعة في مقاطعة برنو والمحطة الخامسة هي سقاطو عاصمة بلاد السودان والمحطة الأخيرة هي كانو التي اشتهرت بصنع الأقمشة القطنية والأحذية⁽¹⁾.

6. قافلة ميزاب:

يقصد بها تلك القافلة التجارية التي كانت تنطلق من بلاد وادي ميزاب، متجهة نحو بلدان التل، وتضم مجموعة من التجار المحليين. وكان هؤلاء التجار يدفعون ضريبة جمركية لباليك التيطري عند خروج قوافلهم من المدية حددت بمحسوب واحد على حمولة كل بعير ونصف سلطاني على حمولة كل بغل وبوجو واحد على حمولة كل حمار، حيث أن انتقال بني ميزاب⁽²⁾ بين الجنوب والشمال قصد التجارة لم يكن شيئاً مضموناً وميسوراً فقد كانت قوافلهم تتعرض في الطريق لغارات النهب والسلب من طرف قطاع الطرق لذلك نجدهم لا يغامرون بالسفر إلا في قافلات ذات حجم كبير ويدفعون للبدو غرامات⁽³⁾، تتولى السلطة العثمانية حماية قوافل الميزابيين التجارية حتى تعبر الصحراء من الشمال إلى وادي ميزاب وتأمين الطريق مقابل الولاء للعثمانيين وتقديم غرامة سنوية⁽⁴⁾.

لدى وصول هذه القوافل إلى الجزائر كثيراً ما يشتري منهم تمراً من أرفع الأنواع يتكون من عناقيد تغلف في جلد معزة جاف يتراوح وزنها بين 6 و8 أرطال ذلك بسعر أقل من دولار واحد، يستوردون إلى الجزائر العبيد والتبر وريش النعام والجمال والتمر وذلك مقابل البضائع المصنوعة التي يصدرونها⁽⁵⁾.

(1) - العربي الزبيدي، المرجع السابق، ص 157.

(2) - يعود أصلهم إلى قبيلة الزناتة البربرية منحدرين من مصعب بن نُجْد بن بادين كما أن أصلهم مختلط فمنهم بربر ومنهم عرب. ينظر: نُجْد وقاد: جماعة بني ميزاب وتفاعلاتها الاقتصادية والاجتماعية في مدينة الجزائر أواخر العهد العثماني (1700-1830)، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث، إشراف: فلة موساوي، جامعة الجزائر، 2009/2020، ص 29.

(3) - يوسف بن بكير الحاج سعيد: تاريخ بني ميزاب دراسة اجتماعية واقتصادية وسياسية، المطبعة العربية، المطبعة العربية، ط4، الجزائر، 2017/1438هـ، ص 60-61.

(4) - صالح بن عبد الله أبو بكر: القرارة من دخول الاستعمار الفرنسي إلى ما بعد الحرب العالمية الأولى (1882/1921)، جمعية التراث، ط1، الجزائر، 2015م، ص 383.

(5) - وليام شالر، المصدر السابق، ص 112.

فكان بني ميزاب ينطلقون من المنبوعة وغرداية إلى إقليم توات ومنه يتجهون صوب أسواق السودان الغربي ومدن تمبكتو⁽¹⁾، والجزائر على مسيرة عشرين يوماً منها بالقوافل التي تمشي خمسة أيام على الأقل بعد حدود الإيالة دون أن تصادف الماء في طريقها إلا إذا كانت سرعة القافلة لا تتجاوز 15 ميلاً في اليوم⁽²⁾.

فقد كانوا يفضلون اللجوء إلى مدينة الجزائر والمدن الكبرى والحواضر كقسنطينة لشراء ما يحتاجونه من مواد غير محلية وغير متوفرة عندهم بغية تسويقها في داخل المنطقة أو بلاد السودان، ومن الصادرات: الحبوب، الأغنام، الشحوم، الخضر اليابسة (البقوليات)، الزيوت، التمور، الأقمشة الصوفية، الجلود، الأسلحة، ماء الزهر، فكانت القافلة الميزابين من أفضل القوافل الداخلة إلى مدينة الجزائر نظراً لما كانت تحمله من مواد متنوعة وبلغ لذلك كانت تحت الحماية فعلى طول المسافة التي تقطعها تكون محمية من طرف قبائل متخصصة⁽³⁾.

ومع هذا النمو والازدهار غدت منطقة ميزاب معروفة كمحطة تجارية هامة بشمال صحراء الجزائر وأصبح موقعها لا يغيب عن الخرائط الجغرافية التي أنجزها الأوروبيون خلال القرن السادس عشر السابع والثامن عشر ميلادي⁽⁴⁾.

7. قافلة عين الصفراء:

تمر القافلة بوادي الناموس إلى أن تصل إلى تنجورارين طريق قصر أولاد عيسى ويقطعون العرق مدة ستة أيام وعليه فإنهم يحملون الماء الضروري للرحلة تدوم مدة التبادل التجاري خمسة أيام وعشرون يوماً تتاجر خلالها بقصور تنجورارين وغيرها، ومن أنواع التمور التي تصدر من تنجورارين إلى قوافل عين الصفراء والبيض والمشربة أشهرها "الحميرة، تيناصر، تينوجل، تينهود، تقازة، آغمو، تنقور، والقفة"، وهي متفاوتة في أسعارها والنوع الذي تشتريه قوافل عين الصفراء والبيض هو نوع "تيناصر" إضافة إلى المزروعات كالحننة والحرار والصناعة التقليدية المصنوعة من سعف النخيل كالأطباق والقفف

(1) - محمد وقاد، المرجع السابق، ص 103.

(2) - وليام شالر، المصدر السابق، ص 110.

(3) - محمد وقاد، المرجع السابق، ص 137.

(4) - بالحاج أوزايد، المرجع السابق، ص 83.

والمصنوعات النسيجية، أما المواد التي يستوردها إقليم تنجورارين فهي الأغنام، القمح، الشعير، الصوف، اللحوم، الفول، القهوة، السكر، الزيت، الصابون⁽¹⁾.

المبحث الثالث: دور فرنسا في ردع حركة القوافل الصحراوية وإضعافها

يعود اهتمام فرنسا بالصحراء الجزائرية بالدرجة الأولى إلى نقطتين أساسيتين هما: أهميتها التجارية وثروتها الكبيرة التي اكتسبتها بفعل النشاط التجاري الواسع الذي كان قائما بينها وبين مختلف أسواق السودان والذي ترجم إلى علاقة اقتصادية واجتماعية قوية منذ القدم من بينها مدينة ورقلة التي لاقت اهتماما كبيرا من طرف فرنسا بسبب هذه التجارة لدرجة جعلتها توظف العديد من الوسائل والسياسات للسيطرة عليها وعلى بقية المدن الصحراوية، لذا تطرقت في هذا المبحث إلى السياسة التي طبقتها فرنسا لاستغلال حركة القوافل التجارية والسيطرة عليها⁽²⁾.

لقد استهوى النشاط التجاري الواسع بالصحراء أواخر القرن 18 ومطلع القرن 19م الأوروبيين فعزموا على غزوها واستعمارها وكان للفرنسيين دور بارز في هذا الميدان بعد أن احتلوا الجزائر في شمالها وبعض المناطق في السينيغال غرب إفريقيا، كما كان مشكل المواصلات الصحراوية من اهتماماتهم الرئيسية أثناء غزوهم وتوسعهم إلى جنوب الجزائر والصحراء وذلك لتحقيق الأهداف التالية:⁽³⁾

— تسهيل عمليات تنقل قواتهم العسكرية وتيسير ظروف استقرارهم في المراكز العسكرية المختلفة التي عزموا على إنشائها في الواحات والمناطق الاستراتيجية المهمة وتسهيل سبل تموينها.

— ربط مستعمراتهم المختلفة ببعضها البعض في الشمال والغرب والوسط.

— خدمة أغراض التجارة الفرنسية وفتح الأبواب والسبل لها في كل أسواق القارة الإفريقية.

ومع نهاية القرن التاسع عشر (19م) أحكمت فرنسا سيطرتها على أغلب مناطق الصحراء وأقامت العديد من المراكز التجارية لاستقطاب السلع والمنتجات المختلفة التي كانت تزخر بها

(1) - محمد الصالح حوتية، توات والأزواد، المرجع السابق، ص 158.

(2) - نفيسة بلخضر، المرجع السابق، ص 117.

(3) - يحي بوعزيز، تاريخ إفريقيا الغربية الإسلامية من مطلع القرن 16م إلى القرن 20م، المرجع السابق، ص 39.

الصحراء إلا أن نشاط القوافل التجارية لم يتوقف تماما بل ظلت هناك بعض الحركة القليلة للتجارة بين الشمال والجنوب وباقي المناطق الصحراوية⁽¹⁾.

ازدادت أهمية الجنوب بالنسبة لفرنسا من خلال الثروات التي تأتي منه من الذهب والعاج، الفيلة، الملح، العبيد، فقد برز دور المكتب العربي جيرفيل في تجارة القوافل من خلال المهام التي يقوم بها كالسعي في الاتصال بالقبائل الصحراوية وتأمين الطرق والإشراف على تنظيم القوافل وتهيئة انطلاقها واستقبالها يمكن تحديدها في التقاط التالية:

__ استقبالها لقوافل الشمال المتجهة للجنوب .

__ التأكيد على أهمية التجارة الصحراوية ألزم المكاتب العربية بعقد الاتصالات وربط صداقات مع السكان خاصة التوارق بحكم أنهم أكثر ترددا على قورارة وتيدكيلت إضافة إلى التواتيين التي تعد أسواقهم مركزا للتزود بالسلع المختلفة من تمر وحنة والملابس والأسلحة.

__ الإشراف على تنظيم القبائل وتهيئتها لتجارة الموسمية التي تتزامن مع فصل الشتاء في شهر ديسمبر.

__ العمل على تأمين رحلتها التجارية من خلال توفير قوة عسكرية تحت تصرفهم ترافقهم بهدف حمايتهم وتأمين الطرق والتصدي لكل محاولة سلب ونهب للجمال المحملة بالسلع من قطاع الطرق⁽²⁾

إضافة إلى الرحلات التي قام بها المستكشفون الأوروبيون في الصحراء خلال القرن 19م، فقد كانت رحلات لطلائع الاستعمار الأوروبي بهدف التعرف على طرق القوافل ومراكز تجارة العبور الصحراوية ودرس إمكانيات التجارة الصحراوية لتحويلها لفائدة كل واحدة من الدول الاستعمارية المتنافسة⁽³⁾.

(1) - الشيخ لكحل، المرجع السابق، ص76.

(2) - حباش فاطمة: "تجارة القوافل بالصحراء من طرف الإدارة الاستعمارية خلال القرن 19م المكتب العربي (جيرفيل)

أموذجا"، في مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية، مج3، ع1، جانفي 2020، ص 354.

(3) - إسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المرجع السابق، ص 53.

وقد عملت السلطات الاستعمارية على مراقبة الحركة التجارية والتضييق على القوافل التجارية بإخضاعها لنظام ضريبي محكم يسيطر على منافذ وطرق تلك القوافل، إضافة إلى زيادة التوغل نحو الجنوب في أعماق الصحراء الجزائرية (1).

وقد أعطت الإدارة الاستعمارية اهتماما خاصا بتجارة القوافل ووضعت لها ترتيبا ونظاما خاصا بها للإشراف عليها بواسطة إدارة محلية أهلية من خلال مؤسسة المكتب العربي التي كانت تتم عملية الإشراف والمتابعة تحت وصايتها، وظهر الاهتمام الأوروبي بالصحراء في إطار سياسة التنافس الاستعماري الأوروبي على إفريقيا مع نهاية القرن 18م وتم ترجمته فعليا بالرحلات الجغرافية (2).

فاهتموا في البداية بالتعرف على طرق القوافل الصحراوية القديمة وتحديدتها بواسطة الحملات العسكرية والبعثات الاستكشافية المكثفة التي كانوا يرسلونها إلى الجنوب وبواسطة دراسة كتب الرحالة والمؤرخين المسلمين الذين جابوا الصحراء الكبرى طولا وعرضا وكتبوا عنها أمثال: ابن بطوطة والإدريسي وابن حوقل والبكري والحسن الوزان وابن خلدون وغيرهم (3).

بل وصل الأمر إلى حد تنظيم حملات عسكرية باسم القوافل، ومنها على سبيل المثال: الحملة العسكرية التي قادها "فورو لامي" بين عامي 1898م/1900م، والتي ضمت حوالي 296 عسكري و1000 جمل ومجموعة من الأدلاء وكمية كبيرة من المؤونة والأغذية (4).

ومن ضمن من درس هذه الطرق "قودراي" الذي اهتم بعلاقات تلمسان مع بلاد السودان من الناحية التجارية و"إدوارد بلان" الذي كتب عنها دراسة هامة ووضع لها خريطة حدد فيها حتى الطرق التي سلكها المغامرون الأوروبيون أواخر القرن 18 ومطلع القرن 19م، ففي الوقت الذي كان فيه الفرنسيون جادين في الغزو والتوسع إلى جنوب الجزائر والصحراء أولوا اهتمامهم بموضوع المواصلات التي تمثل العنصر الأساسي والفعال (5).

(1) - الشيخ لكحل، المرجع السابق، ص 76.

(2) - حباش فاطمة، المرجع السابق، ص 349.

(3) - يحي بوعزيز، تاريخ إفريقيا الغربية...، المرجع السابق، ص 40.

(4) - عميراوي حميدة، المرجع السابق، ص 51.

(5) - يحي بوعزيز، مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، دار البصائر، الجزائر، 2009م، ص 90.

كانت الصحراء الكبرى قبل بداية حركة المغامرين منطقة مجهولة تماما لدى الأوروبيين حيث تنحصر معارفهم عنها في معلومات الجغرافيين الإغريق والرومان والعرب، وعند انتهاء القرن الثامن عشر ميلادي عندما كانت أوروبا تهيئ لاستكشاف القارة الإفريقية بدأت مبادرة تعود إلى مجموعة إنجليزية أسست عام 1788م، عرفت باسم "الجمعية الإفريقية" حدد لها أهداف علمية وإنسانية وضفت في نفس سنة تأسيسها المغامر "جون ليديارد" الذي نجح في عدة رحلات نحو أمريكا الشمالية، كانت مهمته عبور إفريقيا من الشرق إلى الغرب لكنه توفي في مصر مع بداية رحلته وتنازل بعده المحاولات الفاشلة ويتضاعف عدد المتطوعين فيما بعد إلى أن تقدم "هورنمان فريدريك" الذي نجح لأول مرة كأوروبي في عبور الصحراء إضافة إلى "رينيه كاييه" (1).

لذلك أدى تغلغل الاستعمار الفرنسي نحو الجنوب إلى انهيار التجارة الصحراوية بعد احتلاله منافذ الصحراء الشمالية مثل بسكرة، ورقلة والأغواط، وقد نجم عن ذلك انهيار تجارة القوافل والتي استبدلت بالدكاكين والمخازن المتمركزة في شمال الصحراء (2).

(1) - مرموري حسن: التوارق بين السلطة التقليدية والإدارة الفرنسية في بداية القرن العشرين، مطبعة مزوار، ط1، الوادي، 2010م، ص 163.

(2) - الشيخ لكحل، المرجع السابق، ص 74.

خلاصة الفصل

نستنتج من خلال ما سبق أن التجارة الصحراوية وحركة القوافل بالصحراء عموما كانت قائمة وموجودة منذ عصور طويلة فرضت نفسها ومثلت شريان الحياة بالنسبة للقبائل وشعوب كثيرة من سكان شمال إفريقيا وبلاد ما وراء الصحراء، حيث تجاوزت منافعتها وأهميتها من إطار القبيلة إلى إطار الدول والسلطات السياسية الرسمية وهذا تبعا لحجم المنتجات التي تنقلها هذه القوافل التجارية العابرة للصحراء باتجاه السودان أو العائدة منها.

لعبت الصحراء الكبرى الإفريقية في تاريخ إفريقيا الغربية دورا حضاريا كبيرا فقد كانت مسارها إلى إفريقيا جنوب الصحراء عموما بمثابة مسالك تعبر من خلالها حضارة البحر الأبيض المتوسط والحضارة الإسلامية واستمر هذا التوارد للحضارة إلى غربي إفريقيا خلال فترة طويلة من العصور الحديثة من بينها الفترة التي ندرسها هنا فقد كانت الصحراء عنصر تواصل بين الجزائر وبلاد السودان وبلاد المغرب عموما إذ ضلت التأثيرات المغاربية بصورة عامة واضحة في بلاد السودان.

اتصلت قبائل السودان الغربي منذ القديم مع سكان شمال الصحراء ولم تكن الصحراء يوما تشكل عائق دون الاتصال الحضاري المثمر بينهما فكانت الأسس الأولى المباشرة لهذا الاتصال هي التجارة وتبادل المنتوجات والبضائع وعن طريقها انتقلت المؤثرات الحضارية بشكل واسع فالتجارة بهذه الصورة تخدم مصالح الطرفين وتشكل عامل مهما لتطور كل منهما.

لعبت اهتمامات فرنسا ومساعدتها في التحكم بطرق ومسالك التجارة دورا ذا أهمية في النشاط التجاري وتنشيط العلاقات التجارية الفرنسية مع الصحراء الجزائرية وتنشيط حركة الاستيراد والتصدير إلى إفريقيا عبر الصحراء الجزائرية فبفضلها حققت السلطات الفرنسية مكانة تطمح إليها بالوصول إلى إفريقيا الوسطى فقد أمنت الطرق وكسبت ود القبائل بفضل الزعامات الأهلية كما ساهمت في مد النفود الفرنسي السياسي وضمها خضوع القبائل لها سلميا عن طريق عقد معاهدات صداقة.

خاتمة

تحتل الصحراء الجزائرية أهمية بالغة في تجارة القوافل، حيث تشكلت فيها عدة مناطق للعبور التجاري نحو الشرق ووسط إفريقيا وتحولت إلى همزة وصل بين إفريقيا وأوروبا، وما يمكن ملاحظته من خلال هذه الدراسة أن تجارة القوافل خلال الفترة العثمانية في الجزائر كانت منظمة بطريقة محلية ومبادرة وحركتها كانت تخضع لعامل توافر الأمن والاستقرار في البلدان القادمة منها وإليها ولم تتدخل السلطات التركية في تنظيمها إلا من حيث جباية الضرائب وتطوير القبائل الراضية أو المتمردة عن النظام، كما أن العلاقات التجارية بين مختلف مدن الإيالة وبلاد المغرب والسودان كانت سنوية فكانت هذه العمليات التجارية والعلاقات والمعاملات مع هذه الدول تدر أرباحاً طائلة تبلغ أحياناً خمسة أضعاف ثمن الشراء أو رأس المال، ومن هنا يتضح أن بلاد السودان الغربي قد ربطت مع الشمال الإفريقي بشبكة من الطرق المختلفة والتي عبرت دروبها القوافل التجارية والرحلات المختلفة مما أدى إلى تدفق المؤثرات العربية الإسلامية المختلفة صوب تلك البقاع وبالمقارنة مع الفترة الفرنسية فإن هؤلاء اكتشفوا قيمة القوافل التجارية ومدى أهميتها في استغلالها لتوسيع الأهداف الاستعمارية والتوغل في إفريقيا.

توصلت في ختام هذه الدراسة إلى جملة من الاستنتاجات يمكن حصرها فيما يلي:

— ظلت الصحراء طيلة العصر الحديث تحترقها قوافل تجارية دون انقطاع وكان الهدف الأساسي وراء تجهيزها وتنظيمها هو تحقيق الأرباح الكثيرة التي جناها التجار من وراءها فيتاجر التجار بأموالهم ويدخلون بلدان كثيرة فهم يخاطرون بالسفر إلى مناطق بعيدة حيث ترتفع الأسعار رغم هذا يبدو أن عمل التجار المتجولين كان مربحاً فنقل السلع من بلد بعيدة المسافة وخطورة الطريق يكون أكثر فائدة للتجار وأعظم أرباحاً، إضافة إلى الدور الحضاري الذي لعبته والذي يعتبر من نتائج هذه القوافل.

— إن القافلة التجارية كانت تمثل في حد ذاتها شبكة اجتماعية متكاملة ونظام قائم بذاته وأداة للتواصل الاقتصادي والحضاري، كما وصفت بالمدينة المتحركة بكل ما تحمله المدينة من معنى.

— إن تنظيم القافلة خلال هذه الفترة لم يطرأ عليه تغيير مهم بل غلب عليه طابع الاستمرارية وتحكمت فيه مجموعة من العوامل فمع وجود الإبل ضمت عدداً من المسافرين من تجار وحراس وجمالين وأدلاء.

— كما شكلت طرق ومسالك القوافل التجارية عبر الصحراء الكبرى جسور تلاقح حضاري عميق الأثر بين الشعوب الإفريقية شمال الصحراء وجنوبها جمعت بين الطرفين علاقات مختلفة من ضمنها العلاقات التجارية والتي تمت بواسطة القوافل الصحراوية التي شكلت شريان الحياة بالنسبة للجزائر وبلاد ما وراء الصحراء فقد ساهمت في حجم المبادلات التجارية ونشطت تيارات التبادل الحضاري.

— أدى الجمل دور هام في التجارة ونقل الأشخاص والبضائع وباستغلاله في المجال الاقتصادي والاجتماعي أحدث نقلة نوعية في وسائل النقل عبر الصحراء قبل ظهور السيارات لما عرف عنه بمقدرته على الصبر والتحمل والارتحال كما كان لحوافر الخيل أثر في الصحراء، فقد استطاع التغلب على كل الصعوبات بعبوره الصحراء وظل سيد الدواب في الصحراء فلا يمكن أن يستغني عنه الإنسان الصحراوي فهو يعتبر بالفعل "سفينة الصحراء".

— إن القوافل التجارية عبر الصحراء ساهمت في انتشار الإسلام ووصله إلى المناطق التي لم تصل إليها جيوش الفتوحات الإسلامية، كما أسست نظام تجاري محكم ساهم في ربط العلاقات الاقتصادية بين المدن والحواضر والبدو في الصحراء الكبرى.

— إن موقع الصحراء الكبرى عموما والصحراء الجزائرية خاصة الفاصل بين الشمال والجنوب كان له دور أساسي في ازدهار تجارة القوافل وتنشيط عمليات تبادل السلع والبضائع وشكلت رغم قساوتها وامتدادها الجغرافي مجالا للتواصل الحضاري بين السواحل والدواخل.

— تحولت الصحراء بواسطة القوافل التجارية إلى منطقة عبور لمختلف السلع والبضائع الآتية من أوروبا ومختلف البلدان لتصل إلى البلدان الإفريقية، كما مثلت مراكزها التجارية الرئة التي تتنفس منها القافلة التجارية والحجبية التي اتخذت مسارها بجوار نقاط الماء.

— إن السلطات العثمانية لم تهتم بهذا النوع من التجارة الخارجية ولو فعلت لتضاعف النشاط بصورة أكثر معقولة واستطاعت أن تجعل منه مصدر أساسيا من مصادر ثروة الإيالة.

— لقد استطاع الاستعمار الفرنسي توظيف نظام القوافل التجارية بالشكل الذي يوسع نفوذه ويروج للسلع الفرنسية، كما فرضت على القوافل قوانين صارمة لم تكن مألوفة من قبل كالرقابة ومنع بعض السلع وفرض الضرائب والتحكم في نقاط العبور.

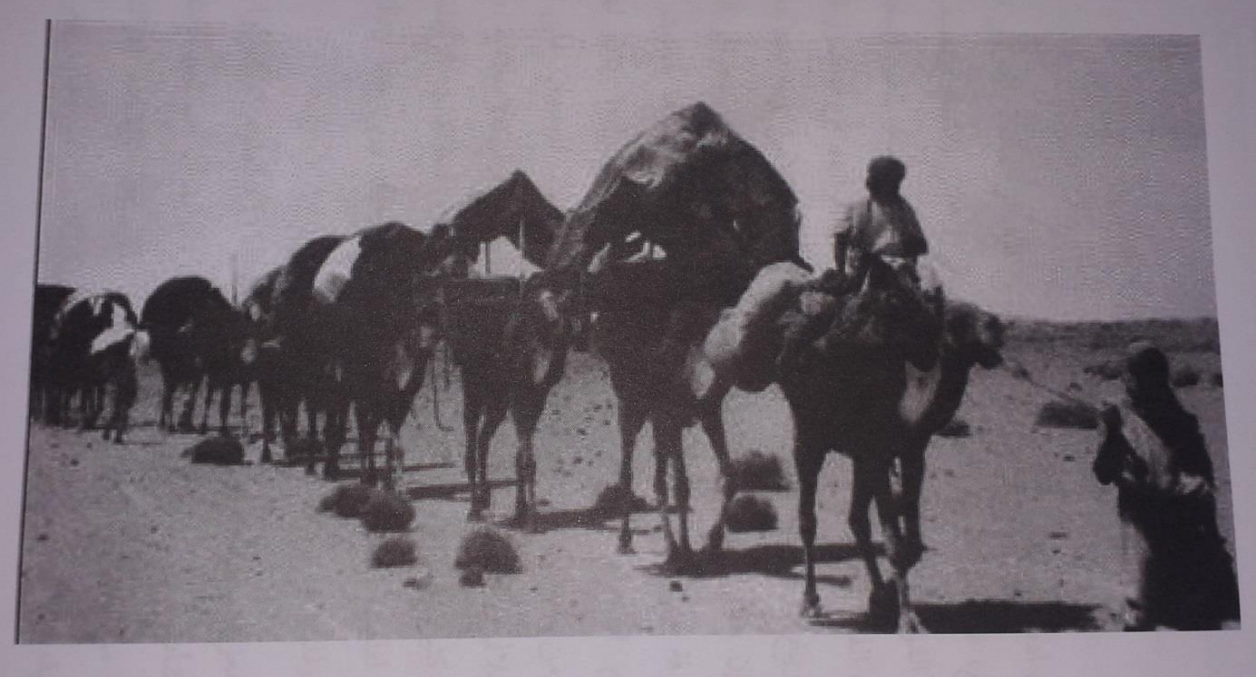
الملاحق

الملحق رقم (1): خريطة القطر الجزائري طبيعية⁽¹⁾.



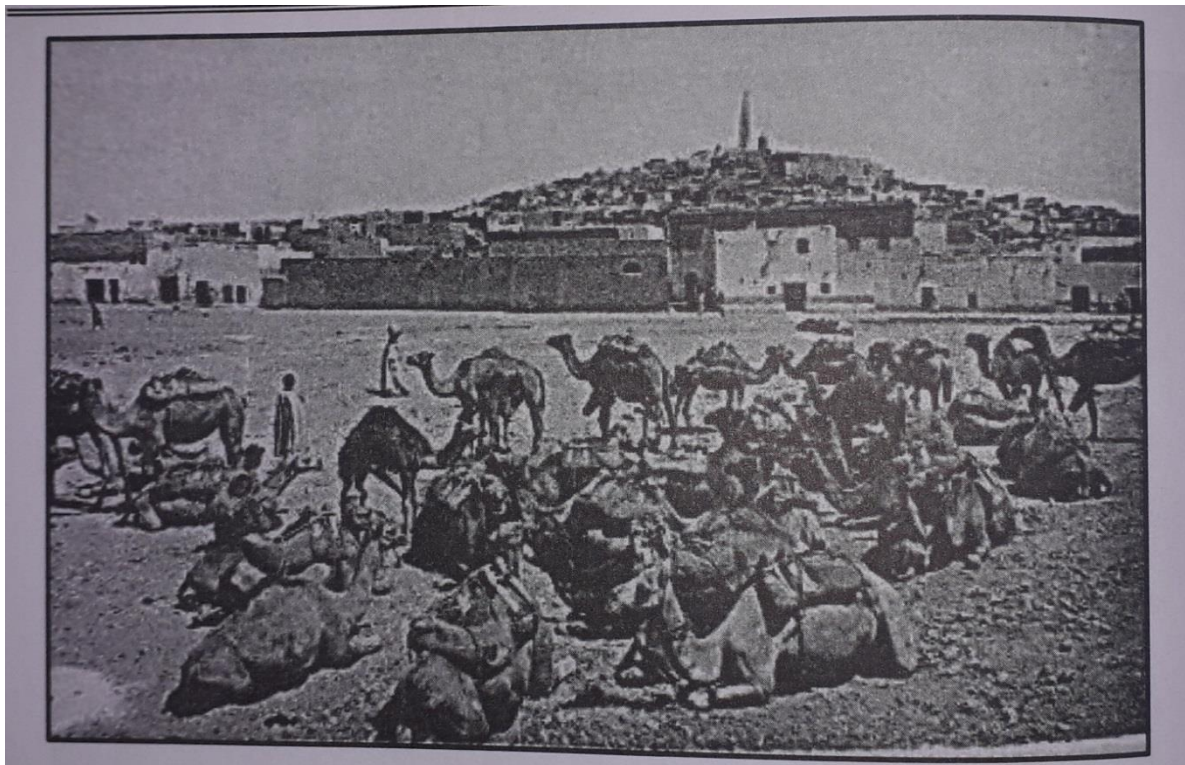
⁽¹⁾ - محمد الصالح رمضان، جغرافية الجزائر والعالم العربي، المرجع السابق، ص 33.

الملحق رقم (2): صورة لقافلة عابرة للصحراء (1).



(1) - خير الدين شترة، رحلات جزائرية "رحلة الشيخ عبد الرحمان بن ادريس التنبلائي"، المصدر السابق، ص 5.

الملحق رقم (3): قافلة تجارية خارج الأسوار تنتظر الدخول إلى السوق لتبادل السلع⁽¹⁾.



⁽¹⁾ - صالح بن عبد الله أبو بكر، القرارة من دخول الاستعمار الفرنسي إلى ما بعد الحرب العالمية الثانية، المرجع السابق، ص 437.

الملحق رقم (4): خلاصة المسافات الأساسية "الطرق العمودية" (1).

الطرق العمودية		
استخلاصها بالأماكن	مختلف التقييمات	
150	435 ميلا	من غدامس إلى قابس
126	14 يوما	من نفطة إلى غدامس
117	13 يوما	من وادي سوف إلى غدامس
160	10 أيام طويلة	من ورقلة إلى غدامس
84	07 أيام طويلة	من ورقلة إلى القليعة
60	05 أيام طويلة	من متيلي إلى القليعة
165	15 يوما	من الأبيض سيدي الشيخ إلى قورارة
156؟	12 يوما	من تافيلالت إلى قورارة
180	20 يوما عاديا	من غدامس إلى مرزوق
240	20 يوما من 12 فرسخا	من غدامس إلى غات
500	50 يوما	من غدامس إلى تينبكتو
220	22 يوما	من غدامس إلى إن صالح

(1) - كاريت، الاستكشاف العلمي للجزائر، ج6، ص 140.

الملحق رقم (5): خلاصة المسافات الأساسية "الطرق الأفقية" (1).

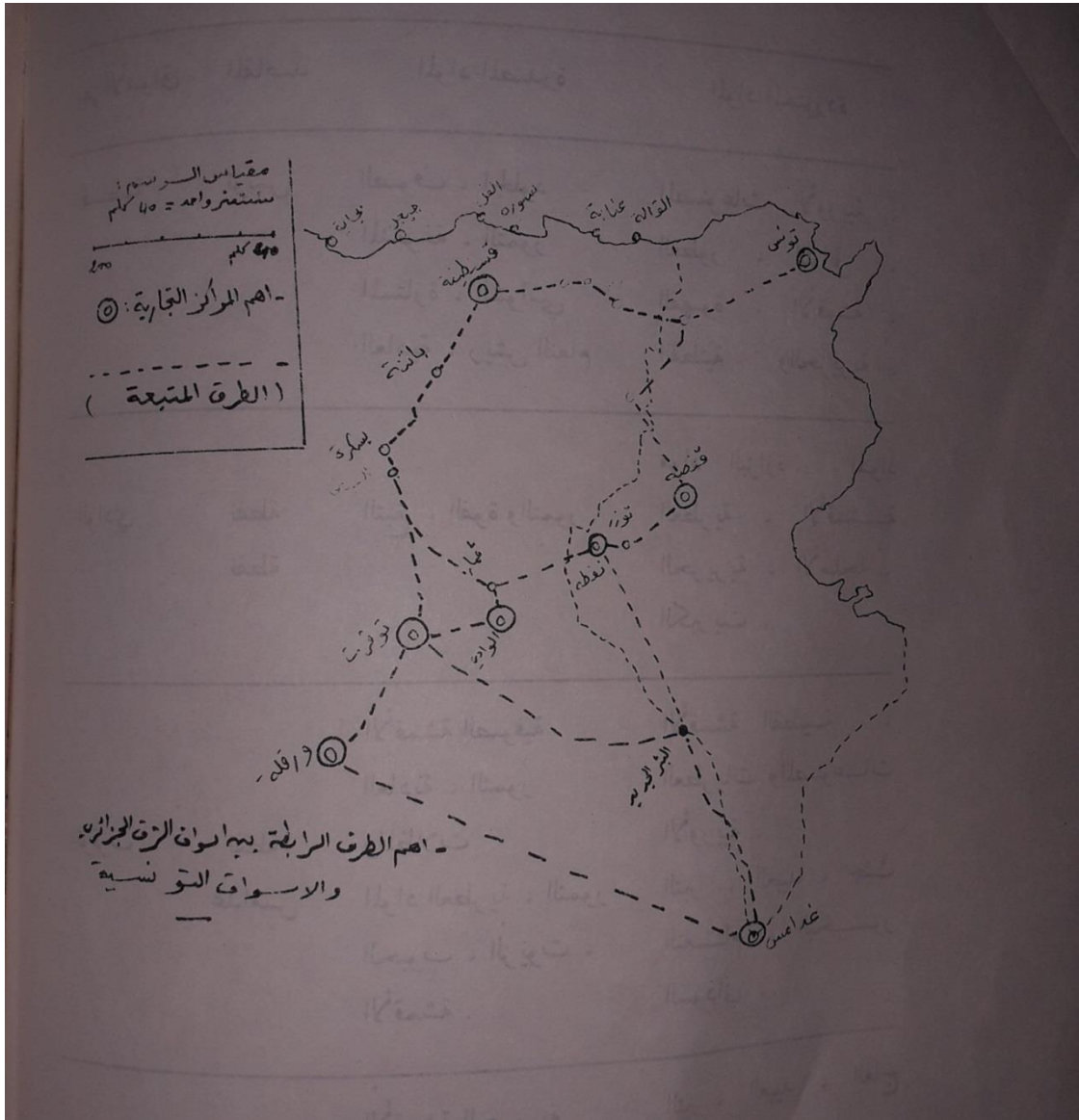
30	03 أيام	من إن صالح إلى أقابلي
350	25 يوما عسيرا جدا	من أقابلي إلى تينبكتو
98	08 أيام عسيرة جدا	من القليعة إلى إن صالح
110	10 أيام	من القليعة إلى تيميمون
320	40 يوما قصيرا	من إن صالح إلى أهير
210	27 يوما قصيرا	من أهير إلى كانو
540	67 يوما قصيرا	من إن صالح إلى كانو

الطرق الأفقية

89	13 يوما	من غدامس إلى طرابلس
10	01 (يوم واحد)	من تيميمون إلى شروين
20	02 (يومان)	من إن صالح إلى تيميمون
40	04 أيام	من إن صالح إلى أوقروت
20		من إن صالح إلى تيديكلت
450	45 يوما	من غات إلى تينبكتو
900	90 يوما	من غات إلى قونجة

(1) - كاريت، الاستكشاف العلمي للجزائر، المصدر السابق، ج6، ص 139.

الملحق رقم (6): أهم الطرق الرابطة بين الأسواق التونسية (1).



(1) - محمد العربي الزبيري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، المرجع السابق، ص 173.

الملحق رقم (7): أسعار بعض السلع والبضائع المتداولة خلال العهد العثماني⁽¹⁾

نوع السلعة المتداولة	الأسعار المعمول بها
خروف الضأن	15 فرنك للشاة
السمن والجبن	2 فرنك للكيلو
الدقيق والشعير والقمح	الدقيق 80 سنتيم للكيلو، القمح 30 فرنك للقنطار، الشعير 20 فرنك للقنطار
الزيت والشحم والصابون	الزيت 1.20 فرنك للتر، الشحم 1 فرنك للكيلو، الصابون 60 سنتيم للكيلو
التمر	يختلف بحسب النوع، يكون من 60 فرنك إلى 80 فرنك
الملح	الملح 15 أو 20 درهم للرطل
الصوف والجلود والشمع	40 كيلوغرام

وفي أسواق بلاد السودان تباع البضائع الآتية بالأسعار التالية:

نوع السلعة	الأسعار المعمول بها
العاج	من 200 إلى 220 فرنك للخمسين كلغ
ريش النعام	من 50 إلى 60 فرنك للكيلو
العبد (ذكر)	من 120 غلى 130 فرنك
العبد (أنثى)	من 150 إلى 200 فرنك
تبر الذهب	من 7 إلى 8 آلاف كوري للمثقال

⁽¹⁾ - صالح بوسليم، إقليم توات ودوره في تجارة القوافل الصحراوية، المرجع السابق، ص 205. / وكذلك: ناصر الدين سعيدوني، النظام المالي للجزائر في الفترة العثمانية، المرجع السابق، ص 254.

قائمة المصادر والمراجع

ملاحظة: اعتمدت الترتيب الأبجدي وقمت بعدم احتساب ال وأبو وابن في هذا الفهرس

اولا: المصادر المنزهة:

القرآن الكريم برواية ورش عن نافع.

ثانيا: المصادر باللغة العربية

- 1_ ابن الحوقل أبي قاسم: كتاب المسالك والممالك، مطبع بريل، 1872.
- 2_ ابن بطوطة أبو عبد الله مُجَّد: مهذب رحلة ابن بطوطة المسماة" تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تح: أحمد العوامري، مُجَّد أحمد جاد المولى، دار الحدائثة للطباعة والنشر والتوزيع، ط2، لبنان، 1985م.
- 3_ ابن خلدون عبد الرحمان بن مُجَّد: مقدمة ابن خلدون لكتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، تح: علي عبد الواحد وافي، دار النهضة مصر للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 2006م.
- 4_ ابن منظور جمال الدين أبي الفضل مُجَّد بن مكرم: لسان العرب، تح: عامر أحمد حيدر، مر: عبد المنعم خليل ابراهيم، دار الكتب العلمية، د. ط، لبنان، ج4، 2009م.
- 5_ الإدريسي: المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق (في القرن السادس هجري الثاني عشر ميلادي)، تح: مُجَّد حاج صادق، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983م.
- 6_ الدرعي أبو العباس أحمد بن مُجَّد بن ناصر: الرحلة الناصرية(1709-1710م)، تح: عبد الحفيظ ملوكي، دار السويدي للنشر والتوزيع، ط1، الامارات العربية المتحدة، 2011م.
- 7_ الزياني أبو القاسم: الترجمانة الكبرى في أخبار المعمورة براً وبحراً، تح: عبد الكريم الفيلاي، دار المعرفة لنشر والتوزيع، الرباط، 1412هـ / 1991م.
- 8_ شالر وليام: مذكرات وليام شالر قنصل أمريكا في الجزائر(1816 - 1824)، تع وتق: إسماعيل العربي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1982م.
- 9_ عبد الله بن مُجَّد الشويهيد: قانون أسواق مدينة الجزائر (1695 - 1705)، تح: ناصر الدين سعيدوني، دار الغرب الإسلامي، ط1، بيروت، 1427هـ / 2006م.

- 10_ العبدري مُجَّد البنسي: الرحلة المغربية، تق: سعد بوفلاحة، منشورات بونة للبحوث والدراسات، ط1، الجزائر، 1428هـ/2007م.
- 11_ العياشي عبد الله بن مُجَّد: الرحلة العياشية للبقاع الحجازية المسَمَّى ماء الموائد، تح: أحمد فريد المزيدي، دار الكتب العلمية، ط1، لبنان، 2011م.
- 12_ كاريت: الاستكشاف العلمي للجزائر أبحاث حول الجغرافيا والتجارة في الجزائر الجنوبية، تر: حمزة الأمين يحياوي، عالم المعرفة للنشر، الجزائر، 2016م.
- 13_ الورثلاني الشيخ الحسين بن مُجَّد: نزهة الأنظار في فضل علم التاريخ والاختبار، مج1، المعرفة الدولية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011م.
- 14_ الوزان الحسن بن مُجَّد الفاسي: وصف إفريقيا، تر: مُجَّد حجي، مُجَّد الأخضر، دار الغرب الإسلامي ط2، بيروت، جزآن، 1983م.

ثالثا: المراجع باللغة العربية

- 1_ أبو بكر صالح بن عبد الله: القرارة من دخول الاستعمار الفرنسي إلى ما بعد الحرب العالمية الأولى (1882/1921)، جمعية التراث، ط1، الجزائر، 2015م.
- 2_ بوسليم صالح: إقليم توات ودوره في تجارة القوافل الصحراوية خلال القرنين 18 / 19م، منشورات مركز البحث في العلوم الاسلامية والحضارة، ط1، الأغواط، الجزائر، 1440هـ/ 2019م.
- 3_ بوعزيز يحي: تاريخ إفريقيا الغربية الإسلامية من مطلع القرن السادس عشر إلى مطلع القرن العشرين، دار البصائر، الجزائر، 2009م.
- 4_ بوعزيز يحي: مع تاريخ الجزائر في المنتقيات الوطنية والدولية، دار البصائر، الجزائر، 2009م.
- 5_ جعفري أحمد أبا الصافي: من تاريخ توات _ أبحاث في التراث، مقامات للنشر والتوزيع، 2011م.
- 6_ جودت عبد الكريم يوسف: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في المغرب الأوسط خلال القرنين الثالث والرابع الهجريين(9-10م)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د. ت. ن.
- 7_ الحاج سعيد يوسف بن بكير: تاريخ بني ميزاب دراسة اجتماعية واقتصادية وسياسية، المطبعة العربية، ط4، الجزائر، 1438هـ/ 2017م.
- 8_ حليمي عبد القادر علي: جغرافية الجزائر الطبيعية البشرية الاقتصادية، ط1، الجزائر، 1988م.

- 9_ حوتية مُجَّد الصالح: آل كنتة - دراسة تاريخية من خلال الوثائق المحلية في القرنين 12 و 13 الهجريين، دار الكتاب العربي، ط1، الجزائر، 2008م.
- 10_ حوتية مُجَّد الصالح: توات والأزواد خلال القرنين 12-13هـ/18-19م، دراسة تاريخية من خلال الوثائق، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2007م.
- 11_ خنوف علي: السلطة في الأرياف الشمالية لبابليك الشرق الجزائري نهاية العهد العثماني وبداية العهد الفرنسي، منشورات الأنيس للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2012م.
- 12_ الدالي الهادي المبروك: التاريخ السياسي والاقتصادي لإفريقيا فيما وراء الصحراء من نهاية القرن الخامس عشر إلى بداية القرن الثامن عشر، الدار المصرية اللبنانية، ط1، القاهرة، 1999م.
- 13_ الركبي عبد الله: الجزائر في عيون الرحالة الانكليز، دار الحكمة، الجزائر، 1999م.
- 14_ رمضان مُجَّد الصالح: جغرافية الجزائر والعالم العربي، مكتبة النهضة الجزائرية، ط2، الجزائر، 1965م.
- 15_ زبادية عبد القادر: الحضارة العربية والتأثير الأوروبي في إفريقيا الغربية جنوب الصحراء، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1989م.
- 16_ زبادية عبد القادر: مملكة سنغاي في عهد الأسقيين (1493-1591)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، د.ت.ن.
- 17_ الزيري مُجَّد العربي: التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، د.ت.ن.
- 18_ سعد الله أبو القاسم: تاريخ الجزائر الثقافي، دار البصائر للنشر والتوزيع، ط6، الجزائر، 2009م.
- 19_ سعد الله أبو القاسم: مجموع رحلات "رحلات جزائرية"، المعرفة الدولية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011م.
- 20_ سعيدوني ناصر الدين: النظام المالي للجزائر في الفترة العثمانية (1800-1830)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1979م.
- 21_ سعيدوني ناصر الدين: دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر الفترة الحديثة والمعاصرة، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، ج2، 1988م.
- 22_ سعيدوني ناصر الدين: ورقات جزائرية، دار الغرب الإسلامي، ط1، بيروت، 2000م.

- 23_ سلامة عبد الحميد: قضايا الماء عند العرب قديما من الجاهلية (القرن 6م إلى القرن 11هـ/17م)، دار الغرب الاسلامي، ط1، بيروت، 1424هـ/2004م.
- 24_ شترة خير الدين: رحلات جزائرية رحلة الشيخ عبد الرحمان بن ادريس بن عمر بن عبد القادر التنيلاني إلى ثغر الجزائر عام 1231هـ/1816م، دار كردادة، بوسعادة، الجزائر، 2015.
- 25_ الطمار مُجَّد بن عمرو: تلمسان عبر العصور دورها في السياسة وحضارة الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، د. ط، الجزائر، 1984م.
- 26_ العربي إسماعيل: الصحراء الكبرى وشواطئها، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983م.
- 27_ العربي إسماعيل: المدن المغربية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984م.
- 28_ العقيلي أحمد مُجَّد: أمة التجارة- دور التجار في نشر الدعوة الإسلامية في إفريقيا، المؤنس للنشر، المملكة العربية السعودية، 1419هـ/1998م.
- 29_ عميرواي احيدة: السياسة الفرنسية في الصحراء الجزائرية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2009م.
- 30_ العنزي سالم سمران سالم الضوي: طرق القوافل وآثارها في شمال جزيرة العرب، خطوات للنشر والتوزيع، ط1، دمشق، 2007م.
- 31_ العوامر إبراهيم بن مُجَّد الساسي: الصروف في تاريخ الصحراء وسوف، تع: الجيلاني بن إبراهيم العوامر، الدار التونسية للنشر، تونس، 1977م.
- 32_ فرج محمود فرج: إقليم توات خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1977م.
- 33_ قداح نعيم: حضارة الإسلام وحضارة أوروبا في إفريقيا الغربية، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، ط2، الجزائر، د.س. ن.
- 34_ قشاط مُجَّد سعيد: التوارق عرب الصحراء الكبرى، الدار العربية للموسوعات، ط4، لبنان، 2008م.
- 35_ كديده مُجَّد مبارك: الصحراء الجزائرية بين مخططات الفصل الجدية وطاولة المفاوضات النهائية، دار المعرفة، الجزائر، 2013م.

- 36_ لكحل الشيخ: مقاومة منطقة متليلي الشعابنة للاستعمار الفرنسي في الفترة ما بين (1851 - 1905م)، دار صبحي للطباعة والنشر، ط1، غارداية، 2019م.
- 37_ محرز أمين: الجزائر في عهد الأغوات (1659 - 1671)، البصائر الجديدة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013م.
- 38_ المدني أحمد توفيق: جغرافية القطر الجزائري، د.د.ن، الجزائر، 1948م.
- 39_ المدني أحمد توفيق: هذه هي الجزائر، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، د. ت. ن.
- 40_ مرموري حسن: التوارق بين السلطة التقليدية والإدارة الفرنسية في بداية القرن العشرين، مطبعة مزوار، ط1، الوادي، 2010م.
- 41_ معاشي جميلة: الأسر المحلية الحاكمة في بايليك الشرق الجزائري من القرن 10هـ / 16 م إلى القرن 13هـ / 19م، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 2019م.
- 42_ موسى عز الدين أحمد: النشاط الاقتصادي في المغرب الاسلامي خلال القرن السادس الهجري، دار الشروق، ط1، بيروت، 1403هـ/1983م.
- 43_ مياسي إبراهيم: الصحراء الجزائرية في ظلال وادي سوف (دراسة تاريخية)، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر، 2014م.
- 44_ المليي مبارك بن مُجَّد: تاريخ الجزائر في القديم والحديث، تص: مُجَّد المليي، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2017م.
- 45_ نويهض عادل: معجم أعلام الجزائر - من صدر الإسلام حتى العصر الحاضر، مؤسسة نويهض الثقافية، ط2، بيروت، 1400هـ/1980م.
- 46_ هاليت بوفيل وروبين: تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير، تر: الهادي أبو لقمة، مُجَّد عزيز، منشورات جامعة قاريونس، ط2، بنغازي، ليبيا، 1988م.

رابعاً: الدوريات والمقالات

- 1_ بلعربي خالد: "تجارة القوافل عبر الصحراء في العصر الوسيط"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع15، 1432هـ/2011م.

- 2_ بلاغ عبد الرحمان: "الحرف والمهن المرافقة لمسالك القوافل في المغرب الأوسط"، في دورية كان التاريخية، دار ناشري، الكويت، ع24، جوان2014م.
- 3_ بن سعد مُجَّد السعيد: "المعممون والملثمون يحاورون الصحراء الهقار وتديكلت نموذجاً"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع15، 1432هـ/2011م.
- 4_ بن قومار جلول: "هاجس الأمن عند ركب الحجاج المغاربة من خلال الرحلات الحجية (17م-18م)"، في مجلة الحوار المتوسطي، م ب د إ ح م إ، الجزائر، ع2، ديسمبر، 2017م.
- 5_ بنيدر الحاج: "تاريخ قمتو منذ نشأتها إلى غاية القرن الحادي عشر هجري"، في مجلة كان التاريخية، دار ناشري للنشر الإلكتروني، الكويت، ع28، 1436هـ / 2015م.
- 6_ بوسالم أحلام، عباد يوسف: "دور إباضية المغرب الأوسط في تنشيط التجارة الصحراوية"، في الحوار المتوسطي، مج11، ع1، مارس 2011م.
- 7_ بوسعد الطيب: "الصحراء الجنوبية الشرقية الجزائرية من خلال المصادر الجغرافية الإسلامية وكتب الرحلات المغربية خلال العهد العثماني"، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع15، 1432هـ/2011م.
- 8_ بوسليم صالح، علوان عبد القادر: "تجارة القوافل الصحراوية بين الجزائر وطرابلس الغرب على العهد العثماني"، في مجلة الحوار المتوسطي، م. ب. د. إ. م. إ، الجزائر، ع2، ديسمبر، 2017م.
- 9_ تكيالين مُجَّد: "التواجد الروماني في الصحراء بين الاستراتيجية الدفاعية والمصالح الاقتصادية"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع15، 1432هـ/2011م.
- 10_ حباش فاطمة: "تجارة القوافل بالصحراء من طرف الإدارة الاستعمارية خلال القرن 19م المكتب العربي(جيرفيل) أنموذجاً"، في مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية، مج3، ع1، 2020م.
- 11_ حفيان رشيد: "أمن القوافل بين البلدان المغاربية خلال العهد العثماني"، في دورية كان التاريخية، دار ناشري لنشر الإلكتروني، الكويت، ع27، مارس 1436هـ / 2015م.
- 12_ دهينة عطاالله: "العلاقات التجارية بين المغرب والسودان"، مجلة الأصالة، ع26، 1395هـ/1975م.
- 13_ الرباصي مفتاح يونس: "إزدهار تجارة القوافل بين الدولة الحفصية ودولة كانم والبرنو في العصور الوسطى"، في مجلة الساتل، جامعة 7 أكتوبر، كلية الآداب، بني وليد، ليبيا.

- 14_ الشاهري مزاحم علاوي مُجَّد: "حضارة الصحراء الكبرى من خلال مصادر العصر الوسيط" في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع 15، 1432هـ/2011م.
- 15_ الصفدي هشام: "دور الصحراء في تاريخ الجزائر"، في مجلة الثقافة، و.إ.ت. ج، ع11، الجزائر، 1972م.
- 16_ طموح زهرة: "تنظيم القافلة خلال القرن 19م"، أعمال ندوة التجارة في علاقتها بالمجتمع والدولة عبر تاريخ المغرب، جامعة الحسن الثاني، الدار البيضاء، 1409هـ/1989م.
- 17_ طويل مُجَّد: "دراسة احصائية سوسيوولوجية مقارنة لبعض الخصائص السكانية في الصحراء الكبرى - منطقة غرداية نموذجاً"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع15، 1432هـ/2011م.
- 18_ العربي إسماعيل: "مسالك الإسلام والحضارة العربية إلى الصحراء الكبرى"، في مجلة الثقافة، و.إ.ث. ج، الجزائر، ع62، 1401هـ/1981م.
- 19_ عماري الحسين: "دور القوافل الصحراوية في العلاقات التجارية بين المغرب وإفريقيا جنوب الصحراء خلال العصر الحديث"، في م. ع. ج، مختبر تاريخ الجزائر، ع 19/20، جامعة وهران، 1437هـ/2015م.
- 20_ غرايسة عمار: "من الأدوار الحضارية للمدن الصحراوية وارجلان أنموذجاً"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، ع15، 1432هـ/2011م.
- 21_ غنابزية علي: "تحدي الإنسان للرمال وتطوير الصحراء للعمران البشري صحراء وادي سوف نموذجاً" في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع15، 1432هـ/2011م.
- 22_ قداح نعيم: "الصحراء الكبرى مواطن الحضارات المجهولة"، في مجلة المعرفة، ع9، دمشق، 1962م.
- 23_ قدوري عبد الرحمان: "تجارة القوافل عبر الصحراء بين بلاد المغرب والسودان الغربي خلال نهاية العصر الوسيط"، في مجلة متون، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، سعيدة، ع1، 1 أبريل 2019م.
- 24_ مزرعي سمير: "الطرق التجارية في المغرب الاوسط ودورها في تنشيط الحركة التجارية"، في مجلة كان التاريخية، دار ناشري، ع28، 2015م/1436هـ.

- 25_ معاشو جيلاني كويبي: "الصحراء كفضاء للترحال مقارنة سوسيوأنثروبولوجية للبدو الرحل"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع 15، 1432هـ/2011م.
- 26_ ملاخ عبد الجليل: "قبائل المثلثين الصحراوية ودورها في التمهيد لقيام الدولة المرابطية"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع 15، 1432هـ/2011م.
- 27_ هقاري مُجَّد: "دور منطقة الهقار في تجارة القوافل الصحراوية ما بين القرن 17 و18م"، في مجلة آفاق علمية، المركز الجامعي تامنغست، الجزائر، ع 11، جوان 2016م.
- 28_ بن صغير حاضري يمينة: "القصور الصحراوية بالجزائر صورة للإبداع الهندسي"، في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، ع 15، 1432هـ/2011م.

خامسا: الرسائل والأطروحات الجامعية

- 1_ أوزايد بالحاج بن عمر: العلاقات التجارية بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء مطلع القرن السادس عشر إلى نهاية القرن التاسع عشر الميلاديين، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم العلوم الانسانية، إشراف: الدكتور صالح بن مُجَّد بوسليم، جامعة غرداية، 2015 / 2016م.
- 2_ بشاري لطيفة: التجارة الخارجية لتلمسان في عهد الامارة الزيانية (قرن 13-16م)، رسالة لنيل شهادة ماجستير، معهد التاريخ، إشراف: موسى لقبال، جامعة الجزائر، 1986/1987م.
- 3_ بلخضر نفيسة: مدينة ورقلة ودورها في تجارة القوافل الصحراوية خلال القرن التاسع عشر، مذكرة مكتملة لمتطلبات نيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم العلوم الانسانية، إشراف: الدكتور صالح بوسليم، جامعة غرداية، 2015 / 2016م
- 4_ بن ساعو مُجَّد: التجارة والتجار في المغرب الإسلامي القرن 13/15م، مذكرة ماجستير في التاريخ الوسيط، إشراف: الدكتور مسعود مزهودي، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013 / 2014م.
- 5_ بوسعيد أحمد: ركب الحج الجزائري خلال العهد العثماني (1518 / 1830م)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم العلوم الإنسانية، إشراف: الدكتور مُجَّد حوتية، جامعة أحمد دراية- أدرار، 2017/2018م.

- 6_ دحماني توفيق: **الضرائب في الجزائر (1792-1865)**، أطروحة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، إشراف: الدكتور عمار بن خروف، جامعة الجزائر، 2007/2008م.
- 7_ دواس أحسن: **صورة المجتمع الصحراوي الجزائري في القرن التاسع عشر من خلال كتابات الرحالة الفرنسيين**، مذكرة ماجستير في الأدب المقارن، قسم اللغة العربية وآدابها، جامعة منتوري، قسنطينة، 2007م/2008م.
- 8_ العيفة شنايت: **دولة بني مدرار سجل ماساة ودور تجارة القوافل في ازدهارها الحضاري**، إشراف: الدكتور موسى لقبال، رسالة لنيل شهادة ماجستير، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1990م/1991م.
- 9_ وقاد مُجد: **جماعة بني ميزاب وتفاعلاتها الاقتصادية والاجتماعية في مدينة الجزائر أواخر العهد العثماني (1700-1830)**، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث، إشراف: فلة موساوي، جامعة الجزائر، 2009/2020.

سادسا: المراجع باللغة الأجنبية

1_ Carette. E: **du commerce de l'Algérie avec l'Afrique central et les états barbaresques**, imprimeur du roi, paris, 1844.

2 _Constantin. p :**Alger et Timbouktou, étude sur le commerce transsaharien**, challamel , ed, paris, 1885.

3_ Charles Thomas: **About Algeria (Algiers, Tlemcen, Constantine, Biskra, Timgad)** , John lane company, new york.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

	البسملة
	الإهداء
	شكر وعرهان
	قائمة المختصرات
1.....	مقدمة
8.....	مدخل
14.....	الفصل الأول: التعريف بالقوافل التجارية وبنيتها
16.....	المبحث الأول: مفهوم القافلة وتحديد أنواعها
16.....	أولا: تعريف القافلة
18.....	ثانيا: أنواع القافلة
24.....	المبحث الثاني: أعضاء وعناصر تكوين القافلة
24.....	أولا: العناصر البشرية
33.....	ثانيا: العناصر الحيوانية
36.....	المبحث الثالث: نظام القافلة والعوامل المتحركة في سيرها
37.....	أولا: نظام حركة القوافل
43.....	ثانيا: العوامل المتحركة في سير القوافل التجارية
49.....	المبحث الرابع: الصعوبات التي واجهت القافلة والتدابير المتخذة
49.....	أولا: المشاكل والصعوبات التي تتعرض لها القوافل
57.....	ثانيا: الإجراءات المتخذة لتفادي المشاكل والصعاب
59.....	خلاصة الفصل
60.....	الفصل الثاني: طرق ومسالك القوافل التجارية الصحراوية ومراكزها التجارية في الجزائر
62.....	المبحث الأول: أهم الطرق والمسالك التجارية الخارجية والداخلية
62.....	أولا: الطرق الخارجية
72.....	ثانيا: الطرق الداخلية

74.....	ثالثا: دور الطرق التجارية.....
77.....	المبحث الثاني: المراكز التجارية ومعاملاتها وأهم السلع المتبادلة.....
77.....	أولا: المراكز التجارية.....
85.....	ثانيا: أهم البضائع والسلع التجارية المتبادلة.....
94.....	ثالثا: العملات والأسعار المتداولة ووحدات الكيل والوزن.....
97.....	المبحث الثالث: العلاقات التجارية مع البلدان المغاربية وبلاد السودان.....
97.....	أولا: مع تونس.....
99.....	ثانيا: مع بلاد السودان.....
100.....	ثالثا: مع المغرب الأقصى.....
102.....	رابعا: مع طرابلس الغرب.....
104.....	خلاصة الفصل.....
105.....	الفصل الثالث: القوافل التجارية ودورها الحضاري وعوامل ضعفها.....
107.....	المبحث الأول: الدور الحضاري للقوافل التجارية الصحراوية.....
107.....	أولا: الدور الاقتصادي (التجاري).....
111.....	ثانيا: الدور الديني الثقافي.....
115.....	المبحث الثاني: نماذج من القوافل التجارية في الجزائر.....
121.....	المبحث الثالث: دور فرنسا في ردع حركة القوافل الصحراوية وإضعافها.....
125.....	خلاصة الفصل.....
126.....	خاتمة.....
129.....	ملاحق.....
137.....	قائمة المصادر والمراجع.....
147.....	فهرس المحتويات.....
	ملخص

الملخص:

تهدف هذه الدراسة حول موضوع القوافل التجارية الصحراوية في الجزائر وتبيان دورها التاريخي والحضاري، إضافة إلى مدى أهميتها من الناحية الاجتماعية والاقتصادية والدينية، التي كان لها دور إيجابي في ازدهار الحضارة العربية الإسلامية، وبث روح التعاون والترابط بين الشعوب الإفريقية وغيرها، كما حاولت تقديم تصوّر حول تجارة القوافل الصحراوية في الجزائر في العهد العثماني من خلال المصادر والرحلات الحجية والتجارية التي تحدّثت عن الموضوع.

الكلمات المفتاحية:

تجارة القوافل العابرة للصحراء، الصحراء الجزائرية، إفريقيا جنوب الصحراء، العهد العثماني، المراكز التجارية، بلاد السودان.

Abstract:

This study aims to do research on the theme of desert commercial caravans in Algeria, Explain its historical and civilizational role in addition to its social economic and religious importance, Who had a positive role in the flourishing of Arab Islamic civilization, And spread the spirit of cooperation and interdependence between African peoples and others.

He also tried to present an idea about the desert caravan trade in Algeria during the ottoman era through real and commercial sources and trips that spoke about the subject.

Key words:

Caravan trade through the desert_ Algerian desert_ Sub-Saharan Africa_ Ottoman era_ Mall_ Soudan country.