

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



كلية الآداب والحضارة الإسلامية

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية

قسم التاريخ

قسنطينة

" الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثرها الحضاري
في العهد العثماني خلال القرنين 11-12هـ/17-18 م "

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر.

تخصص : العلاقات الاقتصادية والثقافية بين الجزائر العثمانية ودول المغرب الكبير.

إشراف الدكتور :

خليفة حماش

إعداد الطالب :

رشيد حفيان

لجنة المناقشة

الصفة	الجامعة الأصلية	الدرجة	الإسم واللقب
رئيسا	جامعة الأمير عبد القادر	أستاذ	01/أ.د. أحمد صاري
مشرفا ومقررا	جامعة الأمير عبد القادر	أستاذ محاضر	02/د. خليفة حماش
عضوا	جامعة الأمير عبد القادر	أستاذ	03/أ.د. عبد المجيد قدور
عضوا	جامعة 08 ماي 1945 قالمة	أستاذ	04/أ.د. صالح فركوس

السنة الجامعية 2013/2014م

شكر وتقدير

الحمد لله أن وفقنا إلى نور العلم وبصيرته، و أتم علينا نعمه
وإنه ليسعدني ويشرفني أن أتقدم بالشكر الجزيل وكامل التقدير
للدكتور: **خليفة حماش** ، أولا على قبوله الإشراف على هذا
البحث، وثانيا النصائح والتوجيهات والتصويبات القيمة من
طرفه، والتي ساعدتني كثيرا على تذليل الصعوبات خلال فترة
البحث والتنقيب عن المعلومات، ولم ييخل علي بوقته الثمين
وجهد المقدر، فكان نعم المشرف فجزاه الله عني كل الجزاء.
ومن الأساتذة: أحص بالذكر والشكر الدكتور: **حسين أمزيان**
على عونه لي.....

ومن الزملاء كل من : عبد القادر مباركية ، سمير مشوشة،
صالح بن سالم، خيرالدين قجوح، وأحمد بشينية، علي رقامي،
وكل الأصدقاء دون استثناء.

وأیضا لكل من ساعد علي إنجاز هذا البحث من قريب ومن
بعيد

اهداء

الى الوالدين الكريمن حفظهما الله...

الى الاخوة كل باسمه...

الى جميع الاصدقاء ...

أهدي ثمرة هذا العمل المتواضع راجين من الله عزّ وجل القبول

والثواب .

كـ حفيان رشيد .

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الاسلامية

جامعة الأزهر

قائمة المختصرات :

-أوج: الارشيف الوطني الجزائري.

-أوت: الارشيف الوطني التونسي.

- ج : الجزء.

- ط : الطبعة.

-ع:العدد.

- ص : الصفحة.

- تح : تحقيق.

- تر : ترجمة.

- د.ط : دون طبعة.

- د.ت : دون تاريخ.

- مج : مجلد.

- ت : توفي.

-**R. A** : Revue africaine.

-**R. T** : Revue Tunisienne.

-**R. H. M** : Revue d'Histoire Magrébine.

- **R. O. A. C** : Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies.

-**T.** :Tome.

مفردات

مقدمة:

الحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله:

أولاً- التعريف بالموضوع وأهميته:

ان الاهتمام بدراسة تاريخ المغرب العربي عامة والجزائري خاصة خلال الفترة العثمانية المقدرة بأزيد من ثلاث قرون، كان أغلبها ينصب حول التاريخ السياسي لهذه الأقطار، في حين أغفلت الدراسات والبحوث الأكاديمية جوانب أخرى من حياة المجتمع المغربي، وهنا نخص بالذكر التاريخ الاقتصادي، كون هذه الموضوعات الاقتصادية تكمل بقية الجوانب السياسية والإدارية والاجتماعية وحتى الثقافية، اذ تؤثر فيها وتتأثر بها.

وإذا أخذنا التجارة كجانب اقتصادي مهم في تاريخ الأقطار المغربية خلال العهد العثماني نرى أنها لعبت دورا مهما في اقامة التواصل بين أقطاره، نظرا للموقع الاستراتيجي لهذه البلدان المتحكم في المبادلات التجارية، حتى أن هذه التجارة تجاوزت نشاطها الحدود المغربية، لتكون جزءا من المبادلات الدولية باتجاه دول المشرق، أو دول افريقيا جنوب الصحراء، هذا اذا اقتصر الحديث عن التجارة البرية، ومن ثم ارتأيت بناء على المصادر المتوفرة البحث في هذا الموضوع المعنون بـ" الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغربية وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين 11-12 هـ/17-18 م".

اذ يعالج هذا الموضوع في ثناياه العلاقات الاقتصادية في اطارها الجغرافي بين الجزائر ودول المغرب العربي انطلاقا من الوسيلة الأساسية لعملية التبادل التجاري المتمثلة في القوافل ومسالكها، وما خلفته من آثار تجاوزت الجانب المادي.

وفي نفس الوقت يكشف هذا الموضوع جانب مهم حول التطورات الاقتصادية التي حدثت في المغرب العربي زمنيا خلال القرن السابع والثامن عشر الميلاديين اللذين يمثلان عصر الثورة الصناعية في أوروبا و ما خلفته من آثار.

ثانياً/ الدراسات السابقة :

من بين المواضيع المساعدة للبحث والتي تناولت بعض جوانب هذا الموضوع كدراسة أولية لا يمكن الاستغناء عنها نجد: كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر⁽¹⁾، لمجموعة من الباحثين، وعمل آخر بالتعاون مع اللجنة الوطنية لليونسكو تحت عنوان: طريق القوافل⁽²⁾، كما تم تناول هذا الموضوع في جزئيات بعض الكتب المنشورة منها : مروان محمد عمر⁽³⁾، وعمار بن خروف⁽⁴⁾، أما فيما يخص الدراسات الأجنبية فنذكر منها دراسة لكل من كاريت (Carette) بعنوان: تجارة الجزائر مع إفريقيا الوسطى ودول شمال إفريقيا

"du commerce de l' Algérie avec l'Afrique centrale et les états barbaresques "

ودراسة أخرى لدوماس "Dumas" بعنوان: الصحراء، تنظيم قافلة

" caravane le Sahara, organisation d'une "

وقد نشرت هذه الدراسة في المجلة الفرنسية : " revue de l'orient de l'Algérie et des colonies "

بالإضافة الى مراجع أخرى تناولت التبادل التجاري لأقطار المغرب العربي منها: أوكابتان، البارون هنري: دراسة حول قافلة مكة المكرمة وتجارة دواخل إفريقيا هذه الدراسة مستخرجة من منشورات الأكاديمية الوطنية الفرنسية للفلاحة والصنائع والتجارة عنونها:

Aucapitaine (baron Henri), étude sur la caravane de la Mecque et le commerce de l'intérieur de l'Afrique .

بالإضافة إلى مجموعة من المصادر و المراجع و المقالات التي كانت نعم العون لنا.

(1) بغداد (العراق)، نشر المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية، 1984.

(2) المركز الوطني للبحوث في عصور ما قبل التاريخ وعلم الانسان والتاريخ، الجزائر، 2001 .

(3) الحياة الاقتصادية والاجتماعية، والثقافية في غدامس خلال العهد العثماني الثاني 1835-1912، بنغازي (ليبيا)، دار الكتب الوطنية، 2009.

(4) العلاقات الاقتصادية والاجتماعية و الثقافية بين الجزائر والمغرب في القرن 10هـ/16م، الجزائر، دار الأمل، ج2، 2008.

ثالثا/الاشكالية :

تتمثل الإشكالية الرئيسية لموضوع البحث في محاولة بناء صورة عن النشاط الاقتصادي بين الجزائر وأقطار المغرب العربي من خلال رصد وتتبع حركية الطرق والقوافل التجارية التي غالبا ما كانت ذات طابع تجاري، يربط الجزائر بدول المغرب العربي، ووفقا لهذا التصور ارتأيت البحث في الموضوع متتبعا ومستفسرا كيف ساهمت الطرق والقوافل التجارية في تنشيط اقتصاد دول المغرب العربي وما مدى مساهمتها في إثراء الجوانب الأخرى؟.

محاولة الاجابة عن مجموعة من التساؤلات التالية :

- 01 - فيمَ تتمثل شبكة الطرق المعروفة في بلاد المغرب خلال العهد العثماني؟ وما هي أهم محطاتها؟.
- 02 - هل كل القوافل التي تجوب هذه الشبكة تجارية بحتة أم هناك أنواع أخرى؟ وماهي سلعها؟.
- 03 - هل كانت تسيير وفق نظام محكم؟ وماهي عوائقها؟
- 04 - و هل كان لنشاط القوافل انعكاسات اقتصادية فقط؟ أم أتهاء تعدت آثارها الى جوانب أخرى؟.

رابعا/المنهج البحثي:

ان طبيعة الموضوع هي التي تفرض علينا اختيار المنهج، فأعتمدت بذلك على المنهج التاريخي الوصفي الذي يهتم بتتبع الأحداث التاريخية مركزا على الفترة العثمانية القرن 17/18م، ثم يليه المنهج التحليلي الذي يعنى بالبحث عن الأسباب ، وذلك لتتبع التطورات المختلفة التي شهدتها بلدان المغرب العربي وذلك من أجل الوصول الى نتائج، وقد ارفقت هذا البحث أيضا بمنهج احصائي فيا يخص سلع القوافل أو سيرها بين المخطات، وغايتي من ذلك محاولة الاجابة على الاشكالية المطروحة .

خامسا/محتويات البحث:

قسمت البحث الى ثلاثة فصول، وكل فصل الى مباحث وخاتمة .

الفصل الأول: يتناول شبكة الطرق التجارية في بلاد المغرب العربي في ثلاثة مباحث، **الأول:** يعالج أنواع

الطرق التجارية، **والثاني:** يتناول أهم المحطات في هذه الشبكة، الى جانب ذلك حاولت تحديد المسافة بين هذه

المحطات اعتمادا على المصادر والمراجع المتوفرة، مع ابراز أهم العوامل المتحكمة في تحديد اختيار هذه الطرق،

والثالث: يخص حالة الأمن فيها، وكيف واجه تجار القوافل هذه المخاطر.

أما الفصل الثاني: تطرقت الى القوافل التجارية في ثلاث مباحث، **المبحث الأول:** يتناول أنواعها التجارية

والدينية التجارية، **المبحث الثاني:** المكونات البشرية والحيوانية للقوافل، **المبحث الثالث:** حول نظام القوافل وحمولتها

مع تحديد أهم العوائق التي تصادفها في طريقها.

وفي الفصل الثالث: تناولت فيه ما خلفته هذه الطرق و القوافل التجارية من آثار سواء داخل بلدان المغرب

العربي أو خارجه، تحت عنوان: الآثار الحضارية للطرق والقوافل على الحواضر المغاربية وهو مقسم الى ثلاث مباحث،

في المبحث الأول: نعالج الآثار الاقتصادية، **وفي الثاني:** الآثار الثقافية، **وفي الثالث:** الآثار العمرانية، مختتما كل فصل

بنتائج، وقد أرفقت المذكرة بمجموعة من الملاحق المهمة.

سادسا/ صعوبات البحث:

ان من أهم الصعوبات التي واجهتني هي نقص المادة العلمية، التي تخص الموضوع، اذ ان أغلب الدراسات

تناولت موضوع الطرق والقوافل التجارية بين البلدان المغاربية مع دول افريقيا جنوب الصحراء وتناست العلاقات

البينية، هذا من جهة ومن جهة أخرى صعوبة التعامل مع بعض الوثائق الأرشيفية التي تحصلت عليها وكيفية استقرائها

وطريقة توزيعها وفق الخطة المنتهجة، مع صعوبة تتبع حركية القوافل التجارية الغير ثابتة في الحركة والعدد.

وفي الأخير، لا يسعنا إلا أن نتوجه بالشكر إلى من مد لنا يد العون لإتمام هذه الدراسة من قريب أو بعيد ،

و يأتي على رأسهم الأستاذ المشرف الدكتور: "حاش خليفة"، على متابعتة لهذا العمل .

الفصل الأول:

شبكة الطرق التجارية في بلاد المغرب :

المبحث الأول: أنواع الطرق التجارية .

المبحث الثاني: محطات الطرق والعوامل المتحكمة فيها.

المبحث الثالث : تأمين الطرق .

تعتبر الطرق التجارية احدى الآليات المهمة في عملية التبادل التجاري وتنشيط الحركة التجارية، لأهميتها في عملية النقل⁽¹⁾، و يعود تاريخها -أي الطرق- في الجزائر منذ ظهور التبادل التجاري، اذ كانت في العهد الاستعماري تخضع في اتجاهاتها للمصالح الاستعمارية، ففي العهد الروماني كانت ممتدة من الشرق الى الغرب ومحادية للمنطقة الساحلية، لأن الرومان لم يحتلوا غير تلك المناطق⁽²⁾، أما خلال العهد العثماني بداية من القرن السادس عشر(16م) الى غاية القرن التاسع عشر (19م) فقد كانت الجزائر تتوفر على شبكة من الطرق التي تربط بين جل المناطق العمرانية، وأغلب الجهات حيث تضمن تنقل الافراد، وكذلك القوافل، مع العلم أن هذه الشبكة في نظر البعض من المؤرخين لم ترق الى مستوى الطرق المستخدمة في أوروبا، اذ بقيت على ما كانت عليه أواخر الفترة الاسلامية من حيث الوسائل والمسالك المستعملة⁽³⁾.

ان شبكة المواصلات هي الوسيلة الكبرى لإقامة علاقات مباشرة بين الدول وخاصة العلاقات التجارية، ويقدر ما تتوفر فيها الشروط الملائمة من قرب واتساع في المسالك الى جانب توفر مواضع الماء و محطات الاستراحة، واستتباب الأمن فيها، بقدر ماتكون عاملا ايجابيا في قيام علاقات بين البلدان بشكل متطور⁽⁴⁾، خاصة المغاربية منها التي تمتاز بوحدة التضاريس، وموقعها الاستراتيجي⁽⁵⁾.

(1) عبد القادرعلي(حليمي)، جغرافية الجزائر - دراسة طبيعية، بشرية، اقتصادية -، الجزائر، 1983، ص299.

(2) نفسه، ص299.

(3) سعيدوني (ناصر الدين)، شبكة المواصلات بالجزائر أثناء العهد العثماني، ضمن كتاب: البحرية والطرق التجارية العثمانية، اعداد وتقديم عبد الجليل التميمي، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية الذي نظم من 15 الى 18 أكتوبر 1998، عن الولايات العربية خلال العهد العثماني رقم12، تونس، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلوماتية، زغوان، 2000، ص 65.

(4) بن خروف، المرجع السابق، ص67.

(5) Lapene (Ed), Aperçu historique et topographique sur l'Etat d'Alger, deuxième édition, Paris, 1830, p78.

وقد اعتمدنا في هذا الفصل على مصادر أساسية تمثلت في كتب رحالة القرن السابع عشر والثامن عشر الميلاديين، لما ورد فيها من أوصاف لمراحل هذه الطرق ومحطاتها، ومحاولين الاجابة على بعض الاشكاليات المطروحة، فيما تمثلت شبكة الطرق المعروفة في بلاد المغرب، وما هي أنواعها؟ وماهي محطات الاستراحة فيها؟ وبما ارتبطت؟ وكيف كانت حالة الأمن فيها؟ وكيف واجه تجار القوافل هذه المخاطر؟.

المبحث الأول: أنواع الطرق التجارية.

في هذا المبحث سنحاول بناء صورة عن هذه الشبكة وأهم النقاط التي تربطها، علما أنها تحكمت فيها عوامل مختلفة سيأتي الحديث عنها في المبحث الثاني من الفصل الأول.

بالنظر الى شبكة الطرق التجارية فإنه يمكن التمييز بين نوعين من حيث الاتجاه الأولى طرق أفقية أو عرضية تمتد من الشرق الى الغرب⁽¹⁾، والعكس⁽²⁾، اذ كانت الطرق التي تسلكها القوافل سواء في الذهاب او الاياب معروفة بدءا من جنوب المغرب الأقصى، مروراً بالحواضر المغاربية وصولاً الى دلتا النيل ثم الحجاز⁽³⁾، أما النوع الثاني فهي طرق أفقية أو رأسية تمتد من الشمال نحو الجنوب أي من الأسواق التلية الى الجنوبية⁽⁴⁾، فهي تتقاطع مع النوع الأول على شكل شبكة، فالقوافل باتباعها لهذه المسالك تكون قد قطعت طرق عرضية وطولية⁽⁵⁾.

(1) الزبيري (محمد العربي)، التجارة الخارجية للشرق الجزائري في الفترة ما بين 1792-1830، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984، ص105.

(2) تشير الوثائق الارشيفية أن خط الذهاب هو نفسه خط الإياب خاصة الطرق البحرية راجع:

- Amine (Mohamed), géographie des échanges commerciaux de la régence D' Alger a la fin de l'époque ottomane 1792-1830, Revue d' Histoire Magrèbine, n° 71-72, Tunisie, 1993, p337.

(3) فيلاي (مختار بن الطاهر)، رحلة الوثنيلاني، عرض ودراسة، الجزائر، دار الشهاب (باتنة)، 1998، ص 105.

(4) الزبيري، التجارة الخارجية ...، المرجع السابق، ص 105.

(5) بوعزيز(بجي)، الحالة الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الريفي بالشرق الجزائري خلال القرن 19م، مجلة الثقافة، الجزائر، ع80/1984،

ص174.

وفي هذه الشبكة الكبيرة من الطرق يمكن ان نميز فيها أربعة أنواع طريق بحري وثلاث طرق برية كمايلي:

أولاً: الطريق البحري: الذي يربط بين الموانئ المغاربية، اذ كانت هناك رحلات بحرية تتم بين هذه الأقطار وقد ترك لنا التمكنوتي في رحلته مسار احداها انطلاقاً من تيطاون (تطوان)-مرسى ترغا-بادس-فورك-جزرملوية-هنين-وهران-مستغانم-تنس-شرشال-الجزائر-دلس-بجاية-جيحج-مرسى القصب-القل-بونة(عنابة)-ثم الى بنزرت بتونس ثم طرابلس⁽¹⁾، اذ يقوم التجار خلال هذه الرحلات بالتبادل التجاري، فقد أورد ابن حمادوش في رحلته البحرية قوله: "وكان عندي صندوق فيه ثلاثة وأربعون تزيئة ششبية تونسية، وسبعة حزم حرير...،وجملة سارميتي^(*) في هذه السفرة المباركة ثمانون ومائتا سلطاني ذهب..."⁽²⁾.

وأما الطريقان البريان فالأول شمالي (تلي) يربط بين أهم المدن الداخلية وبعض المدن الساحلية للأقطار المغاربية، أما الثاني فجنوبي عرضاني يربط بين المدن الصحراوية لبلاد المغرب⁽³⁾، و البعض يرى في وجود طريق ثالث يتوسط الأول والثاني يسمى بالطريق العرضاني الأوسط⁽⁴⁾.

ثانياً/الطريق الشمالي (التلي):

ويطلق عليه بالسلطاني وهو طريق شمالي يمتد من الشرق نحو الغرب من حيث الاتجاه و مراقب من طرف السلطة السياسية في الجزائر اذ يربط بين البايلكات، مع العلم أن الجزائر تحتوي على تسع أنواع منها يمكن تصنيفها من حيث الاتجاه الى طولية-عرضانية-وقطرية، ذات أدوار مزدوجة سياسية تمثل مؤسسة رابطة بين التل والصحراء من

⁽¹⁾ التمكنوتي (علي بن محمد)، النفحة المسكية في السفارة التزكية (1589)، تقديم وتعليق محمد الصالح، الامارات العربية، دار السويدي للنشر والتوزيع، 2007، ص ص24-25.

^(*) كلمة محلية يقصد بها رأس المال.

⁽²⁾ ابن حمادوش الجزائري (عبد الرزاق)، رحلة ابن حمادوش الجزائري المسماة "لسان المقال في النبا والحسب والحال"، تقديم وتحقيق أبو القاسم سعدالله، الجزائر، 2007، ص32.

⁽³⁾ سعيدوني، شبكة المواصلات بالجزائر...، المرجع السابق، ص70.

⁽⁴⁾ الزبيري (محمد العربي)، مدخل الى تاريخ المغرب العربي الحديث، ط2، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1984، ص123.

أجل التواصل الإداري بين الشمال والجنوب، و دور اقتصادي من أجل عملية التبادل التجاري⁽¹⁾، كما أنها تتعدى الجزائر لتربطها بالمناطق المجاورة شرقا بتونس وليبيا ، وغربا بالمغرب الأقصى وجنوبا بالسودان والسودان الغربي⁽²⁾.

أما فيما يخص مراحل هذا الطريق ففي المغرب الأقصى ينطلق رأسه من فاس، تازة^(*)، وجدة⁽³⁾، هذا الطريق الذي تسيره قوافل الحجاج من فاس على طول الساحل لتتصل بالجزائر، ثم قسنطينة، ثم تونس، ثم القيروان، ثم طرابلس وبرقة ومنها الى القاهرة⁽⁴⁾.

أما في الجزائر فهو يربط بين المدن الواقعة بالتل وبالأخص بين حواضر بايلك الشرق وبايلك الغرب⁽⁵⁾. ففي بايلك الغرب ينطلق من الجزائر باتجاه وهران مسيرة تسعة أيام⁽⁶⁾ ومعسكر، فينطلق من باب عزون^(*)، نحو عين الربط (ساحة أول ماي حاليا)، ثم مرتفعات الساحل (فحص الجزائر الجنوبي)، ثم وادي كريمة ومنه الى حوش باي الغرب بمتيحة، وبعدها وادي بوفاريك، ووادي العلايف، ثم يجتاز نواحي الغفرون، وبرج بوحلوان الى مليانة وبوخرشفة، مروراً بالضفة الشمالية لوادي الشلف حتى القنطرة ليصل عند جبل دوي، اين ينحرف اتجاهه جنوباً الى عين الدفلى، وبعدها يمر على محطة البغدادي على وادي الفضة، ومحطة زمالة ووادي سلي ثم مرجة سيدي

⁽¹⁾ Carette(E), recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie méridionale, paris, 1840, p130.

⁽²⁾ الزبيري، مدخل الى تاريخ المغرب العربي ... ، المرجع السابق، ص123

^(*) أو تازا ، من بلاد المغرب، وهي حد ما بين المغرب الاوسط وبلاد المغرب الاقصى في الطول وفي العرض البلاد الساحلية مثل وهران ومليلة، كما انها على طريق المار من المغرب الى المشرق ينظر: الحميري (محمد بن عبد المعتم)، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق احسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، 1975، ص135.

⁽³⁾ Laujoulet –theo, le commerce en Algérie ,note sur le peuplement utile de l'afrique avec une carte, Paris, Hachatte, 1851,p167 ; Aucapitaine(baron Henri), Etude sur la caravane de la Mecque et le commerce de l' intérieur de l' Afrique, extrait de publications de l'académie nationale ,Paris, 1861 ,p04.

⁽⁴⁾ Thomassy (Raimond) , le Maroc et ces caravane ou relation de France avec cet empire , deuxième édition , Paris, 1845, p30 ;

- بن خروف ، المرجع السابق، ص68.

- الزبيري ، التجارة الخارجية ... المرجع السابق، ص67.

⁽⁵⁾ سعيدوني ، شبكة المواصلات بالجزائر... المرجع السابق، ص68.

⁽⁶⁾ Lapene, op –cit., pp183–184.

^(*) أحد ابواب مدينة الجزائر الاربعة منه تدخل القوافل القادمة من جهة الغرب.

عابد بعدها يصل محطة جديوة ومحطة الكرمة ومنها الى حوش الغمري فمعبر الهبرة والسيق (المقطع)، وصولا الى وهران، ويتجه من محطة مرجة سيدي عابد شمالا ليمر على مازونة ثم جنوبا الى مدينة معسكر⁽¹⁾، ثم بلعباس⁽²⁾ وتلمسان التي تعد من أهم محطاته⁽³⁾، فقد ذكر أبو القاسم الزياني في رحلته مراحل هذا الطريق كما يلي: "بعد الخروج من تلمسان بحد القلعة، ثم أرشكول^(*) سيف البحر، ثم مدينة مستغانم، ثم معسكر، ثم تاهرت، ثم شرشار ثم مازونة ثم البليدة ثم الجزائر"⁽⁴⁾.

أما محطاته في بايلك الشرق : فينطلق من الجزائر العاصمة الى قسنطينة اذ يقطع المسافر أو التاجر مسارين:

- المسلك الأول: يمر بواد الزيتون، بني هارون، حمزة(البويرة)، أبواب الحديد لمجانة وهو الطريق الذي سلكته الرحالة بايسونال في عام 1725م ودي فونتان عام 1785م.

- أما المسلك الثاني: فيمر على رأس بني عشية، شعبة الليمور، تاشترت، بني هارون، حمزة(البويرة)، ونوغة، وقد كانت هذه الطرق محمية بحاميات عسكرية من طرف السلطة التركية خوفا من هجمات القبائل المجاورة⁽⁵⁾، ومن الجزائر الى قسنطينة مسيرة عشرة أيام مرورا على قرابة ثمانين محطة⁽⁶⁾.

ومن باب عزون بالجزائر العاصمة يمر على عين الربط-قنطرة الحراش-حوش القائد بوطن الخشنة-حوش باي قسنطينة على واد الحمير-مستنقعات أودية الحراش والسمار والحمير بمنخفضات متيجة-واد أولاد محمد بالقرب

(1) سعيدوني، شبكة المواصلات بالجزائر...، المرجع السابق، ص 69.

(2) Laujoulet-theo, op-cit., p167.

(3) بن خروف، المرجع السابق، ص 68.

(*) أو ارشقول وهي مدينة في ساحل تلمسان من أرض المغرب، بينهما فحص طوله خمسة وعشرون ميلا وهي على نهر التافنة (الحميري، المصدر السابق، ص 126).

(4) الزياني (أبو القاسم)، الترجمة الكبرى في أخبار المعمورة برا وبحرا، تح: عبد الكريم الفيلاي، المغرب، دار المعرفة للنشر والتوزيع، 1991، ص 148-149.

(5) Robin (N), Note sur l'organisation militaire et administrative des Turces dans la Grand Kabylie, in Revue Africaine, T.17/1873, p134.

(6) Lapene, op-cit., p181.

من مركز قار مصطفى بناحية الفندق(خميس الخشنة)-ولاد سيدي عبيد عند واد قدارة (واد بودواو الاعلى)-
مرحلة الأربعطاش -محطة جبال عمال(بوزقزة)-عند أحواض عين السلطان، وادي الزيتون، وفي اليوم الثاني -
(يسر الاعلى) في مكان ذراع البغال-محطة بني هارون-محطة برج حمزة(البويرة)-محطة بني منصور-مرتفعات معالو
-أبواب الحديد بجبال اليبان-وفي اليوم الرابع-محطة البرج بمحانة-محطة سيدي مبارك السماقي-محطة سطيف-
محطة تاشودة -محطة بئر البقرات-ثم قسنطينة⁽¹⁾، ومن قسنطينة الى عنابة مرورا بالقل⁽²⁾، حوالي 30 محطة ففي
العشر محطات الأخيرة قبل الوصول الى عنابة تصادف المار أشجار من الزيتون البري، ووادي سييوس، كما أن
القاصد عنابة من الجزائر يمر ببجاية⁽³⁾ وقسنطينة كمحطة أساسية له⁽⁴⁾.

- ومن قسنطينة يتفرع جزء منه نحو بسكرة وهو مسلك يتخذه حجاج الشمال للانضمام الى الركب المغربي
ومن هنا الى الجنوب التونسي متجهين نحو المشرق⁽⁵⁾، وقد أورد لنا الورثياني في رحلته تفاصيل محطات هذا
الطريق انطلاقا من زمورة واصفا اياها بقوله " كثيرة المياه، وأرضها ذات زرع و ضرع بلا اشتباه، طعامها جيد،
وسوقها عامر مفيد"⁽⁶⁾، ثم تليها محطة وادي بوسلام مرورا بقصر الطير أين يتم التقاء وتجمع أغلب الحجاج
للتوجه الى بسكرة باعتبارها محطة رئيسية للقوافل⁽⁷⁾، وهذا الطريق السلطاني بقسمية الغربي والشرقي كان

⁽¹⁾ سعيدوني، شبكة المواصلات بالجزائر...، المرجع السابق، ص 67.

-Lapene, op -cit., p181.

⁽²⁾ Carette, recherches sur la géographie... op -cit, pp120-121.

⁽³⁾ بن خروف، المرجع السابق، ص 68.

⁽⁴⁾ Lapene , op -cit., pp182-183 .

⁽⁵⁾ عزى (عبد الرحمن)، التوصل القيمي في الرحلة الورثيانية الموسومة بنزهة الانظار في فضل علم التاريخ والاخبار من تأليف سيدي الحسين بن محمد
الورثياني 1125-1193هـ، الجزائر، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، 2011، ص 09 ؛ بن خروف، المرجع السابق، ص 69.

⁽⁶⁾ الورثياني(الحسن بن محمد)، نزهة الانظار في فضل علم التاريخ والاخبار (الرحلة الورثيانية)، الجزائر، مطبعة بيز فونتانا الشرقية، 1908م، مج 1،
ص 81.

⁽⁷⁾ نفسه، ص ص 81-86 ؛ فيلالي، المصدر السابق، ص 82.

نفس الطريق الذي سلكه ابن مسايب^(*) خلال القرن الثامن عشر لأداء فريضة الحج انطلاقا من فاس مرورا بتلمسان الى مكة⁽¹⁾.

مع العلم أن هذا الطريق التلي لقي اهتماما كبير من طرف السلطة التركية دون غيره من الطرق وهذا من أجل تسهيل مهمة الحملات العسكرية ، وتسيير القوافل الجبائية (ضريبة الدنوش) من مختلف مناطق الايالة، اضافة الى تسهيل الحكم الاداري بالبايلكات دون مراعاة مصالح الأهالي أو ربطها بالمناطق المجاورة تونس والمغرب او بلاد السودان لتكون حلقة وصل بينها.⁽²⁾ فكان لهذا الطريق دور هام في انتعاش الحواضر الكبرى التي كان يربط بينها⁽³⁾.

أما أقسام الطريق التلي في تونس: فهو يصل بين كل من تونس العاصمة ومدينة الكاف وصولا الى الجهة الشرقية للجزائر ليتصل بنظيره في قسنطينة-سطيف-وحمزة(البويرة)-الجزائر⁽⁴⁾، أين يكمل مساره في الجزء الغربي للطريق السلطاني بالجزائر وبين مدينة قسنطينة والكاف فهو يمر بالمراحل التالية-يسير نحو الجنوب قليلا ليمر بالخروب-ثم ينحرف نحو الشمال الشرقي ليقطع عدة قرى اهمها-وادي زناتي (بقالملة)-ومجاز عمر-سوق أهراس ثم الى مدينة الكاف^(*)، ثم الى القيروان⁽⁵⁾، ومنها الى عاصمة الايالة التونسية⁽⁶⁾.

(*) أحد أفراد عائلة اندلسية هاجرت من الاندلس واستقرت بفاس ينظر: Bencheneb (M), Itinéraire de Tlemcen à la Mekke par Ben Messaib, 18eme siècle, in Revue africain , T.44/1900, p264.

⁽¹⁾ ibid., pp164-269.

⁽²⁾ سعيدوني ، النظام المالي في الجزائر أواخر العهد العثماني (1792-1830)، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984، ص ص159-160.

⁽³⁾ سعيدوني، بوعبدلي المهدي، الجزائر في التاريخ، العهد العثماني، الجزائر، الشركة الوطنية للكتاب، 1984، ص73.

⁽⁴⁾ الزبيري، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص 67؛ بوعزيز، الحالة الاقتصادية والاجتماعية... المرجع السابق، ص174.

(*) مدينة واقعة على الحدود الغربية لتونس والشرقية للجزائر، كانت محطة راحة للحجاج (Bencheneb, op-cit., p 270).

⁽⁵⁾ laujoulet, op-cit., p 167.

⁽⁶⁾ Thomassy, op-cit., p 30.

أما في ليبيا : بعد أن يقطع الطريق الشمالي المحطات التي يمر بها في كل من المغرب الأقصى والجزائر وتونس تكون محطته التالية طرابلس⁽¹⁾ ثم برقة ومنها الى القاهرة ومكة⁽²⁾ فهو ينطلق من مدينة قابس التونسية متجها نحو طرابلس ثم سرت وأجدابيا وبرقة فمصر⁽³⁾ وقد أورد لنا الرحالة المغربي عبد المجيد بن علي الزيادي المنالي الفاسي مراحل هذا الطريق الساحلي في مؤلفه بلوغ المرام بالرحلة الى بيت الله الحرام بالترتيب كمايلي-طرابلس(*)-عين عانق -جبل النكازة-لبدة-ساحل حامد-أزلتين-مسراتة-النعيم-المنعم-أجدابيا-سلوك-التميمي-الدفنة-الجرجوب-الشمام-المدار-العقبة-وادي الرهبان فمصر⁽⁴⁾ وهي نفس المحطات التي أوردتها الورثيلا في أيضا في رحلته مع بعض التفاصيل حول هذه المراحل⁽⁵⁾.

ثالثا/الطريق العرضاني (الأوسط):

هذا الطريق يساير الطريق العرضاني التلي(الشمالي) ، بل في بعض المراحل يتقاطعان في محطات مشتركة، إلا أنه أقل حركية ونشاط من الطريق الأول الشمالي، وكذلك الطريق الصحراوي الجنوبي ،أما محطاته:

-في المغرب : تعتبر مدينة فجيح أو فقيق نقطة انطلاق من الغرب نحو الشرق ،دون نسيان الطرق الفرعية من هذه المدينة.

(1) lajoulet , op-cit., p167.

(2) Aucaptaine ,op-cit.,p04 ; Thomassy ,op-cit., p30.

(3) كريم (عبدالكريم) ، ليبيا في مخطوطات الرحالين المغاربة خلال القرنين 11-12هـ/17-18م ، مجلة التاريخ العربي، ع8، الامارات العربية، 1998، ص139.

-Mauroy(M),du commerce des peuples de l'Afrique septentrionale dans l'antiquité, le moyen âge et les temps modernes, comparé au commerce arabes de nos jours, paris, 1845, p70.

(*) البعض في هذه المدينة خاصة الضعاف وكبار السن يفضلون ركوب البحر عبر السفن نحو الاسكندرية ينظر:عزي ، المرجع السابق، ص34.

(4) نفسه، ص ص139-141.

(5) ينظر حول هذه المراحل: الورثيلا، المصدر السابق،مج2، ص ص606-612 ؛ سعيدوني، ورقات جزائرية-دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني-ط2، الجزائر، دار البصائر، 2008، ص531؛ والخريطة المرفقة ، ص26.

أما في الجزائر: فيمر على الشلالة -البيض سيدي الشيخ-الأغواط⁽¹⁾-بوسعادة⁽²⁾-بسكرة⁽³⁾، ومن الاغواط يتفرع جزء منه الى ورقلة مرورا بغرداية ثم يصعد شمالا الى توزر مرورا بتماسين وتوقرت كما أنه يستمر من الاغواط فيسير حتى يصل الى سيدي خالد—غمرة-سيدي عقبة-الفيض⁽⁴⁾.

أما في تونس: فيمر على توزر - نفطة - فريانة - نفزاوة-الحامة- الجريد- قفصة-السبخة-العامرة-الجريد⁽⁵⁾.

أما في ليبيا: فهو يتصل بالطريق الساحلي أين يتقاطع مع الطريق الشمالي التالي.

ما تجدر الإشارة إليه أن المسالك في القسم الشمالي بنوعها التالي العرضاني والأوسط العرضاني في اتجاهاتها وتنظيمها انبتت على الماء، اذ مثلت"النقطة المائية نقطا للالتقاء والتوزيع كالأبار من فعل الانسان أو العيون والأنهار من واقع الطبيعة وبالتالي كانت قلة الماء أو وفرة من خواص تنظيم هذه الطرق وحركته أو توجيهاتها"⁽⁶⁾، لذا فأغلب محطات هذه الطريق نجدها تحمل أسماء لأبار أو عيون أو وديان، أو بها أسواق، لأن اغلب الطرق كانت تتجة نحو الأسواق التجارية⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ الزبيري، التجارة الخارجية...، المرجع السابق، ص176؛ بوعزيز، الحالة الاقتصادية والاجتماعية... المرجع السابق، ص174.

⁽²⁾ Carette, recherches sur la géographie... op -cit, pp120-121.

⁽³⁾ الزبيري، التجارة الخارجية...، المرجع السابق، ص67.

⁽⁴⁾ نفسه ص 184.

⁽⁵⁾ عزي، المرجع السابق، ص34.

⁽⁶⁾ بلهوارى (فاطمة)، التبادل التجاري بين مدن بلاد المغرب خلال القرن 4 هـ/10 م، الجزائر، انسانيات، المجلة الجزائرية في الانثروبولوجيا والعلوم

الاجتماعية، جامعة وهران، 2008، ص15.

⁽⁷⁾ بوعزيز، طرق القوافل والأسواق التجارية كما وجدها الاوربيون بالصحراء الكبرى، خلال القرن التاسع عشر، مجلة الثقافة،

الجزائر، ع1980/59، ص18.

رابعا/الطريق الجنوبي (الصحراوي):

هو من الطرق الصحراوية القديمة، وقد استمرت تلك الطرق خلال العصور الحديثة بوصفها المأوف، مع حدوث بعض التغيير فيها حسب الظروف⁽¹⁾.

هذا الطريق يربط بين الاقاليم الجنوبية لبلدان المغرب العربي وهو أكثر نشاطا وحركية بينها⁽²⁾ خاصة بعد أن عرفت منطقة البحر الابيض المتوسط تحول طرق التجارة العالمية الى المحيط الاطلسي، مما أدى بالقوافل الى اتخاذ الطريق الصحراوي⁽³⁾ اذ كان يستحوذ على أهم تجارة، وهي تجارة العبيد، والملح، والذهب، وريش النعام، هذه التجارة التي كانت في منافسة مع التجارة الساحلية⁽⁴⁾، كما أنه الأقصر مسافة مقارنة بالطريق الشمالي التلي⁽⁵⁾.

ففي المغرب الاقصى: ينطلق من عدة جهات مختلفة مثل مراكش⁽⁶⁾ ليلتقى المسافرين والحجاج والتجار في مكان تجمعهم بتافيلالت (سلجماسة قديما)⁽⁷⁾، فقد ذكر العياشي في بداية سفره نحو هذه المدينة "وزاد معنا بعض الاخوان والجيران، ممن هو في تخلفه حيران... اذ كنا في أشد مايكون من القلق، خوف التعويق عن الركب لأنهم عازمون على الخروج من سلجماسة"⁽⁸⁾ وهذا ما أكده أبي مدين الدرعي في رحلته الحجازية بقوله "وفي صبيحة السابع والعشرين من جمادى الآخر، نادى منادي الرحيل... غادر الركب ديار سلجماسة"⁽⁹⁾ وهذا التنظيم يعتبر من عادات الحجيج المغاربة اذ أن مواكبهم تتجمع في موكب موحد من أجل ضمان الحماية لنفسها من قطاع

(1) مروان، المرجع السابق، ص 365-366.

(2) شويتام (أرزقي)، المجتمع الجزائري وفعالياته في العهد العثماني (1519-1830)، الجزائر، دار الكتاب العربي، 2009، ص 349.

(3) كزيم، المرجع السابق، ص 137؛ فرج محمود (فرج)، اقليم توات خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1977، ص 78.

(4) yvette (katan bensamoun), et autres, le Maghreb de l'Empire Ottoman à la fin de la colonisation française, Paris, édition-belin, 2007, p05.

(5) سعيدوني، ورقات جزائرية... المرجع السابق، ص 486.

(6) كزيم (عبدالكريم)، المرجع السابق، ص 137.

(7) فيصل (محمد موسى)، موجز تاريخ افريقيا الحديث و المعاصر، بنغازي (ليبيا)، منشورات الجامعة المفتوحة، 1997، ص 51.

(8) العياشي (أبو سالم عبدالله بن محمد)، الرحلة العياشية، تح: سعيد الفاضلي وسليمان القرشي، مج 1، الامارات العربية، دار السويدي للنشر والتوزيع، 2006، ص 68-69.

(9) الدرعي (احمد بن محمد)، الرحلة الناصرية، الطبعة الحجرية، ج 1، ص ص 09-28؛ القاضي (محمد)، رحلة أبي مدين الدرعي الحجرية لاحمد الصغير السوسي، مجلة التاريخ العربي، الامارات العربية، ع/51-2010، ص 306.

الطرق التي كان يعاني منها التجار وقوافل الحجيج⁽¹⁾، وبعد الخروج من سلجماسة هناك نقاط أخرى تختلف باختلاف مكان اقامة المسافرين مثل أم الحران-العطشانة-الحفيرة-الزناتية-السويريق-وتارة-أم اليأس-فجيج⁽²⁾.

- في الجزائر: ينقسم هذا الطريق بعد خروجه من المغرب الى قسمين الأول يسمى **طريق القصور** والثاني يسمى **طريق الواحات**⁽³⁾.

1/طريق القصور: فيما يخص هذا الطريق فهو بالمحاذاة مع الأطلس الصحراوي⁽⁴⁾ وهذا مرورا من الغرب باتجاه الشرق بالمحطات التالية-بشار⁽⁵⁾-بوسمغون-الغسول-قيشير⁽⁶⁾-عين ماصي-تاجموت-الأغواط-دماط-البرج الغيران-قمره⁽⁷⁾، سيدي خالد-ولاد جلال-العرش-بسكرة-سيدي عقبة-ام الخير⁽⁸⁾.

(1) حساني (مختار)، الأحوال الثقافية والسياسية للجنوب الجزائري من خلال رحلة الدرعي، ملتقى أعمال طريق القوافل، المركز الوطني للبحوث في عصور ما قبل التاريخ وعلم الانسان والتاريخ، الجزائر، 2001، ص 29.

(2) الدرعي، المصدر السابق، ص 09-28؛ حساني، المرجع السابق، ص 28-29.

(3) سعيدوني، شبكة المواصلات بالجزائر... المرجع السابق، ص 70.

(4) نفسه، ص 70.

(5) حساني، المرجع السابق، ص 29-30.

(6) نفسه، ص 29-30.

(7) الدرعي، المصدر السابق، ص 28-52؛

- Prax, commerce de l'Algérie avec la Mecque et le Soudan, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies, Paris, T. 5/ 1850, p337.

(8) سعيدوني، شبكة المواصلات بالجزائر... المرجع السابق، ص 70.

أما عند دخوله الاراضي التونسية يمر على نفطة-توزر-الحامة⁽¹⁾-قصر الرومان-قابس-وصولاً الى طرابلس بليبيا⁽²⁾ وهي نفس المحطات التي ذكرها المصعبي في رحلته عندما انطلق من غرداية مروراً بالاغواط وصولاً الى طرابلس ثم برقة⁽³⁾.

و أهم ميزة لهذا الطريق أنه مفضل على طريق الواحات لاستتباب الأمن فيه، و توفر نقاط المياه على مسافات متقاربة⁽⁴⁾، كما قدرت مسافته من مكان الانطلاق الى مكة بحوالي 11000 كم يقطعها الراكب في مدة ستة أشهر وسبعة أيام⁽⁵⁾.

وقد تم استخلاص محطات هذه الطريق من خلال أهم الرحلات الحجازية المعاشية للفترة الزمنية المدروسة مع تقدير للمسافة ان وجدت بالأيام من خلال الجداول التالية:

(1) الدرعي، المصدر السابق، ص .

(2) المصعبي (ابراهيم بن بحمان)، رحلة المصعبي، تح: يحيى بن بھون حاج أحمد، ط1، الجزائر، 2007، ص 72؛ الحضيكي (ابي عبد الله محمد بن أحمد)، الرحلة الحجازية، ط1، ضبط وتعليق عبدالعالي مدير، الرباط(المغرب) ، مركز الدراسات و الابحاث و احياء التراث، 2011، ص ص80-88.

(3) سعيدوني ، شبكة المواصلات بالجزائر... المرجع السابق ، ص71.

(4) نفسه، ص 71.

(5) الدرعي(أحمد بن محمد)، الرحلة الناصرية (1709-1710م)، تح: عبد الحفيظ مملوكي ، الامارات العربية ، دار السويدي للنشر والتوزيع، 2011 ، ص16.

محطات الطريق الصحراوي (طريق القصور) حسب أهم الرحلات مع تاريخ الوصول إليها:

1/رحلة ابي مدين الدرعي 1152هـ/1740م:

المسافة بين المحطات بالأيام	تاريخ الوصول إليها	المحطات	
الانطلاق	27 جمادى الاخر 1152	المغرب	سلجماسة
03 أيام	01 رجب 1152هـ	ايالة الجزائر	عونية القنادسة
			بشار
			بوسمعون
			عين ماضي
30 يوم (شهر)	01 شعبان 1152هـ		بسكرة
		ايالة تونس	توزر
27 يوم	27 شعبان 1152هـ	ليبيا	طرابلس
شهرين (60)		المجموع	08 محطات

02/رحلة المصعبي 1196هـ/1782م:

المسافة بين المحطات بالأيام	تاريخ الوصول اليها	المحطات	
الانطلاق	15 رجب 1196هـ	غرداية (بني يسجن)	ايالة الجزائر
03 أيام	18 رجب 1196هـ	الاغواط	
05 أيام	23 رجب 1196هـ	الفج (نواحي بسكرة)	
09 أيام	02 شعبان 1196هـ	بسكرة	
11 أيام	13 شعبان 1196هـ	قابس	ايالة تونس
07 أيام	20 شعبان 1196هـ	طرابلس	ليبيا
		برقة	
35 (شهر و 05 أيام)		07 محطات	المجموع

3/حسب رحلة الدرعي (الرحلة الناصرية) 1221هـ/1807م:

المسافة بين المحطات بالأيام	تاريخ الوصول اليها	المحطات	
الانطلاق	24 جمادى الاولى 1221هـ	الزاوية الناصرية	
		أم الحران	
		العطشانة	
		الحفيرة	

		السويريق	المغرب
		وتارة	الأقصى
		أم الياس	
		فجيج	
		بوسمغون	
43 يوم	07 رجب 1221هـ	الغاسول	
03 أيام	09 رجب 1221هـ	عين ماضي	ايالة
		تاجموت	الجزائر
05 أيام	14 رجب 1221هـ	الاغواط	
06 أيام	20 رجب 1221هـ	سيدي خالد	
		ولاد جلال	
		العرش	
05 أيام	25 رجب 1221هـ	بسكرة	
		سيدي عقبة	
		أم الخير	
09 أيام	04 شعبان 1221هـ	توزر	
		قصر الرومان	ايالة
06 أيام	10 شعبان 1221هـ	قابس	تونس
12 يوم	22 شعبان 1221هـ	طرابلس	ليبيا
89 (قراية ثلاثة اشهر)		23 محطة	المجموع

من خلال قراءة الجداول والمقارنة بينها يتبين مايلي:

- أن أسماء المحطات متقاربة بين الرحلات الثلاث وهذا دلالة على أن محطات الطريق كانت متشابهة.
- أكبر عدد للمحطات يتم قطعها في الجزائر لكبر المساحة.
- وجود فرق صغير في المسافة المقطوعة بين المحطات وهذا راجع الى عدة عوامل منها:
 - * اختلاف وتيرة السير و سرعته بين القوافل حسب حجم وعدد القوافل.
 - * المشاكل التي تصادفها القوافل في طريقها (اللصوصية-قلة المياه..). سيأتي الحديث عنها في الفصل الثاني.
- تفاوت مدة الاقامة من محطة الى أخرى حسب قيمة كل واحدة منها لأسباب⁽¹⁾:

* الحاجة الى الراحة بعد سفر.

* أهمية المحطات من الناحية الاقتصادية اذ تعتبر كمجال يتيح للحجاج والتجار فرصة للبيع والشراء واستبدال اللواحل.

* قيمة بعض المحطات باعتبارها مراكز علمية لتلقي العلوم.

2/المسلك الثاني:طريق الواحات

وهو يتوغل في أعماق الصحراء⁽²⁾ ليمر بتوات^(*) وهذا من أجل تبديل العملة هناك لرخص الذهب فيها فقد ذكر العياشي "سبب اقامتنا في هذه البلاد في هذه المدة أن كثيرا من الحجاج لما غلا صرف الذهب في تافيلالت

(1) الدرعي، الرحلة الناصرية...، المصدر السابق، ص16.

(2) سعيدوني، شبكة المواصلات بالجزائر...، المرجع السابق، ص71.

(*) تحتوي هذه المنطقة على أكثر من عشر واحات ينظر:.-Carette, recherches sur la géographie..., op -cit., p102.

أحروا الصرف الى توات ،فان الذهب فيها أرخص وكذلك سعر القوت من الزرع والتمر"⁽¹⁾، لأن توات تعتبر محطة تلاقي لتجار الشمال مع الجنوب⁽²⁾.

فهي نقطة أساسية تعبرها القوافل التجارية والدينية، لما تميزت به من أسواق، ورخص للسلع حتى أصبحت تجذب أيضا جميع القوافل المارة داخل اقليمها⁽³⁾.

فيما يخص مراحل هذا الطريق قد سجلها لنا العياشي في رحلته بشكل وافي كمايلي:

في المغرب: سلجماسة-عين العباس-الرفاعية-وادي جير.

في الجزائر: وادي الأساور (الساورة)-طاية الحمار-قرية أجلي-قرى مازروبي العباس-قرية بشير-فم المدفع-

قرية تسابت-توات-أوكرت-أولاد محمود-وادي اميكيدين-قرية والا-القليعة-زيرارة-الجديد-الحماد-اين يتجه

شمالا نحو ورقلة(واركلا)-مكوسة-وادي ريغ-بلدة-أكرك-تماسن-تكرت(توقرت)-سوفا-ماء الرياح-العلندا.

في تونس: قرى نفاوة-زاوية جمنة-بلدة زريق-قرية عرام-وادالسمار-واد بوشعير-ثمسواني ابن كردان.

في ليبيا: برج الملح-الزوارات الغربية والشرقية-وزواغة-زاوية صرمان-زنزور-طرابلس-برقة ثم الى بلاد مصر

والحجاز⁽⁴⁾.

كما ورد وصف لهذا الطريق عند أبتول ميشال ،Abitol michel في كتابه المغرب والتجارة الصحراوية

بقوله"من تافاللت تسلك القوافل طريقا باتجاه توات عبر حمادة غير-وادي الساورة-او عن طريق تابلالت-

⁽¹⁾ العياشي (أبو سالم عبدالله بن محمد)، لفظ الفرائد من ماء الموائد، مختصر الرحلة العياشية 1661-1663م، اعداد: سليمان القرشي، المغرب الأقصى، دار التوحيد، 2012، ص 22 .

⁽²⁾ بن خروف، المرجع السابق، ص 69.

⁽³⁾ فرج محمود، المرجع السابق، ص 69.

⁽⁴⁾ الرحلة العياشية، مج 1، ص 75-135.

حاسي طويل لتصل الى توات التي تعتبر منطقة عبور لأكبر قوافل الحج المغربية فاس وتازة ثم تسلك طريق واحات الجنوب الجزائري والتونسي حتى طرابلس فمصر⁽¹⁾.

كما يتفرع من طريق الواحات من توات بالجزائر باتجاه الصحراء الليبية مايلي .:

01 -ورقلة-غدامس⁽²⁾.

02 -ورقلة-توقرت-غات-غدامس⁽³⁾.

-وفروع أخرى من توات في اتجاهين شمالي وجنوبي كمايلي⁽⁴⁾:

أ/الاتجاه الاول شمالي يربط بين توات واسواق شمال المغرب العربي ويتكون من ثلاث محاور رئيسية مختلفة الاتجاهات:

• الاول شمالي شرقي:تعبره القوافل المتجهة نحو المنيعه -غرداية-الشرق الجزائري-وكذلك غدامس-طرابلس - ثم جنوب تونس.

• الثاني وسط شمالي:تسلكه القوافل وصولا الى سعيدة والوسط الجزائري.

• الثالث شمالي غربي:تسلكه القوافل المتجهة نحوالغرب الجزائري - أسواق المغرب الأقصى(سلجماسة، مراكش..).

ب/الاتجاه الثاني:يصل بين توات وأسواق السودان الغربي مرورا بـ

01-عين صالح-تمراست-تمبوكتو.

02- بني ميزاب-وادي سوف-غدامس-نحو الساحل عبر بن غازي - طرابلس⁽¹⁾ هناك من يرتاد البحر والبعض الآخر يكمل برا الى مكة.

⁽¹⁾ Abitol (Michel), le Maroc et le commerce Transsarien du 17 du debut 19siede, Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée, n30, Paris,1980 , p10.

⁽²⁾ فيما يخص مسار هذا الطريق ينظر: الخريطة المرفقة، ص26؛ أما المسافة التي تقطعا القوافل بين المحطتين فقد قدرها كاريت ب:مسيرة عشرة أيام كما هو موضح في الملحق رقم 01).

⁽³⁾ سعيدوني ، النظام المالي في الجزائر...، المرجع السابق ، ص 38؛38-Aucapitaine , op-cit.,

⁽⁴⁾ محمود فرج، المرجع السابق، ص25-26.

-الواحات الجنوبية للمغرب الأقصى-توات-ورقلة-سوف-غدامس-قات-مرزق التي تلتقي فيها القوافل الآتية من السودان الى القاهرة عبر أوجلة-سيوة-اين تلتقي في مصر لتُكون ركبا واحد يبيع الحجاج ويشترى، وبذلك يحقق الحاج هدفين ، فريضة الحج كمهمة دينية ومهمة اقتصادية وهي تحقيق الربح ليغطي بها مصاريف سفره⁽²⁾.

وهناك طرق أخرى لا تقل أهمية من الأولى على شكل فروع منها:

*طريق تفرت-نفطة-غدامس: وتعتبر قاعدة انطلاقه مدينة توقرت بالجزائر اذ يتجه نحو الفيض(بسكرة)اين تلتقي القوافل لينحرف نحو الجنوب الشرق ليمر بوادي سوف ثم يتفرع الى قسمين الاول نحو مدينة نفطة والثاني جنوبا الى غدامس وهذا مرورا بالبئر الجديد بتونس⁽³⁾.

*طريق قفصة-نفطة: قاعدته من الجزائر الوادي ليتجه شمالا نحو قمار الى نفطة و قفصة⁽⁴⁾.

*طريق غدامس-تطاوين-قابس-تونس⁽⁵⁾.

مما سبق نستخلص أن تجار القوافل قد ارتادوا العديد من الطرق حسب وجهاتهم المختلفة، كما ان اغلب الطرق كانت تربط بأهم المحطات الرئيسية المعروفة آنذاك حتى أننا نجدتها تتكرر بنفس الأسماء في مختلف الرحلات كما ارتبط استعمالها بتوفر المياه، والأسواق والأمن فكانت بذلك طريق للحجاج، والتجار والعلماء وطلبة العلم.

⁽¹⁾ Depoter (v), Sahara Algérien, la question du Touat, Paris, Fontana, 1891, pp59-60.

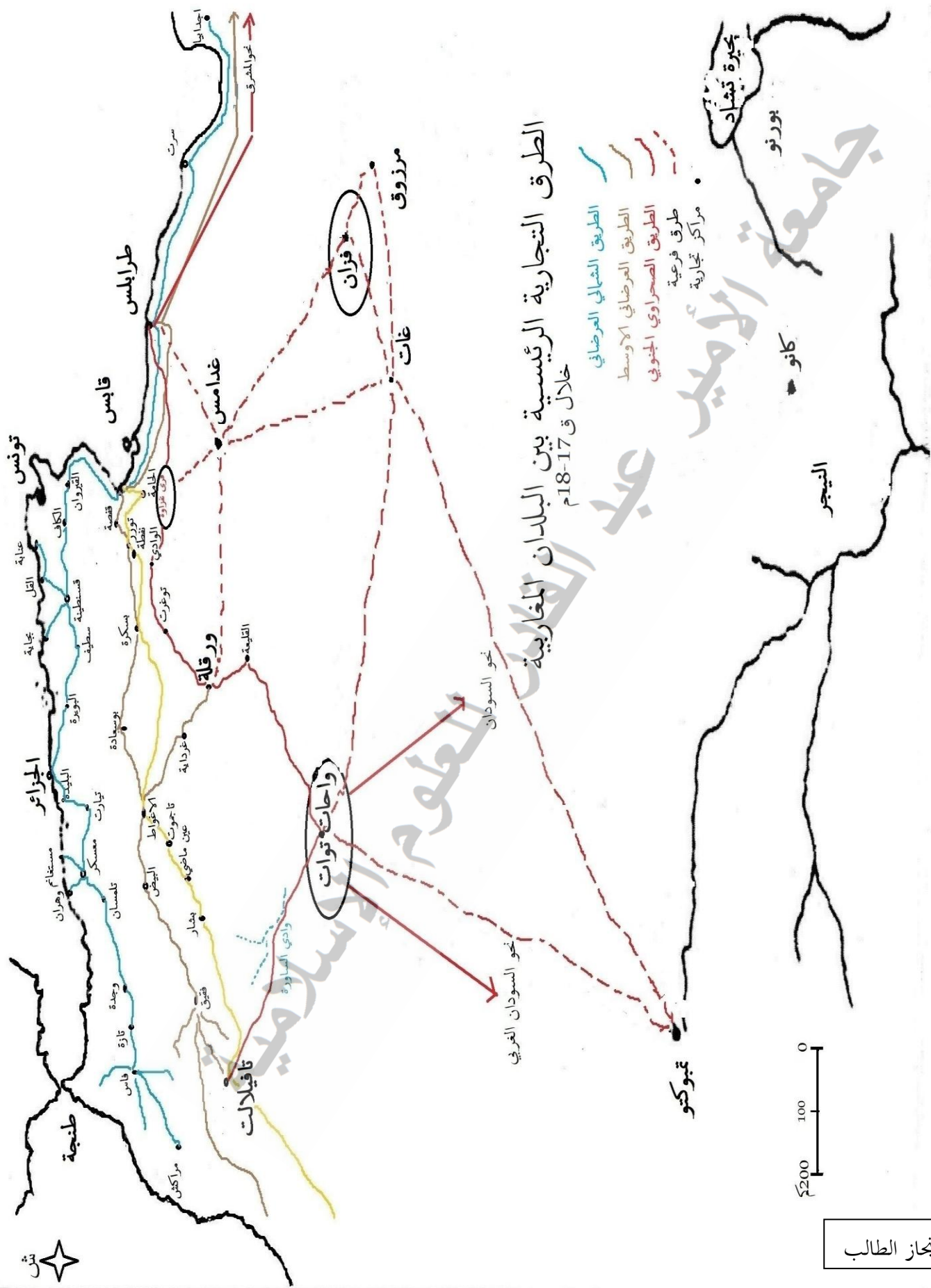
⁽²⁾ مروان ، المرجع السابق، ص 482.

⁽³⁾ الزبيري ، التجارة الخارجية ...، المرجع السابق، ص156.

- Carette, recherches sur la géographie..., op-cit., p135.

⁽⁴⁾ نفسه ، ص154.

⁽⁵⁾ ابراهيم (أبو القاسم)، التجارة بين غدامس وتونس في القرن التاسع عشر من خلال مراسلات محمد عبد الحميد الغدامسي ضمن كتاب: البحرية والطرق التجارية العثمانية، اعداد وتقديم عبد الجليل التميمي، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية الذي نظم من 15 الى 18 اكتوبر 1998، عن الولايات العربية خلال العهد العثماني رقم12، زغوان (تونس) ، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلوماتية، 2000، ص13.



المصدر: إنجاز الطالب

المبحث الثاني: محطات الطرق والعوامل المتحركة فيها.

بعدما تعرفنا على أهم الطرق الرئيسية التي تربط بين بلدان المغرب العربي وأنحاءه المختلفة مع العالم الخارجي باتجاه المشرق، وبلاد السودان، و باتجاه أوروبا عن طريق موانئه البحرية، تبين أن هذه الشبكة ساهمت في تفعيل وتنشيط الحركة التجارية.

ولهذا ارتأينا أن نقف عند بعض محطات الاستراحة في هذه الطرق متسائلين هل هي مجرد مواضع تقطعها الطرق بحكم تتبع الطبوغرافيا السهلة للقوافل؟ أم أن هذه المواضع لها أدوار كبيرة أهلتها ومكنتها من أن تستقطب جموع القوافل التجارية نظرا لما تحويه من نقاط للمياه، وأسواق للمتاجرة...؟
أولا/محطات الاستراحة.

نظرا لعدم حصر جميع هذه المحطات سنكتفي فقط بأخذ نماذج من كل بلد من بلدان المغرب العربي(المغرب الأقصى-ايالة الجزائر-ايالة تونس-ايالة طرابلس الغرب)..،هذه المحطات واقعة على الطريق الجنوبي باعتباره الأكثر نشاطا من الطريق الشمالي⁽¹⁾.

1-تافيالنت (سلجماسة قديما)⁽²⁾:

لقد لعبت هذه المدينة بفضل موقعها الجغرافي على باب الصحراء الكبرى⁽³⁾، دورا كبيرا أهلها لأن تشرف على المبادلات التجارية⁽⁴⁾ في جميع الاتجاهات خاصة التجارة الصحراوية بعد أن عرفت موانئ المغرب تراجعا كبيرا بسبب عمليات القرصنة في عرض البحر المتوسط القرن 18/17م، وهذا حسب ما أكدته مختلف المصادر المعاصرة للحدث، فقد ذكر التمكروتي في رحلته البحرية أثناء خروجه من تطوان^(*) باتجاه

⁽¹⁾ فيما يخص هذه المحطات فانها موضحة على الخريطة ص26.

⁽²⁾ Carette, recherches sur la géographie..., op -cit., p 94 .

⁽³⁾ ينظر موقعها على الخريطة، ص26.

⁽⁴⁾ علوي(حسن حافظي)، سلجماسة واقليمها في القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي، المغرب، 1997، ص 09.

^(*) تطوان أو تطاون مدينة مغربية بالقرب من مليلة، قديمة وكثيرة العيون والفواكه و الزرع....وتكتب أيضا تطاون (الحميري، المصدر السابق، ص145).

الجزائر مايلي: "... ثم سافرنا واجتازنا على بادس^(**)، وفيه النصارى دمرهم الله، ليلا... وهو موضع مخوف جدا لأن الصيادين من البحريين المسلمين والنصارى يسمونه بلسانهم القراصيين يكمنون فيه، فمن اجتازة من عدوه ممن استضعفه خرج عليه وأخذه..."⁽¹⁾، كما أكد البعض أن جل الثلث الأول من القرن 17م عرفت فيه بلاد المغرب حالة من الفوضى، اذ كانت الأوضاع أمام الشواطئ البحرية المغربية غير مستقرة، ولا آمنة، فالمراكب تغدو وتروح مترصدة، والقراصان يهجمون على سفن أعدائهم فيأخذون ما يأخذون فيها من سلع، واسترقاق للأحرار⁽²⁾.

ومن جهة أخرى أدت تقلبات البحر الى تفضيل التجار للبر اذ كان ذلك بمثابة عائق التجارة البحرية فقد ذكر المكناسي في رحلته البحرية الى الديار المقدسة " فلما وصلنا تطوان لم يتمكن للمركب قدوم لشدة هيجان البحر في ذلك الأوان"⁽³⁾.

كل هذه العوامل أدت الى عدول البعض عن التجارة البحرية الى البرية وقد ذاع صيت تافيلالت في هذا المجال اذ لعبت دورا متميزا في خدمة التجارة و استقبال القوافل أو تسييرها سواء من المغرب أو اليه فكانت بذلك قاعدة لانطلاق القوافل منها الى تيهرت، ورقلة، تونس والقيروان.....⁽⁴⁾.

وهذا ما أكدته العديد من كتب الرحلة في نصوصها فقد ذكر العياشي " ثم سافرنا من سلجماسة يوم السبت...، وماخرجنا من البلد حتى وجدنا الركب قد ارتحل وسار"⁽⁵⁾.

^(**) هناك العديد من الاماكن التي تحمل مثل هذا الاسم لكن المقصود هنا المدينة الموجودة بالمغرب الاقصى، (المصدر السابق، ص75).

⁽¹⁾ التمكروتي، المصدر السابق، ص40.

⁽²⁾ داود(محمد)، تاريخ تطوان، تقدم: محمد بن العربي بنونة، مج1، تطوان(المغرب)، 1957، ص186.

⁽³⁾ المكناسي(محمد بن عبد الوهاب)، احراز المعلى و الرقيب في حج بيت الله الحرام وزيارة القدس الشريف والتبرك بقبر الحبيب 1785، (دط)، ص05.

⁽⁴⁾ المبروك (الدالي الهادي)، التاريخ السياسي و الاقتصادي لإفريقيا فيما وراء الصحراء من نهاية القرن الخامس عشر الى بداية القرن 18م، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1999، ص302.

⁽⁵⁾ مختصر الرحلة العياشية...، المصدر السابق، ص15.

ان هذه المنطقة كانت مكان تجمع وقبلة لمن أراد تجارة أم حجاج.. "اذكنا قبل ذلك في أشد ما يكون من القلق، خوف التعويق عن الركب لأنهم عازمون على الخروج من سلجماسة، وخشيننا ألا ندرکهم، ورسلنا تتابع اليهم أن ينتظرونا"⁽¹⁾.

ولعل سبب اختيار سلجماسة الى جانب موقعها الاستراتيجي كمحطة انطلاق المميزات التي احتوتها كونها:

- مركز يتيح للحجاج من قضاء حاجياتهم من مؤن.

- توفرها على الماء الذي يعتبر عنصر مهم بالنسبة للرحلة.

- بها يتم استبدال اللواحل او كرائها.

فقد ورد في الرحلة الحجازية للحضيكى "ونزلنا بعد يومين من سلجماسة ذات قرى كثيرة، و

أسواق، ومياه ونخيل وفواكه، ومزارع وأقمنا فيه نحو خمسة عشر يوما ننتظر خروج أهلها، وأمير الركب منه

يخرج... فاشترى الناس ابلهم و أزوادهم وما احتاجو اليه في طريقهم الى طرابلس"⁽²⁾.

2-ورقلة:

لقد ظلت هذه المدينة طيلة الفترة العثمانية تشكل محور رئيسي ومركزا هاما للتجارة باعتبارها نقطة استراحة

لجموع قوافل التجارة والحجيج ذهابا وإيابا، وهذا نظرا لما توفرت عليه من خصائص طبيعية، اقتصادية

وثقافية وحضارية⁽³⁾.

اذ بفضل موقعها الجغرافي في الواحات الشرقية للصحراء الجزائرية جعلها ذلك مؤهلة لقيادة القوافل التجارية

باتجاهات مختلفة حتى بلاد السودان⁽⁴⁾ فهي ملتقى التجار وعقدة المواصلات ومحطة للقوافل التي كانت تعبر

الصحراء " فهي واقعة على الطريق الرئيسي للقوافل المعروف بطريق الواحات الذي كانت قاعدة انطلاقه من

(1) نفسه، ص 15.

(2) الحضيكى، المصدر السابق، ص 80.

(3) سعيدوني، ورفات جزائرية-دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، ط2، الجزائر، دار البصائر، 2008، ص 485-486.

(4) المبروك، المرجع السابق، ص 299-300.

تأفيلت نحو غدامس، مع فروع له باتجاه توقرت، غات، تماسين، القليعة، الاغواط"⁽¹⁾، هذا الطريق الذي شهد نشاط متزايد مقارنة بنظيره الشمالي لما يدره من أرباح على التجار اذ كان أقل مسافة من الطريق الشمالي⁽²⁾.

كما يمر على هذه المدينة طريق الذهب الذي لا يقل أهمية من طريق الواحات اذ يربطها شمالا بموانئ المغرب العربي، وجنوبا ببلاد السودان⁽³⁾، حتى أنه لكثرة مسالكها احتوت المدينة على سبعة أبواب⁽⁴⁾ منها باب السلطان، هذه الطرق جعلت منها محطة ومستودع، وسوقا استهلاكية لمنتجات التل والصحراء والسودان⁽⁵⁾. فأصبحت بذلك منذ منتصف القرن السابع عشر "محطة رئيسية للقوافل وملتقى المسافرين والحجاج من مختلف الجهات والأقاليم" بدليل التوسع الزراعي والازدهار العمراني الكبير التي شهدتها المدينة، وبظهور فئة بين سكان المدينة من التجار وأصحاب الخبرة والدارية بالأعمال التجارية⁽⁶⁾، فقد أورد العياشي نصا حول انتعاش هذه المدينة قائلا "ونزلنا باب المدينة المسمى باب السلطان، وكان من لطف الله بالحجاج أن صادف دخولهم دخول قافلة من أعراب الارباع قدمت بسمن كثير وغنم وابل وزع، اشترى الناس ما احتاجوا اليه بأرخص ثمن، وقدمت أخرى بعدها بيوم تحمل مثل ذلك وأكثر، فتنعم الناس في اللحم والتمر، واشترى الحجاج غنما كثيرة"⁽⁷⁾، كل هذا الوصف يبين لنا مدى الانتعاش الذي تعرفه هذه المدينة سواء بالنسبة للحجاج أو التجار اضافة الى هذه الخصائص الاقتصادية للمحطة فهي كانت كمركز ثقافي "ودخلنا المدينة

(1) سعيدوني، ورقلة ومنطقتها في العهد العثماني، مجلة الاصاله، الجزائر، عدد خاص / 1977، ص 83.

(2) Aucapitaine, op-cit., p04.

(3) سعيدوني، ورقلة ومنطقتها...، المرجع السابق، ص 83.

(4) مختصر الرحلة العياشية الموائد...، المصدر السابق، ص 30.

(5) سعيدوني، ورقلة...، المرجع السابق، ص 84.

(6) سعيدوني، ورقات جزائرية...، المرجع السابق، ص 495-496.

(7) مختصر الرحلة العياشية الموائد...، المصدر السابق، ص 30.

لحضور صلاة الجمعة"⁽¹⁾، ومحطة للماء لكثرة أبارها" ومن غرائب هذه المدينة استخراج عيون الماء الغزيرة بجفر

الآبار⁽²⁾

3- غدامس^(*):

تعتبر هذه المحطة مركز تجاري ونقطة هامة في مسار القوافل التجارية، ومنها يتم تفرع العديد من الطرق باتجاه الجزائر وتونس وصولا الى المغرب الأقصى، اذ تقوم باستقبال القوافل القادمة من طرابلس وجنوب تونس والجزائر لتتجمع هناك لتأخذ فيما بعد كل قافلة وجهتها⁽³⁾.

فقد جعلها موقعها الاستراتيجي نقطة عبور ومحطة رئيسية يتوقف عندها المسافرون من تجار القوافل حتى اطلق عليها اسم بوابة "الصحراء" فكانت بذلك حلقة وصل بين الأقطار المغاربية وبلاد السودان⁽⁴⁾.

فهي تقع بالجنوب الغربي من مدينة طرابلس وتبعد عنها بحوالي 300 كلم، ضمن نطاق ليبيا والقرب من الحدود التونسية الجزائرية حتى أصبحت محطة مهمة في بداية الطريق الى جهات ومراكز مختلفة⁽⁵⁾، فقد احتوت على اربعة ابواب هي باب البحيرة، باب التوارق، باب التجار، باب شيخ المدينة⁽⁶⁾، هذه الخصائص اضافة الى كونها مركز وسوق كبيرة اشتهرت بمنتجات كثيرة منها الجلود المنتسبة اليها "الجلود الغدامسية"⁽⁷⁾، سواء للتجار أو الحجاج فسوقها يرتادها الحجيج في الذهاب أو الاياب من الديار المقدسة فكانوا يزاولون في كل محطة التجارة يبعوا وشراء من سلع لتغطية نفقات رحلتهم، وإقامتهم ومصاريفهم اليومية، فقد كان

(1) نفسه، ص30.

(2) الرحلة العياشية، المصدر السابق، مج1، ص118.

(*) غدامس مدينة في الصحراء على سبعة أيام من جبل نفوسة، اليها ينتسب الجلد الغدامسي، ومنها يدخل الى بلد تادمكة وغيرها من بلاد السودان، (الحميري، المصدر السابق، ص427).

(3) الأمين (عوض الله)، تجارة القوافل بين المغرب والسودان الغربي، وأثرها الحضارية، ضمن: كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، بغداد، العراق، نشر المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، معهد البحوث والدراسات العربية، 1984، ص80-81.

(4) ابراهيم، المرجع السابق، ص11.

(5) المبروك، المرجع السابق، ص 299-300؛ p27 ; op-cit., Prax, régence de Tripoli...

(6) Dumas, le Sahara Algérien..., op-cit., p167.

(7) المبروك، المرجع السابق، ص297.

الحجاج أثناء القيام بفريضة الحج يصحبون معهم مجموعة من السلع التجارية مثل التبر، وريش النعام، والجلود المدبوغة، ليتاجروا بها في الأماكن التي ينزلون بها⁽¹⁾.

وكونها قبلة لجموع القوافل نظرا لما تحتويه من بيوتات للكراء وواحات من النخيل اذ تعدى عددها 200 واحة⁽²⁾، اضافة الى كونها محطة استراحة حتى ان اسمها يشتق من ذلك ومعناه لقد تغذيت البارحة r'adames⁽³⁾ فهو يتكون من شطرين: "غدا(r'ad) " بمعنى وجبة و"مس(Ames)" بمعنى مساء أي غدا المساء R'ada-El-Amès⁽⁴⁾.

4-قابس(*):

من أهم المراكز التجارية والحيوية وهذا بفضل موقعها الاستراتيجي اذ كانت تمثل محطة لجموع القوافل التي تمر ببلاد الجريد عبر وجهات مختلفة أو قوافل الحجيج المتجهة نحو المشرق فقد ورد ذكرها في العديد من الرحلات الحجازية منها الناصرية بقوله: "نزلنا بقابس وشفينا فيه-غليل القلب من شوق أصابه"⁽⁶⁾، وقد وصفها الحضيكي بقوله "ونزلنا بلاد قابس...وهي ذات قرى كثيرة، وبلاد وأشجار..."⁽⁷⁾، وقد تواصل دور هذه المدينة في خدمة تجارة القوافل حتى القرن 20م، اذ كانت وجهة العديد من القوافل لموقعها الاستراتيجي، فهي قريبة من الجنوب الجزائري ومن طرابلس وحتى من بلاد السودان، فكانت بذلك نقطة عبور للقوافل القاصدة الى مكة والآتية من المغرب الأقصى، وفي الذهاب والإياب كانت هناك سوق تنصب للبيع والشراء⁽⁸⁾

(1) مروان، المرجع السابق، ص272.

(2) Prax ,commerce de Constantine avec les oasis méridionales de l'Algérie, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies , T.7, Paris, 1850, p344.

(3) dumas, le Sahara Algérien...,op-cit., p167.

(4)Aucapitaine, Notice sur R'adames renseignement indigènes, R.O.A. C., Paris, 1856, pp423-424.

(*) هي مدينة من بلاد افريقية بينها وبين القيروان أربع مراحل، وتعد من البلاد الجريدية وبينها وبين طرابلس ثمانية أيام...وهي مدينة بحرية صحراوية لأن الصحراء منها قريبة (الحميري، المصدر السابق، ص450).

(6) الدرعي، المصدر السابق، ص55.

(7) الحضيكي، المصدر السابق، ص87.

(8) Froua (Mohmoud),le commerce caravanier de la Tunisie après la première guerre mondiale, R.H.M., n°55-56, Tunis, 1989, p26.

ثانيا/المسافة بين محطات الطرق:

لقد حاولنا في هذا العنصر حصر المسافات بين كل محطة وأخرى وبمقاييس مختلفة بالأيام، والميل، والكيلومتر، وأحيانا بالساعات، وما ينبغي الإشارة اليه هو وجود اختلاف بين المصادر والمراجع التي ذكرت المعلومة في تقدير المسافة كما هو مبين في الجداول، هذا من جهة ومن جهة أخرى أنه تم استخلاص بعض المسافات من كتب الرحلات بطريقة حسابية تمثلت في طرح التاريخ المذكور في كل محطة من محطة سبقتها كما هو موضح في الجداول.

أما فيما يخص معدل سير القافلة فان المصادر قدرت معدلها اليومي من 10-12 ساعة، في كل ساعة حوالي 06 كيلومترات والبعض يرى أنها اربعة كيلومترات هذا بالنسبة للقافلة التي يصل عدد جماها الى 1000 بعير وبالتالي في اليوم تسير القافلة ما بين 60-72 كيلومترا⁽¹⁾، كما تم ترجمة هذه الجداول على الخريطة ص39، لتكون أسهل وأوضح للقراءة والاستعمال.

(1) مروان، المرجع السابق، ص363.

1: مسيرة القوافل بين الجزائر والمغرب:

المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	المسافة المقدرة بالأيام	الطريق
-Renou (Emilien), <u>description géographique de l'Empire de Maroc</u> , Paris, imprimerie royale, 1841, p140.	-مسيرة 14 يوم	تافيلالت -توات
- رحلة العياشي، المصدر السابق، مج1، صص75-79.	-مسيرة 20 يوم	
-Renou , op-cit., p131.	-مسيرة 12 يوم	تافيلالت -تلمسان
-Renou , op-cit., p116.	-مسيرة 09 أيام	فجيج -تلمسان
-Renou , op-cit., p120.	-على الخط المستقيم 690 كلم	تافيلالت-الاغواط
- بوعزيز، <u>تاريخ افريقيا الغربية الاسلامية</u> من مطلع 16م الى مطلع القرن 20م، دط، الجزائر، دار هومة، 2001، ص46.	-39 يوم	فاس-توات
- الوزان الزياني(الحسن بن محمد المدعو ليون الافريقي)، <u>وصف افريقيا</u> ، تر:محمد حجي ومحمد الاخضر، ط2، بيروت، دار الغرب الاسلامي، مج2، 1983، ص08.	-40 ميل ⁽¹⁾	وجدة-تلمسان
-Amine ,op-cit.,p365.	حوالي 70 كلم	

2: مسيرة القوافل في الجزائر:

المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	المسافة المقدرة بالأيام	الطريق
.- Lapene , op -cit., pp181-182.	-09 أيام	الجزائر-وهران
-Venture deParadis, <u>Alger au 18eme siecl</u> , Paris, 1898, pp14-16.	-08 أيام	الجزائر -معسكر
- Venture, op-cit.,pp14-16.	-10 أيام	الجزائر-قسنطينة
- Lapene, op -cit., pp14-16.	-10 أيام	الجزائر-عنابة
- Lapene, op -cit., pp14-16.	-02 يومين	قسنطينة-عنابة
- الوزان ، المصدر السابق، مج2، ص54.	-35 ميل	قسنطينة-سكيكدة
-Prax , <u>carte de la régence de Tripoli et des principales routes commerciales de l' intérieur de l'Afrique.</u>	-06 أيام	قسنطينة-بسكرة

(1) يقدر الميل ب: 1848 متر أي 1.848 كلم ينظر: صبحي(محمد)، الايضاحات العصرية للمقاييس والمكاييل و الاوزان والنقود الشرعية، صنعاء، مكتبة الجيل الجديد، 2008، ص71.

قسنطينة-توات	-36يوم	- بوعزيز، طرق القوافل والأسواق التجارية...، المرجع السابق، ص19.
سطيف-بجاية	-60ميل	-نفسه، ص5.
وهران-تلمسان	-140ميل	-نفسه، ص30
بسكرة-توقرت	-06أيام	-Prax ,carte de la régence de tripoli...op-cit.
بسكرة-الواد	-06أيام	-Prax,op-cit.
الاغواط-بسكرة	-06أيام	- رحلة المصعبي، المصدر السابق.
غرداية-بسكرة	-09أيام	-Dumas , le Sahara Algérien, Paris, 1845, p182.
غرداية-الاغواط	-40 فرسخ ⁽¹⁾ أي 220 كلم	-Dumas, op-cit., pp72-74.
غرداية-توقرت	-05أيام	-Dumas, op-cit., pp175-178.
غرداية-ورقلة	-52 فرسخ	-Dumas, op-cit., pp72-74.
ورقلة-الجزائر	-15 يوم	-Dumas, op-cit., pp72-74.
ورقلة-القليعة	-07أيام(84سا)	-Carette, recherches sur la géographie...op-cit,p156.
	-08أيام	-Prax ,carte de la régence de Tripoli...op-cit.
توقرت-ورقلة	-04أيام	-Prax, op-cit.

3: مسيرة القوافل بين الجزائر وتونس:

المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	المسافة القدرة بالأيام	الطريق
- ميشال (أبار)، الجزائر في القرن السابع عشر لرحالة اسكتلاندي، تر: حنفي بن عيسى، مجلة الثقافة، الجزائر، ع3/1971، صص 45-47.	-12يوم	-الجزائر-تونس
- رحلة المصعبي، المصدر السابق.	-11يوم	بسكرة-قابس
- العربي ، التجارة الخارجية ...، المرجع السابق، ص152.	-05أيام	الوادي-نفطة
- العربي ، التجارة الخارجية ...، المرجع السابق، ص154.	-03أيام	الوادي-قفصة
- العربي ،التجارة الخارجية ...، المرجع السابق، ص 152.	-15يوم	قسنطينة-تونس
- بلحميسي (مولاي)، الجزائر من خلال رحلات المغاربة، ط2، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1981، ص 183.	-10أيام	

(1) يقدر الفرسخ بثلاثة أميال أي 5544 متر ويساوي 5.544 كلم (صبحي، المرجع السابق، 64).

4: مسيرة القوافل في تونس:

المصدر او المرجع الذي ذكر المعلومة	المسافة القدرة بالأيام	الطريق
- الرحلة الناصرية، المصدر السابق.	-06أيام	توزر-قابس

5: مسيرة القوافل بين الجزائر وليبيا:

المصدر او المرجع الذي ذكر المعلومة	المسافة القدرة بالأيام	الطريق
- مجموع رحلات ، رحلة الاغواطي الحاج ابن الدين في شمال افريقيا والسودان والدرعية، تر و تح: ابو القاسم سعدالله، طبعة خاصة، الجزائر، المعرفة الدولية للنشر والتوزيع، 2011، ص98. -Carette, recherches sur la géographie... op -cit., p136.	-مسيرة 24 يوم	غدامس-توات
- Aucapitaine..., op -cit., p 424.	-10أيام(160سا)	غدامس -ورقلة
- مروان ، المرجع السابق، ص368.	-12 يوم	
- رحلة الاغواطي، المصدر السابق، ص97.	-13 يوم(430كم)	
-Carette, recherches sur la géographie..., op -cit., p156.	-09أيام	غدامس-واد سوف
- مروان، المرجع السابق، ص368.	-13 يوم(117سا)	
-Prax ,carte de la régence de tripoli...op-cit.	-15 يوم(420كلم)	
-Prax, commerce de l'Algérie...,op-cit., p343.	-15 يوم	الواد-غدامس
- مروان، المرجع السابق، ص368.	-34 يوم	قات-واد سوف مرورا ب: متليلي-غدامس- غاط-كانو
- مروان، المرجع السابق، ص368.	475كلم	غدامس-تقرت
- مروان، المرجع السابق، ص368.	940كلم	غدامس-الجزائر
- مروان، المرجع السابق، ص368.	760كلم	غدامس-عنابة

6: مسيرة القوافل بين ليبيا وتونس:

المصدر او المرجع الذي ذكر المعلومة	المسافة القدرة بالأيام	الطريق
-Carette, recherches sur la géographie..., op -cit., pp145-146.	-15 يوم	غدامس-تونس

- مروان، المرجع السابق، ص368.	-750 كلم	
- رحلة الاغواطى، المصدر السابق، ص102.	-06 أيام	طرابلس- قابس
-رحلة المصعبى، المصدر السابق.	-07 أيام	
- مروان، المرجع السابق، ص368.	-430 كلم	
-Carette, recherches sur la géographie..., op -cit., p156.	-453 ميل	غدامس- قابس
-Pellissier(E), <u>description de la régence de Tunis</u> , paris , 1840.	11 يوم	غدامس- نفطة
-Carette, recherches sur la géographie... , op -cit., p156.	-14 يوم(126 سا)	

7: مسيرة القوافل في ليبيا:

المصدر او المرجع الذي ذكر المعلومة	المسافة القدرة بالأيام	الطريق
-Carette, recherches sur la géographie..., op -cit., p156.	-13 يوم(89 سا)	غدامس- طرابلس
- مروان ، المرجع السابق، ص368.	-480 كلم	
-Girard (P.S), <u>mémoire sur l'agriculture ,l'industrie, et le commerce de l'Égypte</u> , Paris, 1822, p150.	-20 يوم	طرابلس- فزان
- الحضيرى(محمد المدنى)، <u>الطريق من طرابلس الى فزان</u> ، مجلة البحوث التاريخية، ليبيا، مركز بحوث ودراسات الجهاد الليبي، ع1/1979، ص ص102-105.	-28 يوم	
-Carette, recherches sur la géographie..., op -cit., p156.	-20 يوم و12 سا	غدامس- قات
- مروان، المرجع السابق، ص368.	-590 كلم	
-Carette, recherches sur la géographie..., op -cit., p156.	-20 يوم(180 سا)	غدامس- مرزوق

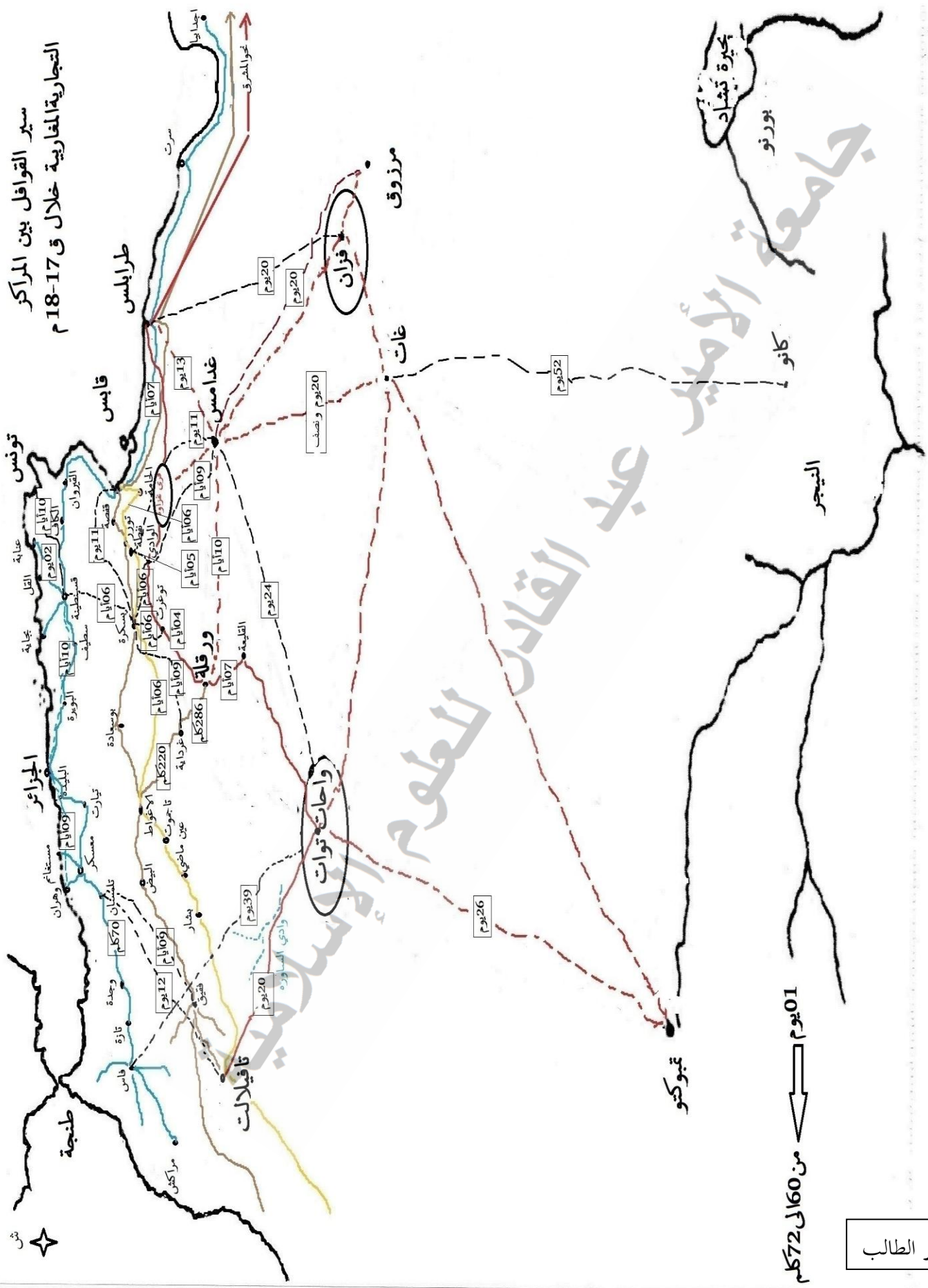
من خلال الجداول السابقة يتبين مايلي :

أنه يوجد اختلاف في المسافة المذكورة لدى المصادر أو المراجع، وهذا يعود الى عدة عوامل منها :

- توقف القوافل بين محطة وأخرى للراحة والتزود بالموؤنة أو للمتاجرة بيعا وشراء .
- في حالة خطر محقق بالقوافل تقوم بتوقف اضطراري لتجنب هذا الخطر هذا التوقف قد يستغرق مدة زمنية طويلة، أو اتخاذ القافلة لمسلك ثاني قد يكون أطول من الأول مما يزيد من أيام الرحلة⁽¹⁾.
- تعرض القوافل لتقلبات المناخ من ثلوج، عواصف، زوابع رملية تعطل مسارها المعروف خلال الأيام العادية.
- حجم القافلة أو صغرها ينعكس على سرعتها، فالمسافة التي تقطعها القافلة المتكونة من ألف بعير على سبيل المثال تختلف عن المائة بعير فالثانية بالضرورة أخف وأسرع حركة من الأولى.

⁽¹⁾ مروان، المرجع السابق، ص363.

سير القوافل بين المراكز التجارية المغربية خلال ق 17-18 م



01 يوم ← من 60 إلى 72 كلم

المصدر: إنجاز الطالب

ثالثا/العوامل المتحكمة في اختيار الطرق:

عادة ما ارتبطت اتجاهات الطرق بمجموعة من الشروط الذي وجب توفرها في المحطات التي ترتادها، هذه الشروط التي كانت اما مواضع للمياه الصالحة للشرب، أو مناطق للرعي، أو حالة الامن في الطريق وسهولته⁽¹⁾، وهي نفسها العوامل التي تتدخل في تحديد اتجاه الطرق، لذا فإننا نجد أن الطرق لم تكن دائما مستقيمة بل كثيرا ما كانت تتعرج باتجاهات مختلفة: شمالا وجنوبا، شرقا وغربا او عمودية وأفقية⁽²⁾، فكيف ذلك؟

1/توفر الماء:لقد كانت مواضع المياه دور في تحديد مسار القوافل⁽³⁾ فعنصر الماء يبقى دوما وسط مجموعة من العناصر المختلفة والعوامل والمؤثرات عنصرا أساسيا لأهميته حتى أنه عد في نظر البعض مقابل للحياة، فنجد في الطريق الجنوبي أو طريق الحج كان مهما في اختيارها من قبل الحجيج أو التجار⁽⁴⁾، فقد ذكر العياشي عن احدى مراحل هذا الطريق مايلي: " ولم نلحق بالركب الى سواني ابن كردان، وهي أبار كثيرة غزيرة الماء فيبي بسط من الارض...وعادة الحجاج أن يأخذوا ماء يومين، فلأجل ذلك توقف الركب فيه برهة ريثما أخذ الناس حاجتهم، من الماء وسقا دوابهم واستسقوا، وساروا"⁽⁵⁾، ولهذا فان أغلب مواطن الماء كانت معروفة لدى القوافل، فقد أورد العياشي في حجته الاولى والثانية أنه مر على نفس الموطن قائلًا "وقد وردناه سنة أربع وستين...وكذلك وردناه سنة تسع وخمسين ولقينا فيه مثل ذلك أو أشد"⁽⁶⁾ وبالتالي كانت مواضع المياه نقاط أساسية تحكمت في رسم

⁽¹⁾ مروان، المرجع السابق، ص370؛ محمد شرف الدين (أنعام)، مدخل الى تاريخ طرابلس الاجتماعي والاقتصادي(1711-1835)، ط1، طرابلس، ليبيا، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 1998، ص64.

⁽²⁾ نفسه، ص60.

⁽³⁾ Faroua , op-cit., p,26.-27.

⁽⁴⁾ القرشي (سليمان) ، الماء في الرحلات الحجية المغربية بين الحقيقة والرمز، ضمن كتاب: السودان وافريقيا في مدونات رحلة الشرق والغرب اكتشاف الذات والأخر، أبحاث ندوة العرب والمسلمين/دورة ابن حوقل، الخرطوم، السودان ، دارالسويدي للنشر والتوزيع ، فبراير2006، ص168-169.

⁽⁵⁾ الرحلة العياشية ، المصدر السابق، مج1، ص129.

⁽⁶⁾ نفسه، ص129.

شبكة الطرق وتحديد اتجاهاتها باعتبارها عنصرا أساسيا لا يمكن الاستغناء عنه حتى أنه يمكن تغيير الطريق اذا نضب أو جف ماء أباره⁽¹⁾.

2/ مواطن الكلا: من بين العوامل المهمة والشروط المطلوبة التي يجب توفرها في الطريق هو توفر نقاط للرعي خاصة اذا علمنا أن وسائل النقل في القوافل كانت تعتمد أساسا على الحيوان ولهذا وجب توفر الكلا لأهميته اذا كان علفا للحيوانات⁽²⁾، ففي الطريق الصحراوي مثلا نجد أن مسالكه كانت عبارة عن مجاري للأودية الجافة، تتبعه القوافل لأنها أماكن صالحة لنمو الاعشاب التي تعتبر غذاءا للحيوانات مثل نبات القطف، والعرين، والضمران، والديرين....⁽³⁾، حتى أن هذه المواضع كانت مدة أقامت القافلة بها تطول وخير مثال أورده العياشي عند نزوله بتوات قائلا: "وبخارج البلد مرعى حسن للإبل صلحت فيه ابل الحجاج أيام الاقامة"⁽⁴⁾، وفي موضع اخر قال: "ونزلنا بموضع يقال له الديرنة، تصغير اسم شجرة تأكلها الابل كثيرا وتصلح عليها، وسمي المحل بها لوجودها فيه"⁽⁵⁾

3/ الأسواق: تعتبر الأسواق من أهم النقاط المقصودة باعتبارها مجال فاسح للتبادل التجاري يتيح عملية البيع والشراء، فنجد أن أغلب المراكز التجارية والمدن التي تتوفر على الأسواق، والفنادق، ونقاط الراحة للقوافل كانت من بين النقاط الموجهة والمرشدة والمساهمة في رسم شبكة الطرق بين البلدان المغاربية، اذ كانت نفسها مناطق للانطلاق والرجوع، اذ كانت هذه المراكز محطات يتزود بها الحجاج، والتجار، فقد وصف العياشي ذلك بقوله: "ونزلنا ببلاد أوكيرت... واشترى الناس منها ما احتيج اليه من الزاد الى بلاد واركلا.... وأقمنا بها يومين وبدلنا من الأباعر ما ضعف"⁽⁶⁾ حتى أننا نجد في بعض المدن أسماء تحمل اسم القوافل مثل ساحة القوافل⁽⁷⁾.

(1) بوفيل، تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير، ط2، بقلم روبن هاليت، تر: الهادي أبو لقمة، ومحمد عزيز، بنغازي، 1988، ص384.

(2) مروان، المرجع السابق، ص370.

(3) فرج محمود، المرجع السابق، ص77-78.

(4) الرحلة العياشية، المصدر السابق، مج1، ص79.

(5) الرحلة العياشية، المصدر السابق، مج1، ص78.

(6) الرحلة العياشية، المصدر السابق، مج1، ص81.

(7) الشويهد (عبد الله بن محمد)، قانون أسواق مدينة الجزائر 1695م-1705، تر: ناصر الدين سعيدوني، بيروت، دار الغرب الاسلامي، 2006، ص

نستنتج مما سبق أن شبكة الطرق ارتبطت بمجموعة من المحطات التي كانت محطات للاستراحة والمبيت والانطلاق في نفس الوقت، مع مساهمة العوامل السالفة الذكر بشكل كبير في رسم هذه شبكة بين هذه البلدان المغاربية، إلا أن الهاجس الكبير الذي كان يقلق القوافل هو حالة الأمن في الطريق وهو ماسيتم التطرق اليه.

المبحث الثالث : تأمين الطرق.

أولا/ حالة الأمن في الطرق:

تعتبر سلامة القوافل، وحالة الأمن في الطريق من أهم الشروط المطلوبة لضمان نجاح تجارتها وربحها، فقد كان عامل الأمن أكبر هاجس لها لانعكاساته، وقد أكد ابن خلدون "أن حدوث العدوان على الناس في أموالهم يذهب الآمال، والتحصيل والاكتساب لما يرون أن غايتها ومصيرها(مصير الأموال)، انتهى من أيديهم وبالتالي كان السعي وراءها مستحيل⁽¹⁾.

فكانت بذلك القوافل المغاربية في تجارتها تعاني من ظاهرة اللصوصية او قطاع الطرق هذه الظاهرة التي تحدث عنها الكثير من الرحالة الذين لم يسلم ركبهم منها حتى انه تم الحديث عنها بايسهاب سواء على المستوى العام أو الرسمي بين البلدان المغاربية، علما أن هذه الظاهرة لم تكن جديدة في البلدان المغاربية خلال الفترة المدروسة

(ق 18/17م)، وتواصلت حتى دخول بلدان المغرب العربي تحت الهيمنة الاستعمارية القرن 19م⁽²⁾، وقد حاولنا في هذا العنصر حصر بعض المقتطفات من نصوص الرحلات حول وصفها لهذا الظاهرة، أو بعض الرسائل الرسمية المتبادلة، متسائلين كيف كان رد فعل تجار القوافل حول هذه الاعتداءات وماهي الاجراءات المتخذة من أجل حماية قوافلهم وأموالهم من ذلك ؟.

⁽¹⁾ ابن خلدون (عبد الرحمن)، تاريخ ابن خلدون (العبر و ديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر و من عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر)، طبعة مصصحة اعتنى بها أبو صيب الكرمي ، الرياض، بيت الافكار الدولية، ص 144.

⁽²⁾ تونس، الارشيف الوطني، قسم السلسلة التاريخية ، الحافظة 212، الملف 237، تاريخ 1856-1868م، الوثائق 15-2-6-17-29، (وقد أشار الباحث حماش خليفة الى هذه الوثائق وما تضمنته في كتابه: كشاف تاريخ الجزائر في الأرشيف الوطني التونسي، منشورات جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الاسلامية- قسنطينة، سلسلة أدوات البحث والبيبلوغرافيا، 2013، ص 117-131).

عادة ما كانت ظاهرة اللصوصية ومخاطر الطريق تصادف تجار القوافل على الحدود بين الدول المغاربية ،لذا فقد حاولنا تتبع هذه الظاهرة بين هذه البلدان.

إذا ما تتبعنا ظاهرة اللصوصية في الطرق بين ايالة الجزائر والمغرب خلال العهد العثماني فهي تعود الى القرن السادس عشر ميلادي، حسب ما أكده لنا الحسن الوزان في وصفه للطريق المؤدية من فاس الى تلمسان قائلاً: "قلما ينجو التجار من شرهم لاسيما في فصل الشتاء"⁽¹⁾، وحتى ركب الحجاج لم يسلم من ذلك رغم القدسية والهيبة التي يحملها، فقد ورد في رحلة أبي مدين الدرعي الحجازية لأحمد السوسي وصفه لمحطة فجيح كمحطة من محطات الطريق لأن الحجاج كثيرا ، ما يتعرضون للصوصية في الطريق قائلاً: "وهذه أول بلاد اللصوص، لما صلينا العشاء تداعت علينا اللصوص تداعي الذئاب وتختطف اختطاف الثعالب، فلم نزل معهم بالبارود والسياح الى الصباح، وما رأينا قبلهم أقل حياء وأجسر منهم..."⁽²⁾، حتى أن هذه الظاهرة تثير الرعب في أوساط الحجاج قول العياشي في ذلك "حصلت للركب روعة لخبر أخبروه أن بازائهم قوم من العرب يريدون الاغارة، فشمرو الناس للقتال، وأخرجوا عدتهم للحرب، وهينوا آلة حربهم فلم يلقوا كيدا، وتبين بعد ذلك أن الخبر لا أصل له"⁽³⁾، وفي الرحلة الناصرية وصف صاحبها الدرعي محطة ام الحران في طريقه الى الجزائر بقوله: "والحل معلوم بالسرقة الاختلاس"⁽⁴⁾. ومن الجزائر الى تونس لم تسلم القوافل أيضا من ذلك، بل تفاقت أكثر كونها مناطق عبور خاصة لقوافل الحجيج، وقد مارست هذه الظاهرة بأكثر خاصة في المناطق الصحراوية إذ كانت تجارها تعترضها هجمات اللصوص، وقطاع الطرق سواء كانوا من البدو الرحل، أو الطوارق الملثمين⁽⁵⁾، أو مجموعة من القبائل التي تتزعم الصحاري كقبيلة ورغمة التي كانت تقوم بأعمال قطع الطريق على الأراضي التونسية⁽⁶⁾.

(1) الوزان، المصدر السابق، ج2، ص11.

(2) القاضي، المرجع السابق، ص51.

(3) الرحلة العياشية، المصدر السابق، مج1، ص112.

(4) حساني، المرجع السابق، ص28.

(5) بوعزيز، طرق القوافل والاسواق...، المرجع السابق، ص132.

(6) رحلة الاغواط، المصدر السابق، ص102.

علما أن ركب الحجاج لم يسلم من ذلك خاصة في منطقة الجريد، كتعرض ركب الحج الفاسي الى غارات القبائل البدوية التونسية مثل قبائل الهمامة التي قوبلت بالحرب من طرف حمودة باشا^(*) الذي كان يمثل السلطة السياسية آنذاك في اية تونس⁽¹⁾.

وقد اشتهرت بعض المحطات بهذه الظاهرة خاصة توزر التي ورد ذكرها في العديد من نصوص الرحلة فقد وصفها الدرعي بقوله "وتوزر فانها اكثر بلاد الله سرقة"⁽²⁾، أما الورثياني فعبر عن ذلك الى حد التنبيه بقوله: "وتوزر وقابس محطة الخطفة، بل توزر أعظم فكل من غفل عن حاجة في يده إلا خطفوها فإياك والغفلة فيها...."⁽³⁾.

مع العلم أن هذه الظاهرة استمرت حتى القرن 19م، وهذا من خلال ما أشارت اليه الوثائق الأرشيفية التي كانت عبارة عن مراسلات متعلقة باغارات على القوافل والعروش الجزائرية متبادلة بين السلطة السياسية في تونس والجزائر وقد أوردت أسماء لقطاع الطرق هما محمد بوعلاق والناصر بن شهرة^(**)، ففي إحدى الرسائل ورد مايلي: "وبعد فسيكون في شريف علمكم، قافلة خرجت من توزر أصل أهل القفلة سوافة متوطنين بتوزر وحاملين على ابلهم رزق أهل رعيتنا الشرق والقفلة المذكورة فيها أحد عشر بعيرا فقط فلما وصلوا الى قرب سوف الى بير يقال لها بوقصيصة خرج عليهم سبعة وستين(67) فارسا من اولاد يعقوب أخذوا القفلة المذكورة وقتلوا منها اثنين...وساقوا الابل المذكورة.."⁽⁴⁾ وفي مراسلة أخرى ورد أن الناصر بن الشهرة نهب أكثر من ثلاثين جملا ولاذ بالفرار.

(*) كان مولده في 18 ربيع الثاني 1173/الموافق 08 ديسمبر 1759، تولى حكم تونس في عام 1777 وافته المنية في 19 أكتوبر 1834م... ينظر: ابن أبي الضياف (أحمد)، اتخاف أهل الزمان بأخبار ملوك تونس وعهد الأمان، تحقيق لجنة من وزارة الشؤون الثقافية، تونس، الدار العربية للكتاب، المجلد الثاني، ج3، 1999، صص 11-53.

(1) ابن عبد العزيز (حمودة بن محمد)، الكتاب الباشي، (دط)، تحقيق الشيخ محمد ماضور، تونس، الدار التونسية للنشر، ج1-1970، صص 13.

(2) الرحلة الناصرية، المصدر السابق، ج1، صص 54-55.

(3) الرحلة الوثيلانية، المصدر السابق، مع1، صص 128.

(**) ورد ذكره انه جزائري الاصل في الرسالة التي بعثها ليون روش قنصل جنرال دولة فرانسة المكلف بأمرها بالحاضرة التونسية مؤرخة في 16 أكتوبر 1861 الى حاكم عموم الجزائر الذي لم يرد اسمه (تونس، الارشيف الوطني، قسم السلسلة التاريخية، الحافظة 212، الملف 237، الوثيقة 6).

(4) تونس، الارشيف الوطني، قسم السلسلة التاريخية، الحافظة 212، الملف 237، الوثيقة 17، دون تاريخ (ينظر نص الوثيقة كاملا في الملحق رقم 03).

حتى أن حاكم عموم الجزائر انذاك طلب النظر في قضية هذا الرجل في احدى الرسائل الموجهة قائلا: "والحاصل أن ابن الشهرة في هاته الايام كثرة حركاته فالمرغوب منكم أن تعلمنا بجميع ما يبلغكم على سيرة ناصر بن الشهرة الآن وطلب الدولة التونسية في امعان النظر في نازلة هذا الرجل الذي حير بسيرته وسلوكة أهالي دواوير قسنطينة..."⁽¹⁾.

وحتى ايلة طرابلس الغرب لم تسلم من اللصوصية، وقطاع الطرق، فقد عرفت منذ بداية النصف الثاني من القرن 18م فوضى عارمة في كل أطرافها مما استفحل ظاهرة قطاع الطرق المهتدة للقوافل التجارية⁽²⁾، مما أدى الى تفضيل العديد من التجار الى ارتياد طريق البحر انطلاقا من طرابلس ذهابا الى تونس، وهذا لعدم توفر شرط الأمن على طريق البر بين غدامس وتونس، ودليل ذلك وصول بعض السلع من تونس الى غدامس عبر البحر⁽³⁾، حتى أن المقولة المتداولة في ليبيا حول هذه الظاهرة هي "بات ومات"⁽⁴⁾، وقد اشتهرت المحطات الى ينزل الحجيج بها بذلك مثل طرابلس التي اشتهرت بعملية النهب والسرقة⁽⁵⁾، فقد أورد الورثياني أن الركب كان يحرس ليلا من السراق الى غاية مغادرتهم⁽⁶⁾.

لقد كانت حالة الأمن في الطريق من أكبر المشاكل والعوائق التي تصادف تجار القوافل في طريقهم الى جانب عوامل أخرى سيرد ذكرها في الفصل الثاني.

(1) نفسه، الوثيقة 15، تاريخ 1861.

(2) فيرو(شارل)، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى الغزو الايطالي، ترجمة وتحقيق: محمد عبد الكريم الوافي، ط3، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، 1994، ص 320-321.

(3) مروان، المرجع السابق، ص 369-370.

(4) Prax, régence de Tripoli..., op-cit., p11.

(5) فيلاي، المصدر السابق، ص 145.

(6) الرحلة الوثيلانية، المصدر السابق، مج 1، ص 170.

ثانيا/ الاجراءات المتخذة لحماية القوافل من مخاطر الطريق:

لقد كان أمن القوافل في الطرق من بين الأمور المحسوب لها من طرف التجار لذا فقد كانوا دوما يتخذون مجموعة من الاحتياطات والتدابير اللازمة التي يواجهون بها أي خطر أو طارئ قد يحدق بهم وبأملاكهم ومن ذلك اسناد مهمة حراسة القوافل وتأمينها الى القبائل ذات النفوذ، وأهم هذه القبائل وارغما على الحدود التونسية الصحراوية⁽¹⁾، و قبيلة الشعامبة في الجنوب الجزائري⁽²⁾، وأولاد محمد في فزان بليبيا⁽³⁾، لأنه في القبيلة توجد نوع من الحماية الطبيعية أو المرافقة التي تسمح بعملية التبادل التجاري التي تزيد بتوفر عنصر الأمان، كما يقوم تجار القوافل بتزويد قوافلهم بالسلاح، من أجل الدفاع عن أموالهم، والتصدي لهجمات اللصوص⁽⁴⁾، فقد ذكر العياشي في الركب المرافق له أنه "...شمر الناس للقتال، وأخرجوا عدتهم، وهيئوا آلة حربهم..."⁽⁵⁾.

اضافة الى تزويد القافلة بالحراس وعادة ما تكون أصول هؤلاء مختلفة الانتماءات القبلية لتكثر عصبيتهم تكون مهمتها حماية القافلة⁽⁶⁾، وتنظيم استعلامات مهمتها اعلام القافلة بأي خطر مسبق للاحتياط، أو الاستعداد للمواجهة، خاصة على الطرق الصحراوية، وقد اطلق عليها اسم شرطة الصحراء⁽⁷⁾. وان اشتد الخطر فان القافلة تقوم في بعض الاحيان بتغيير الطريق الى مسلك ثاني ان وجد أو التوقف ريثما زال الخطر كحل لتفادي قطاع الطرق .

لقد كانت هذه من بين الاجراءات المتخذة من طرف التجار لحماية قوافلهم، إلا أنها لم تكن في مأمن تام من اللصوصية وقطاع الطرق، كما أن تكاليف الحماية من دفع مبالغ للحراس أو لقبائل الطريق كانت على عاتق التجار ، فكلما زادت نقصت فوائد الربح .

⁽¹⁾ Carette, recherches sur la géographie..., op -cit., p89.

⁽²⁾ Carette, du commerce de l'Algérie avec l'Afrique centrale et les états barbaresques, Paris, 1844, p25 .

⁽³⁾ ibid., p17.

⁽⁴⁾ الحضيبي، المرجع السابق، ص99.

⁽⁵⁾ بوعزيز ، طرق القوافل والأسواق...، المرجع السابق، ص133.

⁽⁶⁾ الرحلة العياشية ، المصدر السابق، مج1، ص 112.

⁽⁷⁾ الزبيدي، التجارة الخارجية...، المرجع السابق، ص112-113؛ بوعزيز، المرجع السابق، ص133.

من خلال معالجة عناصر الفصل نستنتج مايلي:

- شبكة الطرق لعبت الى جانب دورها الاقتصادي أدوارا اخرى منها السياسي، والثقافي، والديني، فقد كانت طريق للتاجر والسلطة السياسية، والعالم، والحاج.
- أن محطات الطرق كانت مرتبطة بتوفر شروط منها الأمن، والماء، والأسواق.. كما انها لعبت أدوار مزدوجة اذ نجد ان محطة الاستراحة هي محطة انطلاق ومبيت، ومركز تجاري...
- تقدير المسافة بين المحطات يختلف بين القوافل في نفس الطريق، وهذا يرجع الى عدة عوامل منها حالة الأمن في الطريق، التضاريس، حجم القافلة، وجود مسالك أخرى....
- تجار القوافل كانوا يتخذون احتياطا تم لحماية أموالهم من مخاطر الطرق مما يزيد من تكاليف السفرة، وتراجع نسبة الفائدة.

الفصل الثاني:

القوافل التجارية:

المبحث الأول: ماهية القوافل و أنواعها.

المبحث الثاني: مكونات القوافل.

المبحث الثالث: نظام القوافل وحملتها.

لقد جابت قوافل بلدان المغرب العربي مناطق عديدة، وبمختلف الاتجاهات، لترتاد المراكز التجارية المختلفة، وكان حجمها يختلف من حيث العدد من قافلة الى اخرى، وسارت في طرق مختلفة، كما غيرت من مسارها حين اقتضى الأمر ذلك بحثا عن الأمن والسلامة⁽¹⁾، واختلفت حمولتها من حيث النوع والكم والأهمية، حسب متطلبات السوق، كما اختلفت أهداف أفرادها كل حسب مهمته، فمنها الدنيوية هدفه الربح التجاري ومنها الدينية أداء فريضة الحج كهدف أساسي مع ممارسة التجارة لدفع تكاليف السفر، لذا فنحن نتساءل: ماهو مفهوم القافلة وماهي أنواعها؟ هل كانت هذه القوافل ذات صبغة تجارية بحتة؟ هل كانت تسيير وفق نظام؟ وماطبيعة السلع التي كانت تتاجر بها؟ وماهي المعوقات التي كانت تصادف هذه القوافل في طرقها؟ .

المبحث الأول: ماهية القوافل و أنواعها.

سنحاول في هذا المبحث التطرق الى تعريف القافلة اللغوي والاصطلاحي ثم الوقوف عند أنواعها ذات الصبغة التجارية البحتة منها، والجانب الثاني الذي لا يقل أهمية عن الأول هو الجانب الديني فيها(ركب الحج).

أولا/ مفهوم القافلة:

1- لغة: ورد تعريف للقافلة في لسان العرب على النحو الآتي⁽²⁾:

يقال جاءهم القفل والقفل و القُفول، واشتق اسم القافلة من ذلك لأنهم يَقفلون، وقد جاء القفل بمعنى القُفول(بالضم).

قال أبو منصور: سميت القافلة قافلة، تفتاؤلا بقفولها عن سفرها الذي ابتدأته، قال: وظن ابن قتيبة أن عوام الناس يغلطون في تسميتهم الناهضين في سفر أنشعوه قافلة، وأنها لا تسمى قافلة الا منصرفه الى وطنها، وهذا

(1) مروان، المرجع السابق، ص341.

(2) ابن منظور(الفضل جمال الدين محمد بن مكرم)، لسان العرب المحيطة، تح: عامر أحمد حيدر ومراجعة عبد المنعم خليل ابراهيم، مج5، (ل)، بيروت، دار الكتب العلمية، 2005، ص 634.

غلط، مازالت العرب تسمى الناهضين في ابتداء الاسفار قافلة تفاؤلا بأن ييسر الله لها "القُفول" وهو شائع في كلام فصحاءهم الى اليوم.

والقافلة: الرفقة الراجعة من السفر.

والمُقفل: مصدر قفل يُقفل اذ عاد من السفر، والجمع هو القفل.

قال: وقد يقال للسفر قُفول في الذهاب و المجيء، و اكثر ما يستعمل في الرجوع.

نستنتج مما سبق أن التعريف اللغوي للقافلة مقترن فقط بفعل الرجوع أو العودة الى الديار.

2- أما اصطلاحا: فالمقصود بها القافلة التجارية، وهي تنظيم مسبق تقوم به جماعات أغلبها تجار قد تختلف

أصولهم ولكن هدفها اقتصادي هو الربح التجاري، والمتاجرة بيعا وشراء، هذه القافلة لها مكونات بشرية وحيوانية

كما سنوضحه في العنصر الموالي، تقسم الأدوار والمهام فيها بين عناصرها بين القائد، والدليل، والوكيل.....

و البعض يرى أن النساء يشاركن في بعض الاحيان الى جانب أزواجهن في ممارسة التجارة⁽¹⁾، وهي تختلف

عن "النجا" الذي هو عبارة عن قبيلة أو مجتمع متحرك، تكون سرعته أبطأ من القافلة⁽²⁾، وتتكون من الرجال

والنساء، اضافة الى قطعانهم من الماشية، والحيم، والكلاب، وصراخ الأطفال، وأحاديث الرجال، وثرغاء الخرفان،

وصياح الديك... هذه هي مجمل صفاتها⁽³⁾.

⁽¹⁾ Carette, recherches sur la géographie et le commerce...op-cit., p164.

⁽²⁾ الزبيري ، التجارة الخارجية...، المرجع السابق، ص68.

⁽³⁾ Carette, recherches sur la géographie et le commerce...op-cit., p164.

ثانيا/أنواع القوافل:

ان الحديث عن القوافل المتبادلة بين البلدان المغاربية يستوجب الوقوف عند أنواعها فهي ليست تجارية بحتة وإنما فيها جانب ثاني هو الجانب الديني أو ما يطلق عليها بقوافل الحجيج (ركب الحج) الذي يقطع البلدان المغاربية انطلاقا من المغرب الاقصى مرورا بالجزائر ثم تونس وليبيا متجها نحو المشرق هذا الركب الذي يزداد كلما توقف في محطة بانضمام الحجيج في مسار رحلته⁽¹⁾ ، ومن هنا يمكن التمييز بين نوعين من القوافل.

1/القوافل التجارية البحتة:

ويتمثل هدفها الرئيسي هو المتاجرة ببيعا و شراء بين أرجاء ومراكز المغرب العربي، اذ تختلف مراكز انطلاقها واتجاهاتها - بين الجزائر وتونس، بين ليبيا والجزائر وتونس، بين الجزائر والمغرب، وأخرى تجول البلدان المغاربية بكاملها-حاملة مختلف السلع ومستوردة احتياجاتها ومتطلبات السوق لديها لذا فان هذه القوافل يصعب علينا حصرها في قافلة أو قافلتين من حيث تنظيمها،ومواعيد انطلاقها، "ومدى ضخامتها ومقدار حمولتها، الى غير ذلك من التفاصيل التي لا تزال غير معروفة بشكل محدد ودقيق"⁽²⁾.

فمن غدامس كانت تنطلق سنويا ثلاث قوافل باتجاه تونس كان يطلق عليها القوافل الغدامسية التي تحمل معها غبار الذهب، والسنا(نوع من الثمار)، وريش النعام، والعبيد السود،وتستورد القماش، النسيج، الحرير، والجلد الأحمر، والتوابل⁽³⁾.ومن قسنطينة تنطلق اخرى باتجاه تونس خاصة في أوقات السلم بين البلدين⁽⁴⁾، اذ كانت تونس تستقبل من 8الى 10 قوافل سنويا⁽⁵⁾، ليصبح ذلك العدد شهريا⁽⁶⁾، حاملة معها الغنم والبرانس، والعملات النقدية لتستورد

(1) عززي، المرجع السابق، ص ص 30-31.

(2) بن خروف، المرجع السابق، ص63.

(3)Maggil (Thomas), nouveau voyage a Tunis, Paris,1815, p165-166.

(4) Ibid.,p165.

(5)Emerit, (M),un mémoire inédit de l'abbé Raynal sur la Tunisie au 18^{eme} siècle ,R.T. n°3-4(1948), p176.

(6) الامام (رشاد)، سياسة حمودة باشا في تونس(1782/1814م) ، تونس، منشورات الجامعة التونسية، 1980،ص300.

منها الشالات والأدوات المعدنية، والأقمشة، والحلي والشواشي، لتصبح بذلك الجزائر من أهم الاسواق التونسية المقصودة⁽¹⁾، وفي نفس النقطة شاهد الرحالة الاسكتلندي "ليثجو" في طريقه الى المغرب برا بعد نزوله بتونس قائلا: "وأخيرا حصلت على جواز السفر وبعد أن اتخذت جميع الاحتياطات اللازمة... سلكت طريق البر والتحقت بتلك القافلة المتكونة من حوالي أربعين من المغاربة، ومائة من الجمال المحملة بالأقمشة الحريرية والقطنية، وغيرها واجتازنا مقاطعات قسنطينة وبجاية، وكنت أنام في الخيام، وقد شاهدت طوال هذه المسيرة بلادا غنية جميلة المناظر"⁽²⁾.

ومن المغرب الاقصى حدد الباحث اميرت مارسال "قافلتين تخرجان من المغرب والتي تصل تونس، وتدعى هذه القوافل بالقافلة المغاربية، اذ تخرج كل سنة من فاس قبل ثلاثة أسابيع من حلول شهر رمضان، حاملة معها الحايك والجلود المصبوغة، والتبر، والعملة لتصل الى تونس وفي العودة تحمل معها القماش الحريري، الشاشية، التي يستعملها الجزائريون بشكل كبير لتمر بطريقها بكل من معسكر، تلمسان، حتى تصل وجدة عبر الطريق الشمالي"⁽³⁾.

وأكبر هذه القوافل على الاطلاق هي قافلة سلا^(*) التجارية "التي لعبت دورا تجاريا كبير حجمها، ونشاطها التجاري الذي كان يمتد من المغرب الاقصى مرورا بالجزائر وصولا الى تونس حيث عدت من أهم القوافل التجارية التي يشمل نشاطها الاقتصادي بلدان المغرب الكبير اذ كانت تحتوي على 100 جمل...."⁽⁴⁾.

(1) الامام، المرجع السابق، ص300.

(2) آبار(ميشال)، الجزائر في القرن السابع عشر لرحالة اسكتلندي، ترجمة حنفي بن عيسى، مجلة الثقافة، الجزائر، ع1971/3، ص46-47.

(3) Amine, op-cit., p365.

(*) سلا، ببلاد المغرب، بينها وبين مراكش على ساحل البحر تسع مراحل، مدينة قديمة على ضفة البحر لها أسواق نافقة وتجارات ودخل وخرج ولأهلها سعة أموال (الحميري، المصدر السابق، ص319).

(4) بن خروف، المرجع السابق، ص64-65.

معتمدة هذه القوافل على الجمال كوسيلة أساسية للنقل والتي ساهمت مساهمة عظيمة في التجارة خاصة الصحراوية نظرا للمؤهلات الطبيعية التي ميزها الله اياها " من جفون وأرجل طويلة ذات أخف مشقوقة، وأنف واسع ، وقدرة على تحمل العطش....." (1)

2 / القوافل التجارية الدينية:

لقد كان الحج فرصة سنوية للتجار لتحقيق الربح على طول الطريق المؤدي الى البقاع المقدسة(مكة) ،لما يقع من بيع وشراء لما حملوه من بضائع يتم جمعها من مختلف المواضع ، والمحطات التي مروا بها، وقد جرت العادة أن تقوم بهذه الرحلة الدينية والدينية ثلاث قوافل قاعدة انطلاقها من المغرب تحت قيادة أشرف مغاربة⁽²⁾، يتم اختيارهم بشروط.

لقد حدد البعض عدد الركب بـ 1500 الى 2000 حاج ،وفي كل محطة يؤسس الركب تجارة للتبادل فيقوم أصحاب القوافل بشراء والبيع⁽³⁾ فقد أورد العياشي في ذلك عند دخوله ورقلة قوله: "وكان من لطف الله بالحجاج أن صادف دخولهم دخول قافلة من أعراب الارباع قدمت بسمن كثير و وغنم وابل وزرع، اشترى الناس ما احتاجوا اليه..." (4)

وبالمقابل يوفر الحجاج في الطريق النقود وبعض السلع المطلوبة من بلادهم، اذ عادة ما يمارس الحجاج حرفة التجارة في الذهاب والإياب لكسب قوتهم، خاصة اذا علمنا أن طريق "الحج طريق شاق، ويحتاج الى التزود بالمال و المؤونة والاستعداد للدفع من اجل القوت والحمل، والركوب والكسوة ومصارف أخرى معروفة أو طارئة"⁽⁵⁾.

(1) فيصل، المرجع السابق، ص50.

(2) الزبيري، التجارة الخارجية...، المرجع السابق، ص183.

(3) Prax,commerce de l'Algérie avec Mecque et le soudan ... ,op-cit., p338.

(4) مختصر الرحلة العياشية، المصدر السابق، ص30.

(5) سعد الله (ابو القاسم)، مع العياشي في رحلته الى القدس، مجلة التاريخ العربي، الامارات العربية ، جمعية المؤرخين المغاربة، ع10/1999، ص194.

أما فيما يخص مسار هذه القوافل فكان إتجاهها من المغرب نحو المشرق ذهابا والعكس، إذ كانت تمارس عملية التبادل التجاري بين بلدان المغرب العربي والمشرق ، أثناء إتجاهها لبلاد الحجاز انطلاقا من جهات مختلفة بالمغرب الأقصى مثل تازا⁽¹⁾.

وتعتبر قوافل الحج أهم القوافل نظرا لعدد جماها الهائل المتنقل بإتجاه مكة حيث يتجمع الحجاج في تازة، لتقطع القافلة الجزائر، ثم تونس، أما عن طريق الجريد أو عن طريق تونس لتصل الى طرابلس بعد قطع شهرين وصولا الى الاسكندرية ثم الى مكة أين يشارك الحجاج في المعرض التجاري الهائل الذي يقام هناك⁽²⁾.

صحيح أن الطابع الأساسي لهذه القوافل كان الدين أي تأدية فريضة الحج، فكانت جل مكوناتها البشرية الحجاج الراغبين في تأدية فريضة الحج، إلا أنه من بين المرافقين لها التجار، وكان الحجاج أنفسهم يتاجرون، فيما أحضروه معهم من بضائع المغرب في طريق الذهاب وبضائع المشرق في طريق الإياب⁽³⁾ فكانت هذه العملية سنوية، لتحقيق أهداف دينية وديوية منها الحج، وطلب العلم، وبيع المال حتى قيل في المثل "حج و حاجة"⁽⁴⁾ ولعل خير دليل على ذلك الريح ما جناه التاجران الحاج عبد القادر والحاج ناصر من وادي ميزاب من مضاعفة لأموالهم في طريقهم الى الحج⁽⁵⁾، إذ كان الحجاج يتجرون مع السكان المحليين في كل مدينة أو قرية يقفون عندها حتى عدت القافلة بمثابة سوق متنقلة⁽⁶⁾، قول الورثياني "فلما اجتمعوا واشتروا وباعوا اهتموا بالرحيل"⁽⁷⁾ هذه القوافل الذي شغل مرورها أنظار السكان المحليين ففي تونس يستغل التجار رجوع الحجاج من الحجاز للمتاجرة

(1) شويتام، المرجع السابق، ص353؛ عباد (صالح)، الجزائر خلال الحكم التركي 1514-1830، الجزائر، دار هومة، 2012، ص341.

(2) Valansi (lucette), le Maghreb avant la prise d'Alger (1790-1830), Paris, Flammarion, 1969, p59.

(3) بن خروف، المرجع السابق، ص65.

(4) فيلاي، المصدر السابق، ص81.

(5) Prax, commerce de l'Algérie avec la Mecque et le soudan... , op-cit., p 339-342.

(6) الزبيري، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص183-184.

(7) الرحلة الورثيانية، مج1، المصدر السابق، ص82-83.

معهم، هذه الصحبة التي كانت عادة متواصلة كل عام بين الدول المغاربية حتى سميت بالقافلة المغاربية⁽¹⁾، باعتبارها مناسبة للتبادل التجاري⁽²⁾.

وقد كان التجار ينتظرون أو يستغلون فرصة موسم الحج لعدة أسباب منها: أن ركب الحج يمثل حاجزا للتجار اذ يوفر لهم الحماية من الاعتداءات⁽³⁾، وكذلك التمتع بالإعفاءات الجمركية حتى قيل في المثل "حج مبرور وذنب مغفور، وتجارة لن تبور"⁽⁴⁾، كما أن القافلة وسيلة لنقل سلعهم الى أماكن مختلفة، فيذكر أحد الشيوخ أنه كانت له مبادلات تجارية مع مدينة طرابلس قدرت بضائعها بعشرة قناطير⁽¹⁰⁾ من الزعفران بعث بها الى صاحبه في طرابلس مع قافلة للحجاج المراكشيين كانت عائدة الى بلادها⁽⁵⁾، أضف الى ذلك أن الحج كان مناسبة وفرصة يسمح وقته بالقيام بعمليات تجارية⁽⁶⁾، كما أنه فرصة يستفيد منها التاجر اذ يضاعف رأس ماله⁽⁷⁾، وفي ركب الحج لا يتعرض التاجر للجمركة، اذ كانت السلع التي ترد صحبة الركب من المغرب الاقصى لا يأخذ منها شيء، وذلك اعانة لهم على حجهم من طرف السلطة في تونس، وكذلك السلع الواردة صحبة الركب من المشرق فلا يؤخذ عليها شيء من القدم، كما "تم اسقاط عن التجار جمرك الطيب بالمسك والعنبر والزباد، ونحوها ليكثر جلبها...."⁽⁸⁾، وهذا ما شجع الحجاج على ذلك لعدم مراقبتهم من طرف الديوانية⁽⁹⁾،

⁽¹⁾ قاسم (أحمد)، ايلة تونس العثمانية على ضوء فتاوى ابن عظوم (1574-1600م)، تونس، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، 2004، ص315.

⁽²⁾ بن خروف، المرجع السابق، ص65.

⁽³⁾ Aucapitaine, étude sur la caravane de la Mecque..., op-cit., p02.

⁽⁴⁾ مروان، المرجع السابق، ص382.

⁽⁵⁾ فيزو، المصدر السابق، ص328.

⁽⁶⁾ yvette (katan), et autres..., op-cit., p 25.

⁽⁷⁾ Amine, op-cit., p337-338.

⁽⁸⁾ الحاج حمودة، المصدر السابق، ص369.

⁽⁹⁾ Girard, op-cit., p 152.

حتى أنه كان يتم اختيار الأماكن التي لا يتعرض فيها الركب للحمركة مثل توات في الجزائر⁽¹⁾ خاصة أن " أهل تلك البلاد قد انكفت عنهم أيدي الملوك ولم تسسهم الدول منذ أزمان ولا قادهم سلطان قاهر الى مايراد منهم... " ⁽²⁾.

ومن أهم نتائج تعلق التجار أو الحجاج التجار بالتجارة مع ركب الحج الموسمي ما نتج عنه أن التجار المغاربة انتشروا في المدن المشرقية التي تقع على طول طريق الحج مثل الاسكندرية ورشيد ودمياط بمصر، فكانت هذه الظروف المشجعة التي وفرتها مصر لأبناء المغرب بمثابة عوامل جذبتهم، فهاجروا اليها واستقروا فيها، ومارسوا أنشطتهم حتى أصبحوا من سكانها⁽³⁾، اذ نجد أن اغلب التجار كانوا يحملون لقب الحاج والذي انتشر بكثرة⁽⁴⁾.

مما سبق نستنتج أن بلاد المغرب كانت تجوبها قوافل متنوعة تجارية ، ودينية ينتهز فيها الحجاج فرصة مرورها بمختلف المحطات للمتاجرة نظرا لما يوفره الركب من أمن ومرور بأهم المحطات للتزود بالمؤن حتى قيل في المثل " حج وحاجة" .

⁽¹⁾ محمود فرج، المرجع السابق، ص 64.

⁽²⁾ الناصري (أحمد بن خالد)، الاستقصاء لآخبار دول المغرب الأقصى، الدولة السعدية، تحقيق جعفر الناصري، محمد الناصري، المغرب، دار الكتاب، ج 5-1955، ص 98.

⁽³⁾ عبد الرحيم عبد الرحمان (عبد الرحيم)، المغاربة في مصر في العهد العثماني (1517-1798)، الجزائر، منشورات المجلة التاريخية المغربية وديوان المطبوعات الجامعية، 1982، ص 23.

⁽⁴⁾ نفسه، ص 143-144.

المبحث الثاني: مكونات القافلة:

تقود القوافل مجموعات بشرية اختلفت حسب مهامها، معتمدة على الوسيلة الأساسية للنقل المتمثلة في الحيوانات التي يتم اختيارها وفقا لخصائص أهلتها لأن تؤدي هذا الدور، لذا وجب الوقوف عند هذه المكونات سواء البشرية مع تحديدها و ابراز مهمة كل واحدة منها، أو الحيوانية منها.

أولاً- المكونات البشرية:تسير القافلة وفق نظام محكم، تقسم فيه الأدوار، كل في مكانه من خلال تركيبة من العناصر التي سيتم التفصيل فيها بدءا بماهية هذه العناصر، وشروطها وأهم الأدوار التي تؤديها.

1/ قائد القافلة: من بين متطلبات القافلة في تنظيمها هو اختيار قائد لها يكون صاحب خبرة في تسييرها ومتمرسا بأصول التجارة وعبور الصحاري⁽¹⁾، ويطلق عليه أيضا اسم شيخ القافلة⁽²⁾، أو الـrais-reis⁽³⁾، اذ يشترط فيه شروط منها الخبرة الكافية خاصة بالطرق الصحراوية، وكذلك التمرس في هذه الوظيفة لمدة طويلة أي بالخبرة السابقة في تسيير قوافل تجارية لمرات عديدة لأنه يتحمل مسؤولية القافلة مسؤولية كاملة⁽⁴⁾، فقد ذكر الرحالة هورنمان فريدريك في رحلته من القاهرة الى مرزق بليبيا قوله: "واستيقظنا على صوت طبول شيخ القافلة قبل شروق الشمس لاستئناف السير، وكان شيخنا قائد القافلة يتمتع باحترام وثقة رفاقه بما عرف عنه من شجاعة وإيمان، وحصانة رأي"⁽⁵⁾.

أما دوره الرئيسي فهو يكمن في توجيه نواة القافلة، وتنظيم سيرها الذي يتغير بتغير التضاريس، وحالة الأمن في الطريق، والارتباط بوزن الحمولة وثقلها⁽⁶⁾.

(1) محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص 66 ؛ بوعزيز، طرق القوافل والأسواق التجارية...، المرجع السابق، ص 133.

(2) مروان، المرجع السابق، ص 357.

(3) Dumas, le Sahara, organisation d'une caravane, R .O.A. C., T.15,Paris, 1854, p34.

(4) مروان، المرجع السابق، ص 357.

(5) هورنمان (فريدريك)، الرحلة من القاهرة الى مرزق عاصمة فزان عام 1797م، تعريب: مصطفى محمد جودة، طرابلس، دار الفرجاني، ، 1968، ص ص 25-27.

(6) Carette, recherches sur la géographie et le commerce...,op-cit., p163.

وإذا ما تناولنا هذا الدور في القوافل الدينية أو ركب الحجيج باعتباره يلعب دور في المجال التجاري، فإن الأمر يسند الى أمير الركب، هذه المهمة التي تستند خاصة الى الرجال الاكثر مكانة وعلمًا⁽¹⁾، وهو يؤدي نفس الدور المتمثل في قيادة القافلة وتسييرها اذا كان يحضى بمكانة عالية في وسط الحجيج، فقد ذكر العياشي قوله: "وقد قدمنا معنا بثلاثة من الخيل، واشترت آخر بسلجماسة، وأعطيت أفضلها لأمير الركب"⁽²⁾.

2/ الأدلاء: جمع دليل، ويأتي في المرتبة الثانية من حيث الأهمية بعد قائد القافلة، ويطلق عليه أيضا اسم الخبير أو المنير أو المرشد، باعتباره سائق القافلة⁽³⁾، ويرجع البعض أن النجاح الاقتصادي والربح التجاري للقوافل يعود الى الدور الكبير الذي يلعبه الدليل، بحكم أنه الشخص الذي تعتمد عليه القوافل في رحلتها نظرا لخبرته، ومعرفته للطرق والدروب خاصة الصحراوية، وعادة ما يكون الخبير من أصحاب المنطقة بحكم اقامته وتأقلمه مع طبيعة بلاده⁽⁴⁾، ويبدو أن هذه العادة المتمثلة في أخذ دليل لم تكن جديدة على المدة الزمنية المتناولة، بل هي قديمة، إذ يمثل شئ أساسي لنجاح التجارة، واجتناب الوقوع في التيه، فقد ذكر ابن خلدون في هذا الصدد: "ولا يمر الوارد إلا بالدليل الخريث من المثلثين الطواغن في تلك القفر، يستأجره التجار على البذرة بهم بأدنى الشروط"⁽⁵⁾، أما دوره الأساسي فيتمثل في:

- الارشاد الى الطريق الصحيح، والى نقاط الماء⁽⁶⁾، وايصال القافلة الى غايتها وهدفها المرجو⁽⁷⁾، وقد وردت

(1) فيلاي، المصدر السابق، ص 83.

(2) الرحلة العياشية، مج 1، المصدر السابق، ص 74.

(3) Dumas, le sahra, organisation d'une caravane..., op-cit., p.

(4) ابراهيم، المرجع السابق، ص 21.

(5) ابن خلدون، المصدر السابق، ص.

(6) فيلاي، المصدر السابق، ص 86.

(7) الزيري، التجارة الخارجية...، المرجع السابق، ص 68.

عدة نصوص تؤكد ذلك "والشوارع في حد ذاتها معقدة يصعب على الغريب أن يتعرف عليها دون دليل"⁽¹⁾، وكذلك "....ومعنا رجل من عرب الخنفسة اكتراه أمير الركب يدهم على الطريق....."⁽²⁾.

الاخبار: "وقد سألنا الدليل عن ذلك الموضع ، فأخبرنا أنه مصلى السيد أبي حفص"⁽³⁾.

- تجنب وقوع القافلة في خطر الطريق: بما أن الطرق تتطلب خبراء عارفين بمسالكها ومواضع مياهها وأماكن قطاع الطرق، واللصوصية لتجنب القافلة مخاطر الطريق وهذه مهمة الأدلاء الذين يكونون في العادة من أصحاب الجمال⁽⁴⁾.

- البحث على نقاط التوجه في الميدان، فهو بمثابة البوصلة أو الابرة الممغنطة اضافة الى تنظيمه لسير القافلة وإيجاد المعالم الاساسية والاحتياطات الضرورية للقوافل من أجل تأمينها⁽⁵⁾.

أما عن شروطه: فيجب أن يكون عارفا بالمنطقة فهو بمثابة الابرة الممغنطة أو البوصلة⁽⁶⁾، وتشتترط فيه الخبرة⁽⁷⁾،

ومعرفته لمسالك الطرق، ومواطن المياه، وظروف الأمن وأماكن العصابات المهاجمة، وهوية المهاجمين و أساليبهم، وتحركاتهم⁽⁸⁾، ومن صفاته أن يكون ذكيا، وحاذقا، ومستقيما، وشجاعا، يعتمد على تحديد الاتجاه على النجوم عن طريق خبرته، ويتعرف على الطرق والآبار، ومناطق الرعي، وتجنب الأماكن الخطرة مثل لسعات الأفاعي والسموم⁽⁹⁾.

⁽¹⁾ هورثمان، المصدر السابق، ص34.

⁽²⁾ الرحلة العياشية، مج1، المصدر السابق، ص107.

⁽³⁾ نفسه، ص112.

⁽⁴⁾ محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص66.

⁽⁵⁾ D'esayrac (de Lauture le comte), routes Africaines, moyens de transport, caravanes, Paris, 1853, p03-04.

⁽⁶⁾ Ibid., pp03-04.

⁽⁷⁾ حساني، المرجع السابق، ص29-30.

⁽⁸⁾ بوعزيز، تاريخ افريقيا الغربية الاسلامية...، المرجع السابق، ص50.

⁽⁹⁾ Dumas, le Sahara, organisation d'une caravane...., op-cit., p35-36.

لذا فان هذه الصفات نجدها فقط في أبناء المنطقة لذا فهو يكون اختياره منها بحكم معرفته بما (1).
لأن معرفة الطريق تتطلب معرفة اتجاهها وطولها، وأجزائها ومكوناتها، ومعرفة المناطق المجاورة وأماكن الأبار
الصحراوية وهذا ربما للوقت اللازم أثناء السير وتوجيه المسافرين والتجار (2).
ويتم كراء الدليل بثمان معين كمثلين من الذهب (3)، أو 30 دورو فضية (4)، هذا الثمن الذي
يشترك فيه أصحاب القافلة مع العلم أن يختلف حسب طول الطريق، وعدد الأيام والمحطات التي يقضيها
الدليل، لأنه أحيانا يتم استبداله في بعض المحطات "واستأجرنا هناك رجلا يهدينا الطريق الى بوسمغون بمثلقال
اسمه محمد بن عيسى" (5). اذ كانت القوافل المغاربية أيضا المتجهة نحو السودان تتوقف في توات لتستأجر
الأدلاء لتسيير قوافلها نحو الجنوب (6).

3/الحراس: من بين التنظيمات المسبقة لانطلاق القوافل التجارية هو اتخاذ احتياطاتها من مخاطر الطريق خاصة
اللصوصية، وقطاع الطرق، لذا وجب عليها تكليف حراس لحماية القوافل من شر هؤلاء، اذ كانت من عادة
التجار هو استئجار حراس لحمايتهم من أخطار المناطق الغير الآمنة، وهؤلاء الرجال هم مسلحون ببنادق،
تتراوح أجرتهم الشهرية ما بين 10-12 مثقالا، وقد عرفت هذه الظاهرة-الاستئجار- في المغرب الاقصى

(1) ابراهيم، المرجع السابق، ص21.

(2) D'esayrac , op-cit., p02.

(3) حساني، المرجع السابق، ص29-30.

(4) Prax, régence de Tripoli, carte de cette régence et des principale routes commerciales de l'intérieur de l'Afrique, R.O.A.C.T. 8, Paris, 1850, p09.

(5) الرحلة الناصرية، مع1، ص29-30.

(6) مقالاتي (عبدالله)، محفوظ(رموم)، دور منطقة توات الجزائرية في نشر الاسلام والثقافة العربية بإفريقيا الغربية، ط1، الجزائر، الشروق، 2009، ص52.

بـ"الزطاطة" ويعرف العامل المستأجر بـ"الزطاط"⁽¹⁾ ، ومن مميزات هؤلاء الحراس القوة ، والشجاعة، وتنوع الانتماءات القبلية، حتى يكثر أنصارها ويصعب الاعتداء عليها⁽²⁾.

4/الرقاصون (سعاة البريد): اذ كان دورهم هو تزويد القوافل بمجموعة من الأخبار، خاصة أوضاع الطريق من حيث: الأمن والسلامة ، وكذلك كمية البضائع المطلوبة ونوعها.

اذ كان ذلك يعتبر شرطا أساسيا لانطلاقه القوافل في مهمتها وهذا من أجل ضمان الريح، وحفظ الأموال من مخاطر الطريق، وتجنب كساد السلع⁽³⁾، وبالتالي الخسارة، وقد اشارت اليهم الوثائق باسم "السيار" لسرعته في سيره وتوصيل ماتم تكليفه به⁽⁴⁾.

5/الاستخبارات: عادة ما تنظم القوافل ما يسمى بـ"شرطة صحراوية"، على طول الطريق خلال ذهابها وايابها، وهذا من أجل مراقبة تحركات البدو الرحل نظرا لخطرهم، والقيام باستعلامات سريعة ومبسقة، مهمتها ابلاغ القوافل بتحركات قطاع الطرق والعصابات البدوية، وهذا من أجل أن تتجهز وتحتاط لحماية نفسها⁽⁵⁾.

6/الرسول: وهو فرد يرسله قائد القافلة ليستكشف الطريق فيما يخص مواضع المياه من حيث توفرها من عدمه، باعتبارها نقاط ضرورية، وهذا من أجل الاحتياط وتفادي مشاكل الطريق من حيث نقص المياه "وعاد الرسول في اليوم الثاني عشر بأخبار مبهجة، فالماء يوجد بوفرة ولا شيء يعوق القافلة"⁽⁶⁾.

7/المخبر: قبل بلوغ القافلة الى المحطة أو المراكز التجارية المقصودة ، سواء ذهابا أو ايابا يقوم شيخ القافلة بإرسال أحد أفرادها للقيام بدور الاعلام، أو الإخبار وهذا قبل وصول القافلة بيوم أو يومين، وهذا بمثابة

⁽¹⁾ أستيتو (محمد)، معوقات الاقتصاد المغربي في العصر الوطاسي-السعدي من خلال كتب الرحلة والجغرافيا (انموذج كتاب "وصف افريقيا للحسن الوزان" قسنطينة، مجلة الآداب والعلوم الانسانية ، ع2005/06، ص92.

⁽²⁾ بوعزيز، تاريخ افريقيا الغربية الاسلامية...، المرجع السابق، ص50.

⁽³⁾ مروان، المرجع السابق، ص343.

⁽⁴⁾ نفسه، ص217.

⁽⁵⁾ بوعزيز، تاريخ افريقيا الغربية الاسلامية...، المرجع السابق، ص50.

⁽⁶⁾ هورغان، المصدر السابق، ص63.

اعلان عنها في السوق ،ووصول الخبر الى التجار والسكان بموعد وصول القافلة⁽¹⁾، ويعتبر ذلك بمثابة استراتيجية لجذب الأنظار ونشر الأخبار في أوساط البائعين والمشتريين من تجار وسكان وبدو ، وإتاحة المدة الزمنية لهم من أجل الوصول، ليتم الالتقاء وتعم الفائدة بينهم.

8/ المرافق: ليست كل عناصر القافلة تمتلك سلع بل هناك أفراد لها أدوار مخصصة تقوم بها منها المرافق الذي يقوم التجار بإرساله مع القافلة مع السلع التي تجوب جهات مختلفة علما أن هؤلاء المرافقين مندوبون لأحد البيوت التجارية في جهات مختلفة⁽²⁾.

9/ الوكلاء: ويعتبرون من الآليات المهمة في العملية التجارية لما لهم من دور يتمثل في عناية المصالح التجارية اذ عادة ما يتم اختيارهم على أساس قرابة الدم والنسب⁽³⁾، واعداد البضائع، والمشتريين واخبار القوافل بالأسعار، والسلع المطلوبة، و أوضاع الحركة التجارية وتغييراتها⁽⁴⁾.

ويتم اختيار الوكلاء لأسباب منها بعد المسافات بين المراكز التجارية، وبغية تحقيق الربح، وذلك يتطلب للتجار أن يكون لهم عيون في المناطق المختلفة، لتزويد هم بحركة الأسواق من حيث السلع المطلوبة و أسعارها، كما أن الوكلاء يوفرون عناء السفر ونفقاته ،وفي نفس الوقت السيطرة على العملية التجارية، ويستقبلون ما يرسل اليهم من السلع، من طرف موكلهم وبالتالي تسهيل العملية التجارية⁽⁵⁾.

(1) مروان، المرجع السابق، ص364.

(2) نفسه، ص358.

(3) بوعزيز، الحالة الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الريفي بالشرق الجزائري...، المرجع السابق، ص175.

(4) Dumas, le Sahara, organisation d'une caravane..., op-cit., p 35-36.

(5) مروان، المرجع السابق، ص211-212.

10/ الشواف،chauafs:ويطلق عليه اسم تكشيف tekchif،أو kchef ومهمته مساعد الخبير أو الدليل في مهمته⁽¹⁾.

11/الكاتب (الخوجة): ويقوم بمهمة الكتابة أثناء عملية التبادل أو في الحالة وفاة معينة⁽²⁾.

12/المؤذن،moudden،ويسمى كذلك بالمصلى أو الامام⁽³⁾ إذ أن القافلة في أوقات الصلاة تحتاج الى من يؤذن في الناس ويقوم بالصلاة بهم.

13/رعاة الجمال:عادة ما تأخذ القافلة في سيرها وقت للراحة وهذا من أجل تجديد طاقتها خاصة فيما يخص وسائل النقل وهي الحيوانات،لذا فقد خصص نظاما لها هو تكليف رعاة للجمال⁽⁴⁾.

2/المكونات الحيوانية:

لقد كانت الوسيلة الأساسية والرئيسية للسفر ولبلوغ الهدف تتمثل أساسا في الحيوانات بمختلف أنواعها، من خيل وبغال وابل، وحتى مشيا على الأقدام وفيما يخص هذه الحيوانات فهناك من كانت ملك له، والبعض الآخر يكتريها⁽⁵⁾.

ففي المناطق الشمالية كانت تخصص الجمال والخيل لتنقل البضائع أما الأشخاص فيستعملون البغال والخيل، وفي المناطق الجنوبية، تخصص الجمال والأحمر المصرية لنقل البضائع أما الأشخاص فيستعملون الجمال(المهر خصوصا)⁽⁶⁾، وفيما يلي أهم الحيوانات مع ذكر بعض خصائصها.

⁽¹⁾Dumas, le Sahara, organisation d'une caravane..., op-cit. , p 36.

⁽²⁾ Ibid., p36.

⁽³⁾ Ibid., p36.

⁽⁴⁾ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص90.

⁽⁵⁾ فيلاي، المصدر السابق، ص87.

⁽⁶⁾Carette, recherches sur la géographie et le commerce...,op-cit., p158.

1/الابل: كانت تحتل المرتبة الأولى لما لها من خصائص ثم تأتي الخيل والبغال وغيرها من الحيوانات القادرة على قطع مسافات طويلة وتحمل مشاق الطريق⁽¹⁾، وقد ظلت الابل أهم وسيلة للنقل خاصة في المناطق الجنوبية، لما كانت تتميز به من تكوين جسماني تستطيع بفضلها تحمل مشاق الصحراء⁽²⁾، هذا من جهة ومن جهة أخرى: فان طعامها يوجد في الطريق أي غير مكلف للعلف، اذ ترعى على النباتات الجافة، كما أنها مقاومة للعطش اذ تبقى لمدة أسبوع بدون ماء، وتعتبر مصدر للغذاء والماء بعد ذبحها، وتستطيع قطع مسافات طويلة تتعدى 400 ميل في أربعة أيام⁽³⁾، اضافة الى ذلك فإنها قادرة على السير ما بين 14 الى 15 ساعة دون توقف وحمل قنطارين ونصف (250 كلغ) من السلع والحمولة⁽⁴⁾.

مع العلم أن هذه الجمال كانت تستبدل في بعض المحطات عندما تضعف قول العياشي: "ونزلنا بلاد سوف، واشترينا منها ثلاث من الابل لظهور الضعف في ابلنا والثقل بالزائد في أحمالها"⁽⁵⁾ وأيضا "ونزلنا بلاد اوكرت بعد ثلاث، واقمنا بها يومين ، وبدلنا بها جملين"⁽⁶⁾.

وفي بعض الحالات يتم تأجير ابل جديدة عبر مراحل الطريق المختلفة، اذ كان يؤجر الجمل من طرابلس الى غدامس ، ومن غدامس الى غات وهكذا مع بقية أجزاء الطرق التجارية⁽⁷⁾، وقد اشتهرت بعض الابل المغاربية لما لها من خصائص وصفات⁽⁸⁾، حتى قيل في المثل عند الحجاج "جمل طرابلسي، وقرية مصرية"⁽⁹⁾، وقد ذكر

(1) بن حروف، المرجع السابق، ص 64.

(2) ابراهيم، المرجع السابق، ص 14.

(3) Thomassy, op-cit, p 1-2.

(4) حوتية (محمد)، توات والقوافل التجارية، ضمن أعمال طريق القوافل، المركز الوطني للبحوث في عصور ما قبل التاريخ وعلم الانسان والتاريخ، الجزائر، 2001، ص 36.

(5) مختصر الرحلة العياشية...، المصدر السابق، ص 46.

(6) نفسه، ص 45.

(7) مروان، المرجع السابق، ص 344.

(8) فيما يخص صفات الابل وخصائصها ينظر بالتفصيل: الهاشمي (رضا جواد)، تجارة القوافل في التاريخ العربي القديم، ضمن كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، بغداد، نشر المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، معهد البحوث والدراسات العربية، 1984، ص 10-12.

(9) الرحلة العياشية، مج 1، المصدر السابق، ص 135.

العياشي أن أهل الجريد في الجنوب التونسي كانوا يأتون الى طرابلس مستخدمين البغال والحمير، وان كان يؤدي ذلك الى طول اقامتهم في طرابلس أثناء طريقهم الى الحج حتى يتمكنوا من بيع وشراء الابل⁽¹⁾، أما فيما يخص سعرها فان أحسن الجمال كان يصل الى 400 بوجو جزائرية أي (720fr)⁽²⁾.

2/ الخيل والبغال: من أهم المكونات الحيوانية للقوافل، ووسائل نقلها اذ كانت مطلوبة ومرغوبة كثيرة خاصة في الصحراء، لخصائصها الكر والفر في الحروب⁽³⁾، و قدرتها على تحمل الاثقال قول العياشي "وقد قدمنا معنا بثلاثة من الخيل"⁽⁴⁾... "في أرض مزقت من حروثها النعال، وآلت أخفاف الإبل وحوافر البغال..."⁽⁵⁾.

مما سبق نستنتج أن القوافل احتوت على مكونات بشرية تقاسمت الأدوار فيما بينها حسب خصائص ووظيفه كل واحد منها، وهذا دلالة على وجود نظام مسبق قبل تسيير بيه القوافل قبل انطلاقتها، اضافة الى اعتمادها على مجموعة من الحيوانات ذات خصائص تتناسب مع مهنة التجار.

(1) محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص60.

(2) Carette, recherches sur la géographie et le commerce..., op-cit.,p162.

(3) بوعزيز، تاريخ افريقيا الغربية الاسلامية...، المرجع السابق، ص53.

(4) الرحلة العياشية، المصدر السابق، ص74.

(5) نفسه، ص113.

المبحث الثالث: نظام القوافل وحملتها.

تنخذ القوافل في تجارتها تنظيماً محكماً بدءاً من الانطلاق الى اتخاذ التجهيزات المهمة من أجل الوصول الى الهدف والعودة الى الديار سالمة، لذا سيتطعم التطرق في هذا المبحث الى هذا التنظيم من خلال مجموعة من العناصر، بدءاً بانطلاقها وأهم تجهيزاتها، مع الوقوف عند أهم السلع التي تحملها بين البلدان المغاربية، والصعوبات التي واجهتها.

أولاً/سير القوافل:

1- الانطلاقة: فيما يخص الانطلاقة الأولى للقافلة فهي لا تكون دفعة واحدة اذ تغادر طلائع أولى لها محطة الانطلاقة، في حين يكون البعض الآخر مجهزاً بأمتهته وسلعه، اذ كانت من العادة هو خروج الناس لتوديع أصحابهم المرافقين للقافلة⁽¹⁾.

ونفس الشيء يقال عن ركب الحجيج اذ يتم نشر الخبر بين أوساط الناس لمن يرغب في الحج لتتجهز الناس وتجهز أمتهتها مع تحديد موعد الانطلاق الذي لا يكون عادة في وقت واحد اذ يتوافد الحجاج من كل فج للالتحاق بالركب⁽²⁾.

وقبل الانطلاق فان التجار لا بد لهم من دراسة مجموعة من العوامل بعناية تامة منها كمية البضاعة المطلوبة، وأنواع السلع، وأمن الطريق، وهذا من أجل حفظ أموالهم من الكساد، ومخاطر الطريق⁽³⁾.

هذا قبل الانطلاق أما أثناء "وصول القوافل الى محطاتها فان التاجر أو وكيله يقوم بتسجيل ما وصله من سلع مقارنة بما كتب في ورقة العدائل، أو مع السجل الخاص بحمولة القافلة والذي يتواجد دائماً مع شيخها فان حدث نقص فانه يبلغ به من قام بإرسال تلك السلعة"⁽⁴⁾.

(1) مروان، المرجع السابق، ص 362.

(2) مختصر الرحلة العياشية، ص 13-15.

(3) أبو القاسم، المرجع السابق، ص 17.

(4) نقلاً عن: مروان، المرجع السابق، ص 362.

أما فيما يخص مسار القوافل بعد انطلاقها فقد قدرها الباحثين أن القافلة تقطع خلال يوم واحد معدل ستة(06) كيلومترات في الساعة أي قرابة 10 إلى 12 ساعة خلال يوم واحد⁽¹⁾، مع العلم أن هذا المعدل غير ثابت لتدخل مجموعة من العوامل التي تجعل السير يختلف بين قافلة وأخرى منها التضاريس ، سهولة أو وعورة الطريق، طبيعة المناخ، إذ أن القوافل تستغرق وقت أكبر خلال الشتاء مقارنة بالصيف⁽²⁾، وهناك من يرى أنها تستغرق خلال اليوم 40 كيلومترا مدة عشر ساعات من السير⁽³⁾.

ويتم الاهتداء في طريقها بعد الانطلاق نهار على أشعة الشمس(الانخفاض والارتفاع)، أما ليلا فعلى النجوم التي تعتبر كدليل لها⁽⁴⁾، وقد كانت هذه العادة معروفة لدى المسلمين فقد ورد في القرآن الكريم قوله تعالى: ﴿وهو الذي جعل لكم النجوم لتهتدوا بها في ظلمات البر والبحر قد فصلنا الآيات لقوم يعلمون﴾⁽⁵⁾.

2- اختيار الوقت: عادة ما يتم اختيار الوقت المناسب للخروج من طرف القوافل قبل خروجهم للتجارة، باختيار الزمن والشهر المناسب⁽⁶⁾، وهذا لأسباب منها لها طبيعية، اقتصادية وحتى دينية ومن هذه الأسباب:

أ-الطبيعية: يرى الكثير من الباحثين أن المناخ يلعب دورا كبيرا في تسيير القوافل وخروجها، إذ كانت القوافل المتجهة نحو الجنوب تختار فصل الشتاء ملائمة لهذا الفصل خاصة لتجار الشمال ،حيث الحرارة والطقس ملائمان بالصحراء⁽⁷⁾، وان كان الفصل صيف فان القوافل تسيير ليلا حتى الساعات الاولى من اليوم التالي مهتدية بالنجوم، وفي الشتاء على العكس فهي تسيير نهارا لاعتدال درجات الحرارة بهذا الفصل⁽⁸⁾، بالإضافة الى توفر الماء، والكلأ، واللبن نتيجة نزول الامطار في هذا الفصل⁽⁹⁾.

(1) نفسه، ص363.

(2) محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص64-65.

(3) Prax, régence de Tripoli..., op-cit., p260.

(4) Mauroy, op-cit., p166.

(5) القرآن الكريم، الآية 97 من سورة الأنعام.

(6) Surtil (E), marche des caravanes de l'Afrique centrale, R.O.A.C.T.6, Paris, 1850, p06-07.

(7) بوعزيز، طرق القوافل و الاسواق التجارية...، المرجع السابق، ص132.

(8) مروان، المرجع السابق، ص362-363.

(9) استيتو، المرجع السابق، ص80.

ب-اقتصادية: لقد كانت العديد من المنتوجات التي يرتبط توفرها، بمواسم معينة خاصة الزراعية منها مثل الحبوب، الزيوت، التمور، والمواد الاولية كالصوف مثلا⁽¹⁾، فكان من الطبيعي أن تخرج القوافل في وقت نضج وتوفر هذه المواد والمنتوجات، فقد أورد الرحالة بيسونال نصا في احدى رسائله في حديثه عن الذهاب الى طرابلس "ولا يمكن الذهاب اليها الا في شهر اكتوبر ونوفمبر لوجود قوافل تقصدها للبحث عن التمر الكثير جدا في هذا البلد..."⁽²⁾.

وكانت قوافل أخرى تتجه نحو توات لنفس الغرض في شهر أوت لتوفر التمور الجديدة فيها⁽³⁾ وبالتالي فان خروج القوافل كان مرتبط بنضج الغلات، وتوفر المياه وتجنب الزواجر الرملية⁽⁴⁾.

ج- دينية: عادة ما يستغل التجار فرصة خروج ركب الحج للمتاجرة معه لما يوفره من حماية وضمان لسلعهم، اذا كانت قوافل الحجيج سنوية منطلقا من المغرب عابرة البلدان المغاربية نحو البقاع المقدسة، وكان انطلاقها خاصة في شهر رجب للوصول في الوقت المحدد والمناسب⁽⁵⁾.

3- التجهيزات: وتعتبر من أهم الخطوات الأساسية التي تأخذ بعين الاعتبار اذ قبل الانطلاق تتجهز القافلة للطريق خاصة من حيث الطعام والماء وعلف الحيوانات وتخصص لذلك الحمل جمالا لتحمله الى جانب البضائع وأهمها مايلي:

-المؤونة: ويمكن تقسيمها الى قسمين جزء خاص برجال القافلة والثاني خاص بحيواناتها، أما الجزء الأول فهو يتمثل في الطعام اذ يحتوي طعام القافلة على المواد الجافة التي لا تتأثر بسرعة التعفن مثل الدقيق والشعير، والقمح، ولحم القديد، وزيت الزيتون... وغيرها من المتطلبات التي تحمل لمسافات طويلة، وكان من أهمها التمر الذي يعتبر الغذاء الاساسي لرجال القافلة نظرا لتوفره خلال الطريق، ورخص ثمنه، كما يمكن استعماله

(1) محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص93.

(2) بيسونال (جون اندريه)، الرحلة الى تونس 1724، تر وتح: محمد العربي السنوسي، تونس، مركز النشر الجامعي، 2003، ص47.

(3) Dumas, le Sahara, organisation d'une caravane..., op-cit., p 36.

(4) Carette, op-cit., p 14.

(5) بن خروف، المرجع السابق، ص65.

كعلف للحيوانات ⁽¹⁾ الى جانب هذا المواد نجد أيضا الزميطة-simeteé-الذي يتم صنعها من غلي الشعير ويتم حفظها في القرب الجلدية ،وعند الاستهلاك يتم اضافة البعض من الماء أو الزيت أو الزبد لتصبح على شكل روينة-rouin- ⁽²⁾ .

ونجد أيضا الكسكسي، والخليع، مرفقة بأدوات الطهي ⁽³⁾، وقد أورد الرحالة فريدريك هورنمان وصفا لهذا بقوله "يبدأ العربي رحلته ومعه زاده رحلته ومعه زاده من الدقيق والكسكسي، والبصل، ولحم الضان ، والزيت والزبد ويضيف الغني منهم الى هذه القائمة الكعك واللحم الجاف، وحين تتوقف القافلة وتحط الأحمال، يحفر حفرة في الرمل لإشعال النار ويجمع الخشب وترص ثلاث قطع من الحجارة، حول الحفرة لحجز الجمرات وليرتكز عليها المرجل، ويضيع الوقت في الحديث حتى تغلى المياه" ⁽⁴⁾ .

وخير مثال أورده الباحث محمد عمر مروان لأحد التجار الغدامسيين يوضح فيه ما اشتراه أحد المسافرين قبل سفره لإعداده زادا للسفر ⁽⁵⁾:

رقم المادة	المواد	الثمن بالقروش	ملاحظات
-01	6 جرار من الزيت	21.38	/
-02	شاة وسقيطة قديد	7.75	لحم مجفف مملح
-03	10 مرطات شعير مع رحيهم	8.5	لعوين
-04	حطب	12.5	/
-05	لحم	5.5	/
-06	4 قرب	70.8815.24	لحم الماء

⁽¹⁾ مروان، المرجع السابق، ص 361-362.

⁽²⁾ هورنمان، المصدر السابق، ص 29.

⁽³⁾ Dumas, le Sahara, organisation d'une caravane..., op-cit., p 37.

⁽⁴⁾ هورنمان، المصدر السابق، ص 28.

⁽⁵⁾ نقلا عن: مروان، المرجع السابق، ص 361.

أما بالنسبة للحيوانات فعادة ما تحمل القوافل معها العلف متمثلا في النخالة، والشعير والتمر لتغذية حيواناتها خاصة في أطراف الطريق التي تكون فيها خالية من الكأ والمراعي وحتى المياه⁽¹⁾.

- **القرب:** بعد الطعام يأتي الماء، وأهم وسيلة لحفظه هي القرب اذ تعتبر وسيلة ضرورية لحمل الماء من أجل تجنب العطش أثناء السير الطويل أو الحر، ويتم صنع هذه الاداة من جلد المعز، وهذا بعد سلخها ثم دهنها بالزيت "القطران" أو الزيت من الداخل⁽²⁾، وقد أورد العياشي حديثا عنها في احدى المواضع "ومنه يؤخذ الماء ثلاثة أيام لقطع الحماد، فتفقد الناس قريهم، ورووا ركائبهم، وأصبحوا مرتحلين"⁽³⁾.

- **الخيام:** كانت من أهم الادوات المرافقة التي تصحبها القوافل الى جانب سلعها، خاصة اذا علمنا أن هذا السفر سيطول، وبالتالي كانت بمثابة منازل متنقلة يحتمي بها التجار والمسافرون ليلا من أي طارئ قد يحصل، وقد أورد الرحالة الاسكتلندي "ليثجو" دورا لها بقوله "وكنت أنام في الخيام"⁽⁴⁾، وهذا في القافلة التي كان يرافقها، وقول فريديريك هورغان "وليس بعيدا عن المدينة حيث نصبنا خيامنا"⁽⁵⁾.

4- عملية النقل: تكتسي دراسة النقل أهمية بالغة في اطار البحث عن النشاط التجاري، اذ أن توفر وسائل الاتصال يعتبر شئ ضروري بالنسبة لحركية القوافل، فمن خلالها يتم تحديد مدى اتساع السوق من عدمه⁽⁶⁾، وقد اتخذ التجار في هذه العملية الحيوانات كوسيلة ضرورية لذلك، خصوصا الابل اما كراء أو شراء ليضمنا نقل سلعهم الى الهدف المقصود⁽⁷⁾.

فيما يخص عملية الكراء، تجدر الاشارة أنه قبل انطلاق القافلة تجوب جهات مختلفة، تبدأ بكراء الدواب كوسيلة ضرورية وآلية من آليات الحركة التجارية، فيقوم أصحاب الجمال والحميز بتأجير حيواناتهم للتجار اما

(1) الحضيبي، المرجع السابق، ص105.

(2) هورغان، المصدر السابق، ص27.

(3) الرحلة العياشية، مج1، المصدر السابق، ص75.

(4) آبار، المرجع السابق، ص46-47.

(5) هورغان، المصدر السابق، ص36.

(6) محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص57.

(7) مروان، المرجع السابق، ص443.

بغرض الركوب أو نقل السلع، وفي بعض الأحيان أثناء مراحل الطريق يتم استبدالها، ان أحس التجار بوهنها وتستبدل بأخرى أقوى منها، لمواصلة الهدف مع العلم أن عملية الكراء يختلف سعرها باختلاف المسافة المقطوعة ونوع الحمولة⁽¹⁾، وفي بعض الأحيان فان عملية النقل تتولى مهمتها بعض القبائل الحدودية خاصة في الجزء الصحراوي⁽²⁾.

ثانيا/حمولة القوافل:

قبل الحديث عن سلع القوافل التجارية بين البلدان المغاربية، عما تصدره وتستورده من بلد الى آخر، وحب الاشارة الى مصادر بعض هذه السلع التي لم تكن كلها محلية، أو مغاربية مائة بالمائة، بل كانت لها جهات مختلفة، وهذا دلالة على اتساع مجال التبادل التجاري لهذه البلدان المغاربية، فوجد منها المشرقية، و الأوروبية، والأخرى من بلاد السودان اضافة الى السلع المحلية، فالمشرقية نتيجة تأدية فريضة الحج⁽³⁾، والأوروبية تدخل تونس عن طريق ايطاليا، مالطا، فرنسا، ومن المغرب الاقصى عن طريق مضيق جبل طارق، أو عن طريق موانئ الجزائر كعنابة، الجزائر، وهران...⁽⁴⁾، ومن جهة الجنوب كانت السلع تأتي من بلاد السودان كمصدر لأهم السلع خاصة تجارة الرقيق والذهب الذي زاد الطلب عليها في أسواق الشمال⁽⁵⁾، مع العلم أن هذه السلع المستوردة في البلدان المغاربية والمتداولة بينها كانت مركزة على المواد والمنتجات الكمالية⁽⁶⁾، وفيما يلي تفصيل للسلع البينية للبلدان المغاربية.

⁽¹⁾ محمد شرف الدين ، المرجع السابق، ص65.

⁽²⁾ Valansi, op-cit., p59.

⁽³⁾ قاسم، المرجع السابق، ص315.

⁽⁴⁾ Carette , du commerce de l'Algérie ..., op-cit., p24.

⁽⁵⁾ مقلاتي و محفوظ، المرجع السابق، ص50.

⁽⁶⁾ Carette , op-cit., p22.

1/ بين الجزائر وتونس:

لقد عرفت القوافل بين الجزائر وتونس حركة كبيرة بل شهرية بحكم الجوار بين البلدين ، ومن أهمها القافلة الشهرية المتكونة من 200 الى 300 بغل محملة ببضائع قيمتها تصل الى مليون ونصف مليون فرنك، وكانت قاعدتها قسنطينة⁽¹⁾، كما ارتبطت واحات الجزائر ببلاد الجريد بتونس، حتى أصبحت الاتصالات ضرورية، وتعم يوميا بالقوافل⁽²⁾ ومن أهم السلع المتبادلة يمكن تصنيفها في الجدول التالي:

1- صادرات وواردات القوافل بين الجزائر وتونس.

نوع السلع	صادرات تونس الى الجزائر(واردات تونس)	المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	صادرات الجزائر الى تونس(واردات تونس)	المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	ملاحظات
الحيوانية (الماشية)	الجمال	Prax, algerie meridionale..., op-cit, p200.	البقر-الغنم -الابقار والماعز	- ابن أبي الضياف ،المصدر السابق،ص40-41 - ينظر: الارشيف الوطني التونسي، دفتر رقم 1769، ص32/23(بيان للبقر والماعز الذي يبيع بتونس من قبل جزائريين). Thomassy(r), op- - cit, p41.	- كانت ترسل من طرف دايات الجزائر مع مبعوثين جزائريين مع تحديد سعرها. -الجزائر كانت تحتوي على ثروة هائلة من هذا النوع فكانت من صادراتها

⁽¹⁾ سعيدوني، النظام المالي...، المرجع السابق، ص198.

⁽²⁾ Carette, du commerce de l'Algerie ..., op-cit., p22.

لقد كانت أجود الانواع، تنتجها كل من توقرت، وسوف، ونقطة Prax : ينظر : ,l'Algerie meridionale ou Sahara Algerien ,le dattier et le chameau, R. O.A.C, T5, Paris, 1849, p208.	Carette, du commerce...op- cit., p22.	-التمور الجيدة من سوف	-Emerit, un mémoire inédit ...op-cit,p176.	التوابل	المواد الغذائية
/	/	/	Dumas, op-cit.,p21.	السكر	
من وادي سوف	- Prax, commerce de constantine...po- cit,p33.	-التوابل	-الامام، المرجع السابق، ص300.	-الحبوب بكميات كبيرة	
/	-قاسم، المرجع السابق، ص314.	-السمن والجوز			
/	-Valansi, p60.	-ریش النعام	-Valansi,op-cit., p60.	-الصفوف	المواد الأولية
/	Carette, du commerce...op- cit., p22.	-الصفوف الجيدة وسعف النخيل	Carette, du commerce...op-cit., p22.	-الكبريت	
/	Thomassy,op- cit,p41.	-الشمع، الجلود الجافة، الحرير			
يستعمل في صناعة السكاكين	-قاسم، المرجع السابق، ص314.	-الحديد(الذكير)	Prax, Algérie meridionale...op- cit,p200.	-التبر والعاج وريش النعام وحزم الصفوف وشعر الابل	
لقد كان الذهب مطلوب بكثرة في تونس خاصة بعد استيلاء الجزائريين على جميع			- Prax, commerce de constantine...po- cit,p33.	-الحرير، الذهب والمرجان	

ثروات تونس من الذهب وأخذها الى الجزائر، سنة 1756، من أجل صك العملة. ينظر: de: candia(farrugia), mo-nnaies husseinites, , R. T., n° 17, 1934, p85 .			- بن يدر (كريم)، الحرف والحرفيون بمدينة تونس خلال القرنين 18 و19، تونس، مركز النشر الجامعي، 2007، ص223.	-الحرير	
/	- Carette, du commerce...op-cit., p22.	-القبعات	-Valansi ,op-cit,p60.	-القبعات والبرانس	
لقد كانت الشاشية التونسية في جودتها واتقانها أكبر حتى من القبعات الأوروبية، مع العلم أن الصوف الذي تصنع منه كان يستورد من اسبانيا ينظر: Maggil (T),p170.	-Prax, Algérie meridionale...op-cit,p200.	-الحياك والبرنوس السوفي	Carette, du commerce...op-cit., p22-24	-الوشاح التونسي الحريري، المفروشات، أقمشة الحرير، حايك الجريد	المنسوجات
			- Prax, commerce de constantine...po-cit,p33.	-القبعات الحمراء(الشاشية)	
			Thomassy, op-cit,p41.	-اللاوشحة	
			سعيدوني ، بوعبدلي ، ص73.	-السجاد	
الجزائر لم تكن تصدر العطور الى تونس			Carette, du commerce...op-cit., p22-24	-العطور	العطور وأدوات الزينة
			-Prax, Algérie meridionale...op-cit,p200.	-بخور السودان والزياد	
			- Prax, commerce de constantine...po-cit,p33.	-البخور والمسك	
			Thomassy,op- cit,p41.	-بخور الورد	
			-تركي، المرجع السابق، ص341	-عطور الورد والياسمين	
			-Emerit, un mémoire inédit ...op-cit,p176.	-الجواهر	
/	Valansi,op-	العبيد	-Prax, Algérie	العبيد	العبيد

	-cit,p60.		meridionale...op-cit,p200.		
/	-شويتام، المرجع السابق، ص349.	-قبعات من سعف النخيل	Carette, du commerce...op-cit., p22-24	-الاسلحة.	المصنوعات
/	- سعيدوني بوعبدلي المهدي، المرجع السابق، ص73	-مسحوق البارود	- Prax, commerce de constantine...po-cit,p33.	-سيوف المبارزة، البنادق، والرصاص	
	- الزيري التجارة الخارجية...المرجع السابق، ص155.	-المظلات والتبع	سعيدوني، بوعبدلي، المرجع السابق، ص73.	-الادوية	
	-Emerit, un mémoire inédit ...op-cit,p176.	-العملة الجزائرية			
/			-Valansi , op-cit,p60.	-الاقمشة	السلع الاوروبية
			-Carette, du commerce...op-cit., p22-24	-القطن الاوروي	

2-صادرات وواردات القوافل بين الجزائر والمغرب الاقصى.

ملاحظات	المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	صادرات الجزائر الى المغرب (واردا ت المغرب)	المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	صادرات المغرب الى الجزائر (واردا ت الجزائر)	نوع السلع
/	-فرج محمود، المرجع السابق، ص70.	الخيول	.	/	الحيوانية (الماشية)
/	بن خروف، المرجع السابق، ص59	دواب الركوب، الماشية	/	/	
/	-فرج محمود، المرجع السابق، ص70.	الفواكه المجففة	بن خروف، المرجع السابق، ص59-60	العسل، السكر،	المواد الغذائية
محلية واجنبية	بن خروف، المرجع السابق، ص59	التمور الجزائرية، والسودانية			

الجلد المغربي فيه عدة ألوان ويستعمل في صناعة النعال، أو حامل الاوراق "الذزدان"	-curette, du commerce...op-cit,p23. - بن خروف، المرجع السابق، ص 59	خيوط الحرير القادمة من تونس	- Venture,op-cit,p16.	الجلد	
سلعة أجنبية	بن خروف، المرجع السابق، ص 60.	-الاجواخ الانجليزية	--Curette, du commerce...op-cit,p23.	القطن والحديد	
عادة تكون مدبوغة	/		--Curette, du commerce...op-cit,p23.	الجلد الفيلالي (من تافيلالت)	المواد الأولية
مصدر أغلب هذه المواد هي بلاد السودان	/		فرج محمود، المرجع السابق، ص 70.	الذهب الخام، ريش النعام، العاج، القطن	
/	الزيري، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص 105	الفضة، الخردوات	/	/	
/	-Curette, du commerce...op-cit,p23.	- أقمشة الصوف من الواحات الجزائرية	-Curette, du commerce...op-cit,p23.	الحياك، القبعات الحمراء، الاقمشة، حجاب الصوف	
/	• فرج محمود، المرجع السابق، ص 70.	الملابس المطرزة	/	/	
/	• بن خروف، المرجع السابق، ص 59	الاقمشة الصوفية، البرانس، الحياك			المنسوجات
الجزائر لم تكن تصدر العطور الى المغرب			-Curette, du commerce...op-cit,p23. بن خروف، المرجع السابق، ص 59	مشط النساء البحور	العطور وأدوات الزينة

العبيد	العبيد	- فرج محمود، المرجع السابق، ص70.	-	كانت بلاد السودان المصدر الاساسي للعبيد
المصنوعات	البلغة، الصابون	-Carette, du commerce...op-cit,p23.	- الاسلحة النارية والسيوف	-فرج محمود، المرجع السابق، ص70.
/	/	/	الاحزمة	شويتام، المرجع السابق، ص352.
السلع الاوروبية	الحزير، الافرشة، أغراض الحمام، القطن	-Carette, du commerce...op-cit,p23.	الحبال، البرادع، و الدروع	بن خروف، المرجع السابق، ص59.
تدخل هذه الاغراض عبر مضيق جبل طارق	/	/	/	/

3 - صادرات وواردات القوافل بين الجزائر ليبيا.

نوع السلع	صادرات ليبيا الى الجزائر(واردات الجزائر)	المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	صادرات الجزائر الى ليبيا(واردات ليبيا)	المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	ملاحظات
الحيوانية (الماشية)	الحمير المصرية	الزيري، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص180	/	/	/
المواد الغذائية	التوابل، والليمون الحامض	- Dumas, le Sahara Algérien...op-cit,p172.	/	/	/
	الكور(فاكهة ملحة)	الزيري، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص180	التوابل	الزيري، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص180	
المواد الأولية	التبر، العاج	الزيري، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص180	الحزير والكاغظ	الزيري، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص180	
			التبر، وجلود	- Dumas, le Sahara	

أغلب هذه السلع تتم بين واحات الجزائر الجنوبية وواحات ليبيا	Algérien...op-cit,p172.	الفهود، أسنان الفيلة	- Dumas, le Sahara Algérien...op-cit,p172.	القطن	
	- Dumas, le Sahara Algérien...op-cit,p172.	القمماش	- Dumas, le Sahara Algérien...op-cit,p172.	القمماش، الشاشية	المنسوجات
			الزيري (محمد العربي)، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص 169	الأقمشة القطنية	
	الزيري، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص 180	المواد العطرية، الجواهر	- Dumas, le Sahara Algérien...op-cit,p172.	المرابا، البخور	العطور وأدوات الزينة
	- Dumas, le Sahara Algérien...op-cit,p172.	العبيد	الزيري، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص 180	العبيد	العبيد
/	- Dumas, le Sahara Algérien...op-cit,p172.	الاحذية، وسيف المبارزة	- Dumas, le Sahara Algérien...op-cit,p172.	الاحذية السوداء وأدوات المائدة	المصنوعات
/	الزيري، التجارة الخارجية... المرجع السابق، ص 180	المصنوعات الأوروبية	/	/	سلع أوروبية

4- صادرات وواردات القوافل بين تونس و ليبيا.

ملاحظات	المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	صادرات تونس الى ليبيا (واردات ليبيا)	المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	صادرات ليبيا الى تونس (واردات تونس)	نوع السلع
كانت تصدر الى الخارج	/	/	الامام، المرجع السابق، ص 300	الماشية	الحيوانية (الماشية)
/	Carette, recherche sur la géographie et le commerce...op-cit,p96.	القرنفل	- بيسونال، المصدر السابق، ص 63؛ Emerit, un mémoire inédit...op-cit,p176	البهارات	المواد الغذائية
			- محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص 105	القمح والشعير، التمور، الزيتون، الدهان، الفول، الحلب،	

/	Carette, recherche sur la géographie et le commerce...op-cit,p96.	الاوراق	- بيسونال،المصدرالسابق، ص63.	التبر،خيوط القطن	المواد الأولية
			رشاد(الامام)،المرجع السابق،ص300.	الشمع والجلود	
/	- بيسونال(جون اندريه)،المرجع السابق،ص63. Carette, recherche sur la géographie et le commerce...op-cit,p96.	الشاشية	- بيسونال،المصدر السابق،ص63.	الاقمشة من البندقية	المنسوجات
		الاشحة،البرنوس الاحمر الابيض،الحيك المصنوع في الجريد،الشاشية	/	الاقمشة الحريرية،النسيج	
//	Carette,recherche sur la géographie et le commerce...op-cit,p96.	العطور التونسية،المجوهرات	- بيسونال،المصدر السابق،ص63.	قلائد المرجان،البلور	العطور وأدوات الزينة
/	/	/	- بيسونال،المصدر السابق،ص63.	العبيد	العبيد
/	/	قاسم،م السابق،ص315.	قاسم،م السابق،ص315.	الاصباغ	المصنوعات
/	Carette(E), recherche sur la géographie et le commerce...op-cit,p96.	الستائر الأروبية	/	/	سلع أروبية

5-صادرات وواردات القوافل بين تونس و المغرب الاقصى.

ملاحظات	المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	صادرات تونس الى (واردات المغرب)	المصدر أو المرجع الذي ذكر المعلومة	صادرات المغرب الى (واردات تونس)
تحمل هذه السلع قافلة متكونة من 100 جمل تسمى بقافلة المغاربة.	- بيسونال،المصدر السابق،ص63.	الشاشية	- بيسونال،المصدر السابق،ص63.	النقود الذهبية،النحاس المنقوش،القفطان(السفاسر)،القرمز
	الامام،المرجع السابق،ص301	الحرير	الامام،المرجع السابق،ص301	صبغة الزنجفر،البرانس والنحاس

من خلال الجدوال السابقة نلاحظ ماييلي :

- السلع البينية المتبادلة ليست كلها محلية بل منا الاجنبية سواءا من المشرق خاصة الاقمشة المصنوعة والهندية، المحارم، القهوة، الارز المعطرات ،المجوهرات ،القهوة اليمنية⁽¹⁾، أو من أوروبا أو من بلاد السودان خاصة التبر والعبيد.
- المتاجرة البينة أدت الى استقرار بعض التجار في البلدان المجاورة لهم كاستقرار بعض التونسيين في طرابلس⁽²⁾.
- أن تجارة العبيد عرفت رواجاً كبيراً في البلدان المغاربية لكثرة الطلب عليها في أسواق الشمال من أجل توظيفهم كيد عاملة .
- المواد المصدرة أو المستوردة من طرف القوافل كانت تراعي خصائص الطريق الطويلة من أجل تجنب التجار الخسارة وفساد السلع فنجدها اغلبها أما حبوب أو جلود أو أقمشة....
- القرب والبعد الجغرافي بين الدول أثر على حركة القوافل اذ نجد تونس بالنسبة للجزائر خاصة الجهة الشرقية عرفت رواج تجاري كبير.
- أغلب المبادلات كانت تتم على محور الطريق الجنوبي لتجنب ضرائب السلطة العثمانية.

⁽¹⁾ Amine ,op-cit,p338-339.

⁽²⁾ ابراهيم (عبد الله علي)، انماط التجارة الداخلية في ولاية طرابلس الغرب،مجلة البحوث التاريخية، مركز دراسة جهاد الليبيين ضد الغزو الايطالي، منشورات جامعة الفاتح، ع/1984، ص411.

ثالثا/عوائق القوافل:

عادة ما تتعرض القوافل في طريقها الى مجموعة من العوائق بعضها طبيعي ، وأخرى أمنية ، سياسية و اقتصادية تنعكس بالسلب على أرباحها .

فبالنسبة للعوائق الطبيعية فكان أولها الحر الذي يعد من أهم العوائق الى تعترض تجار القوافل في مسالكهم خاصة الطريق الصحراوي اذ أن بعض السلع بسبب ارتفاع درجات الحرارة تتعرض الى الذوبان خاصة الحساسة منها مثل: العسل، الزبدة الشمع، وبالتالي كانت هذه السلع يفضل نقلها على طريق البحر⁽¹⁾، مما أدى الى بعض التجار والمسافرين الى تجنب استعمال الطريق الصحراوي لشدة حرارته ولقلة الماء فيه⁽²⁾، وقد أورد الرحالة الاسكتلندي "ليثجو" وصفا حيا لذلك بقوله "ولكن عدونا القاهر خلال هذه الرحلة هو الشمس التي كانت حرارتها لاتطاق في شهر سبتمبر من عام 1615م...."⁽³⁾، هذه الحرارة التي خلفت في بعض الاحيان خسائر حيوانية قول العياشي "حتى اشتد الحر في اليوم الثالث، ومات بعض الابل"⁽⁴⁾، ومن أجل تجنب حرارة الشمس وسطوع الرمال كان لايد من حمل الماء والتمر⁽⁵⁾.

وثاني العوائق الطبيعية الزوايع الرملية بسبب هبوب الرياح الجنوبية التي تتعرض لها القوافل، اذ تخلف قتلى في بعض الاحيان⁽⁶⁾، أو تأدى الى زوال آثار القوافل التي يتبعها المسافرون أو التجار، هذه الآثار التي تتبعها الجمال من أجل تفادي خطر التخبط والضياع أو الهلاك⁽⁷⁾.

(1) Girard, op-cit., p 150.

(2) سعيدوني، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1988، ج2، ص 69-70.

(3) آبار، المرجع السابق، ص 47.

(4) القرشي، المرجع السابق، ص 171-172.

(5) Mauroy, op-cit., p 166.

(6) Carette, recherche sur la géographie et le commerce..., op-cit., p97.

(7) D'esayrac, op-cit., p02.

الى جانب اختفاء الآثار التي يتبعها التجار تقوم هذه الزوابع بطمس معالم الآبار ليتعذر بذلك الوصول اليها، مما يهلك الناس بالعطش⁽¹⁾، "وسلكنا في مهمه مغبرة أرجاؤه، كأن أرضه سماؤه، قد سخرت فيه الرياح للرمال، تحملها أمامها كالجبال حتى لا يكاد الرجل، أن يعرف مسايهه، ولا يسمع مسامرة... والرمال أمامنا كالسيل... ولا تفتح العين الا ملئت رمالا..."⁽²⁾، كما تؤدي الرمال المتحركة الى نفس الشيء من طمس معالم الطريق وأباره، مما يؤدي الى الضياع والانحراف⁽³⁾.

هذا في الجنوب أما في الشمال فان الحديث يكون عن العواصف الثلجية أوقات الشتاء "ذلك أن الثلج اذا بدء يسقط ليلا أصبحت القوافل مدفونة تحته، ومخنوقة، وليست القافلة التي يكسوها الثلج وحدها، بل يكسو الأشخاص المحيطة بها أيضا بحيث تتعذر رؤية الطريق وتختفي المعالم للعثور على الجثث"⁽⁴⁾، فكانت الظروف القاهرة أيضا و قساوة المناخ من عوائق القوافل من برودة شديدة وكثرة الثلوج ورياحها⁽⁵⁾.

أما عن **قلة الماء والكأ** فعادة ما تصادف القوافل مشكلة انعدام الماء⁽⁶⁾ والكأ بسبب الجفاف⁽⁷⁾ لذا فان نقص الماء يبقى العائق الأكبر أمام التجار خاصة في الطرق الصحراوية⁽⁸⁾، لأهميته بالنسبة للإنسان والحيوان معا ففي برقة ضرب الحجاج مثلا شهيرا بقولهم "حرقة أو غرقة لا برقة"⁽⁹⁾ وهذا لانعدام مائها.

(1) استيتو، المرجع السابق، ص80.

(2) الرحلة العياشية، مج1، المصدر السابق، ص ص 111-113 .

(3) الزبيري، التجارة الخارجية...، المرجع السابق، ص45؛156 - Thomassy, op-cit.,

(4) الوزان، المصدر السابق، ج1، ص73.

(5) حساني، المرجع السابق، ص29.

(6) سعد الله، مع العياشي في رحلته الى القدس...، المرجع السابق، ص 195.

(7) أبو القاسم، المرجع السابق، ص 14.

(8) Froua, op-cit., p31.

(9) الرحلة الوثيلية، المصدر السابق، ج2، ص617.

أضف الى ذلك الضباب فقد يمكن أن تتعرض له القوافل مما يجعلها في حالة توقف خوفا من التيه والضياع⁽¹⁾ خاصة في المناطق الشمالية أما في الجنوب فهي مهددة بالسراب⁽²⁾ ففي تابلالت بالمغرب الأقصى يذكر ابن مليح السراج⁽³⁾ ثم مرحلتان صحراوان ،تاه أخرهما الركب،وتلف أثناءهما الدليل مقدار ضحوة من النهار⁽³⁾ كل هذا يؤدي الى تخلف القوافل عن مواعدها.

أما العوائق الأمنية فقد اعتبرها البعض من بين العوائق التي كانت تحيل أو كحاجز أمام الايالات المغاربية لقيام علاقات في الجانب التجاري⁽⁴⁾،اذ عادة ما تتعرض هذه الرحلة الى العديد من المخاطر الأمنية كتعرضها لقطاع الطرق مثل ما تعرض له الورثيلاي في تونس حيث بدأت العصابات بمنطقة نفاوة مهاجم الركب وتستولي

على ممتلكاته⁽⁵⁾ فأتى الاعراب فغاروا على ابل الركب فنهبوا جملين...وأخذوا الفضة وغيرها..⁽⁶⁾ فكانت بذلك مراحل الطريق يغيب فيها الامن الذي كان من هواجس التجار للحفاظ على أموالهم.

وبالنسبة للعوائق السياسية: فان توتر المناخ السياسي بين البلدان المغاربية خاصة تونس-الجزائر-المغرب، كان من بين العوامل المؤثرة في العلاقات التجارية لما له من انعكاسات سلبية ،ففي تونس"كان كل تاجر يلعن الحرب مع الجزائر ويتمنى توقفها حالا.. نظرا لما تخلفه من أضرار نتيجة توقف النشاط التجاري⁽⁷⁾.

(1) D'esayrac, op-cit.,p02.

(2) Carrette, recherche sur la géographie et le commerce...,op-cit., p97.

(3) ابن مليح (السراج)، أنس الساري والسارب من أقطار المغرب الى منتهى الامال والمآرب سيد الاعاجم والاعارب 1633/1630،تحقيق وتقديم:محمد الفاسي، فاس، 1968،ص28.

(4) Amine,op-cit., p357.

(5) عزوي، المرجع السابق، ص55-56.

(6) الرحلة الورثيلاية، المصدر السابق، مج1، ص127.

(7) الامام ، المرجع السابق، ص300-301.

علما أن العلاقات السياسية بين البلدين عرفت توترا كبيرا الى درجة الحرب مثل ما حدث سنة 1705 من حرب مع داي الجزائر من قبل تونس⁽¹⁾، وهذا بسبب مشكل الحدود وتعدي قبائل ولاد سعيد للحدود الجزائرية في نفس السنة في عهد الداوي مصطفى⁽²⁾، وبالرغم أن مشكلة الحدود التي تم ترسيمها وفق معاهدة وادي سراط سنة 1628م كحد فاصل بينهما⁽³⁾ الا أنها لم تكن ثابتة ولم تعرف الاستقرار لأنها كانت مرتبطة بتحريك القبائل وبالتالي يمكن تسميتها بالحدود البشرية بدل الحدود السياسية في نظر البعض⁽⁴⁾، وبالرغم من هذا التوتر فان ذلك لم يمنع من قيام علاقات تجارية بين البلدين خاصة بين الشعبين نظرا للعلاقات الاخوية بينهما بحكم الدين⁽⁵⁾ وهذا رغم النزاع بين بايات تونس وبايات قسنطينة خاصة، اذ كانت القوافل شهرية نحو تونس قدرت قيمتها بـ100.000 ريال^(*) أي ما يعادل 535.000 فرنك فرنسي سنة 1806⁽⁶⁾، خصوصا اذا علمنا أن القوافل كانت تدار وتسير من طرف الخواص، وليس من طرف السلطة أو الحكومة، وبالتالي فالنزاع كان على مستوى السلطة ولم يكن على مستوى الشعب (العامة)، ونفس الشيء يقال عن العلاقات الجزائرية المغربية فتوتر المناخ السياسي بينهما لم يمنع قيام علاقات تجارية كانت دائمة وسنوية خلال موسم الحج با اعتبار أن الجزائر محطة عبور للتجار المغاربة برا وبحرا⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ السراج (محمد بن محمد)، الحلل السندسية في الاخبار التونسية، تقدم وتحقيق: محمد الحبيب الهيلة، مج3، بيروت، دار الغرب الاسلامي، 1985، ص23-24.

⁽²⁾ Aousseau (Alphonse), Annales Tunisiennes ou aperçu sur la régence de Tunis, Paris, bastid, libraire éditeur, 1864, p90.

⁽³⁾ تونس، الأرشيف الوطني التونسي، معاهدة ترسيم الحدود بين الجزائر وتونس، قسم المراسلات والتقارير، صندوق 212، الملف 229، تاريخ 1837-1886 م، عنوان الملف: حجج ومكاتيب في الحد الفاصل بين العمالة التونسية وعمالة الجزائر (ينظر نض الوثيقة كاملا في الملحق رقم 05).

⁽⁴⁾ عميراوي (احميدة)، علاقات بايلك الشرق الجزائري بتونس أواخر العهد العثماني وبداية الاحتلال الفرنسي، قسنطينة، الجزائر، دارالبعث، 2002، ص26.

⁽⁵⁾ Amine, op-cit., p358.

^(*) زادت سيطرة التعامل النقدي بالريال التونسي في الشرق الجزائري منذ ارتفاع قيمة زيادة وزنة فضة، خلال عهد حسين باي: نقلا عن عميراوي، المرجع السابق، ص35.

⁽⁶⁾ سعيدوني وبوعبدلي، المرجع السابق، ص72.

⁽⁷⁾ Amine, op-cit., p364.

وفيما يخص العوائق الاقتصادية فمنها الضرائب أو الرسوم الجمركية إذ أن القوافل في تجارتها عادة ماتدفع ضريبة المرور على حمولتها وسلعها خاصة على حدود الأقاليم أو في مجال تنقلها، وكانت أكثر هذه الضرائب ما أو الرسوم الجمركية تدفع على المحاور التجارية والأسواق⁽¹⁾، وهذا ما جعل البعض من التجار يمتنعون الى الدخول الى الاسواق والمراكز التجارية الكبرى خوفا من تسديد الضرائب خاصة القوافل الكثيرة العدد⁽²⁾، وقد كان ذلك من عادة الحكام فقد ذكر الشويحت قوانين ذلك في مخطوطه " قانون أسواق الجزائر" و يمكن أن نورد مثلا عن ذلك: فاذا جاءت قافلة من من تلمسان فانها تدفع ديناران لكل حمل والجدول التالي يورد مثال بعض السلع⁽³⁾:

نوع السلعة	قيمة الضريبة الواجب دفعها	ملاحظات
حمل التمر	يعطي التاجر خمسون (50) درهم	/
حمل زيتون	خمسون (50) درهم	/
الدخان	ثمانية وخمسون (58) درهم	/
النعال	اذا كان حمل يدفع اثني عشر (12) درهم وثمانية (08) درهم للحمل الزايل	النعال مادة من البلاستيك تستعمل لصناعة الأحذية.

ونفس الشيء يقال عن مدينة قسنطينة إذ من عادة الحكام فيها فرض ضرائب على الداخل والخارج منها إذ كانت القوافل التي تردّها تستخلص منها الضريبة، فكان "والد الشيخ أبي حفص بالباب على الداخل والخارج"⁽⁴⁾. مع العلم أن الاطراف التي كانت تفرض هه الضرائب هي السلطة العثمانية خاصة في أسواق الشمال لأن دورها هو جمع الضرائب والرسوم⁽⁵⁾ خاصة عند دخولها الاسواق، فكانت بذلك ملزمة بدفع مبلغ معين عن كل حمل⁽¹⁾ فكانت نتيجة هذه السياسة هو:

(1) استيتو، المرجع السابق، ص 90-91.

(2) مروان، المرجع السابق، ص 364.

(3) قانون أسواق الجزائر/مخطوط بالمكتبة الوطنية، رقم 2311، ورقة 284 مرقمة بـ: ص 16.

(4) الفكون (عبد الكريم)، منشور الهداية في كشف حال من ادعى العلم والولاية، تقدم وتعليق وتحقيق، أبو القاسم سعد الله، بيروت، دار الغرب الاسلامي، 1987، ص 35-36.

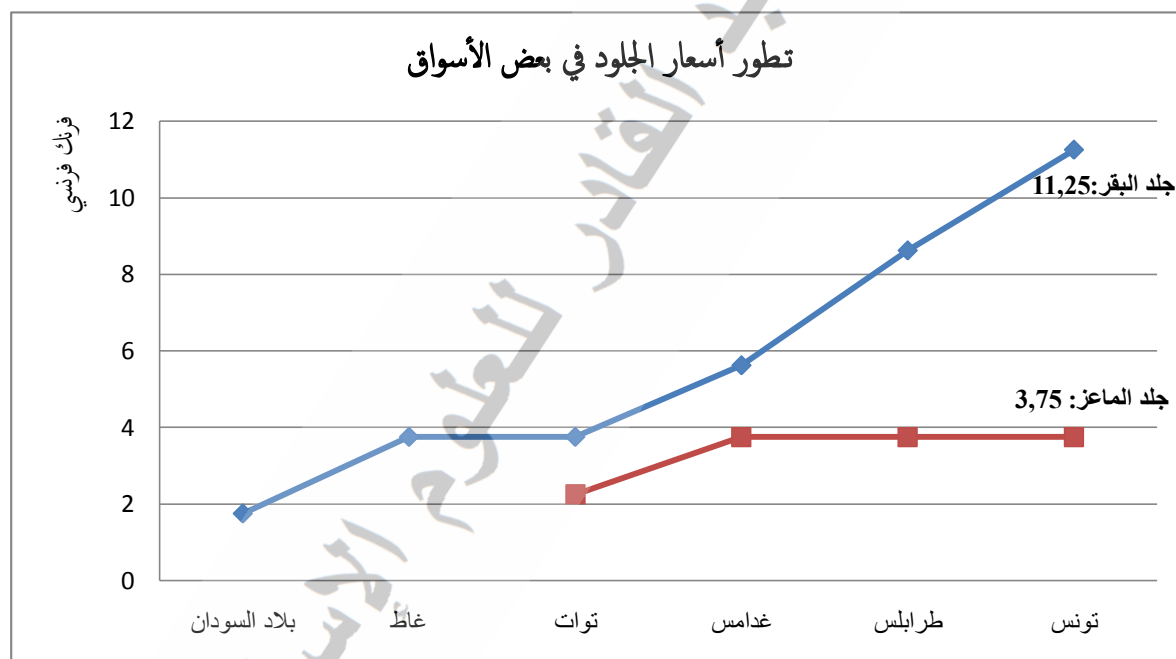
(5) شويتام، المجتمع الجزائري وفعالياته...، المرجع السابق، ص 350-351.

- تحول القوافل عن هذه الاسواق ، فنجد على سبيل المثال تجار وادي سوف يفضلون الوجهة الى غات من أجل تجنب الضرائب التي تفرضها السلطنة العثمانية⁽²⁾.

- أدى ذلك الى ارتفاع الأسعار من مكان الى آخر والجدول الأتي يقدم مثالا حيا على ذلك⁽³⁾:

اسم السلعة	سعرها في بلاد السودان	في غاظ	في توات	في غدامس	في طرابلس	في تونس
جلد البقر	1,75 فرنك	3,75 فرنك	/	5,62 فرنك	8,62 فرنك	11,25 فرنك
جلد الماعز(الفيلاي)	/	/	2,25 فرنك	3,75 فرنك	/	3,75 فرنك

تمثيل معطيات الجدول:



⁽¹⁾ السوري (صلاح الدين حسين)، الضرائب العثمانية في ولاية طرابلس الغرب ومتصرفية بنغازي في العهد العثماني الثاني -مشاكل الضغط والتوتر، مجلة البحوث التاريخية، مركز دراسة جهاد الليبيين ضد الغزو الايطالي، ع2/1984، ص382.

⁽²⁾ Prax , commerce de l'Algérie avec la Mecque et le soudan, R.O.A.C, T. 6, Paris , 1850 , p01.

⁽³⁾ Prax , l'Algérie méridional ou Sahara algérien, R.O.A.C, T 4, Paris, 1848 , p200.

من خلال الجدول والتمثيل البياني يتبين أن السلعة كلما تم نقلها من مكان الى مكان الا وزاد سعرها بسبب ازدياد تكاليف النقل والرسوم الجمركية وأحيانا ندرتها في الاسواق وكثرة الطلب عليها (قانون العرض والطلب)، وهذا كله من أجل تعويض الخسائر لدى التجار بزيادة السعر.

الى جانب سياسة الضرائب كانت القوافل تصادفها عوائق في عملية الشراء والبيع، فيما يخص اختلاف الاوزان، والقياس والعملة اذا أن هذه العناصر مختلفة بين البلدان المغاربية⁽¹⁾، لم تكن موحدة لذا فأغلب التجار نجدهم يقوم بالمقايضة بدلا من استعمال العملة التي كانت مختلفة من مكان الى آخر فقد نوه الى ذلك الحضيكي في رحلته قائلا "...وقابس وتوزر، من عمالة تونس، وبسكرة المتقدمة ذكرها من عمالة الجزائر، وكل عمالة من هذه العملات لها سكة تخصها، لا تتجاوزها، وأعلم ذلك وأعرفه..."⁽²⁾ وحتى وان قام التجار أو الحجاج بعملية البيع أو الشراء فان معظمها يتم بالذهب للأسباب منها "أنه يروج في كل بلد"⁽³⁾. وبالتالي كانت جل العوامل والعوائق المذكورة أحد الاسباب التي تؤدي وتقلل من عملية البيع التجاري لأن كثرة الرسوم، ورخص المرور، واستئجار الحماية كانت تكاليفه على عاتق التجار أنفسهم⁽⁴⁾. مما سبق نستنتج أن القوافل كانت تسير وفق نظام محكم بدءا من الانطلاقة الى الوصول، واختيار للسلع المطلوبة وفق قانون العرض والطلب رغم العوائق المختلفة التي تعترضها في الطريق.

⁽¹⁾ Yvette, et autres, op-cit., p03.

⁽²⁾ الحضيكي، المصدر السابق، ص88.

⁽³⁾ نفسه، ص 81.

⁽⁴⁾ استيتو، المرجع السابق، ص92.

من خلال العناصر المتناولة في هذا الفصل، نستنتج مايلي:

- أن القوافل التي كانت تجوب بلاد المغرب تنقسم الى قسمين منها التجارية البحتة التي تسير الى مختلف الأسواق المغاربية و بمختلف الاتجاهات، والتجارية الدينية التي كانت وجهتها الاساسية هي الاراضي المقدسة باتجاه بلاد المشرق ، وفي نفس الوقت كانت تنتهز فرصة مرورها بمخلف المحطات للقيام بالمتاجرة ، وقضاء أغراضها وحوائجها.

- أن الفئات البشرية التي تتكون منها القوافل لم تكن فئة تجارية بالكامل، بل اختلفت حسب أغراض وأهداف كل واحدة منها، اذ نجد التاجر، والحاج، والدليل، والحمال، والخبير.... كما هو موضح في المكونات البشرية للقوافل.

- أن القوافل كان خروجها وفق تنظيم مسبق ومحكم، بداية من اختيار الوقت المناسب للخروج، واختيار أهم الاسواق، الى اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب مخاطر الطريق، وتحقيق فوائد أكبر.

- أما فيما يخص حمولة القوافل وسلعها فقد كانت تتاجر بالسلع الأكثر طلبا في ال،سواق كالعبيد والتبر، وتتجنب السلع والبضائع السريعة التلف خصوصا في الطرق التي يستغرق قطعها وقت طويل، فكانت بذلك القوافل تراعي قانون السوق حسب العرض والطلب.

- أن العوائق والمشاكل التي تصادفها القوافل في طرقها كانت تقلل من نسبة الارباح لدى التجار، خاصة اذا تعلق الامر بدفع ضرائب المرور، أو كراء حراس لحماية القوافل والسلع من قطاع الطرق، أو التخلف وعدم الوصول الى الأسواق في الوقت المناسب بسب الظروف الطبيعية كالزوابع الرملية مثلا....

الفصل الثالث:

الآثار الحضارية للطرق والقوافل التجارية على الحواضر

المغربية:

المبحث الأول/ الآثار الاقتصادية.

المبحث الثاني / الآثار الثقافية.

المبحث الثالث/ الآثار العمرانية.

لقد لعبت الطرق والقوافل التجارية دورا حضاريا هاما سواء داخل بلدان المغرب العربي أو خارجه، ونقصد بالخارج هنا، الأطراف المجاورة للمغرب العربي برا وبالخصوص دول افريقيا جنوب الصحراء، أو بلاد المشرق، واذا ما تطرقنا الى مفهوم الحضارة، وجدنا أنها تعكس "طرق الحياة ، والانجازات المادية ، والفكرية ، والروحية للمجتمع"⁽¹⁾.

وقد أكد على هذا الدور الباحث عبد الجليل التميمي بقوله "فلا غرو اذن اليوم ان قلنا بأن التبادل التجاري كان أحد الروافد الأساسية التي عممت وجدّرت هذا الارتباط العضوي للصلات الحضارية بين شعوب جنوب الصحراء، وشمال افريقيا وهو التبادل الذي لم يتح لغيرهم بهذه الأهمية و الحجم"⁽²⁾.

هذا التواصل الذي عارضه الكثير من الأوروبيين باحثين أو كتاب متوهمين بوجود حاجز ليس جغرافي فقط بل سيكولوجي أيضا⁽³⁾، ونحن نتساءل هل حقيقة أن الطرق والقوافل التجارية اقتصر دورها فقط على الجانب الاقتصادي، و كانت مهمة التجار هي الربح فقط، أم أنها تعدت لتلعب أدوارا أخرى ؟ وهل حقيقة هل كانت الصحراء حاجز منع انتشار المد الحضاري بين شعوب افريقيا ؟

(1) ريجانا (سامي)، تاريخ الحضارات القديمة (شعوب الشرق الادنى القديم)، لبنان، نوبليس، ص03.

(2) التميمي (عبد الجليل)، الابعاد الحضارية للصلات المغربية الافريقية خلال العصر الحديث، المجلة التاريخية المغربية ، تونس، ع49-50، ص90.

(3) دياب ابراهيم (أحمد)، صمن كتاب : تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، بغداد، نشر المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية، 1984، ص03.

المبحث الأول / الآثار الاقتصادية:

خلفت الطرق والقوافل التجارية مجموعة من الآثار الاقتصادية سواء داخل بلدان المغرب العربي أو خارجه، باعتبار هذا الطرق والقوافل كانت تصل الى أماكن متعددة الجهات والمواقع، لذا سنقف عند البعض من هذه الآثار.

أولاً- العمل: لقد وفرت الطرق والقوافل التجارية للعديد من السكان في مختلف بلدان المغرب العربي عملاً لهم ، سواء كحراس، أو أدلاء، أو مؤجري جمال⁽¹⁾، كما استفادت من جهة أخرى القبائل التي تمر عليها الطرق، فوجدوا عملاً كحمالين ، ومرشدين، ومؤجرين للجمال، إضافة الى أن شيوخ القبائل القوية كانت تمتاز بأن لهم هبات وأعطيات سنوية تقدم لهم، لتأمين، وضمن سلامة الطريق والممرور في الصحراء⁽²⁾.

الى جانب ذلك وفرت عمليات النقل، وطرق القوافل أهمية كبيرة خاصة بالنسبة للقبائل الواقعة على نقاط العبور، فكانت بموقعها تحصل على مصادر دخلها نظراً للتبادل الذي يتم بين القوافل، وتلك القبائل، بالإضافة الى ما تجنيه تلك القبائل من موارد مالية جراء توفيرها للحماية أو توفير المؤن ، ووسائل النقل، أو خبراء في الطريق، زيادة على ذلك الضرائب التي تفرضها نتيجة المرور⁽³⁾، فكانت القوافل بذلك تساهم في توفير مجالات للتشغيل⁽⁴⁾.

ثانياً- التبادل التجاري: لقد كانت الطرق والقوافل التجارية من أهم الآليات في عملية التبادل التجاري المحض، وبتجاهات مختلفة، سواء بالنسبة للقوافل التجارية البحتة أو بالنسبة لركب الحجيج، وما يرافقه من فرصة للتبادل التجاري، اذ كان موسم الحج يعد من أهم الاوقات التي تنشط فيه الحركة التجارية خاصة بالنسبة للمناطق الواقعة على طريق الحج كمثال مدينة طرابلس التي أهلها موقعها لأن تلعب دوراً مهماً في عملية التبادل التجاري بين سلع المشرق العربي والمغرب العربي، اذ نجد الحجاج في بعض الاحيان يقومون بالنزول في بعض المحطات للتزود بالمؤن

(1) مروان ، المرجع السابق، ص344.

(2) حميدة (علي عبد اللطيف)، المجتمع والدولة والاستعمار في ليبيا، ط2، بيروت، مركز دراسات الوحدة العربية، 1998، ص59.

(3) محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص67.

(4) مكي (جلول)، تطور ناحية ورقلة ما بين 1962-1975، مجلة الاصاله، الجزائر، عدد خاص/1977، ص145.

الضرورية، وفي أثناء العودة يقومون بتصريف أجزاء من السلع التي يتم جلبها من المشرق⁽¹⁾، إذ أن طريق الحج كانت حسب ما أوردته المصادر عامرة وتشهد حركية واسعة، لانتشار ثقافة الحج بين أوساط المسلمين فكانت الحواضر الواقعة على مسار الرحلات " تتجهز بالمواد والسلع فان بعض البلدات الأساسية ، كانت بمثابة محطات عبور في الطريق الى الحج"⁽²⁾، ومن ذلك قول العياشي: "وتسوقنا هناك فئة قليلة من الأعراب بغنم قليلة تحافظتها الحجاج بأغلى ثمن لطول عهدهم باللحم.." ⁽³⁾

ومن أهم السلع التي يتم جلبها أثناء رجوع قوافل الحجيج بعد تأدية فريضة الحج ، مايلي: الفلف الأكل والموصلي، والنسيج الرقيق، والقهوة⁽⁴⁾، وما يقارب 300 الى 600 بالة من الحرير السوري، والقطن، اضافة الى المسك، والزبد، والجاوي⁽⁵⁾ ، ويرجع بعض الباحثين أن الحجاج يقومون بامتهان حرفة التجارة في الذهب والإياب لكسب قوتهم، خاصة اذا علمنا أن طريق "الحج، طريق شاق ،ويحتاج الى التزود بالمال، و المؤونة ، والاستعداد للدفع من أجل القوت، والحمل والركوب، والكسوة، ومصاريف أخرى غير معروفة أو طارئة..."⁽⁶⁾ ، أما ما تحمله القوافل الراجعة من بلاد السودان خاصة الذهب، والعبيد⁽⁷⁾، التي كانت مطلوبة في أسواق الشمال بكثرة نظرا لأهميتها وكان التعامل في الشراء يتم بعدة طرق، سواء التعامل العيني أو التعامل النقدي، أو بنظام المقايضة⁽⁸⁾.

ثالثا- توفير رؤوس الأموال وتحقيق الأمن الغذائي : لقد وفرت تجارة القوافل لدول المغرب العربي ومدته كل أسباب النمو والتطور الاقتصادي، والاجتماعي، وهذا نظرا لما يجنيه سكان المغرب العربي من أرباح ، منها تحسين

(1) محمد شرف الدين، المرجع السابق ، ص100-101.

(2) عزي، المرجع السابق ، ص31.

(3) الرحلة العياشية، مج1، المصدر السابق، ص112.

(4) قاسم ، المرجع السابق، ص315.

(5) Girard,op-cit., p153.

(6) سعد الله، المرجع السابق، ص104.

(7) رحلة الاغواطي، المصدر السابق، ص95.

(8) محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص67.

مستوى المعيشة، وتحقيق الأمن الغذائي وغيرها ، كما وفرت له وساهمت هذه التجارة في تطور اقتصاده، بتوفير رؤوس الأموال متمثلة في قناطر الذهب الخالص، والتبر، وقوافل العبيد (الرقيق)، التي كانت تستغل في الخدمات والأعمال الكبرى، مما انعكس ايجابا على نمو وتطور الحرف، وظهور الصناعات ، و وفرة الانتاج الزراعي⁽¹⁾، هذا على المستوى الداخلي والى الخارج كانت من بلاد المغرب (مراكش، تلمسان، تونس، طرابلس، وحتى مصر) تنطلق قوافل باتجاه الجنوب قاطعة الصحراء لتصل الى المراكز الرئيسية في افريقيا مثل تمبوكتو، غانا، وممالك الهوسا و بورنو وغات، وغيرها من المناطق التي اشتهرت كمراكز تجارية وثقافية يؤمها التجار المغاربية حاملين معهم البضائع المطلوبة هناك من حرير وسروج، ونحاس، ومنسوجات، مقابل الذهب والجلود والعاج والعبيد⁽²⁾، لتساهم هذه القوافل بتوفير أهم البضائع والسلع الضرورية لهذه البلاد .

وما تجدر الاشارة اليه أن هذه التجارة قد استهوت أنظار الدول الأوروبية، فتجارة القوافل الصحراوية جعلت من منطقة شمال وغرب افريقيا محل جذب للتجار الأوروبيين⁽³⁾ ، بمختلف جنسياتهم انجليز و فرنسيين و برتغاليين فكان هدف السياسة الانجليزية السيطرة على تجارة القوافل لما تدره من فوائد و أرباح⁽⁴⁾، ووصلت بالدول الاوروبية الى حد منافسة التجار المغاربية ، فقد عبر التجار الغدامسيون على اثر تراجع تجارتهم خاصة الصحراوية بسبب المنافسة الأجنبية بقولهم: "كانت التجارة في بلدنا في جانب عظيم من القوة ، وأصبحنا الآن عكس ذلك وذلك بسبب استيلاء بعض الدول الأجنبية على كثير من البلدان التي نقصدها بضائعنا"⁽⁵⁾، وقد ازدادت هذه المنافسة خاصة بعد وقوع بعض البلدان المغاربية تحت وطأة الاستعمار مثل الاحتلال الفرنسي للجزائر الذي كان

(1) قويدر، المرجع السابق، ص17.

(2) العراقي (السر سيد أحمد) ، تجارة القوافل بين شمال وغربي افريقيا وأثرها الحضاري ، ضمن كتاب: تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، بغداد، نشر المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية، 1984، ص 150-151.

(3) بوفيل، المرجع السابق، ص383.

(4) حميدة عبد اللطيف، المرجع السابق، ص60.

(5) بوزيد (الأحمد)، التوسع التجاري والرأسمالي الاوروي وتكور نشاط التجارة الغدامسية في النصف الثاني من القرن19 من خلال وثائق دار المخطوطات

التاريخية بطرابلس الغرب، المجلة التاريخية المغاربية، تونس، ع1994/74، ص226.

يفرض قيودا عديدة أمام القوافل الغدامسية القادمة إليها، وامتدت هذه المزاومة الغربية لتشمل كذلك الطرق الرابطة بين غدامس وايلة تونس⁽¹⁾.

مما سبق يتبين أن الطرق والقوافل التجارية ساهمت في انعاش المجتمعات المغاربية، بتوفير مناصب الشغل، أو استثمار لرؤوس أموالها، أو المتاجرة اثر مرور القوافل بمختلف المحطات وما توفره من سلع ، كما عملت على تنويع الواردات لهذه البلدان بجلب منتوجات جديدة إليها كالمشرقية، والسودانية.

المبحث الثاني: الآثار الثقافية:

لعبت الطرق عدة أدوار مزدوجة فهي طريق للتجار وطريق للمتعبدين (الحجاج)، والعلماء، مما أسهمت في ربط الصلات بين الشعوب الاسلامية، ومبادلة الاجازات بين العلماء، وتلاقح معطيات الفكر الاسلامي، الشيء الذي جعل من محطات طريق الحج ، محطات للزهد والعبادة ، والخلوة ، ومراكز للعلم والمعرفة، ونقاط للتزود والاستراحة، والعلاج⁽²⁾، هذا الى جانب الآثار الاقتصادية المذكورة، فقد كانت الطرق المؤسسة بفضيل الحج تختلف أدوارها من اقتصادي الى ماهو سياسي ، وديني وثقافي ، فقد كانت تربط بين المجتمعات الثقافية والمرور بالمراكز الدينية مثل الازهر في القاهرة⁽³⁾، ففيما تمثلت تلك الادوار الثقافية ياترى ، وهل كانت فقط بينية أم انها لها آثار على العالم الخارجي؟.

أولا- نشر الثقافة الاسلامية: صحيح أن انتشار الاسلام ، وتعاليمه في شمال افريقيا يعود الى فترات سابقة عن الاطار الزمني لموضوع الدراسة، الى القرن السابع الميلادي الأول للهجري (1هـ/7م)، الا أنه تواصل ليتوغل في أواسط افريقيا ، ولا زال لغاية اليوم ينتشر فقد ارجع البعض سبب هذا الانتشار الواسع للإسلام ، سهولة العبادة

(1) نفسه، ص224.

(2) سليمان القرشي، المرجع السابق، ص169.

(3) Amine(Mohamed), op-cit., p336.

الاسلامية مقارنة مع المسيحية⁽¹⁾، هذا الانتشار الذي كان بفضل الحركة التجارية التي رافقتها حركة علمية نشطة اذ ساهم التجار بدورهم في نشر الاسلام، ومن أبرزهم العلماء التواتيون، الذين نقلوا الى بلاد السودان الغربي السلع والمعارف، والمخطوطات والثقافة الاسلامية، ليتمكنوا بذلك من ارساء "حركة ثقافية وعلمية جمعت بين علوم المشرق والمغرب، وامتزجت بثقافة وعرف الأفارقة، وذلك بفضل الجوار الجغرافي والازدهار العلمي من خلال الرحلات العلمية، ولقاء مواكب الحج"⁽²⁾، فالى أهل السودان حملت تلك التجارة السلع المحتاج اليها، ونشرت الثقافة الاسلامية التي تركت أثرها من أي شئ آخر في تشكيل التطور الاجتماعي والسياسي، ودفعت هذه الثقافة سكان هذه المناطق الى التطلع والتطور بعد قرون من التخلف⁽³⁾، حتى أن بعض التجار كانوا يجمعون بين الدعوة وبيع السلع، والى جانب نشر الاسلام ساهم التجار المغاربة في نشر اللغة العربية في أواسط المسلمين الجدد حديثي العهد بالإسلام، باعتبار أنها لغة الدين والتعامل⁽⁴⁾، خاصة بعد الهجرات العلماء الواسعة عقب قيام الامارات الاسلامية بالسودان الغربي الذي كان يشمل كل من حوض السينغال، وغامبيا، وفولتا العليا، والنيجر الأوسط، والمناطق المحيطة ببحيرة تشاد و توافد عدد كبير من التجار لهذه المناطق سواء من المشرق أو المغرب، فكان من أهم الطرق التي انتشرت بها الثقافة الاسلامية مايلي:

- هجرة العلماء الى هذه المناطق والاستقرار بها.

- طريق قوافل الحجاج.

(1) سعد (فهمي)، انتشار الاسلام في افريقيا العصور الوسطى، بيروت، عالم الكتب، 2001، ص7.

(2) مقالتي، المرجع السابق، ص58-59.

(3) يوفيل، المرجع السابق، ص383.

(4) عوض الله، المرجع السابق، ص95.

- تأثير التجار المسلمين بعاداتهم وتقاليدهم في هؤلاء السكان، خاصة بعد أن أظهر المسلمون سلوكيات اسلامية عالية ومتميزة أثرت في غيرهم من اشتهارهم بالصدق الى حسن المعاملة للغير وتأدية للعبادات⁽¹⁾، اذ كان "التاجر المسلم بسلوكه وخبرته بالناس وخلقه الاسلامي ماجعله محل ثقة الأفارقة و وفر له ذلك القبول الحسن لديهم، وما أن يدخل هذا التاجر قرية وثنية فسرعان مايلفت الأنظار بكثرة وضوئه وانتظام أوقات صلاته وعبادته التي يبدو فيها وهو خاشع يناجي ربه وخالقه.." ⁽²⁾.

وكان لتطور وازدهار الثقافة الاسلامية عوامل منها :

انتشار الكتاب:الذي يعتبر أهم ركيزة يقوم عليها التقدم الحضاري للمجتمعات سواء في الحاضر أو الماضي ،فهو السجل الذي يحفظ فيه العلماء والمفكرون والأدباء معارفهم، والوعاء الذي تُحفظ فيه المعارف والوسيلة التي تبلغ ذلك الكنز المعرفي لمن أرادته⁽³⁾، هذا الى جانب الانتاج الهائل من الكتب والمخطوطات أثر في ذلك ،اذ كانت من بين السلع التي تحملها القوافل الى تلك المناطق "الكتب المخطوطة والمنسوخة، والورق، والأقلام...واهتمام العلماء بتدريس العلوم الاسلامية في مختلف مراكز العمران الصحراوية ،وعلى رأسها تمبوكتو، توات، ورقلة، وتقرت، وغات، وغدامس"⁽⁴⁾، مع وجوب الاشارة حسب الباحث خليفة حماش ان العالم الاسلامي بشكل عام آنذاك كان في حالة تخلف من حيث صناعة الكتاب مقارنة مع التطور الهائل الذي حصل في اوروبا بعد ظهور آلات الطباعة، مما يعكس لنا الحالة الحضارية لهذه المجتمعات⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ مقدم (مبروك)، الامام محمد بن عبد الكريم المغيلي التلمساني، ودوره في تأسيس الامارة الاسلامية بافريقيا الغربية خلال القرن 9هـ/15م، الجزائر، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2004، ص38/37.

⁽²⁾ الفيتوري عطية (مخزوم)، دراسات في تاريخ شرق افريقيا وجنوب الصحراء(رحلة انتشار الاسلام)، بنغازي، منشورات جامعة قارونس، 1998، ص104.

⁽³⁾ حماش (خليفة)، وقف الكتاب في البلاد العربية في العهد العثماني، وقفية الباي التونسي الشير أحمد باشا عام 1256 هـ/1840م نموذجاً، مجلة أوقاف، الكويت، الامانة العامة للأوقاف، ع22/2012، ص49.

⁽⁴⁾ بوعزيز، تاريخ افريقيا الغربية...، المرجع السابق، ص52.

⁽⁵⁾ حماش ، المرجع السابق، ص70.

- **التدريس:** اذ قام "المغاربة على صعيد المؤسسات التعليمية بالعواصم الافريقية بدور بارز في تأسيس التواصل المعرفي وتغذيته باستمرار و أن عددا كبيرا منهم أساتذة ومستشارين ،ومسؤولين، كان لهم شرف المساهمة في تعميق ،وتبرير هذا التوجه التاريخي للصلات الحضارية المغربية الافريقية انطلاقا من العصر الحديث ،ويكفي الباحث دلالة على ذلك مختلف الرحلات المغربية التي نقلت اليها عشرات من هاته الشخصيات التي استقرت بمناطق شعوب الصحراء،وسهلت التبادل وواكبته وغذته مختلف الروافد المعرفية والتجارية والسياسية وعلى الخصوص منها التدريس ونقل الكتاب وتقصي أخبار المخطوطات والعلماء وهذا ما يقترح أهمية التحرك الفكري والثقافي المتبادل والتي في ضوءها يتحدد مدي الارتباط العضوي والفعال بجذور ثقافتينا " (1).

- **بناء المدارس:** حملت القوافل التجارية العديد من البشر الى بلاد السودان سنويا، ليكون بذلك تأثير هؤلاء ملموسا بهذه المنطقة، مما زاد في تعميق العلاقات الثقافية عن طريق انشاء المدارس لتعليم القرآن واللغة العربية التي تعتبر لغة القرآن وبناء المساجد لتعليم مبادئ الاسلام الى جانب ممارسة نشاطهم التجاري (2).

ثانيا - التبادل المعرفي والفكري: لقد كانت القوافل التجارية وسيلة هامة للتبادل الثقافي خاصة فيما يخص الانتاج الفكري (كتب، مخطوطات، أو منسوخات)، أو وسائل ذلك من ورق، وأقلام وحرير، أو فرصة لتبادل بعض المسائل الفقهية كالإفتاء خاصة أثناء أوقات الاستراحة أو حدوث مشكلة بين أوساط التجار أو الحجاج باعتبار أن ركب الحج له دور اقتصادي.

(1) التميمي، المرجع السابق، ص89.

(2) عوص الله، المرجع السابق، ص95.

ففيما يخص تبادل الكتب :فقد كانت من أهم أصناف التجارة المغاربية المعروفة لارتفاع أسعارها وجني التجار أرباح كبيرة سواء الكتب المشرقية أو المغربية،فكانت الفائدة في الربح التجاري والربح الثقافي في بلاد المغرب⁽¹⁾ العربي بالمؤلفات الجديدة سواء المغربية أو الأتية من المشرق ،وفي نفس الوقت تعريف بالمؤلفات المغربية ونشرها الى الخارج ،فقد كان الكتاب يعتبر " أهم الأوعية لنقل المعرفة يومئذ،وتداولها وتطورها "⁽²⁾ .

فقد أكدت الدراسات التاريخية أن القوافل المغربية نحو جنوب الصحراء والقوافل الصحراوية باتجاه شمال إفريقيا، كانت تتخذ دورات ثابتة تضم حوالي(10000) عشرة آلاف، منهم التاجر والحاج والعالم، وطالب العلم،القاطعين لمسافات طويلة بين الاتجاهين كل لك ساهم في تعميق الصلات بين هذه الشعوب وقدمت بهذا التواصل الدلالة العميقة⁽³⁾ .

ومن مظاهر هذا التواصل أن العديد من الكتب المخطوطة والمنسوخة وكذلك الورق كانت رائجة بشكل واسع في المناطق الصحراوية وهذا لانتشار الثقافة والعلوم العربية الاسلامية،التي زاد الطلب عليها بكترة في المراكز العمرانية الكبرى مثل تمبوكتو ، توات ، ورقلة، غدامس.⁽⁴⁾ ، ومن أهم المدن المغربية التي لعبت دورا هاما في نشر الثقافة العربية الاسلامية في الصحراء وجنوبها مدينة فاس نظرا لمكانتها التجارية اذ كانت مقصد أهل بلاد السودان لقضاء حاجاتهم،كما كان أهلها وغيرهم من المغاربة يشدون الرحال الى بلاد السودان:كتجار وأدباء وفقهاء،وسفراء فحملوا معهم الكتاب المغربي" ، وعادوا بنظيره السوداني وخير دليل على ذلك احتواء الخزائن الفاسية على مخطوطات سودانية⁽⁵⁾ .

⁽¹⁾عوض الله، المرجع السابق، ص 87.

⁽²⁾ التميمي، المرجع السابق، ص 89.

⁽³⁾ نفسه، ص 30.

⁽⁴⁾ بوعزيز، طرق القوافل والأسواق...، المرجع السابق، ص 135.

⁽⁵⁾ عماري (الحسين)، فاس: حلقة التفاعل الحضاري بين المغرب وإفريقيا جنوب الصحراء خلال العصر الحديث وبداية المعاصر، دورية كان التاريخية،

السنة الخامسة، ع 17 / 2012، ص 108-109.

هذا باتجاه الجنوب أما باتجاه المشرق فنجد أن الرحالة المغاربة ينقلون معهم كتبهم أو كتب غيرهم من المنتجات الفكرية الى مصر خاصة والى المشرق عامة وقد كانت هذه الكتب ضمن سلعهم المحمولة الى الأماكن المذكورة أو منها عن طريق الاقتناء(الشراء) أو الاستنساخ أو الهدية (1).

ودليل ذلك وجود بعض المؤلفات المغربية المعتمد عليها من قبل علماء مصر مثل كتاب "الاحاطة بأخبار غرناطة" للسان الدين بن الخطيب ، وتاريخ ابن خلدون، اضافة الى كتب الرحلات كالرحلة المغربية للعبدي (2). وقد كانت القوافل أحسن وسيلة لنقل هذه الكتب، وقد أورد العياشي في حديثه أثناء التقاء ركبته بنظيره في زواجة في طريقه الى المغرب قولة "وبعثنا معه كتبنا الى من خلفناه في بلدنا من الأهل والعشيرة والأصحاب....." (3) وخير مثال عن التبادل الفكري أن ذكر الزبائدي في رحلته "ومن ورد علينا أيضا في منزلي الفقيه محمد بن محمد عبد الكافي يدعى بوعثور الصفاقسي... وقد أخبر أن عندي نسخة من الرحلة العياشية ، وعنده نسخة منها فيها شيء من التصحيح ، فأراد مقابلتها من نسختي.." (4)

أما الافتاء ونقل الاخبار: من بين الأدوار التي لعبتها الطرق والقوافل التجارية تناول بعض المسائل الفقهية في بعض المسائل المحيرة باعتبار أن بعض الحجاج يمارسون التجارة ومن أهم المسائل الفقهية التي يوردها الرحالة العياشي أثناء نزوله بالقرب من مدينة ورقلة قوله "ولقيت بها رجلا ممن ينتقل الفقه اسمه سيدي محمد بن محمد بن علي بن أبي بكر (5)، وهو في غالب الظن من أهل الخير ، وله بعض الخبرة بفروع الفقه وكان وجه الى الركب بسؤالين احدهما في نازلة من الأحباس والأخر في نازلة من البيوع ، وألزميني بالكتب على الأخيرة منها

(1) الضعيفي(عبد العزيز)، علاقة العلماء المغاربة بنظرائهم من المصريين بين الاستفادة والافادة نماذج من العصر المريني، مجلة التاريخ العربي، جمعية المؤرخين المغاربة، الامارات العربية، ع29/2004، ص401.

(2) نفسه، ص400.

(3) مختصر الرحلة العياشية، المرجع السابق، ص40.

(4) عبد الكريم، ليبيا في مخطوطات الرحالين المغاربة ...، المرجع السابق، ص149.

(5) هو أبو عبد الله محمد بن محمد بن علي بن أبي بكر الاكرتي، أخذ الطريقة على يد والده، ينظر: الرحلة العياشية ، مج1، المصدر السابق، ص82.

ومضمن السؤال، وكان فيه طول، أن رجلا اشترى من آخر ستة أجزاء تقريبا من ذلك من ماء من عين جلبت من بعيد بالفقائير⁽¹⁾، وهو أنسب لأنها أبار ماء غيره عليه... ولما كتبت الجواب على النازلة المذكورة على الوجه الذي ذكر في السؤال ذهب به المستفتي الى القاضي المذكور ليضع خطة فيه بالصحيح فأتى وقال ان الجواب صحيح وتحميل في عدم الكتب بعذر أبده..⁽²⁾، وتكررت مثل هذه المشاكل في رحلته ففي أثناء مروره باحدى قرى واد الساوره، تم توجيه سؤال الى "سيدي ابراهيم السوسي"، وكان معنا في الركب ولم تكن لي به معرفة، سؤالا منظوما في ثلاث أبيات لا استحضرها... وحاصله أنه قال: هل يجوز للشاعر اللحن في القوافي أم لا؟... فأجبت بأبيات مضمنها أن اللحن لا يسوغ في شئ من الكلام نظمه ونثره⁽³⁾.

الى جانب الافتاء⁽⁴⁾ وتناول المسائل الفقهية في الطريق، فان الطرق تتيح نقل الاخبار من منطقة الى أخرى أو تلقيها فقد ذكر العياشي أثناء التقاء الركب المغربي الذي كان بصحبته بنظيره في زواغية بليبيا قوله "وتلقينا منهم خبر ما استقبلناه من البلد، ولقينا معهم بعض أهل بلدنا..."⁽⁵⁾ مع العلم أن الطريق كانت تربط بين أهم المدن التجارية التي كانت في نفس الوقت أعظم المراكز العلمية حسب ما نقله معظم الرحلات فكانت مراكز لمناقشة المؤلفات، أو مجالس للعلماء⁽⁶⁾ أو أداء للعبادات كحضور الصلاة أو "من لقاء المشايخ الفضلاء، ومحاضرة الأدباء ومباحثة الأذكياء، وزيارة الأتقياء"⁽⁷⁾.

(1) يقصد بها الأبار المتجمعة، ينظر لسان العرب.

(2) الرحلة العياشية، مج1، المصدر السابق، ص 81-82.

(3) نفسه، ص 77.

(4) وردت بعض المسائل الفقهية في الرحلة الولائية القرن 19م، (محمد المختار(ولد السعد)، مسالك القوافل ودورها في التواصل الثقافي بين طربي الصحراء خلال القرن 19م(قراءة في رحلة الولاقي)، ضمن أعمال طريق القوافل، المركز الوطني للبحوث في عصور ما قبل التاريخ وعلم الانسان والتاريخ، الجزائر، 2001، ص 108).

(5) مختصر الرحلة العياشية، المصدر السابق، ص 40.

(6) عبد الكريم، ليبيا في مخطوطات الرحالين المغاربة...، المرجع السابق، ص 148.

(7) الرحلة العياشية، مج1، المصدر السابق، ص 52-53.

لأن الطرق والقوافل كانت تعتبر الأداة الأساسية أمام طلاب العلم والمعرفة و فرصة التقاء بالعلماء في الطريق والأخذ عنهم، أو شراء الكتب أو نسخها وحتى استعارتها⁽¹⁾، وهذا في كل محط يحط به الركب، كما أن القافلة في بعض الأحيان تؤدي بالإنسان الى معرفة المزيد من الاشخاص كصحبة في الطريق، هذا الى جانب الدور الاقتصادي المهم لركب الحج ، اذ كان مناسبة للعلماء والمتقنين للتعرف وتبادل المعارف⁽²⁾ كتعرف العياشي اثناء رحلته ومروره بتقرت على محمد بن عبد الكريم ابن عبد الكريم المغيلي⁽³⁾ قاضي توات فكان هذا التعارف تعارف مغربي جزائري لأن القوافل المتجهة نحو مكة لم تكن ذات هدف ديني فقط بل وفكري وتبادل الجديد بين الأفراد⁽⁴⁾.

ثالثا- نقل العلماء: لقد كانت من ميزات العلماء أو طلاب العلم التحرك من منطقة الى مناطق أخرى طالبين لمناهل العلم أين وجدت أو للحصول على الاجازات أو ربما هربا من السياسة التعسفية " اذ كان منهم الثائر على الحكام رافضا التقرب منهم مفضلا الهجرة الى خارج الجزائر.."⁽⁵⁾ هذه الهجرة التي كانت باتجاه بلاد المشرق بهدف ديني كالحج والعلمي للدراسة أو الى المغرب هربا من تسلط الحكام العثمانيين⁽⁶⁾.

فكانت للقوافل أهمية كبيرة باعتبارها فرصة يتنقل خلالها العلماء والطلبة المغاربة قاصدين أماكن العلم والمعرفة في المشرق خاصة المسجد الجامعة "الازهر" بمصر حتى أنه كان لديهم رواق يسمى برواق المغاربة⁽⁷⁾، فكان بذلك الركب وسيلة لتنقل معظم العلماء المتوجهين الى البقاع المقدسة لأداء فريضة الحج اين يحدث هناك تبادل ثقافي

(1) فيلاي، المصدر السابق، ص96.

(2) شويتام، العلاقات الثقافية الجزائرية المغاربية (الفترة العثمانية)، مجلة الدراسات التاريخية، الجزائر، ع2011/13، ص81.

(3) اسمه الكامل محمد بن عبد الكريم بن محمد المغيلي التلمساني، عرف بمحاربه ليهود توات وتسلم كنائسهم توفي سنة 909هـ/1504م (ابن مريم التلمساني، البستان في ذكر الأولياء والعلماء بتلمسان، طبع مراجعة محمد بن أبي شنب، الجزائر، المطبعة الثعالبية، 1908، ص 253-255).

(4) Carette, recherches sur la géographie..., op-cit., p174.

(5) عميرواي ، فواصل من الفكر والتاريخ، قسنطينة (الجزائر)، دار البعث ، 2002، ص91.

(6) نفسه، ص94.

(7) Raymond (André) , les quartiers de résidence des commerçants et artisans maghrébins au Caire aux 17 et 18 siècles, R.H.M. , n31/32 Tunis, 1983 , p355.

وعلمي بينهم، وكان العلماء المغاربة يحطون بالعواصم العربية لأخذ العلم وإعطائه مثل الزيتونة بتونس⁽¹⁾، وربما يعود سبب اختيار القوافل لهذه المهمة (النقل) هو أنها ضمان للأمن والحماية من مخاطر الطريق، فكان العلماء يساهمون المساهمة الكبيرة في ترقية مجال الاتصال الانساني عن طريق القوافل التجارية حيث انتشرت الحضارة في ربوع السودان الغربي وأجزاء من افريقيا⁽²⁾.

وُرجع الكثير أن مد جسور التواصل يعود الى الاسهام الكبير لقوافل الحجاج، وتجار الكتب، اذ كانت من العادة أن تحتوي قوافل الحجيج على عدد من العلماء، بحيث كان مرورها بالحواضر الاسلامية مناسبة وفرصة لعقد اللقاءات وتبادل الافكار وأخذ الاجازات العلمية من علماء تلك الحواضر فكان العلماء بذلك محل احترام وتقدير أينما حلوا وارتحلوا⁽³⁾، في حين ساهمت أيضا العلاقات الاقتصادية والحركية التجارية الى تنقل بعض المغاربة من حواضر تلمسان وفاس الى توات تاركين التدريس ليتولوا مناصب جديدة هناك منها القضاء والإفتاء والشورى ومن أهمهم ابن يحيى والفقهاء يحيى بن يدير، وعبدالله العصنوني... ومحمد بن عبد الكريم المغيلي⁽⁴⁾، المنتسب الى مدينة مغيلة بولاية تيارت حاليا⁽⁵⁾ وقد كانت تمبوكتو وجهة استقطاب لرجال الدين والدعاة وحتى التجار بداية من القرن الرابع عشر 14م، اذ كانت هجرة العلماء الى الحواضر الافريقية تشهد تزايدا كبيرا خلال القرن 18م ومن هؤلاء الشيخ أبي الانوار بن عبد الكريم التيفيلاقي الذي كان له دور كبير في المنطقة⁽⁶⁾.

فقد كان الكثير من علماء الشمال من طرابلس والجزائر وتلمسان وفاس ومكناس يفضلون الوجهة الى هذه المراكز في الجنوب أين تم نشر الثقافة الاسلامية فيها⁽⁷⁾.

(1) شويتام، العلاقات الثقافية...، المرجع السابق، ص82.

(2) زبادية (عبد القادر)، ورقة عروس مدائن الجنوب الجزائري، مجلة الاصاله، الجزائر، عدد خاص /1977، ص146.

(3) أبو زيد (أحمد)، التواصل الثقافي بين المغرب وافريقيا الغربية من خلال اجازة الفقيه أحوزي، مجلة التاريخ العربي، الامارات العربية، ع9/1999، ص 203-204.

(4) مقالاتي، المرجع السابق، ص55-56.

(5) مقدم، المرجع السابق، ص27.

(6) نفسه، ص ص59-65.

(7) بوعزيز، طرق القوافل والاسواق... المرجع السابق، ص21.

علما أن الزعماء والحكام والملوك الأفارقة قد تشربوا حب المعرفة ودافعوا عن العلماء وسعوا الى تشجيعهم ومنحهم رواتب مجزية⁽¹⁾، هذه الرحلات التي كان يقوم بها العلماء والطلاب المغاربة وخاصة الجزائريين الى البلاد الاسلامية حيث يعودون بكنوز معرفية ومعنوية ومادية التي ستصبح مراجع لهم ولثقافتهم⁽²⁾، فكانت بذلك العديد من الطرق تعج بحركة العلماء حتى أن البعض منها أخذ تسمية "طريق الفقهاء" منها طريق توات-غدامس⁽³⁾.

رابعا- الاكتشاف والإخبار عن ثقافات بعض المناطق: لقد أتاحت الطرق والقوافل التجارية للمسافر والتاجر والحاج امكانية التعرف على بعض المناطق، وبذلك زادت معرفة الناس بها "وبتراكم التجارب وطول الاحتكاك بالطرق والمسالك المؤدية الى الحجاز فقد زادت معرفة الرحالين المغاربة بالمنابع ومميزاتها وتركت آثارها في كتاباتهم المختلفة."⁽⁴⁾، ومن جهة أخرى تتيح فرصة الإخبار عن ثقافات بعض الأماكن التي أوردتها الرحالة المغاربة في طريقهم الى الحج ، مثل قضية غرس النخيل في وادي سوف " أخبرني أهل البلد أنهم اذا أرادوا غرس النخيل بحثوا في الأرض قليلا حتى يصلوا قليلا الى الماء فيغرسونها بحيث تكون أصولها في الماء، ثم يردون عليها الرمل قليلا فلا تحتاج الى السقي ابدا ، ويعالجونها بعد ذلك بأبعاد الابل وغيرها، فيضعونها في أصولها ولولا ذلك لماتت."⁽⁵⁾ كما كانت الطرق وسيلة لالتقاء الراكب التي تتناقل الأخبار فيما بينها فقد أورد الناصري قوله: ".....والتقينا قبل الدخول فيها ببعض الحجاج الصعاليك الراجعين من أهل توقرت و سألناهم عن اصحابنا فأخبرونا بسلامتهم والله يكمل علينا أمين"⁽⁶⁾.

(1) التميمي، المرجع السابق، ص89.

(2) عميرواي(أحميدة)، بحوث تاريخية، ط2، عين مليلة-الجزائر، دار الهدى للنشر والطباعة، 2006، ص92-93.

(3) ولد السالم(حماد الله)، قوافل الحج ومسالكها بين غرب الصحراء والسودان مع المغرب والمشرق خلال العهد العثماني، المجلة التاريخية المغربية، تونس، ع2004/116، ص210.

(4) القرشي، المرجع السابق، ص172.

(5) الرحلة العياشية، مج1، المصدر السابق، ص123.

(6) الرحلة الناصرية، مج1، المصدر السابق، ص54.

هذه الآثار الثقافية جعلت بعض الطرق تشتهر وتميز عن أخرى كونها رمزا للتبادل الثقافي خلال القرن السابع عشر 17م، وتكون ذات أهمية فاقت غيرها من الطرق⁽¹⁾.

وبذلك تكون القوافل التجارية قد ساهمت في نشر الثقافة الاسلامية في أوساط الأفاقة، ما أدى الى دخول مجموعات عديدة الى الدين الاسلامي، أضف الى ذلك مانتج عن احتكاك تجار القوافل بغيرهم من الشعوب لينتج عن ذلك تبادل معرفي أدى الى التعرف على ثقافات الغير، والتعريف بالثقافة المغاربية وما أنتجته.

المبحث الثالث: الآثار العمرانية:

بالرجوع الى مفهوم الحضارة والمعاني التي تحملها جد أنها تعكس "طرق الحياة والانجازات المادية والفكرية والروحية للمجتمع"⁽²⁾، واذا تأملنا في دور الطرق والمسالك المتجهة من البلدان المغاربية نحو غربي افريقيا نجد أن هذا الدور كان بالغ الأهمية في الجانب الحضاري التي تعدت في أهميتها المؤثرات الآتية من المحيط الاطلسي، اذ كانت هذه الطرق بمثابة "معايير تنتقل من خلالها حضارة المتوسط والحضارة الاسلامية حتى نهاية القرن التاسع عشر 19م، أي مع بداية الاحتلال الأوروبي للمنطقة فكانت التجارة بذلك الأساس الأول الذي انتقلت معه المؤثرات الحضارية أو التحضيرية بشكل واسع"⁽³⁾، وهنا نتساءل ماهي الآثار العمرانية التي خلفتها الطرق والقوافل التجارية سواء داخل بلاد المغرب العربي أو خارجه؟.

أولاً- نمو وتطور العمران: لقد ساهمت تجارة القوافل في نمو بعض المراكز الكبرى باعتبارها محطات رئيسية في الطريق مثل غدامس، ورقلة، سلجماسة، تمبوكتو⁽⁴⁾، اذ عادة ما تكون المناطق القريبة من طرق القوافل مناطق مكتظة بالسكان، بعد أن تحولت الى واحات ومدن عمرانية نمت وتطورت بفضل هذه الطرق⁽⁵⁾، ففي غرب افريقيا "قامت مدن وعواصم وممالك اسلامية خاصة بعد انتشار الاسلام بها، ازدهرت فيها الثقافة والتجارة

(1) بوفيل، المرجع السابق، ص385.

(2) ريجانا، المرجع السابق، ص03.

(3) زيادية، المرجع السابق، ص141.

(4) بوعزيز، طرق القوافل والأسواق...، المرجع السابق، ص18.

(5) محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص64.

والحضارة الاسلامية"⁽¹⁾، وهذا بفضل الطرق والقوافل التجارية التي جعلت من المدن الصحراوية الواقعة على خطوطها منها عواصم ثقافية وسياسية هامة كانت الوسيط بين السودان الغربي ومدن الشمال⁽²⁾.

وبانتقال التجار العرب والمهندسين تم انتقال المحططات والأشكال ذات الصبغة العربية اسلامية في المشرق والمغرب، ليحدثوا بذلك اندماج حضاري، فتم بناء قصور وبنائات تشبه تلك الموجودة في البلدان العربية خاصة البنائات ذات الصبغة الدفاعية مثل الأبراج، واحاطة المدن بسور عال، ووضع نافذات صغيرة على الجدران الخارجية ولعل مدينة تمبوكتو أكبر دليل على ذلك⁽³⁾.

وقد نقل الرحالة المغاربة العديد من الأوصاف العمرانية لبعض المدن الواقعة على الطرق، كوصف الدرعي لتوزر بقوله "فكثير من أهلها يسكنون الغابة في مباني ضخمة حسنة بخلاف المباني داخل المدينة وليس بتوزر أحسن من هذا المنظر"⁽⁴⁾، الى جانب توزر نجد أهم المراكز العمرانية البارزة، غدامس، غات، ورقلة، توات قورارة، تمبوكتو، سلجماسة، قرى بني ميزاب، عين صالح، القليعة، هذه المراكز كلها محطات انطلاق أو عبور أو استراحة للقوافل حسب اتجاهاتها⁽⁵⁾.

ففي غرداية، كمحطة واقعة على الطرق التجارية أورد الأغواطي في رحلته أنها "تضم... الفين واربعمائة مسكن بما في ذلك المساجد"⁽⁶⁾.

ثانياً- حفر الأبار: لقد "عد الماء من أوليات الرحلة ولوازم السفر التي حرص الرحالون على التوفر عليها وامتلاكها قبل شد الحال وجوب آفاق العطش والظمأ والأهوال"⁽⁷⁾ خاصة في المناطق الصحراوية المعروفة بالجفاف، لذا فان

(1) بوعزيز، تاريخ افريقيا الغربية... المرجع السابق، ص15.

(2) زيادية، المرجع السابق، ص142.

(3) محمد المختار، المرجع السابق، ص37-38.

(4) كريم (عبدالكريم)، تونس في بعض رحلات المغاربة، مجلة التاريخ العربي، الامارات العربية، ع4/1997، ص24.

(5) بوعزيز، تاريخ افريقيا الغربية... المرجع السابق، ص48.

(6) رحلة الاغواطي، المصدر السابق، ص90.

(7) سليمان القرشي، المرجع السابق، ص170.

هذا العنصر كان توفره شرطا أساسيا حتى أنه لقي اهتماما في أدب الرحلة و عد أنه "مقابل للحياة وركن من أركان النجاح"⁽¹⁾.

فكانت عملية حفر الآبار في أغلب الظن أن تجار القوافل كانوا هم المشرفين عليها والمساهمين الأساسيين في ذلك، وهذا على أطراف معظم شبكات تنقلهم من أجل التزود بالمياه الصالحة للشرب التي كانوا يحتاجون إليها انطلاقا من بلدان المغرب الى سواحل افريقيا الغربية⁽²⁾، أو باتجاه المشرق نحو البقاع المقدسة "وحفر أهل الركب بئرا أخرى أقمنا فيها يوما لرعي الجمال..."⁽³⁾، وقد أورد المقرئ نصا حول ذلك في حيثه عن جده التاجر: "ثم اشتهرت ذريته على ما ذكر من طبقاتهم بالتجارة، فمهدوا طريق الصحراء بحفر الآبار وتأمين التجار، واتخذوا طبلا للرحيل، وراية تقدم عند المسير.... فأخذوا بهذه الأقطار الحوائط والديار، وكان التلمساني يبعث بالصحراء بما يرسم له من السلع، ويبعث اليه الصحراوي بالجلد والعاج والجوز والتبر، والسلجماسي كلسان الميزان....، ويكاتبهما بأحوال التجارة وأخبار البلدان حتى اتسعت أموالهم وارتفعت بالضخامة أحوالهم"⁽⁴⁾.

فانعكست عملية حفر الآبار من طرف تجار القوافل مع مرور الزمن على مظاهر عديدة منها توطن بعض القبائل واستقرارها حول مواضع الماء وتكونت حولها واحات انتشرت في أغلب محطات القوافل التجارية ومسالكها، هذه الواحات التي أصبحت أماكن للإقامة والاستراحة في طريق المسافرين والتجار، لتتوسط العلاقات الاجتماعية بيت التجار وسكان تلك الواحات⁽⁵⁾، وتساهم القوافل في احياء هذه المناطق وتنشيط هذه الطرق تجاريا وثقافيا لتغلب على صعوبات هذه المناطق الصحراوية المعروفة بجفافها وقساوة مناخها .

(1) سليمان القرشي، المرجع السابق، ص169.

(2) قويدر، المرجع السابق، ص17.

(3) ابن مليح، المصدر السابق، ص31.

(4) المقرئ (أحمد بن محمد التلمساني)، نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، المجلد الخامس، تحقيق: احسان عباس، (دط)، بيروت، دار صادر، 1988، ص205.

(5) قويدر، المرجع السابق، ص17-18.

الى جانب الأثار المذكورة فقد كانت الأهداف والمصلحة التي جمعت بين أفراد القوافل في طريقهم المشترك سواء للمتاجرة أو للحج روحاً من التضامن فيما بينهم فقد كانوا يتكافلون، ويسهرون على مصالح بعضهم البعض ، وهذا السلوك كان منتشرًا خاصة لدى المغاربة الذين جعلتهم بُعد الشقة واختلاف اللهجة أكثر تقارباً في هذه الطريق الطويلة والكثيرة الحوادث⁽¹⁾، اذ عادة ما يتعرض أفراد القوافل الى مجموعة من

الحوادث التي قد تؤدي بهم الى الموت "وكان قد سقط من على جملة وتشمم رأسه خلال الطريق، وقد اختتم قائمة الضحايا اثنان من الحجاج نتيجة الارهاق والتعب ،وندرتة الغذاء وقلة الراحة"⁽²⁾، هذا التضامن قد جعل من التجار أثناء الليل عبارة عن عائلة واحدة تتقاسم المهام، فمنهم من يحضر الخشب لايقاذ النار ومنهم من يحضر الماء، ومنهم من يوقد النار⁽³⁾ .

ويورد الرحالة هورنمان عن ذلك قائلاً: "وبينما نحن في طريقنا اذ بحصان أحد الاعراب الذين يرتجلون بالقرب مني يجل به التعب ، ويصبح غير قادر على متابعة السير بنفس خطوة القافلة وبقيت مع صاحبه في المؤخرة أسانده وحين عسكرنا مساء تلك الليلة أرسل لي ذلك الأعرابي على الفور قطعتين من لحم الجمال حملها اليًا خادمه راجيا أن أقبل هديته لقاء شعوري الطيب الذي ابديته نحوه"⁽⁴⁾، ونفس الاتحاد يحدث لدى تجار القوافل عند أي خطر أممي محقق فالدفاع يكون جماعي لحماية أنفسهم وممتلكاتهم من اللصوصية وقطاع الطرق .

وبذلك تكون أثار هذه الطرق والقوافل التجارية قد مست جوانب متعددة من حياة المجتمع المغاربي، لتساهم في احياء مناطق كانت خالية ، وهذا بفضل التجار من خلال حفرهم للأبار، وتشبيد للعمران، أما المناطق العمرانية التي كانت قائمة فقد زادت توسعا وكثافة وهذا لوقوعها على طريق القوافل.

(1) سعدالله ، المرجع السابق، ص194-195.

(2) هورنمان، المصدر السابق، ص35.

(3) Dumas, le Sahara, organisation d'une caravane..., op-cit., p 37-41.

(4) هورنمان، المصدر السابق، ص28.

مما سبق نستنتج مايلي:

- أن الآثار الحضارية التي رافقت العلاقات التجارية عبر الطرق والقوافل كانت متعددة الجوانب منها الاقتصادية والثقافية والعمراية.
- تجاوزت آثار القوافل التجارية الآثار الاقتصادية لتتعدى الى جوانب أخرى ثقافية ودينية وانسانية وحضارية
- بلدان المغرب العربي لم تكن معزولة عن العالم الخارجي فقد كانت القوافل تزوده بالكتب الجديدة من المغرب أو المشرق أو بلاد السودان.
- بفضل التجار والعلماء المسلمين وصول الاسلام الى افريقيا الغربية مما سمح بالأفارقة بتكوين فكرة واسعة عن الدين الاسلامي وتم اعتناقه، ودليل ذلك المسلمين القاطنين حاليا في تلك الأماكن.
- حالة الأوضاع الثقافية متدهورة مقارنة مع الغرب الأوروبي الذي عرف عصر النهضة والثورة الصناعية وما خلفته من آثار وانعكاسات ستكون بلدان المغرب العربي احدى المستهدفين من قبل الحركة الاستعمارية الاوروبية بداية من القرن 19م اثر التدهور الثقافي والاقتصادي الذي عرفته هذه البلدان..
- القوافل نقلت الارث الحضاري الاسلامي الى الخارج باتجاه افريقيا وعرفت به، وساهمت في نشر رسالة الاسلام وتعاليمه ، ودليل ذلك المدن ذات الصبغة الاسلامية واللباس والمسلمين الأفارقة.

خاتمة

- من خلال تناول هذا الموضوع الموسوم بـ " الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية و أثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين السابع والثامن عشر ميلادي " خلصت النتائج الى ما يلي:
- أن شبكة الطرق التي تم التطرق اليها خلال الفترة المدروسة معظمها لم يتغير على ما كانت عليه خلال الفترة الاسلامية وفي المقابل لم ترق الى نظيرتها بأوروبا اذا ما قارنا بينهما خاصة بعد التطورات التي شهدتها القارة الأوروبية بداية من القرن الخامس عشر ميلادي.
 - كما لعبت هذه الطرق أدوار مختلفة الى جاني الدور اقتصادي لها ،اذ هي طريق للتاجر والمسافر والعالم وطلبة العلم والحاج والسلطة السياسية وغيرها من مستعملي الطريق.
 - تحكمت في رسم هذه الشبكة من الطرق عوامل عديدة خاصة الطبيعية منها توفر عنصر الماء كضرورة حتمية، الى جاني تتبع القوافل للمناطق التضاريسية السهلة فكان للطبوغرافيا دور في توجيه هذه المسالك ، دون نسيان حالة الأمن في الطريق وما لها من دور في تحديد وتغيير وجهة تجار القوافل.
 - المسافة التي تقطعها القوافل بين كل محطة فيه اختلاق ويرجع ذلك الى مجموعة من العوامل منها حجم القافلة من حيث عدد جمالها اذ يساهم في العدد القليل في خفة حركة القوافل والعكس ،وكذلك وجود مسالك متعددة بين محطة وأخرى .
 - حالة الامن في الطريق كانت من بين الصعوبات التي يعاني منها تجار القوافل لما ينجم عنه من آثار سلبية على سلعهم .
 - مشكل اللصوصية و قطاع الطرق خاصة.
 - تجار القوافل كانوا يتخذون الاجراءات اللازمة لحماية قوافلهم بالرغم من أن التكاليف كانت على عاتقهم و بالتالي تراجع في نسب الفوائد المحققة.

- القوافل التي كانت تجوب بلاد المغرب العربي كانت منها التجارية البحتة لتي اختلفت باختلاف وجهاتها ، وأخرى تجارية دينية هدفها الأساسي أداء فريضة الحج لكنها في نفس الوقت سوق متنقلة ، تنصب في كل محطة استراحة تحط بها ، حتى قيل في ذلك " حج وحاجة " .

- القوافل كانت تخضع قبل انطلاقها لتنظيم محكم ومسبق، بدءا باختيارها للوقت المناسب ، وأهم الأسواق الحيوية، وحمل السلع الأكثر طلبا في الأسواق ،لذا فهي قبل انطلاقها تقوم بإرسال من يزودها بالأخبار من حيث سلامة الطريق ، وأمنها ، وكمية السلع المطلوبة وهذا من أجل ضمان الربح وحفظ الأموال ، وتجنب الكساد .

- العوائق الطبيعية والاقتصادية والسياسية والأمنية وغيرها ساهمت في تخفيض نسب الأرباح لدى تجار القوافل لأن تخطي مثل هذه العوائق كان يكلف التجار ماديا سواء بدفع ضريبة المرور، أو كراء حراس لحماية القوافل، أو أدلاء لعبور الصحاري...

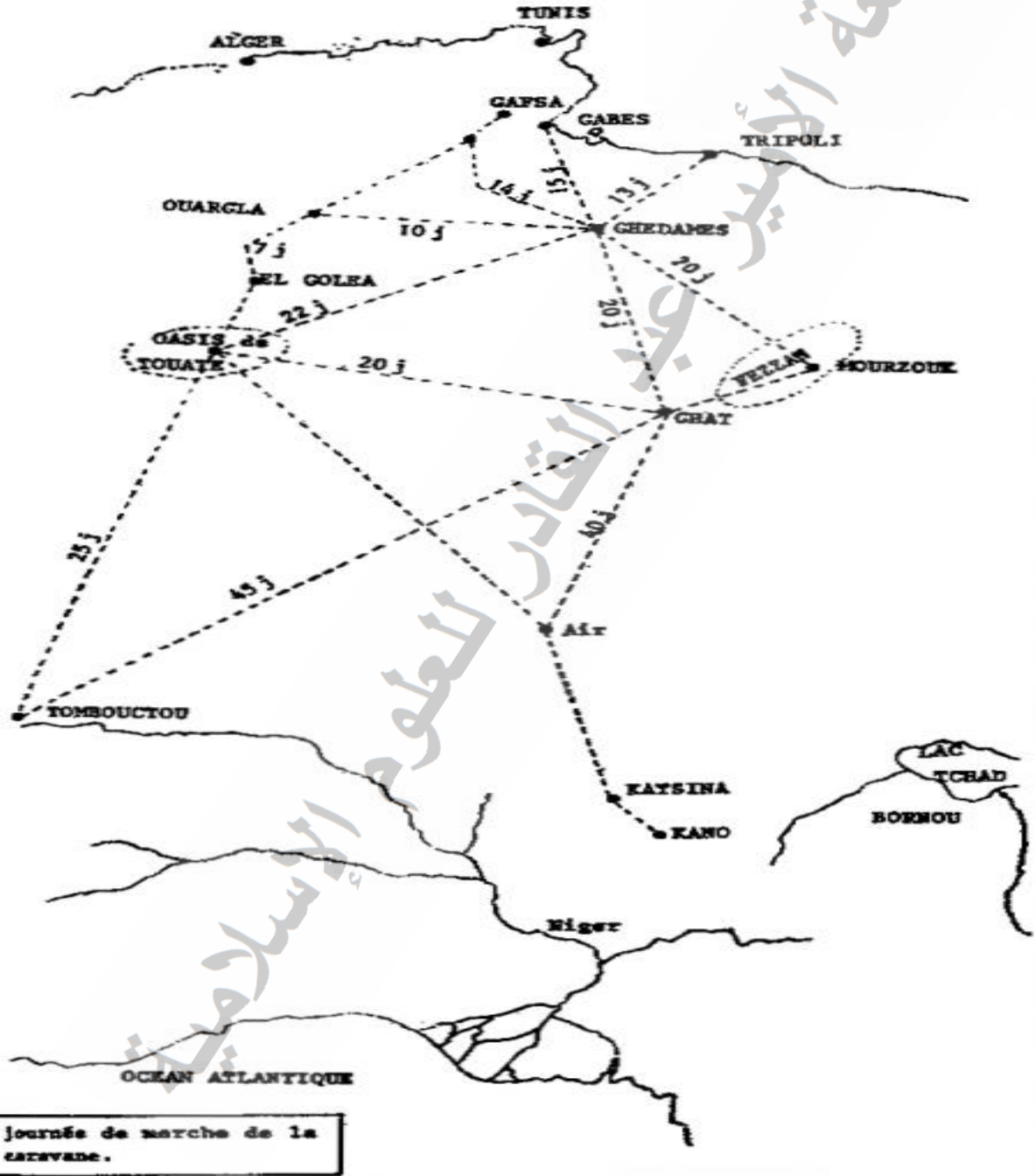
- الآثار التي خلفتها الطرق والقوافل تجاوزت الجانب المادي لتشمل ميادين أخرى خاصة الثقافية والحضارية منها ،اذ ساهمت في ربطه بالعام الخارجي ، والتعريف بترائه وعراقتة ومنتوجاته الفكرية ، مع تزويده بالإنتاج الفكري المشرقى أو السوداني، و مساهمة التجار في نشر الاسلام وتعاليمه، اذ كانوا يجمعون بين التجارة والدعوة.

- القوافل لم تسلك من المنافسة الأجنبية الأوروبية بداية من القرن السابع عشر اثر التطورات التي عرفتها اوروبا في الميدان الاقتصادي وما خلفه ذلك من آثار ببرز الحركة الاستعمارية التي استهدفت البلدان المغاربية مما يؤسس لزوال هذه التجارة بوقوع هذه الدول تحت وطأة الاستعمار بداية من القرن التاسع عشر الميلادي.

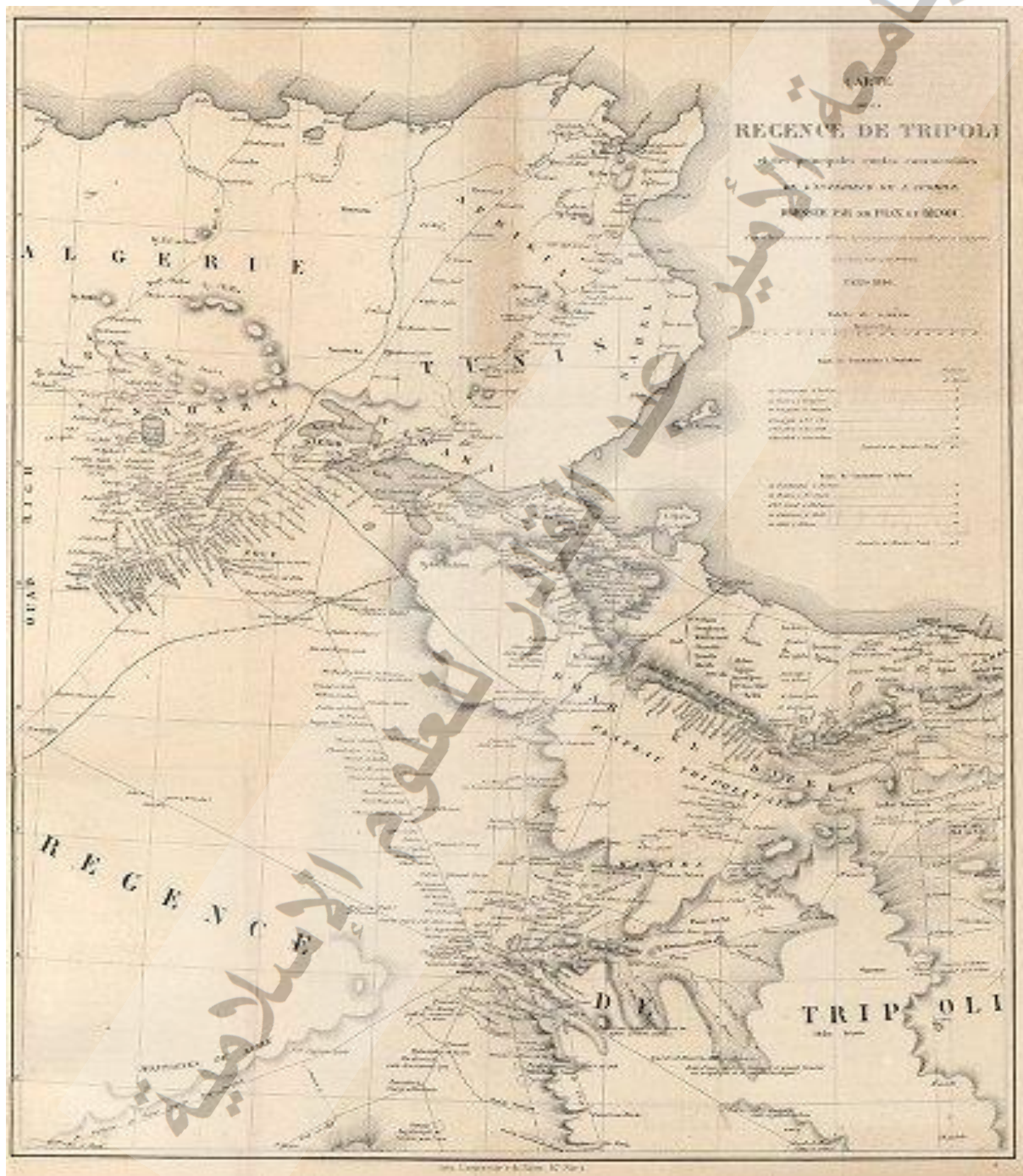
الملاحق

الملحق رقم (01): خريطة تبين أهم الطرق الصحراوية الرابطة بين إيالة تونس ، وطرابلس، وجزء من الجزائر مع تحديد المسافة التي تقطعها القوافل على هذه الطرق بالأيام .

Du Voies transsahariennes reliant les Régences de Tunis et de Tripoli (d'après E. Carette, commerce de l'Algérie avec l'Afrique centrale et les états barbaresques, Paris, imp. .A.Guyot, 1844).



الملحق رقم (02): خريطة توضح الطرق التجارية الرئيسية لولاية طرابلس مع أجزاء من ايةالة تونس والجزائر .
 (Prax, régence de Tripoli, carte de cette régence et des principale routes commerciales de l'intérieur de l'Afrique, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies ,T. 8, Paris,1850).



الملحق رقم (03): مرسلة بعث بها حاكم عمالة قسنطينة الى الدولة التونسية من أجل النظر في قضية الاغارات المتكررة على القوافل الجزائرية في جهة الشرق. (تونس، الارشيف الوطني، قسم السلسلة التاريخية، المحافظة 212، الملف 237، الوثيقة 15).

رسمه بياحه بحاجب الحوجم الادع حودا و حودا و حودا
 لاله

الواصل جنابكم من طيه نخه من مكتوب خاطبي به المرشال بركة دي
 والوكوف لاهب من جنابكم اعان النظر في ناذلة ناصر بن شهره الذي
 تشرف بتكرار الكلام في شأنه وتشيك عدة اجراء مع الاستطاع الحاج
 كثيرا من المذكور و هذا الرجل يستب كل يوم في جريد من سيرته
 الى اهالي ديار قسنطينة و اهلي في نابي بالجرى بان في هاته المدة
 الاضرة اذ كان راجعا خالي اليد من غارة في سوف هم على ما هله
 كانت سيارة في الطريق و اضلها ثلاثة و ثلاثين جمل كانوا في جمرته
 و هو فادا من صود في زرد بالطل و الفنطرية و لا يخاف من جنابكم
 ان الحماية التي جدها هذا الرجل في ثراب تونس و جناباته المتكررة
 منه من غير ان يحضه عقاب عليها من الممكن ان يشا عنها تحية الى الراحة
 الموجودة الى الان في امداره فعلي هذا الطلب من فضل جنابكم اعطوا الاذن
 المناسب الذي يظهر جنابكم لكي لا يقع الوصول الي ما يغير الحق و يظهر
 لي ان اليوم الاضري لذلك هو القبض على ناصر بن شهره المذكور و وضعه
 في احد الاجراج في داخل العمالة و هذا الامر لا يتغير اذا وقعت
 الاوادة ببذله بجهه في قبضه لانه زيادة تحمل هاته الاوحد من عماد الجريد
 تشغل الجمل الذين يتحملون به المذكورين لانه ذلك يسبب الشبهة على ان
 شاركنه في اجنابات فعلي هذا الكره الطلب و جنابكم اعان النظر
 في الفعل الصادر من ناصر بن شهره و في الاضراء التي يمكن انة قنشا في ذلك
 هذا ما ارجع عرض علي جنابكم من مفضل فدركم الفضل المكلف بالفضلا بجلالك
 روي

تعريب مكتوب المرشال هو رضا عن الكونبر لاله
 اجزان حاكم عمالة قسنطينة اهلي في بانه كثر الكلام الان في شان
 الشريف محمد بن عبد الله فيما بين اهالي الجهة الشرقية من الجزائر و علي
 مقتضى اجرا الذي بلغ في اجزان دذوق مجر المذكور موجود في بوسان
 وان جماعة دخلت في حزية و البلادشا و النفاضة الذين كانوا يقرب
 نشرين و هم لهم خوف و هربوا الى جبل خوفه من غارة من ناصر بن شهره
 الذي قرب للجهة الشمالية و اضد جانب و فر من السبي بقرب نحو في سفي
 و يحصل ان بن شهره في هاته الايام كثره حركاته فالمرغوب من ان
 فعلنا جميع ما يلغناك علي سيره ناصر بن شهره الان و طلب الدولة
 التونسية في اعان النظر في ناذلة ناصر بن شهره المرشال بليسيه
 اهالي ديار قسنطينة و دمع ح و حاكم عم الجزائر المرشال بليسيه
 بركة دي والوكوف

الملحق رقم (04): مراسلة من حاكم باتنة بالجزائر، يوضح فيها تعرض قافلة خرجت من تونس قادمة الى الجزائر وتعرضها للاغارة، مع قيمة الخسائر البشرية والمادية لذلك، (تونس، الارشيف الوطني، قسم السلسلة التاريخية، الحافظة 212، الملف 237، الوثيقة 17).

ترجمة مكتوب حاكم باتنة

وجعل يسكنون في شريف علمم ان فاملة
خرجت من توزر اصل اهل الفعلة سواجه متوطنين بتوزر وحاملين
على الموم رزو اهل رعتنا الشرف والفعلة المذكورة فيهما ادر عشر
بعير بسط بلما وصلوا الى قرب يعقوب الى بير يقال له بنو فصيصية خرج
عليهم سبعة وستون فارسا من اولاد يعقوب اخذوا الفعلة
المذكورة وقتلوا منها اثنين وجرحوا اثنين من المتوطنين بالجريد وسافرو
الابل المذكورة واخذوا الشيخ الخفيف مع الابل وبقيت الكسوة والسلعة ورجع
اولاد يعقوب الى مكانهم ولما صاروا راجعين على ظهر توزر ثمرت خليجة
توزر وخرج اليوم وخاطبهم على ترجيع الابل اما اولاد يعقوب رجعوا
سنة ابعر الى اهلهم اكن اخذوا على كل بعير من الستة مائة ريال وباني
الابل جات في فرعة بن ناصر بن شهور ومن معه فلم يرجعوا ذلك بل
اعبوا على اولاد يعقوب في ترجيع الستة ابعر، وتسيبوا في تعطيل
السلب الماخوذ مع الابل وهذا ما وقع من غير زيادة ولا تفضل غير هذا
الى اخره انتهى

الملحق رقم (05): وثيقة تبين مضمون ترسيم الحدود بين يالة الجزائر وتونس، (الجزائر، الارشيف الوطني، وثيقة ترسيم الحدود بين الجزائر وتونس (معاهدة واد سراط 1628 م).

الارشيف الوطني

الحمد لله لما تعزى ائمتنا على انصارى ابراهيم
اصحابه في حدة الثرار الكريمة بحمزة الجزاير ومنعوا املا الفتح تيل
الذين يصعدون على الماشي منى عن ليد ان افغاله من جها ورة
انفاله بلز يكون صلحهم انزب بصلون انبياء لئلا يمدى من انقلبه
الذين عن ليد ائمتنا وانسكى انصارى المرفوعون بذلك الوها تم بونة
الاعلى على كل الوجوه الاكل السيرا الحاج عمارة كلز و اجنر
على وقع لهم من ايد الفتح واقتل جعل السيرا المرفوعون في الك
مكة قيب فرميه ودعت بين اصل الجزاير وامل قونن وان يرد
ان يتجه بلا بلد المرفوعون فغلبت بفتح السلاهم على الاصل
المشقة منه ونى كيك في مجموع كملتهم بهم جمع ائمتنا عن الحاجة
ايهم ونجنت عن ذلك بيم بعثت اوان كجم به بفتح ائمتنا الملام
العلم العمل اء عبر الله الشيخ سيري محمد بن ائمتنا نعتنا الله
يسر كلته ووالى عليه بما يبوع وحياته منه، امين فتم
بعد جواله منى فتمت من اصل المرفوع منى فتمت من اصل
نصب المرفوعين في الاعالي والاطلة والسلاهم مع سيرهم في
خاتمة ائمتنا بجراف وفعت كماله وساهنه وسناج،
بينها ذات العفلة عسكرا الجن ابراهيم بلانته ومررنته
قونن عصف بنه المرفوعين وجمارة انقلوب. وقد اصبحت
المرادى اذما صله بين المرفوعين المذكورين الوافعة في سنة بنى
انقبة في لوجو المرفوعين المرفوعين بالسيرة من ايد والسيرة من ايد
ماي والعفلة انقبا بوجوه من اسكنون وانقبا بوجوه من ايد
لمرفوعة قونن المرفوعة السيرة من ايد وجماعة المرفوعين المذكورين
السيرة من ايد ربيع والسيرة من ايد السيرة وخواص من ايد ايد
العسكى بتونس على ان المرادى بين المرفوعين المذكورين و ايد
سرا كلز من ايد بيم بوجوه ايد المرفوعة وملكنا من ايد الواد بيم
لمرفوعة قونن وبقوا على ذلك من ايد من ايد الواد من ايد الواد
المرفوعة بوجوه ايد رسم المرفوعة من ايد المرفوعة المرفوعة
مرفوعة ايد ربيع والرفوعة المرفوعة والرفوعة المرفوعة قائم المرفوعة
والرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة على
اغنة ائمتنا بلانته بائمتنا بفتح ائمتنا او ائمتنا المرفوعة
على ذلك وعسى من ايد بفتح ائمتنا المرفوعة المرفوعة ارف
وجعلوا به توبة ولم تفك ما بقية به جلال المرفوعة المرفوعة
الى غير المرفوعة فكان من ايد الله ما اراد اوان فزع المرفوعة المرفوعة
العلم الا فضل سلطنة الصالحين والعلما وكجميع المرفوعة المرفوعة
تاج الاعلى من ايد ربيع وصرفه اسير المرفوعة المرفوعة المرفوعة
سيرة ايد المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة
ايد المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة
المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة
والمرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة
من ايد المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة
والمرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة
والمرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة
المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة
يحب لهم من ايد المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة المرفوعة

1614
ص 1

والتي حيت توظيفها لغزرا لعلم واسلا بهن اتصا لجيز وعرفوا بهن
 د بوانا عظيملا صخي و الشدات المعطلون، سير استجعان وبتع
 انبعلوا واحسان السير هو صب ياي كل بهن و التوجيه المكين المعروف
 با نعبه والريز يوسب ياي فلا ييل الجيش وادخلوا الجواد من فضل
 معتاد وجر ايد سراد السير البولي حراد وجملة الاموات اذكي ام
 البعض لا انظلم بعضهم حج بينا الله الحماج رزان في نيسا عليه اقله
 والشلح وهو المعظم الحماج ناصب، اعنه والملاح مجراعه والمعظم
 اجر اعنه والمعظم الملاح حمراء، اعنه والمعظم الحماج، اعنه والسلاح ات
 رطوات الثلج بل الحماج ومع المعظم موش اعنه والمعظم حمراء اعنه والمعظم
 موش اعنه ايضا وكلافة البلد كبل من امار والا ضلنا من العسكي
 المنصور كلب فيه اعيان عسكي من بيعة نونر المسلا را بهن اتبع
 وانجوان عما شتم بينا اعني فيهم وعظمتهم التي في العاربا يسلم تلاح
 العاربا في قصر، ان يصلح الله به ين جيتنر عظيمين فاجابوه لمل
 كلب وما فصل منهم ورتب لمانا من المسفة وانصب علم ان افقوا
 من صخر من اعيان عسكي نونر المذكورين مع عسكنا التي ابر المنصورين
 علم ان الحراد، ابلطة بينا المرينين واجي سما ككل تلخنة التي سمع
 المسلا رايه وان فلعة ارق تخم من الفوية ويبرم بل فيه من السلا
 وانهم ان وا يتعلوا كما هلا حشر نونر وعسكنا التي ابر حماره وا بوجه
 من الوجوه وتبغى علم حال الخباء واجتني في الموطن المذكور علم رايه التلخنة
 ابره الى بلان سير تلاح العاربا بينا التلخنة لا محل العاربا الا فضل التي في
 الاجل سير ابر ابيهم الغم ياي واجي ركب السيلر سير ابر ابيهم العاربا
 وان الحرا العاربا بينا المرينين المذكورين من ناحية القبلة وا
 ملاف والله حمي نونر وفلوة انهم ان ابر راس حيل الحماج الى السج كما جرت
 العادة السلا بقة بزلوا واجتني في جمع من ذكي من العسكي من المذكورين
 بحم بواودة الطرح والجران والشه اسم الزن يذنب ينر فلو في عبودة
 المومنين علم انه وقع اذ وقع بينا العسكي نونر علم انه من فضل عملة
 التي ابري وحل في واجي سما ك يكون خواجه لنفس طيعة وا يطالبه اهل
 من بيعة نونر وكنا من فضل حراة، قونر من ابر اعياها واجتلاز الوان وكلان
 من فيه هو لوم وا يطالبه اهل التي ابر بحسب موم تسع في مني من اكا وقع
 خلد في زمان السير حكي بلا نشا والمصوم في حراته ياي وود لدا في
 يوم الخميس راجع مني في العسكي

1628

الملحق رقم (09): وثيقة تبين الضريبة المفروضة على كل حمل، خاصة بأحد القوافل الآتية من تلمسان تحمل سلع مغربية الى سوق الجزائر، (قانون أسواق الجزائر/ مخطوط بالمكتبة الوطنية، رقم 2311، ورقة، 16-17).



الملحق رقم (10): صورة خيالية لأحد القوافل العابرة للصحراء ، يتقدمها دليل وتتبعه مجموعات بشرية منها من يسير على أقدامه ، والبعض يمتاط الخيول والجمال.

Tallon (A), la caravane contes orientaux, deuxième édition, Paris, Hachette, 1861, p01.



ثبت قائمة المصادر والمراجع

جامعة الأمير
عبد القادر للعلوم الإسلامية

قائمة المصادر والمراجع:

القرآن الكريم.

أولا/ الوثائق الأرشيفية:

أ - الأرشيف الوطني التونسي (بمدينة تونس):

- السلسلة التاريخية:

- الحافظة 212، الملف 237 / الوثائق 15-2-6-17-29.

- الدفاتر الإدارية والجبائية:

- الدفتر رقم 1769، ورقة 32/23.

ثانيا/ المخطوطات (بالمكتبة الوطنية الجزائرية):

- مخطوط رقم 2311، قانون أسواق الجزائر.

- مخطوط رقم 1954، الدرعي (أحمد بن محمد بن ناصر، ت1129هـ)، الرحلة الناصرية .

ثالثا/ المنشورات بالعربية:

أ- المصادر

01 - ابن أبي الضياف (أحمد، ت1874م)، تحاف أهل الزمان بأخبار ملوك تونس وعهد الأمان، تحقيق لجنة من وزارة

الشؤون الثقافية، تونس، الدار العربية للكتاب، المجلد الثاني، ج3، 1999 .

02 - ابن حمادوش الجزائري (عبد الرزاق، ت12هـ/18م)، رحلة ابن حمادوش الجزائري المسماة "لسان المقال في النبأ

والحسب والحال"، تقديم، وتحقيق الدكتور أبو القاسم سعدالله، الجزائر، 2007 .

- 03 - ابن خلدون (عبد الرحمن) ، تاريخ ابن خلدون (العبر و ديوان المبتدأ و الخبر في أيام العرب و العجم و البربر و من عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر) ، طبعة مصصحة اعتنى بها أبو صيب الكرمي ، الرياض (السعودية) ، بيت الأفكار الدولية .
- 04 - ابن محمد (الحاج حمودة) ، الكتاب الباشي ، تحقيق : الشيخ محمد ماضور ، تونس ، الدار التونسية للنشر ، ج1-1970 .
- 05 - ابن مليح (السراج) ، ت ق18م) ، أنس الساري و السارب من أقطار المغرب الى منتهى الأمال و المآرب سيد الاعاجم و الأعارب 1630 / 1633 ، تحقيق و تقديم ، محمد الفاسي ، فاس ، 1968 م .
- 06 - الأغواطي ، رحلة الاغواطي الحاج ابن الدين في شمال افريقيا و السودان و الدرعية ، ترجمة و تحقيق أبو القاسم سعد الله ، طبعة خاصة ، الجزائر ، المعرفة الدولية للنشر و التوزيع ، 2011 .
- 07 - التمكروتي (علي بن محمد ، ت1595م) ، النفحة المسكية في السفارة التركية (م1589) ، تقديم و تعليق محمد الصالح ، الامارات العربية ، دار السويدي للنشر و التوزيع ، 2007 .
- 08 - الحضيكي (ابي عبد الله محمد بن أحمد ، ت1189هـ) ، الرحلة الحجازية ، ضبط و تعليق عبد العالي المدبر ، الرباط (المغرب) ، مركز الدراسات و الأبحاث و احياء التراث ، 2011 .
- 09 - الدرعي (أحمد بن محمد بن ناصر ، ت1129هـ) ، الرحلة الناصرية ، المطبعة الحجرية ، ج1 ، ح2 .
- 10 - الدرعي (أحمد بن محمد ، ت1129هـ) ، الرحلة الناصرية 1709 - 1710م ، تحقيق عبد الحفيظ مملوكي ، الامارات العربية ، دار السويدي للنشر و التوزيع ، 2011 .
- 11 - الزباني (أبو القاسم ، ت1833م) ، الترجمة الكبرى في أخبار المعمورة برا و بحرا ، تحقيق عبد الكريم الفيلاي ، المغرب ، دار المعرفة للنشر و التوزيع ، 1991 م .

- 12 - السراج (محمد بن محمد) الأندلسي الوزير، الجلل السندسية في الأخبار التونسية، تقديم وتحقيق محمد الحبيب الهيلة، ط1، المجلد الثالث، بيروت، دار الغرب الاسلامي ، 1985.
- 13 - الشويهد (عبد الله بن محمد)، قانون أسواق مدينة الجزائر 1695-1705م، تحقيق: ناصر الدين سعيدوني، بيروت، دار الغرب الاسلامي ، 2006.
- 14 - العياشي (أبو سالم عبدالله بن محمد، ت1090هـ/1679م)، الرحلة العياشية، تحقيق سعيد الفاضلي وسليمان القرشي، مج1، مج2، الامارات العربية، دار السويدي للنشر والتوزيع، 2006.
- 15 - العياشي (أبو سالم عبدالله بن محمد)، لقط الفرائد من ماء الموائد، مختصر الرحلة العياشية 1661-1663م، اعداد: سليمان القرشي ، المغرب الاقصى، دار التوحيد، 2012.
- 16 - الفكون (عبد الكريم، ت1073هـ/1662م)، منشور الهداية في كشف حال من ادعى العلم والولاية تقديم وتعليق وتحقيق، أبو القاسم سعدالله، بيروت، دار الغرب الاسلامي، 1987 .
- 17 - المصعبي (ابراهيم بن بحمان بن أبي محمد)، رحلة المصعبي ، تحقيق: يحيى بن بهون حاج أحمد، ط1، الجزائر، 2007.
- 18 - المقرئ (أحمد بن محمد التلمساني)، نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، المجلد الخامس، تحقيق: احسان عباس، بيروت، دار صادر ، 1988.
- 19 - المكناسي (محمد بن عبد الوهاب بن عثمان، ت1284هـ/1800م)، احراز المعلى و الرقيب في حج بيت الله الحرام وزيارة القدس الشريف والتبرك بقبر الحبيب 1785م.
- 20 - الناصري (أحمد بن خالد)، الاستقصاء في أخبار دول المغرب الاقصى، الدولة السعدية، تحقيق: جعفر الناصري، محمد الناصري، المغرب، دار الكتاب، ج5-1955.

- 21 - الورثيلائي (الحسن بن محمد، ت 1193-1194 هـ/1779-1780م)، نزهة الانظار في فضل علم التاريخ والأخبار (الرحلة الورثيلائية)، الجزائر، مطبعة بيبير فونتانا الشرقية، 1908.
- 22 - الوزان الزباني (الحسن بن محمد المدعو ليون الافريقي، ت 1548م)، وصف افريقيا، ترجمة: محمد حجي ومحمد الاخضر، ط2، بيروت، دار الغرب الاسلامي، ج2، ج1، 1983.
- 23 - سيسونال (جون اندريه، ت 1759م)، الرحلة الى تونس 1724، ترجمة وتحقيق محمد العربي السنوسي، تونس، مركز النشر الجامعي، 2003.
- 24 - فيرو (شارل)، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى الغزو الايطالي، ترجمة وتحقيق: محمد عبد الكريم الوافي، ط 3 بنغازي، منشورات جامعة قارونس، 1994.
- 25 - فيلاي (مختار بن الطاهر)، رحلة الورثيلائي، عرض ودراسة، باتنة (الجزائر)، دار الشهاب، 1998.
- 26 - هورنمان (فريدريك، ت ق 19م)، الرحلة من القاهرة الى مرزق عاصمة فزان عام 1797م، تعريب مصطفى محمد جودة، طرابلس (ليبيا)، دار الفرجاني، 1968.
- ب- المراجع بالعربية:**
- 27 - ابراهيم (أبو القاسم)، التجارة بين غدامس وتونس في القرن التاسع عشر من خلال مراسلات محمد عبد الحميد الغدامسي، ضمن كتاب: البحرية والطرق التجارية العثمانية، اعداد وتقديم عبد الجليل التميمي، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية الذي نظم من 15 الى 18 اكتوبر 1998، عن الولايات العربية خلال العهد العثماني رقم 12، زغوان (تونس)، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلوماتية، 2000.
- 28 - الامام (رشاد)، سياسة حمودة باشا في تونس (1782/1814م)، تونس، منشورات الجامعة التونسية، 198.
- 29 - الزبيري (محمد العربي)، التجارة الخارجية للشرق الجزائري في الفترة ما بين 1792-1830، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984.

- 30 - الزبيرى (محمدالعربي)، مدخل الى تاريخ المغرب العربي الحديث، ط2، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1984.
- 31 - العراقي (السر سيد أحمد)، تجارة القوافل بين شمال وغربي افريقيا وأثرها الحضاري، ضمن كتاب: تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، بغداد(العراق)، نشر المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية، 1984.
- 32 - الفيتوري عطية (مخزوم)، دراسات في تاريخ شرق افريقيا وجنوب الصحراء(رحلة انتشار الاسلام)، بنغازي، منشورات جامعة قاريونس، 1998 .
- 33 - القرشي (سليمان)، الماء في الرحلات الحجية المغربية بين الحقيقة والرمز، ضمن كتاب: السودان وافريقيا في مدونات رحالة الشرق والغرب اكتشاف الذات والأخر، أبحاث ندوة العرب والمسلمين/دورة ابن حوقل، الخرطوم، 2006، السودان، دار السويدي للنشر والتوزيع ، 2006.
- 34 - المبروك الدالي (الهادي)، التاريخ السياسي و الاقتصادي لإفريقيا فيما وراء الصحراء من نهاية القرن الخامس عشر الى بداية القرن 18م، القاهرة، الدار المصرية اللبنانية، 1999.
- 35 - الهاشمي (رضا جواد)، تجارة القوافل في التاريخ العربي القديم، ضمن كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، بغداد(العراق)، نشر المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، معهد البحوث والدراسات العربية، 1984 .
- 36 - بلحميسي (مولاي)، الجزائر من خلال رحلات المغاربة، ط2، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر و التوزيع، 1981.
- 37 - بن خروف(عمار)، العلاقات الاقتصادية والاجتماعية و الثقافية بين الجزائر والمغرب في القرن 10هـ/16م، الجزائر، دار الأمل، ج2، 2008.
- 38 - بن يدر(كريم)، الحرف والحرفيون بمدينة تونس خلال القرنين 18 و19م، تونس، مركز النشر الجامعي، 2007.

- 39 - بوعزيز (يحي)، تاريخ افريقيا الغربية الاسلامية من مطلع 16م الى مطلع القرن 20م، الجزائر، دار هومة، 2001 .
- 40 - بوفيل، تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير، ط2، بقلم روبن هاليت، ترجمة: الهادي أبو لقمة، و محمد عزيز، بنغازي، 1988.
- 41 - حساني (مختار)، الأحوال الثقافية والسياسية للجنوب الجزائري من خلال رحلة الدرعي، ضمن أعمال طريق القوافل، المركز الوطني للبحوث في عصور ما قبل التاريخ وعلم الانسان والتاريخ ، الجزائر، 2001 .
- 42 - حميدة (علي عبد اللطيف)، الاجتمع والدولة والاستعمار في ليبيا، ط2، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1988.
- 43 - حوتية (محمد)، توات والقوافل التجارية، ضمن أعمال طريق القوافل، المركز الوطني للبحوث في عصور ما قبل التاريخ وعلم الانسان والتاريخ ، الجزائر، 2001.
- 44 - داود(محمد)، تاريخ تطوان، تقديم محمد بن العربي بنونة، المجلد1، تطوان، 1957.
- 45 - دياب ابراهيم (أحمد)، ضمن كتاب: تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، (بغداد العراق)، نشر المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية، 1984.
- 46 - ربحانا (سامي)، تاريخ الحضارات القديمة(شعوب الشرق الادنى القديم)، لبنان، نوبليس.
- 47 - سعد(فهمي)، انتشار الاسلام في افريقيا في العصور الوسطى، عالم الكتب، لبنان، بيروت، 2001.
- 48 - سعيدوني (ناصر الدين)، شبكة المواصلات بالجزائر أثناء العهد العثماني، ضمن كتاب: البحرية والطرق التجارية العثمانية، اعداد وتقديم عبد الجليل التميمي ، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية الذي نظم من 15 الى 18 اكتوبر 1998، عن الولايات العربية خلال العهد العثماني رقم 12 ، زغوان (تونس)، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلوماتية ، 2000.

- 49 - سعيدوني (ناصرالدين)، النظام المالي في الجزائر أواخر العهد العثماني 1792-1830، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984.
- 50 - سعيدوني (ناصر الدين)، ورقات جزائرية-دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في الهد العثماني-ط2، دار البصائر، الجزائر، 2008.
- 51 - سعيدوني (ناصرالدين)، بوعبدلي المهدي، الجزائر في التاريخ (العهد العثماني)، الجزائر، الشركة الوطنية للكتاب، 1984.
- 52 - سعيدوني (ناصر الدين)، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، ج2، 1988.
- 53 - شويتام (أرزقي)، الاجتمع الجزائري وفعالياته في العهد العثماني 1519-1830، الجزائر، دار الكتاب العربي، 2009.
- 54 - صبحي (محمد)، الايضاحات العصرية للمقاييس والمكاييل و الأوزان والنقود الشرعية، صنعاء(اليمن)، مكتبة الجيل الجديد، 2008.
- 55 - عباد (صالح)، الجزائر خلال الحكم التركي 1514-1830، الجزائر، دار هومة، 2012.
- 56 - عبد القادرعلي (حليمي)، جغرافية الجزائر- دراسة طبيعية، بشرية، اقتصادية- الجزائر، 1983.
- 57 - عبد الرحيم عبد الرحمان (عبد الرحيم)، المغاربة في مصر في العهد العثماني (1517-1798)، الجزائر، منشورات المجلة التاريخية المغربية وديوان المطبوعات الجامعية، 1982.
- 58 - عزري (عبد الرحمن)، التواصل القيمي في الرحلة الوثيلانية الموسومة بنزهة الانظار في فضل علم التاريخ والأخبار من تأليف سيدي الحسين بن محمد الورثياني 1125-1193هـ، الجزائر، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.

- 59 - علوي (حسن حافظي)، سلحامة وإقليمها في القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي، المغرب، 1997.
- 60 - عميرواي (احميدة)، علاقات بايلك الشرق الجزائري بتونس أواخر العهد العثماني وبداية الاحتلال الفرنسي، قسنطينة(الجزائر)، دارالبعث، 2002.
- 61 - عميرواي (احميدة)، فواصل من الفكر والتاريخ، قسنطينة(الجزائر)، دارالبعث، 2002.
- 62 - عميرواي (احميدة)، بحوث تاريخية، ط2، الجزائر، دار الهدى للنشر والطباعة عين مليلة، 2006.
- 63 - عوص الله (الأمين)، تجارة القوافل بين المغرب والسودان وأثارها الحضارية حتى القرن السادس عشر الميلادي، ضمن كتاب: تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، بغداد (العراق)، نشر المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية، 1984.
- 64 - فرج محمود (فرج)، إقليم توات خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1977.
- 65 - فيصل (محمد موسى)، موجز تاريخ إفريقيا الحديث والمعاصر، بنغازي، منشورات الجامعة المفتوحة، 1997.
- 66 - قاسم (أحمد)، إيالة تونس العثمانية على ضوء فتاوى ابن عثوم (1574-1600)، تونس، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، 2004.
- 67 - قويدر (بشار)، القوافل التجارية المغاربية (طبيعة التجارة وأثارها)، ضمن كتاب: طريق القوافل بالتعاون مع اللجنة الوطنية لليونيسكو، المركز الوطني للبحوث في عصور ما قبل التاريخ وعلم الانسان والتاريخ، الجزائر، 2001.
- 68 - محمد المختار(ولد السعد)، مسالك القوافل ودورها في التواصل الثقافي بين طرفي الصحراء خلال القرن 19م(قراءة في رحلة الولاقي)، ضمن أعمال: طريق القوافل، المركز الوطني للبحوث في عصور ما قبل التاريخ وعلم الانسان والتاريخ، الجزائر، 2001.
- 69 - محمد شرف الدين (أنعام)، مدخل الى تاريخ طرابلس الاجتماعي والاقتصادي(1711-1835)، طرابلس، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 1998.

- 70 - مروان (محمد عمر)، الحياة الاقتصادية والاجتماعية، والثقافية في غدامس خلال العهد العثماني الثاني 1835-
1912 ، بنغازي، دار الكتب الوطنية، 2009.
- 71 - مقدم (مبروك)، الامام محمد بن عبد الكريم المغيلي التلمساني، ودوره في تأسيس الامارة الاسلامية بإفريقيا الغربية
خلال القرن 9هـ/15م، الجزائر، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2004.
- 72 - مقالاتي (عبدالله)، محفوظ (رموم) ، دور منطقة توات الجزائرية في نشر الاسلام والثقافة العربية بإفريقيا الغربية،
 الجزائر، الشروق- 2009.
- ج-الدوريات والنشرات بالعربية**
- 73 - آبار (ميشال)، الجزائر في القرن السابع عشر لرحالة اسكتلاندي، ترجمة: حنفي بن عيسى، مجلة الثقافة،
 الجزائر، ع3/1971.
- 74 - أبو زيد (أحمد)، التواصل الثقافي بين المغرب وإفريقيا الغربية من خلال اجازة الفقيه أحوزي، مجلة التاريخ العربي
 الامارات العربية، ع 9/1999 م.
- 75 - ابراهيم (عبدالله علي)، انماط التجارة الداخلية في ولاية طرابلس الغرب، مجلة البحوث التاريخية، مركز دراسة
 جهاد الليبيين ضد الغزو الايطالي، ع2/1984.
- 76 - آستيتو (محمد)، معوقات الاقتصاد المغربي في العصر الوطاسي-السعدي من خلال كتب الرحلة و الجغرافيا
 (نموذج كتاب "وصف إفريقيا لحسن الوزان"، مجلة الاداب والعلوم الانسانية ، قسنطينة، الجزائر، ع6/2005.
- 77 - التميمي (عبد الجليل)، الأبعاد الحضارية للصلات المغربية الافريقية خلال العصر الحديث، المجلة التاريخية المغربية،
 تونس، ع49-50/1988.
- 78 - الحضيبي (محمد المدني)، الطريق من طرابلس الى فزان، مجلة البحوث التاريخية، مركز بحوث ودراسات الجهاد
 الليبي، ع1/جانفي 1979.

- 79 - السوري (صلاح الدين حسين)، الضرائب العثمانية في ولاية طرابلس الغرب ومتصرفية بنغازي في العهد العثماني الثاني-مشاكل الضغط والتوتر، مجلة البحوث التاريخية، مركز دراسة جهاد الليبيين ضد الغزو الايطالي، ع2/1984.
- 80 - الضعيفي (عبد العزيز) ، علاقة العلماء المغاربة بنظرائهم المصريين بين الاستفادة والإفادة نماذج من العصر المريني ، مجلة التاريخ العربي، جمعية المؤرخين المغاربة، الامارات العربية، ع29/2004.
- 81 - القاضي (محمد)، رحلة أبي مدين الدرعي الحجازية لأحمد الصغير السوسي ، مجلة التاريخ العربي، الامارات العربية، ع51/2010.
- 82 - بلهواوي (فاطمة) ، التبادل التجاري بين مدن بلاد المغرب خلال القرن 4 هـ/10م، مجلة انسانيات، الجزائر جامعة وهران، 2008.
- 83 - بوزيد (الأحمد)، التوسع التجاري والرأسمالي الاوروبي وتكور نشاط التجارة الغدامسية في النصف الثاني من القرن 19 من خلال وثائق دار المخطوطات التاريخية بطرابلس الغرب، المجلة التاريخية المغربية، تونس، ع74/1994م.
- 84 - بوعزيز(يحيى)، الحالة الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الريفي بالشرق الجزائري خلال القرن 19، مجلة الثقافة، الجزائر، ع80/1984.
- 85 - بوعزيز(يحيى)، طرق القوافل والأسواق التجارية كما وجدها الاوربيون بالصحراء الكبرى، خلال القرن التاسع عشر، مجلة الثقافة، الجزائر، ع59/1980.
- 86 - حماش(خليفة)، وقف الكتاب في البلاد العربية في العهد العثماني، وقفية الباي التونسي الشير أحمد باشا عام 1256هـ/1840م نموذجاً، مجلة أوقاف، الكويت، الامانة العامة للاوقاف، ع22/2012.
- 87 - حماش(خليفة)، كشاف تاريخ الجزائر في الأرشيف الوطني التونسي، منشورات جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الاسلامية- قسنطينة، سلسلة أدوات البحث والبيبلوغرافيا، 2013.
- 88 - زبادية (عبد القادر)، ورقلة عروس مدائن الجنوب الجزائري، مجلة الاصاله، الجزائر، عدد خاص، 1977.

89 - سعد الله (ابو القاسم)، مع العياشي في رحلته الى القدس، مجلة التاريخ العربي، جمعية المؤرخين المغاربة، الامارات العربية، ع10/1999.

90 - سعيدوي (ناصرالدين)، ورقلة ومنطقتها في العهد العثماني، مجلة الاصاله، الجزائر، عدد خاص، 1977.

91 - شويتام (أرزقي)، العلاقات الثقافية الجزائرية المغربية (الفترة العثمانية)، مجلة الدراسات التاريخية، الجزائر، ع13/2011.

92 - عماري (الحسين)، فاس: حلقة التفاعل الحضاري بين المغرب وإفريقيا جنوب الصحراء خلال العصر الحديث وبداية المعاصر، دورية كان التاريخية، السنة الخامسة، ع17/2012.

93 - كريم (عبدالكريم)، ليبيا في مخطوطات الرحالين المغاربة خلال القرنين 11-12هـ/17-18م، مجلة التاريخ العربي، الامارات العربية ع8/1998.

94 - كريم (عبدالكريم)، تونس في بعض رحلات المغاربة، مجلة التاريخ العربي، الامارات العربية، ع4/1997.

95 - مكّي (جلول)، تطور ناحية ورقلة ما بين 1962-1975، مجلة الاصاله الجزائر، عدد خاص، 1977.

96 - ولد السالم (حمّاه الله)، قوافل الحج ومسالكها بين غرب الصحراء والسودان مع المغرب والمشرق خلال العهد العثماني، المجلة التاريخية المغربية، تونس، ع116/2004.

المعاجم:

97 - ابن مريم التلمساني، البيستان في ذكر الأولياء والعلماء بتلمسان، طبع مراجعة محمد بن أبي شنب، الجزائر، المطبعة الثعلبية، 1908.

98 - ابن منظور (الفضل جمال الدين محمد بن مكرم)، لسان العرب المحيط، تحقيق عامر أحمد حيدر ومراجعة عبد المنعم خليل ابراهيم، مج5، (ل)، بيروت (لبنان)، دار الكتب العلمية، 2005.

99 - الحميري (محمد بن عبد المنعم)، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق احسان عباس، بيروت، مكتبة لبنان، 1975.

- 100- Aucapitaine (baron Henri), étude sur la caravane de la Mecque et le commerce de l'intérieur de l'Afrique, Paris, extrait de publications de l'académie nationale, 1861.
- 101- Carette (E), du commerce de l'Algérie avec l'Afrique centrale et les états barbaresques, Paris, 1844.
- 102- Carette(E), recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie méridionale, Paris , 1840.
- 103- Dumas, le Sahara Algérien, Paris, 1845.
- 104- De Candia(Farrugia), monnaies husseinites, Revue Tunisienne, n° 17,1934.
- 105- de paradis (Venture), Alger au 18eme siècle , Paris , 1898.
- 106- Depoter (v), Sahara Algérie, la question du Touat, Paris, Fontana, 1891.
- 107- Faroua (Mahmoud), le commerce caravanier de la Tunisie après la première guerre mondiale, revue d'histoire maghrébine, n° 55/56, Tunis,1989.
- 108- Girard (p.s), mémoire sur l'agriculture, l'industrie, et le commerce de l'Égypte ,Paris,1822.

- 109- lajoulet-theo , le commerce en Algérie, notes sur le peuplement utile de l'Afrique française avec une carte , Paris, Hachette , 1851.
- 110- Lapene (ed), aperçu historique et topographique sur l'état d'Alger deuxième édition, Paris,1830.
- 111- Le comte D'esayrac de Lauture, routes africaines, moyens de transport, caravanes, Paris,1853.
- 112- Maggil (Thomas) , nouveau voyage a Tunis, Paris,1815.
- 113- Mauroy(M), Du commerce des peuples de l'Afrique septentrionale dans l'antiquité, le moyen âge et les temps modernes, comparé au commerce arabes de nos jours ,Paris, 1845.
- 114- Pellissier (E), description de la régence de Tunis, Paris,1840.
- 115- Renou (Emilien), description géographique de l'empire de Maroc, imprimerie royale, Paris ,1841.
- 116- Rousseau (Alphonse), Annales Tunisiennes ou aperçu sur la régence de Tunis , Paris, bastid ,libraire éditeur, 1864.
- 117- Tallon (A), la caravane contes orientaux, deuxième édition, Paris, 1861.
- 118- Thomassy (Raimond) , le Maroc et ces caravane ou relation de France avec cet empire , deuxième édition ,Paris, 1845

119- Valansi (Lucette), le Maghreb avant la prise d'Alger (1790-1830), Paris, Flammarion , 1969.

120- Yvette (katan bensamoun), rama (chalak), jacques-roert (katan), le Maghreb de l'empire ottoman a la fin de la colonisation, française, Paris, édition-belinb, 2007.

الدوريات والنشرات بالفرنسية:

121- Abitol (Michel), le Maroc et le commerce transsarien du 17 du début 19sicle, Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée', n30, Paris,1980.

122- Amine(Mohamed), géographie des échanges commerciaux de la régence D'Alger a la fin de l' époque ottomane 1792-1830 , Revue d' Histoire Magrébine, n° 71-72, Tunis, 1993.

123- Aucapitaine (le baron Henri), Notice sur R'adames renseignement indigènes, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies ,Paris,1856.

124- Bencheneb (M), Itinéraire de Tlemcen à la mekke par Ben Messaib, 18eme siècle, in Revue Africaine, T44/1900.

125- Candia (Farrugia), monnaies husseinites, Revue Tunisienne, n° 17,1934.

126- Dumas, le Sahara, organisation d'une caravane, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies ,T.15, paris,1854.

127- Emérite, (M), un mémoire inédit de l'abbé Raynal sur la Tunisie au 18^{ème} siècle, Revue Tunisienne, n°3-4(1948).

128- Froua (Mohmoud) ,le commerce caravanier de la Tunisie après la première guerre mondiale, Revue d'Histoire Maghrébine n°55-56, Tunis, 1989.

129- Prax , Algérie méridionale ou Sahara algérien ,le Souf, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies ,T. 4,Paris,1848.

130- Prax, Algérie méridionale ou Sahara Algérien, le dattier et le chameau, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies ,T. 5,Paris, 1849.

131- Prax, commerce de l'Algérie avec la Mecque et le Soudan, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies ,T. 5,Paris,1849.

132- Prax ,régence de Tripoli, carte de cette régence et des principale routes commerciales de l'intérieur de l'Afrique, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies ,T.8,Paris,1850.

133- Prax, commerce de l'Algérie avec la Mecque et le Soudan, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies,T. 6, Paris, 1850.

134- Prax, commerce de Constantine avec les oasis méridionales de l'Algérie, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies, T.7, Paris, 1850

135- Prax, régence de tripoli , Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies, T.7, Paris, 1850.

136- Raymond (André) , les quartiers de résidence des commerçants et artisans maghrébins au Caire aux 17 et 18 siècle ,Revue d' Histoire Maghrébine n° 31/32 Tunis, 1983.

137- Robin(N), Note sur l'organisation militaire et administrative des turcs dans la grand Kabylie, in Revue africaine, T.17/1873.

138- Surtill (E), marche des caravanes de l'Afrique centrale, revue de l'orient de l'Algérie et des colonies ,T6, Paris, 1850.

فهرس المحتويات

جامعة الامير
عبد القادر للعلوم الإسلامية

فهرس المحتويات

المقدمة 10 -7

الفصل الأول:

شبكة الطرق التجارية في بلاد المغرب :

المبحث الأول: أنواع الطرق التجارية 13

أولاً: الطريق البحري 14

ثانياً: الطريق الشمالي(التلي) 19-14

ثالثاً: الطريق العرضاني (الأوسط) 20-19

رابعاً: الطريق الجنوبي (الصحراوي) 30-21

المبحث الثاني: محطات الطرق والعوامل المتحكمة فيها 31

أولاً: محطات الاستراحة 37-31

ثانياً: المسافة بين محطات الطرق 44-38

ثالثاً: العوامل المتحكمة في اختيار الطريق 46-45

المبحث الثالث : تأمين الطرق 47

أولاً: حالة الأمن 50-47

ثانياً: الاجراءات المتخذة لحماية القوافل من مخاطر الطريق 52-51

الفصل الثاني:

القوافل التجارية:

54.....	المبحث الأول: ماهية القوافل و أنواعها
61-56.....	أولا/ مفهوم القافلة.....
56-50.....	ثانيا/ أنواع القوافل.....
62.....	المبحث الثاني: مكونات القوافل.....
68-62.....	أولا- المكونات البشرية.....
70-68.....	ثانيا- المكونات الحيوانية.....
71.....	المبحث الثالث: نظام القوافل وحمولتها.....
76-71.....	أولا- سير القوافل.....
85-76.....	ثانيا- حمولة القوافل.....
93-86.....	ثالثا- عوائق القوافل.....

الفصل الثالث:

الآثار الحضارية للطرق والقوافل التجارية على الحواضر المغاربية:

95.....	المبحث الأول: الآثار الاقتصادية.....
96.....	أولا- العمل.....
97-96.....	ثانيا- التبادل التجاري.....
99-97.....	ثالثا- توفير رؤوس الأموال وتحقيق الأمن الغذائي.....
99.....	المبحث الثاني: الآثار الثقافية.....
102-99.....	أولا- نشر الثقافة الإسلامية.....
106-102.....	ثانيا- التبادل الفكري والمعرفي.....
107-106.....	ثالثا- نقل العلماء.....
108-107.....	رابعا- الاكتشاف والاختبار عن ثقافات الغير.....
109.....	المبحث الثالث: الآثار العمرانية.....
110-109.....	أولا- نمو وتطور العمران.....
111-110.....	ثانيا- حفر الآبار.....
116-115.....	الخاتمة.....
127-118.....	الملاحق.....
144-129.....	ثبت المصادر والمراجع.....
148-146.....	الفهارس.....

ملخص

يتناول موضوع المذكرة الموسوم بـ"الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين 11-12هـ/17-18م الميلاديين، جانب من العلاقات الاقتصادية والثقافية بين الجزائر العثمانية ودول المغرب الكبير.

باعتبار أن أغلب الدراسات الأكاديمية قد أغفلت هذه الجوانب الاقتصادية والثقافية وحتى الاجتماعية من حياة المجتمع المغربي خلال العهد العثماني .

وإذ أخذنا التجارة كجانب اقتصادي مهم في حياة التاريخ المغربي خلال العهد العثماني نرى أنها لعبت دورا مهما في تنشيط الاقتصاد المغربي وإقامة التواصل، ورابطا بين أقطاره .

فهذا الموضوع بذلك يعالج في ثناياه العلاقات الاقتصادية في إطارها الجغرافي بين الجزائر ودول المغرب العربي انطلاقا من الوسيلة الأساسية لعملية التبادل التجاري المتمثلة في القوافل ومسالكها، وفي نفس الوقت يكشف هذا الموضوع جانب مهم من التطورات الاقتصادية الحاصلة التي مرت بها هذه الأقطار زمنيا خلال القرن السابع والثامن عشر الميلاديين الذين يمثلان عصر الثورة الصناعية في أوروبا وما أفرزته وخلفه هذا الحدث من نتائج و آثار.

أما إشكالية البحث تتمثل في محاولة بناء صورة عن النشاط القائم بين الجزائر وأقطار المغرب العربي انطلاقا من رصد وتتبع حركية ونشاط الطرق والقوافل التجارية التي كانت تربط بين هذه الأقطار مستفسرا كيف ساهمت هذه الطرق والقوافل في تنشيط العجلة الاقتصادية لها وما مدى مساهمتها في إثراء الجوانب الأخرى ؟
محاولا الاجابة عن بعض التساؤلات الآتية:

- فيما تمثلت شبكة الطرق التجارية في بلاد المغرب ؟، هل هذه القوافل كانت تسيير وفق نظام محكم؟ وماهي أهم عوائقها؟- وهل اقتصر نشاطها فقط على الجانب الاقتصادي أم انها تعدت آثارها الى جوانب أخرى من حياة المجتمع المغربي؟

من خلال معالجة هذا الموضوع اعتمادا على المصادر والمراجع المرفقة خلصت النتائج الى ما يلي:

01- أن شبكة الطرق التي تم التطرق اليها خلال الفترة المدروسة معظمها لم يتغير على ما كانت عليه خلال الفترة الاسلامية وفي المقابل لم ترق الى نظيرتها بأوروبا اذا ما قارنا بينهما خاصة بعد التطورات التي شهدتها القارة الأوروبية بداية من القرن الخامس عشر ميلادي.

02- تحكمت في رسم هذه الشبكة من الطرق عوامل عديدة خاصة الطبيعية منها توفر عنصر الماء كضرورة حتمية، الى جانب تتبع القوافل للمناطق التضاريسية السهلة فكان للطبوغرافيا دور في توجيه هذه المسالك ، دون نسيان حالة الأمن في الطريق وما لها من دور في تحديد وتغيير وجهة تجار القوافل.

03- تجار القوافل كانوا يتخذون الاجراءات اللازمة لحماية قوافلهم بالرغم من أن التكاليف كانت على عاتقهم و بالتالي تراجع في نسب الفوائد المحققة.

04- القوافل التي كانت تجوب بلاد المغرب العربي كانت منها التجارية البحتة لتي اختلفت باختلاف وجهاتها ، وأخرى تجارية دينية هدفها الأساسي أداء فريضة الحج لكنها في نفس الوقت سوق متنقلة ، تنصب في كل محطة استراحة تحط بها ، حتى قيل في ذلك "حج وحاجة " .

05- الآثار التي خلفتها الطرق والقوافل تجاوزت الجانب المادي لتشمل ميادين أخرى خاصة الثقافية والحضارية منها ، إذ ساهمت في ربطه بالعام الخارجي ، والتعريف بتراته وعراقته ومنتوجاته الفكرية ، مع تزويده بالإنتاج الفكري المشرقي أو السوداني، و مساهمة التجار في نشر الاسلام وتعاليمه، إذ كانوا يجمعون بين التجارة والدعوة.

06- القوافل لم تسلك من المنافسة الأجنبية الأوروبية بداية من القرن السابع عشر اثر التطورات التي عرفتها أوروبا في الميدان الاقتصادي وما خلفه ذلك من آثار ب بروز الحركة الاستعمارية التي استهدفت البلدان المغاربية مما يؤسس لزوال هذه التجارة بوقوع هذه الدول تحت وطأة الاستعمار بداية من القرن التاسع عشر الميلادي.

Résumé

Traite de l'objet de la note, qui est marqué comme "**les routes et les caravanes commerciales entre le Maghreb et l'impact de la civilisation urbaine dans l'Empire ottoman pendant des 17-18 siècles**" de notre ère, une partie des relations culturelles et économiques entre l'Algérie ottomane et les pays du Maghreb.

Considérant que la plupart des études universitaires ont négligé ces aspects de la vie économique, culturelle et même sociale de la communauté du Maghreb à l'époque ottomane.

Prend l'aspect économique du commerce est important dans l'histoire de la vie du Maghreb à l'époque ottomane, nous voyons qu'il a joué un rôle important dans la stimulation de l'économie du Maghreb et de l'établissement de la communication, et un lien entre ses territoires.

- La définition de l'objet et de son importance:

Cette rubrique aborde les relations économiques encastrables dans leur situation géographique entre l'Algérie et les pays du Maghreb à partir des moyens primaires du processus de commerce de convois et ses sentiers, et en même temps révèle le sujet est un aspect important de l'évolution économique qui se déroule à travers lequel les pays horaire au cours de la dix-septième et dix-huitième siècles qui représentent l'ère de la révolution industrielle en Europe et en résulte et qui a été réussi par les résultats de cet événement et soulevées.

- Trouver problématique:

Problématique de recherche est d'essayer de construire une image de l'activité entre l'Algérie et les pays du Maghreb à partir de la surveillance et de suivi de la mobilité et de l'activité des routes et des caravanes commerciales qui ont été reliant ces pays demandant comment il a contribué à ces routes et les convois dans la revitalisation de la roue économique eux et leur contribution pour enrichir les autres aspects?

Essayer de répondre à certaines des questions suivantes:

- Comme ce fut le réseau de routes commerciales dans le Maghreb?
- Est-ce la caravane passait selon un système complexe Quels sont les obstacles les plus importants -? -Est-ce que seulement une activité limitée sur le plan économique ou dépassé soulevé à d'autres aspects de la vie de la communauté maghrébine?

conclusion:

- En mangeant ce sujet est marqué avec "les routes et les convois commerciaux entre le Maghreb et l'impact de la civilisation urbaine dans l'Empire ottoman pendant la dix-septième et dix-huitième siècles de notre ère», a conclu les résultats à ce qui suit:

- 01 / que le réseau routier qui ont été abordées au cours de la période étudiée essentiellement inchangée à ce qu'elle était pendant la période de la Conférence islamique En revanche, n'a pas répondu à son homologue Berurba Si l'on compare entre eux, surtout après les développements sur le continent européen depuis le début du XVe siècle.

02 / contrôlé le tirage au sort de ce réseau de routes de nombreux facteurs, notamment naturels fournissent l'élément de l'eau comme une nécessité inévitable, ainsi que de garder trace des convois de zones de terrain facile a été le rôle de la topographie dans l'orientation de ce tract, sans oublier la situation de la sécurité sur la route et de leur rôle dans l'identification et la modification du point de commerçants caravanes.

03 / Commerçants caravane prenaient les mesures nécessaires pour protéger leurs convois en dépit du fait que les coûts étaient sur eux, et donc une baisse des taux d'intérêt obtenus.

04 / caravanes utilisées pour parcourir le Maghreb eux était purement commerciale qui diffère en fonction de leurs destinations, et d'autre but essentiel religieuse du commerce du pèlerinage, mais dans le même marché mobile de temps, érigé à chaque pause de la station les dégradent, il a été dit dans ce "hage wa haja".

05 / effets des routes et des convois ont dépassé l'aspect physique à d'autres domaines, notamment la culture et la civilisation eux, comme il a contribué à l'exercice lié à l'extérieur, et la définition du patrimoine et les trésors et ses produits intellectuelle, de fournir la production du Levant intellectuelle ou soudanais, et la contribution des marchands dans la propagation de l'Islam et de ses enseignements, car ils combiner le commerce et le plaidoyer.

- 06 / caravanes ne se comportent pas de la concurrence étrangère, le début européenne du XVIIe siècle à la suite des développements qui ont marqué l'Europe dans le domaine économique, et son successeur, de sorte que les effets de l'émergence de la coloniale de mouvement, qui a ciblé les pays du Maghreb, qui a finalement conduit à la disparition de cet événement commercial de ces pays sous le colonialisme début du IXe siècle siècle.

Summary

Deals with the subject of the memo, which is marked as "roads and commercial convoys between the Maghreb and the impact of urban civilization in the Ottoman Empire during the centuries AH 11-12 / 17-18 centuries AD, part of the cultural and economic relations between the Ottoman Algeria and the Maghreb countries.

Considering that most academic studies have overlooked these aspects of economic, cultural and even social life of the community of the Maghreb during the Ottoman era.

Taking the trade economic aspect is important in the life history of the Maghreb during the Ottoman era, we see it played an important role in stimulating the economy of the Maghreb and the establishment of communication, and a link between its territories.

This is the topic that addresses the inbuilt economic relations in their geographical between Algeria and the Maghreb countries from the primary means of the process of trade of convoys and her paths, and at the same time reveals the subject is an important aspect of economic developments taking place, which passed out of these countries chronologically through the seventh and eighth centuries who represent the era of the Industrial Revolution in Europe and the resulting and was succeeded by the results of this event and raised.

The problematic research is to try to build a picture of activity between Algeria and the countries of the Maghreb from the monitoring and tracking of mobility and activity of roads and trade caravans that were linking these countries inquiring how it contributed to these roads and convoys in the revitalization of the economic wheel them and their contribution to enrich the other aspects?

- As was the network of trade routes in the Maghreb?, Is this the caravan was going according to an elaborate system? What are the most important impediments? - Will only limited activity on the economic side or exceeded raised it to other aspects of community life Maghreb?

- By addressing this topic depending on the sources and references attached to the results concluded the following:

01 / that the road network that have been touched upon during the period

studied mostly unchanged to what it was during the period of the Islamic In contrast, has not lived up to its counterpart Berurba If we compare between them, especially after the developments in the European continent from the beginning of the fifteenth century AD.

02 / controlled the draw of this network of roads many factors, especially the natural ones provide the element of water as a necessity inevitable, as well as keep track of convoys to areas of terrain easy was the topography role in guiding this tract, without forgetting the security situation in the road and their role in identifying and changing the point of traders convoys.

03 / caravan traders were taking the necessary measures to protect their convoys despite the fact that the costs were on them, and therefore a decline in interest rates achieved.

04 / caravans that used to roam the Maghreb was them purely commercial one that differed depending on their destinations, and other commercial religious essential aim of the pilgrimage, but at the same time market mobile, erected at each station break degrade them, so it was said in it. "Ag and need" .

05 / effects of the roads and convoys exceeded the physical aspect to include other fields, especially the cultural and civilization them, as it contributed to the linked year outside, and the definition of heritage and treasures and its products intellectual, with providing production intellectual Levantine or Sudanese, and the contribution of merchants in spreading Islam and its teachings, as they combine trade and advocacy.

06 / convoys did not behave from foreign competition, the European beginning of the seventeenth century following the developments that have defined Europe in the economic field, and his successor, so the effects of the emergence of the movement colonial, which targeted the Maghreb countries, which eventually lead to the demise of this trade occurrence of these countries under colonialism beginning of the ninth century century AD.