



تجارة القوافل بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء في العهد العثماني ودورها الحضاري

الطالب: أوزايد بالحاج

طالب دكتوراه / جامعة غرداية

أ.د. بوسليم صالح / جامعة غرداية

الملخص:

لقد أدى موقع الجزائر دوراً مهماً في جعلها صلة وصل بين الشمال والجنوب، فوقوعها في قلب بلاد المغرب الكبير جعلها منفذا للبضائع الإفريقية المتجهة نحو الشمال أو العكس. ويهدف هذا البحث إلى إبراز دور التجار الجزائريين في التجارة العابرة للصحراء بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء خلال العهد العثماني، وذلك من خلال التعريف بتنظيم وتحضير القافلة التجارية، مع الإشارة إلى أهم المخاطر والصعوبات التي كانت تعترضها. كما لم يغفل الباحث التطرق إلى مسالك التجارة بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء ودورها الحضاري.

الكلمات المفتاحية: تجارة القوافل الصحراوية - الجزائر - إفريقيا جنوب الصحراء - العهد العثماني - مسالك التجارة الصحراوية - الدور الحضاري.

Summary:

Caravan trade between Algeria and sub-saharan Africa at the Ottoman era and its civilizational role

Summary:

Algeria's site has played an important role in making it a link between North and South. Its location in the Great Maghreb center made it an outlet for African merchandise heading for South or vice versa. This research aims to show the role of Algerian merchants in cross-desert trade between Algeria and sub-Saharan Africa at the Ottoman era by defining the organization and preparation of the commercial caravan and point to the most important risks and difficulties that it confronts. The researcher turned also to trade roads between Algeria and sub-Saharan Africa and its civilizational role.

Key words: Saharan caravan trade, Algeria, sub-Saharan Africa, ottoman era, Saharan trade roads, civilizational role.

تقديم:

تُعد القوافل التجارية الصحراوية من أهم العوامل المساهمة في توثيق الروابط بين الشعوب، ورمزا من رموز الاتصال المحكم بين اللغة والعقيدة والثقافة والفكر والتفاعل الحضاري. فقد كانت الصحراء الكبرى تموج بقوافل التجار والعلماء والدعاة والرحالة المسلمين الذين ينتقلون من بلد إلى آخر. كما كانت تموج أيضا باللاجئين السياسيين الذين يعملون من أجل استرداد أجدادهم في كل مكان يحلون فيه.

ولم تكن التجارة عبر الصحراء في العصر الإسلامي هدفا في حد ذاتها؛ بقدر ما كانت وسيلة لنشر الدين الإسلامي وحضارته، فكانت تحمل إلى البلدان الإفريقية علاوة على الدين، مجموعة من السلع التجارية، وتجلب منها ما تحتاجه بلدان المغرب⁽¹⁾

لقد جابت القوافل الجزائرية في العصر الحديث مناطق عديدة، وبمختلف الاتجاهات، لترتاد المراكز التجارية المختلفة، وكان حجمها يختلف من حيث العدد من قافلة إلى أخرى، وسارت في طرق مختلفة، كما غيرت من مسارها حين اقتضى الأمر ذلك، بحثا عن الأمن والسلامة، واختلفت حمولتها من حيث النوع والكمية والأهمية، حسب متطلبات السوق، وكانت هذه القوافل في كثير من الأحيان عرضة لقطاع الطرق، لذا فنحن نتساءل: هل كانت القوافل التجارية الجزائرية تسير وفق نظام معين؟ وما هي المخاطر التي كانت تعترضها أثناء تنقلها؟ وماهي أهم المسالك التي

(1) عبد الرحمن عمر الماحي: مساهمة القوافل التجارية في نشر اللغة العربية والحضارة الإسلامية في منطقة الساحل الإفريقي، مقال/في/مدونة أعمال ندوة التواصل الثقافي والاجتماعي بين الأقطار الإفريقية على جانبي الصحراء، أيام: 15-17 محرم 1428 من ميلاد الرسول(ص)/12-14-1998 أفرنجي، تنظيم كلية الآداب تطوان، المغرب، وكلية الدعوة الإسلامية طرابلس، الجماهيرية، مر وتق: عبد الحميد عبد الله الهرامة، منشورات كلية الدعوة الإسلامية، طرابلس، الجماهيرية العظمى، 1999 أفرنجي، ص 68.

كانت تتبعها للوصول إلى الأسواق الإفريقية؟ وما تأثيرها في المناطق التي ترتادها في ذهابها وإيابها؟

أولاً: تنظيم وتحضير القافلة

تجدر الإشارة في البداية إلى القول بأن تنظيم القوافل التجارية، ومواعيد تحركاتها ومسيرتها، ومدى ضخامتها ومقدار حملتها، إلى غير ذلك من التفاصيل، لاتزال غير معروفة بشكل محدد ودقيق⁽¹⁾.

أ. مفهوم القافلة:

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

يقال جاءهم القفل والقُفول، واشتق اسم القافلة من ذلك لأنهم يقفلون، وقد جاء القفل بمعنى القُفول (بالضم). قال أبو منصور: سميت القافلة قافلة، تفاعلاً ببقولها عن سفرها الذي ابتدأته، قال: وظن ابن قتيبة أن عوام الناس يغلطون في تسميتهم الناهضين في سفر أنشأوه قافلة، وأنها لا تسمى قافلة إلا منصرفه إلى وطنها، وهذا غلط، مازالت العرب تسمى الناهضين في ابتداء الأسفار قافلة تفاعلاً بأن ييسر الله لها القُفول وهو شائع في كلام فصحاءهم إلى اليوم.

والقافلة: الرفقة الراجعة من السفر.

والمقفل: مصدر قفل يقفل إذا عاد من السفر، والجمع هو القفل.

قال: وقد يقال للسفر قفول في الذهاب والمجيء، وأكثر ما يستعمل في الرجوع.

(1) عمار بن خروف: العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بين الجزائر والمغرب في القرن العاشر هجري/السادس عشر ميلادي، ج2، نشر وتوزيع وطبع دار الأمل، الجزائر، 2008م، ص63.

(2) الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور: لسان العرب المحيط، المجلد5، (ل)، تحقيق: عامر أحمد حيدر، مراجعة: عبد المنعم خليل أحمد، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 2005، ص634.

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

2- أما اصطلاحاً: 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.

تعتبر القافلة الوسيلة الوحيدة الممكنة للتنقل في الصحراء في ذلك الوقت، وذلك باستخدام الجمال، حيث تضم مجموعات متعددة من التجار الذين لا تربط بينهم سوى مصلحة الطريق⁽¹⁾، كما أن هناك ما يسمى بالنجع أو القبيلة السيارة التي تنتقل بكاملها، ولذلك فهي أبطأ من الأولى ولكنها أضمن بالنسبة للتجار⁽²⁾.

ولا نستطيع تقدير عدد القوافل التي كانت تُجهز من الجزائر إلى إفريقيا جنوب الصحراء في القرن العاشر هجري/السادس عشر ميلادي وما بعده، غير أنها على ما يبدو كانت أقل نشاطاً مما كانت عليه في القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي، فقد قدّر ابن خلدون (عاش في القرن الرابع عشر الميلادي) حجم كل قافلة بما لا يقل عن اثنا عشر ألف جمل، وذهب إلى أن كلّ القرى والمدن الواقعة على مشارف الصحراء الشمالية كانت تشترك في تجهيز تلك القوافل باتجاه إفريقيا جنوب الصحراء⁽³⁾.

أما عن عدد أفراد القافلة فليس هناك عدد محدد للأشخاص المشاركين في القافلة، أقلها اثنان إلى أكثر من ذلك، وكثيراً ما يرتبط العدد بأمن الطريق، فإذا كان

(1) محمد المبارك الميلي: صحراؤنا، نشر كتاب البعث، تونس، 1958م، ص 23.

(2) محمد العربي الزبيري: التجارة الخارجية للشرق الجزائري في الفترة ما بين 1792-1830م، نشر المؤسسة الوطنية للكتاب، ط 2، الجزائر، 1984م، ص 68.

(3) عبد القادر زبادية: الحضارة العربية والتأثير الأوروبي في إفريقيا الغربية جنوب الصحراء، نشر: المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1989م، الهامش رقم 11، ص 62.

الطريق آمنة، يستطيع اثنان أن يُسيرا قافلة، أما إذا كانت به أخطار فالمسافرين يكونون في حاجة إلى بعضهم البعض⁽¹⁾.

أما عن وسائل النقل، فهي تختلف من منطقة إلى أخرى: ففي التل يستعمل التجار الجمال والبغال للسلع، والحيل للأشخاص، وفي الصحراء، يستعملون الجمال والحمير معا.

ب. مكونات القافلة وهيكلتها:

تقود القافلة مجموعات بشرية تختلف حسب مهامها، معتمدة على الوسيلة الأساسية للنقل والتي تتمثل في الحيوانات التي يتم اختيارها وفق شروط معينة لتؤدي هذا الدور، لذا وجب الوقوف عند هذه المكونات سواء البشرية مع تحديد وإبراز مهام كل واحدة منها، أو الحيوانية منها⁽²⁾.

1. المكونات البشرية:

1,1- قائد القافلة:

ويطلق عليه أيضا شيخ القافلة، وهو المسؤول الأول عن القافلة، وأمنها ذهابا وإيابا، وعادة ما يكون ممن له خبرة وتجربة سابقة في الأسفار البعيدة خاصة عبر المسالك الصحراوية، وفي تسيير قوافل تجارية لمرات عديدة، كما يجب أن يتمتع باحترام وثقة مرافقيه. فقد ذكر الرحالة ابن بطوطة في سفره سنة 753هـ/1352م إلى بلاد السودان قائلا: "... ثم سافرت.. في رفقة مقدمها (أي قائدها) أبو محمد يندكان

(1) محمد الصالح حوتية: توات والقوافل التجارية، مقال/في/ كتاب طريق القوافل، مطابع عمار قرفي، باتنة، الجزائر، 2001م، ص36.

(2) رشيد خفيان: الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين 11-12هـ/ 17-18م، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، تخصص: العلاقات الاقتصادية والثقافية بين الجزائر العثمانية ودول المغرب الكبير، إشراف الدكتور خليفة حماش، قسم التاريخ، كلية الآداب والحضارة الإسلامية، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، الجزائر، السنة الجامعية 2013-2014م، ص62.

المسوفي...وفي القافلة من تجار سجلها سنة وغيرهم...⁽¹⁾؛ ويذكر الفرنسي دوما (ma Dau) في كتابه "الصحراء الكبرى"، الذي نشره عام 1848م، أنه أثناء رحلته في الصحراء الجزائرية تعرّف في متليلي على شخص يدعى شقوم (cheggum)⁽²⁾، يعمل قائدا للقوافل المتجهة من متليلي إلى عين صالح. أما دوره الرئيس فيكمين في توجيه نواة القافلة، وتنظيم سيرها الذي يتغير بتغير التضاريس، وحالة الأمن في الطريق، وبوزن الحمولة وثقلها.

1.2- الدليل:

وهو يأتي في المرتبة الثانية من حيث الأهمية بعد قائد القافلة، ويطلق عليه أيضا اسم الخبير أو المرشد، باعتباره سائق القافلة. لذا كانت القافلة تعتمد في أغلب الأحيان على دليل ذي معرفة دقيقة بالبراري والقفار التي تقطعها، ودراية بالنجوم ومنازلها، وهذه المعرفة هي علم قائم بذاته تُعرف به أحوال الأمكنة من غير دلالة عليه بالأمارات المحسوسة، إذ أن بعض أجزاء المسلك مطموسة المعالم، لا يهتدي فيها إلا من سار عليها مرارا، وهذا شأن المسالك الصحراوية على الخصوص، وهؤلاء الأدلاء على مستوى من الحذق والدراية لكثرة ترددهم على تلك المناطق، مهمتهم اختيار الطريق الأفضل والأقصر لضمان المرور بمناطق تنتشر فيها الآبار لتوفير الماء والمرعى للقافلة. فقد ذكر ابن خلدون في هذا الصدد: "... لا يهتدي فيها للسبيل ولا يمر

(1) أبو عبد الله محمد ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، الجزء 1، تحقيق وتقديم وتعلي علي المنتصر الكتاني، نشر مؤسسة الرسالة، ط4، بيروت، لبنان، 1405هـ/1985م، ص773.

(2) هو تارقي من الهقار، انتمى منذ 1839م إلى قبيلة الشعابنة برازقة. أنظر: Jean Fasquelle Editeurs, Melia:Ghardaia, charpentier,Bibliothèque Paris, 1930,p189.

الوارد إلا بالدليل الخبير من المثلثين الطواعن بذلك القفر، يستأجره التجار على الدربة بهم فيها بأوفر الشروط...⁽¹⁾

3,1- الترجمان:

يظهر دور وأهمية الترجمان مع وصول القافلة التجارية إلى إحدى البلدان الإفريقية، حيث تظهر الفوارق اللسانية بين المتعاملين من الجانبين، وقد كان دورهم ذو أهمية بالغة بالنسبة للتجار الجزائريين، على اعتبار أن جانبا من العملية التجارية يتحقق بواسطتهم ووساطتهم بين طرفي المبادلة التجارية، فرغم أن هذه المبادلات التجارية في بداياتها الأولى كانت تعتمد على لغة الإشارة، إلا أنه مع كثافة هذا النشاط عبر الأزمنة الطويلة لم يعد من المعقول استدامة هذه الطريقة البدائية في التفاهم والحوار، كما أن ضرورة معرفة التجار بالسوق وأحوالها يقتضي أن تجري الألسن بين المتعاملين⁽²⁾.

ويذكر ابن خلدون في تاريخه أن سلطان مالي منسا موسى (ت1233م) حينما أرسل وفادته للسلطان أبي الحسن بتلمسان كان يرافقها "...ترجمان من المثلثين المجاورين لمالكهم من صنهاجة..."⁽³⁾، مما يؤكد الحقيقة الدالة على مرافقة الترجمة للدخول بالتجارة لبلاد السودان وبواسطتهم يتم تصريف شؤونهم وتدار عملياتهم.

1,4- الشواف:

ويُسمى أيضا التكشيف، وهو اسم يُطلق على كل رجل تكتريه القافلة بثمن متفق عليه مسبقا، وعمله ينحصر غالبا في أنه عند اقتراب القافلة من أحد المراكز التجارية المهمة في الصحراء الإفريقية الكبرى، يتقدم القافلة حاملا معه رسائل من

(1) عبد الرحمن بن خلدون: تاريخ ابن خلدون المسمى كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، المجلد7، نشر دار الكتب العلمية، ط3، بيروت، لبنان، 1427هـ/2006م، ص216.

(2) غرايسة: مرجع سابق، ص423.

(3) ابن خلدون: تاريخ ابن خلدون، مصدر سابق، ص316.

تجار القافلة إلى أصحابهم بالمدينة المقصودة، ليكثروا لهم الدور للنزول بها مدة إقامتهم بها، وحسب ابن بطوطة فعابا ما ينتمي هذا الشخص إلى قبيلة مسوفة، فيقول في هذا المجال: "...واكثرنا التكشيف في هذه السفرة بهائة مثقال من الذهب، وهو من مسوفة..."⁽¹⁾.

1,5 - الطيب:

وهو شخص له معرفة جيدة بالأعشاب المفيدة لبعض الأمراض التي يمكن أن تصيب المسافرين خلال تنقلهم.

1.6 - الفقيه:

ويشترط فيه فهم الأمور الشرعية، بحيث يكون قادرا على الإفتاء عما لبس لأعضاء القافلة من تساؤلات تتصل بالأمور الدينية.

1,7 - الحراس:

ومن بين التنظيمات المسبقة لانطلاق القوافل التجارية، هو اتخاذ احتياطاتها من مخاطر الطريق خاصة قطاع الطرق، واللصوص، لذا وجب عليها تكليف حراس لحماية القافلة والدفاع عنها أثناء سيرها ليلا أو نهارا من شر هؤلاء، إذ كانت من عادة التجار استئجار حراس لحمايتهم من أخطار المناطق الغير الآمنة، و يكون هؤلاء الرجال مسلحون بالبنادق، مقابل أجرة شهرية تتراوح ما بين عشرة و اثنا عشر مثقالا، ومن خصائص هؤلاء الحراس القوة والشجاعة، وتنوع الانتماءات القبلية، حتى يكثر أنصارها ويصعب الاعتداء عليها⁽²⁾.

1,8 - الوكلاء:

(1) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، مصدر سابق، صص 774-775.

(2) محمد الصالح حوتية: آل كتنة، دراسة تاريخية من خلال الوثائق المحلية في القرنين الثاني عشر والثالث عشر للهجرة ق 18 - 19 م، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر والتوزيع، القبة، الجزائر، 2008م. ص 103.

ويعتبرون من العناصر المهمة في القافلة، إذ عادة ما يتم اختيارهم على أساس القرابة، ويتمثل دورهم في الاهتمام بالمصالح التجارية، وإعداد البضائع، والمشتريين وإخبار القوافل بالأسعار، والسلع المطلوبة، وأوضاع الحركة التجارية وتغيراتها.

2. المكونات الحيوانية:

لقد كانت الوسيلة الأساسية للسفر قديما وحتى الفترة الحديثة تتمثل أساسا في الحيوانات بمختلف أنواعها، من خيل و بغال وحمير وإبل، وحتى المشي على الأقدام، فالقافلة التجارية كانت تضم عددا معتبرا من الحيوانات المختلفة، بعضها ملك لأصحابها، والبعض الآخر مكتراة⁽¹⁾.

وفيما يلي أهم الحيوانات مع ذكر بعض خصائصها:

1,2- الجمال:

الجمال هي وسيلة النقل الرئيسية في القوافل التجارية البرية، ثم يأتي بعدها الخيل، والبغال، وغيرها من الحيوانات القادرة على حمل البضائع الثقيلة، وقطع المسافات البعيدة وتحمل مشاق الطريق⁽²⁾. فظهور الجمل أعطى فرصة مثالية لتعمير الصحراء واستغلال مواردها الطبيعية، وبفضله أصبحت الصحراء منطقة عبور للتجارة بين البحر الأبيض المتوسط وإفريقيا جنوب الصحراء. وقد لعب الجمل دورا أساسيا في تاريخ الصحراء، بفضل ما يتميز به من خصائص عديدة جعلته وسيلة النقل المفضلة لتجار القوافل الصحراوية⁽³⁾

2,2- الخيل والبغال:

(1) خفيان: مرجع سابق، ص ص 67-68.

(2) بن خروف: مرجع سابق، ص 64.

(3) إسماعيل العربي: الصحراء الكبرى وشواطئها، نشر: المؤسسة الوطنية للكتاب، طبع: المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، وحدة الرغاية، الجزائر، 1983م، ص 44.

تعتبر الخيل والبغال من أهم المكونات الحيوانية للقوافل التجارية، ومن أهم وسائل نقلها، لقدرتها على حمل الأثقال، يقول العياشي: "...وقد قدمنا معنا بثلاثة من الخيل... في أرض مزقت من حروثها النعال، وآلمت أخفاف الإبل وحوافر البغال..."⁽¹⁾

ج) تنظيم القافلة:

تتخذ القافلة في تجارتها تنظيماً محكماً بدءاً من الانطلاق من أجل الوصول إلى الهدف والعودة سالمة. ولقد كان التجار يسرون في قوافل كثيرة، يحمل جزء من الإبل البضائع والجزء الآخر يحمل الماء والزاد، والباقي لا يحمل هذا ولا ذلك، بل يستخدم خزاناً للمياه فقط، ولذلك مثلت الإبل جسر التلاقي بين شمال الصحراء وجنوبها⁽²⁾.

1. عدد الجمال:

إن عدد الجمال في القافلة الواحدة لم يكن ثابتاً عبر الأزمنة والعصور، فبينما قدر ابن خلدون عددها في زمانه (القرن الرابع عشر ميلادي)، بما لا يقل عن اثنا عشر ألف جمل، إلا أننا نلاحظ أن هذا العدد قد انخفض كثيراً بعد ذلك، حيث ذكر الرحالة الفرنسي كاييه (Caillie) في عشرينات القرن التاسع عشر، أنه سافر في قافلة بها حوالي ستائة جمل فقط³.

ويظهر أن هذا الانخفاض الكبير في عدد الجمال المكونة للقوافل التجارية بين القرنين الرابع عشر والتاسع عشر للميلاد، يعود إلى تراجع تجارة الجزائر مع دول إفريقيا جنوب الصحراء عن طريق البر، لأسباب وعوامل كثيرة من بينها:

(1) خفيان: مرجع سابق، ص 70.

(2) الهادي المبروك الدالي: التاريخ السياسي والاقتصادي لإفريقيا فيما وراء الصحراء من نهاية القرن 15م إلى بداية القرن 18م، نشر الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، مصر، ربيع الثاني 1420هـ/ أوت 1999م، ص 76.

3 - Caillie op-cit, p 255.

- الكشوفات الجغرافية، ومنها اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح من طرف البرتغاليين.

- التدخل الأوروبي في إفريقيا جنوب الصحراء وإنشاء مراكز تجارية على السواحل.

كما أن عدد الجمال المكونة القافلة يتراوح حسب المواسم والفترات، وتُشترى من القبائل الرحل الصحراوية. وعندما يصل التجار إلى البلاد الإفريقية يبيعون الجمال لاقتصاد نفقات تغذيتها والعناية بها. وعند عودتهم يشتررون جمالا جديدة، وبعد انتهاء السفر يبيعون ما تبقى لهم منها⁽¹⁾.

2. حملتها:

لأخذ فكرة عن حمولة الجمل الواحد، نشير إلى ما أورده أحد الكتاب الفرنسيين مارتن (Martin) سنة 12461هـ/1830م، بأن أحد الأشخاص تعهد لأحد التجار الجزائريين بنقل عشر حمولات من التبغ من تمنطيط إلى أروان وبيعها مقابل تسعة مثاقيل من الذهب، مما يجعل الحمولة الواحدة يساوي ثمنها أقل من مثقالين، أي ما ينقله الجمل الواحد ثماني غرامات من الذهب الخالص وهو ما يعادل اثنان وثلاثون فرنك للقنطار الواحد بسعر ذلك الوقت.

أما رونييه كاييه (René caillié) في كتابه "سفر إلى تمبكتو" فأورد أن حمولة جمل واحد تساوي خمس مائة رطل (Livres) (حوالي 227كلغ)، وهو تقريبا نفس الوزن الذي ذكره الباحث حوتية (250كلغ). وثمان نقلها من تمبكتو إلى تافيلالت يتراوح

(1) عثمان منصورى: التجارة بالمغرب في القرن السادس عشر، مساهمة في تاريخ المغرب الاقتصادي، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، المغرب، 1422هـ/2001م، ص153.

بين عشرة واثنا عشر مثقالا من الذهب⁽¹⁾، والتي تدفع مسبقا⁽²⁾. في حين أن هناك من الباحثين من أشار إلى أن الجمل يستطيع أن يحمل ما بين 120 و150 كلغ⁽³⁾.

3. نظام سيرها:

تبدأ القافلة سيرها مع الصباح الباكر، وتستغرق عملية تحميل الجمال بالبضائع عدة ساعات، بسبب تمنع الجمال وخاصة في الأيام الأولى من السفر، وتحمل القافلة معها جمالا إضافية، من أجل التغذية وحمل الزاد ونقل الماء والأمتعة، وفي منتصف النهار تتوقف القافلة ليستريح المسافرون مدة ساعتين يخرجون فيها زادهم المكون أساسا من التمر والقديد والشاي، عندها تكون القافلة قد سارت عشر ساعات قطعت خلالها حوالي 45 كلم، علما أن هذه النسبة ليست ثابتة فقد تزيد أو تنقص بين رحلة وأخرى، فهي خاضعة لطبيعة المسلك وتوزيع الآبار واختلاف الفصول.

فإذا كان فصل الشتاء فإن القافلة تقطع أربعين كيلومترا بسبب قصر اليوم، أما في فصل الصيف فإن المسافة قد تصل إلى خمسين، وهذا راجع إلى طول اليوم، وعادة ما يكون السير شتاء في الفترة الصباحية لتستريح الإبل في الليل، أما في الصيف فإنها تبدأ السير من الليل، وعليه فالإبل قادرة على السير ما بين 14-15 ساعة في اليوم دون توقف⁽⁴⁾.

وقد يتغير نظام سير القافلة بسبب الحرارة الشديدة في الصحراء، فحسب رواية الرحالة المغربي ابن بطوطة "... ودخلنا صحراء شديدة الحر... وكنا نرحل بعد صلاة العصر ونسري الليل كله وننزل عند الصباح..."⁽⁵⁾.

(1) مثقال الذهب: قُدر بـ12 فرنك، وبـ4 فرنكات نقدا. أنظر: caillié: op-cit,p257

(2) حوتية: توات والقوافل التجارية... المرجع السابق، ص36.

(3) منصورى: المرجع نفسه، ص153.

(4) حوتية: آل كوننة، المرجع السابق، ص105.

(5) ابن بطوطة: المصدر السابق، ص775.

وهذا ما يؤكد النقيب روجيه ليسيل (Reger Leselle) أثناء رحلته في القرن التاسع عشر في صحراء الجزائر، قائلا: "... في الشتاء نمشي طول اليوم، أما في الصيف فنغادر المخيم بعد القايلة ولا نتوقف إلى الفجر..."⁽¹⁾.

ثانيا: المخاطر والصعوبات التي تواجه القوافل

كانت القوافل التجارية الرابطة بين الجزائر وبلدان إفريقيا جنوب الصحراء تتعرض في الكثير من الأحيان لصعوبات ومخاطر عديدة ومتنوعة، نورد هنا البعض منها لكي نأخذ فكرة عن المشاق التي يتكبدتها تجار القوافل لتحقيق عمليات التبادل⁽²⁾، من أهمها:

أ. المخاطر البشرية:

وتتمثل في القبائل والمجموعات البشرية الساكنة قرب المناطق التي تمر بها القوافل التجارية، وبعض قطاع الطرق الذين استفحل أمرهم في أواخر العهد الزياني بالجزائر، حتى أن ملوك تلمسان عجزوا عن القضاء عليهم، وبالتالي عن توفير الأمن لتجارة مملكتهم مع بلاد السودان⁽³⁾.

وقد استمر هذا الحال طوال الحكم العثماني للجزائر وحتى عهد الاحتلال الفرنسي، حيث كانت مجموعات من قطاع الطرق، ينتمي أفرادها إلى مختلف القبائل الصحراوية، تجوب باستمرار المناطق غير الآهلة بالجنوب الجزائري، باحثة عن المغامرة، يهاجمون كل القوافل التي لا تستطيع الدفاع عن نفسها. فقد كانت القوافل

(1) Capitaine Roger Leselle: Les noires du souf, mémoire de candidature au centre des hautes études d'administration musulmane de l'université de Paris, France, 1957,p9.

(2) الزبيري: المرجع السابق، ص162.

(3) بن خروف: المرجع السابق، ص71.

تعرض للنهب إن لم تدفع للقبائل الصحراوية ثمن المرور بسلام، كما تضطر إلى تسليح حرس يحميها طوال هذا الطريق المحفوف بالمخاطر⁽¹⁾.

خلاصة القول إن أثر القبائل البدوية الوسيطة في العصر الحديث وما قبله، كان سلبيا في مجمله، حيث نجم عن نزاعاتها فيما بينها، وعن غاراتها على الطرق والأسواق والقرى والمدن، وعلى القوافل التجارية، انعدام الأمن والاستقرار، خاصة قبل قيام حكم العثمانيين في الجزائر، الذين سعوا إلى إخضاع تلك القبائل بشتى الطرق⁽²⁾.

ب. المخاطر الطبيعية:

إن السفر عبر الصحراء هو دائما متعب جدا للإنسان والحيوان (الجمال)، وتعتبر الظروف الطبيعية من بين أهم العناصر المؤثرة في التجارة العابرة للصحراء، فالطبيعة قوة قاهرة من الصعوبة التغلب عليها، حيث يتعرض المسافر إلى صعوبات ومشاق كثيرة، كقلة الماء، وهبوب الزوايع الرملية، وعدم وضوح معالم الطريق، ونهش الهوام، وغيرها من المخاطر التي تلاقيها القوافل التجارية، والتي لا يمكن حصرها في هذا المقال.

ج. الحلول والإجراءات المتخذة:

اتخذت السلطة الحاكمة في الجزائر خلال تلك الفترة جملة من التدابير والإجراءات للحد من الصعوبات والمشاكل التي تعترض القوافل التجارية منها⁽³⁾:

(1) Commandant Déporter: "La question du Touat", Sahara Algérien, Gourara-Touat-Tidikelt, caravanes et transsaharien, deux conférences, imprimerie p. Fontana et compagnie, Alger, 1891, p62 .

(2) الوزان: المصدر السابق، ص 63.

(3) يحيى بوعزيز: تاريخ إفريقيا الغربية الإسلامية من مطلع القرن السادس عشر إلى مطلع القرن العشرين و يليه الاستعمار الأوروبي في إفريقيا وآسيا وجزر المحيطات، طبعة خاصة، دار البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009م، ص ص 45-46 .

- تزويد القوافل بالأسلحة الكافية لتدافع عن نفسها، وترغم المهاجمين على الارتداد، ودفع تعويض عن كل خسارة يلحقونها بها؛
- تأليف القافلة من رجال أقوياء، أشداء، محاربين. وتنوع انتمائهم القبلي حتى يكثُر أنصارها ويصعب الاعتداء عليها؛
- فرض ضرائب متنوعة على العُربان مثل ضريبة العشر، وضريبة المرور، وإلزامهم بتقديم الرجال لخدمة القافلة وإرشادها، لكي لا تُغلق في وجوههم أسواق الشمال التي يترددون هم عليها كذلك؛
- تنظيم شُرطة صحراوية على طول طريق القافلة خلال الذهاب والإياب، لمراقبة البدو الرحل، والقيام باستعلامات سريعة، ومسبقة تتكلف إبلاغ القافلة مسبقا بكل تحركات العصابات البدوية حتى تحتاط لنفسها، وتنظم دفاعها؛
- اتخاذ أدلاء أو قيّاد عارفين بمسالك الصحراء، ومواطن المياه، وظروف الأمن، وأماكن العصابات المهاجمة، وهوية المهاجمين وأساليب هجومهم، وتحركاتهم.

ثالثا: أهم مسالك التجارة بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء

تعتبر المسالك البرية أهم وسيلة لارتباط الجزائر بعلاقات تجارية بإفريقيا جنوب الصحراء، فهناك عدة مسالك تربط بين المنطقتين، وقد اختلف المؤرخون والباحثون في بدايات هذه المسالك ونهاياتها، كما ركز بعضهم على أهمية بعضها دون غيرها، والتي كانت وسيلة الاتصال الاقتصادي والثقافي والسياسي في أواخرها، ذلك أن التجارة تُعدّ أهم الروابط التي تصل بين الأقاليم الجغرافية، وبين الشعوب والحضارات. لهذا اهتمّ المسلمون بهذه المسالك، لإعادة إحياء الحركة التجارية بين السكان⁽¹⁾.

(1) نور الدين شعباني: علاقات ممالك السودان الغربي بدول المغرب الإسلامي وآثارها الحضارية بين القرنين الرابع والتاسع الهجريين/10 و15م، رسالة ماجستير في تاريخ العلاقات بين السودان

والمتمثل في حركة التجارة الدائبة، يجد أن المسالك المتبعة نوعان: أحدهما أفقي من الشرق إلى الغرب والعكس، والآخر رأسي يأتي من أعماق إفريقيا جنوب الصحراء إلى الشمال، ومن الأسواق الشمالية إلى غات وتمبكتو وأغاديس وكانو وغيرها⁽¹⁾.
أما عن أهم المسالك التي تربط الجزائر بإفريقيا جنوب الصحراء، فهي⁽²⁾:

أ) مع شرق الجزائر:

1- المسلك الرابط بين سكيكدة وتمبكتو: عبر قسنطينة ثم أمقيد والهقار، ويمر على باتنة، وبسكرة، وتقرت، وورقلة، والبيوض، وأمقيد، والهقار، وتيميساو، وأيفروان، إلى مبروك، وتمبكتو، أو إلى شط بوروم (برنوح). وقد مرّ على جانب من هذا المسلك الضابط الفرنسي فلاترس (Flaters) عبر حوض إغرغر. ويضطرّ التجار المارين بهذه المسلك اجتياز صحراء جافة وخطيرة⁽³⁾. ولهذا المسلك فرع يبدأ من جنوب بسكرة، ويتجه إلى وادي سوف، ومن هناك إلى غدامس، وغات، وجبادو، وبلما، وأقاديم، وماو. وفرع من البيوض إلى عين صالح، وفرع ثالث إلى غات⁽⁴⁾.

الغربي والمغرب الإسلامي، إشراف الدكتور موسى لقبال، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 1426-1427هـ/2005-2006م، ص 71.

(1) الزيري: المرجع السابق، ص 104-105.

(2) أنظر الملحق رقم (2).

(3) تبتدئ هذه الصحراء عند إيغيدي وتمتد إلى تخوم القفر الذي يسكنه شعب برداوة، وتتاخم شمالا قفار تقرت وورقلة وغدامس، وجنوبا حتى كانو مملكة بلاد السودان. أنظر: الوزان، المصدر السابق، ج2، ص 153.

(4) بوعزيز: تاريخ إفريقيا الغربية، المرجع السابق، ص 42.

2- مسلك طرابلس إلى تمبكتو: ويمرّ على سناون، وغدامس، وتيمياسين، والبيوض، أين يتصل بطريق قسنطينة إلى تمبكتو، ولهذا المسلك فرع إلى غات، وبئر عيسو، وأغاديس، ثم إلى سوكتو، وكاتسينا غربا، وإلى أقاديم، وماو شرقا⁽¹⁾.

ب) في الوسط⁽²⁾:

1- مسلك مدينة الجزائر إلى تمبكتو (يتجاوز طوله 3500 كلم): ويمر على البليدة، وبوغار، والأغواط، وغرداية، والمنيعه، وعين صالح، وأقبلي، وبئر تيريشومين حيث يلتقي بطريق توات إلى تمبكتو، وقد سلكه الضابط بالا. ولهذا المسلك فرع آخر من عين صالح إلى بئر عيسو، حيث يتفرع إلى فرعين كذلك: فرع إلى أقاديم، وماو شرق بحيرة تشاد، وإلى أقاديم وكوكا جنوبا. وفرع إلى الجنوب الغربي نحو أغاديس، حيث يتفرع هو الآخر إلى فرعين: فرع إلى سوكتو، وفرع إلى كاتسينا بنيجيريا حاليا.

ج) في الغرب:

1- المسلك الرابط بين وهران وتمبكتو: ويمر على الخيثر، ومشرية، وعين الصفراء، وفقيق، ويتبع مجرى واد زوزوفانة إلى إيغلي، حيث يلتقي بمسلك فاس إلى تمبكتو. ولهذا المسلك فرع آخر إلى شرق الأول مستقيم، يبدأ من الخيثر إلى البيض، والأبيض سيدي الشيخ، والمنقب، وتوات، أين يلتقي بمسالك: وهران، وفاس، ومكناس، إلى تمبكتو. وقد سلكه الضابط الفرنسي كولونيو (Colonio) عام 1860م⁽³⁾.

2- مسلك مراكش إلى تمبكتو: ويمر على تارودانت، وتاوريرت، وتندوف، ويخترق رمال إيقدي، وعرش شاش، ويتجه إلى تاوديني، كما يخترق الجوف شرقا مارا بأوتان، وأروان، ليتجه إلى تمبكتو. ولهذا مسلك فرع من تندوف يتجه إلى الجرف

(1) إبراهيم مياسي: مقاربات في تاريخ الجزائر، 1830-1962م، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2007م، صص 35-36.

(2) انظر الخريطة في الملحق رقم (2).

(3) بوعزيز: تاريخ إفريقيا الغربية، المرجع السابق، ص 41.

الأصفر، وأوقلت العزل، وقرونه، وزمور، والقلته، وساميت، وحاسي بوتلان. ومن هناك يتجه فرع منه إلى تمبكتو، وفرع إلى قصر البرشان، وعطار، وأوجيفت، وتنورت، على شاطئ المحيط الأطلسي⁽¹⁾.

3- مسلك فاس ومكناس إلى تمبكتو: ويمر بقصبة المخزن وأم دريبينة، ويتبع حوض واد قير إلى إيغلي، ثم حوض الساورة إلى توات، وأقبلي، وبئر تيريشومين، ووالن، وعين رنان، ومبروك، وتمبكتو. وفي هذا مسلك توجد بعض الآبار المكسوة من داخلها بجلد الإبل أو المبنية بعظامها⁽²⁾.

وعلى غرار ما سبق، يمكن القول بأن الجزائر قد توفرت خلال الفترة الحديثة، على شبكة من المسالك كادت تكون مُكتملة من حيث الانتشار، فهي بمواصفات ذلك العصر كانت تصل جُلّ المراكز العمرانية وتربط أغلب الجهات وتضمن الانتقال للأشخاص والقوافل، وتُساهم في تصريف المنتجات الفلاحية وإيصال الحاجات المعاشية للسكان، رغم أن هذه الشبكة لم تعرف التقنيات المستخدمة في وسائل النقل بأوروبا آنذاك، كما يمكن القول بأن المسالك البرية بالجزائر طيلة العهد العثماني لم تجد العناية الكافية من الحكام وظلت على ما كانت عليه في أواخر الفترة الإسلامية من حيث الوسائل المستخدمة أو المسالك المستعملة⁽³⁾.

إنّ المسالك السالفة الذكر، لم تبقى ثابتة عبر الحقب الزمنية، فهناك ظروف سياسية وأمنية، عملت على تغيير مسارها من فترة لأخرى، ولكن الاتجاهات عموماً حافظت على ثباتها، ما دامت بعض المراكز التجارية لم تفقد أهميتها⁽⁴⁾.

(1) مياسي: المرجع نفسه، ص 35.

(2) الوزان: المصدر السابق، ج 1، ص 76.

(3) ناصر الدين سعيدوني: ورقات جزائرية، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 2000م، ص 446.

(4) انظر الملحق رقم (2).

رابعاً: الدور الحضاري للقوافل التجارية الجزائرية:

لقد أدت القوافل التجارية الجزائرية دوراً حضارياً هاماً سواء داخل الجزائر أو خارجها، ويؤكد هذا الدور الباحث عبد الجليل التميمي بقوله: "... فلا غرو إذن اليوم إن قلنا بأن التبادل التجاري كان أحد الروافد الأساسية التي عمّمت وجدّرت هذا الارتباط العضوي للصلات الحضارية بين شعوب الصحراء، وشمال إفريقيا وهو التبادل الذي لم يُتَّح لغيرهم بهذه الأهمية والحجم..."⁽¹⁾.

أ- تأثيرها الاقتصادي:

كانت القوافل التجارية الجزائرية تغدو وتروح بين موانئ الشمال وأسواق واحات أعماق الصحراء الكبرى في تشاد، والنيجر، ومالي، وإفريقيا الوسطى، والسينغال وغيرها. وكان مُرحب بها عند عودتها وهي محملة بتبر الذهب، وريش النعام، والتمور، وعدد مُعتبر من العبيد السود الموجهين للأعمال التي تتطلب المهارة في المدن الجزائرية، وذلك كخدم في منازل الطبقة الجزائرية العليا⁽²⁾.

كما كان الأمراء على أيام مملكة سنغاي يستقبلون التجار بحفاوة ويهيئون لهم الأمن ويستدعونهم لحفلاتهم ويستقبلونهم في بلاطهم وما ذلك إلا للأهمية الاقتصادية التي كانت تنتج عن مجيء التجار بأعداد كبيرة إلى سنغاي، ويشير الرحالة ابن بطوطة إلى هذا الأمر قائلاً: "... ثم إن مُشرف والاتن ويُسمى منشاجو، استدعى من جاء في القافلة إلى ضيافته... فتوجهتُ فيمن توجه..."⁽³⁾.

إن هذا الاستبشار بقدم القوافل التجارية تواصل عبر الزمن حتى أواسط القرن التاسع عشر، سواء في البلدان الجنوبية الواقعة على ضفتي الصحراء الكبرى أو الشمالية، والدليل ما ذكره الكاتب الفرنسي مياج (Miège) عن تلهف السكان في

(1) خفيان: المرجع السابق، ص 95.

(2) يحيى بوعزيز: موضوعات وقضايا من تاريخ الجزائر والعرب، ج1، طبع دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2009م، ص 528.

(3) ابن بطوطة: المصدر السابق، ص 776.

الشمال لوصول القوافل الكبرى من الجنوب، حيث أعطانا بايتون (Payton) صورة حيّة سنة 1870م للفرحة التي تعمّ اليهود في الملاح (Mellah) وموقادور (الصويرة بالمغرب حاليا)، عند الإعلان عن عودة القافلة بسلام⁽¹⁾.

1. على بلدان إفريقيا جنوب الصحراء:

إن ازدهار الممالك الإفريقية في العصر الوسيط وبداية العصور الحديثة، كان قائما إلى حد كبير على التجارة مع بلدان المغرب ومنها الجزائر، ويتّضح ذلك بشكل ملموس من أن سلطان بورنو (نيجيريا حاليا) في سنة 1440م كان قد بعث برسالة إلى علماء توات بالجزائر يشتكى لهم فيها أن التجار لم يعودوا يقصدون بلاده بأعداد كبيرة، كما كانوا يفعلون في السابق، وقد كانت هذه الفترة من فترات ازدهار التجارة بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء، مما سبّب نقصا في وجود البضائع القادمة من الشمال، ورأت المملكة أن موارد الدولة قلّت جرّاء ضعف التجارة بها، مما دفع بالسلطان إلى مكاتبة علماء توات ووجهائها⁽²⁾.

2. على الواحات الصحراوية:

يغلب على الظن أن تجار القوافل والمشرفين عليها كانوا المساهمين الأساسيين في حفر الآبار على أطراف معظم شبكات تنقلهم، وذلك للتزود بالمياه الصالحة للشرب التي يحتاجونها انطلاقا من الجزائر و بلدان المغرب حتى سواحل إفريقيا الغربية. وقد أثرت عملية حفر الآبار هذه مع مرور الزمن على مظاهر عديدة منها استقرار بعض

(1) Jean-Louis Mieg: Les Juifs et le commerce transsaharien Au Dix-Neuvieme Siecle, communauté juives des marges sahariennes du Maghreb, Revue Francaise d'histoire d'outre mer, 1979, p400.

(2) صادف في هذه الفترة أن جالية يهودية سيطرت على مرافق التجارة في توات، وهذا ما دفع بالتوارق الذين تقع بلادهم بين توات وبورنو، إلى عدم السماح للقوافل التجارية التي يسيطر عليها اليهود من المرور بأراضيهم، فقلّ ورودها إلى بورنو. أنظر: عبد القادر زبادية، مملكة سنغاي في عهد الأسقيين، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، د.ت.ن، ص ص 312-313.

القبائل حولها، وأدى فيما بعد إلى تكوين الواحات التي نجدها منتشرة في أغلب مسالك القوافل التجارية، حيث لا يُشك في رعاية بعض تجارها للنخيل وغيرها من الأنشطة الزراعية. ونظرا لاحتياج القوافل إلى أماكن للإقامة ومحطات للاستراحة بعد كل مرحلة من مراحل السفر، فقد كان من الطبيعي أن تتوطد العلاقات الاجتماعية بين التجار وسكان تلك الواحات⁽¹⁾.

لذا كانت القوافل التجارية عاملا مهما لا في زيادة العمران في الصحراء فحسب، بل أيضا في تحسين ظروف المعيشة والاتصال والتبادل الثقافي والاجتماعي والتجاري بين مختلف أطراف الصحراء وبينها وبين التل، وبدون هذه القوافل كان من المحتمل أن تظل الواحات مغلقة على نفسها، محرومة من كل مد خارجي، ومن كل اتصال بالعالم غير الصحراوي⁽²⁾.

لذلك كان سكان الواحات الصحراوية في جنوب الجزائر في ذلك الوقت يحرصون كل الحرص على إبقاء علاقات تجارية مع مدن الشمال، لأنهم كانوا يرون أن رخاء منطقتهم مرهونا بانتظام القوافل التجارية وزيادة حمولتها⁽³⁾.

ومن مميزات هذه القوافل أنها تتاجر بالبضائع المحلية وبضائع أوروبا المستوردة، فيستغل السكان مرورها ببلدانهم وقُراهم، ويحشدون سلعهم وبضائعهم إليها، ويشترون منها بعض بضائعها التي يرغبون فيها: الأوروبية الشمالية والصحراوية الجنوبية⁽⁴⁾.

(1) بشار قويدر: القوافل التجارية المغاربية (طبيعة التجارة وآثارها) مقال/في/ كتاب طريق القوافل، نشر: م.و.ب.ع. ق. ت.ع. إ.ت، مطابع عمار قرفي، باتنة، الجزائر، 2001م، ص 17.

(2) العربي: المرجع السابق، ص 45.

(3) ناصر الدين سعيدوني: دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر العهد العثماني، نشر: المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984م، طبع: المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 1985، ص 236.

(4) بوعزيز: موضوعات وقضايا ...، المرجع السابق، ص 528.

والثابت أن سكان الواحات قد حافظوا محافظة كبيرة على ما استفادوا به من خلال علاقاتهم بتجارة القوافل، كما يعدون بمثابة الصورة الصادقة لمدى تأثير تلك القوافل الصحراوية في الميدان الاقتصادي وغيره.

3. على بلدان المغرب الكبير:

إن تجارة القوافل العابرة للصحراء وفرت لدول المغرب الكبير ومدنه كل أسباب النمو والتطور الاقتصادي والاجتماعي على حد سواء، وقد لاحظنا كيف اهتم المغاربة أفرادا وجماعات بالتجارة وغامروا في المشاركة في قوافلها نظرا لما تدر عليهم من فوائد، أقلها تحسين مستوى المعيشة وتحقيق الأمن الغذائي، وغير ذلك من النتائج.

وفوق كل هذا ساهمت تجارة القوافل في تطوير الاقتصاد المغربي بتوفير رؤوس الأموال ممثلة في قناطر الذهب الخالص والتبر، وقوافل الرقيق الذين كانوا يُستغلون في الخدمات والأعمال الكبرى وغير ذلك، مما انعكس إيجابيا على نمو وتطور الحرف وظهور الصناعات المختلفة ووفرة الإنتاج الزراعي، وانعكس كذلك إيجابا على الحياة اليومية للمجتمعات المغربية⁽¹⁾.

ب. تأثيرها الاجتماعي:

كانت القوافل التجارية الجزائرية تحمل إلى أسواق دول إفريقيا جنوب الصحراء بضائع أغلب مصدرها بلدان المغرب الكبير عامة والجزائر خاصة، وكانت هذه البضائع من الأهمية بحيث ينتج عن ورودها فوائد كثيرة على الأفرقة منها: تنشيط التجارة الداخلية، تغذية الجبايات الحكومية، المساهمة في توفير مجال التشغيل، ترقية الذوق العام في الاستهلاك، المساعدة على إشاعة ظاهرة الأناقة في اللباس خاصة بين

(1) بشار: المرجع السابق، ص ص 17-18.

الطبقات الموسرة. وحين يتوقف الوارد من البضائع إلى الأسواق الإفريقية، كان قسم من الناس يضطرون إلى الالتجاء لجذور الحشائش للتغذي بها، وتحصل المجاعات⁽¹⁾.

كما استفادت بلاد السودان من علاقاتها التجارية الخارجية مع الجزائر في تصريف منتوجاتها بحيث لم تعرف الركود، وكانت هذه العلاقات تشكل وسيلة اتصالها بالعالم الخارجي، بحيث جلب لها ازدهارا حضاريا كبيرا، وهكذا كانت بلدان إفريقيا جنوب الصحراء بواسطة تجارتها الخارجية النشيطة تأخذ من العالم وتعطيه⁽²⁾.

ومن الجدير بالذكر أن كل التأثيرات الخارجية التي عرفتها بلدان إفريقيا جنوب الصحراء في ميدان الحضارة، حتى نهاية القرن الحادي عشر هجري/ السابع عشر ميلادي، كان الفضل فيها يعود للمغاربة والجزائريين بالدرجة الأولى، نظرا للعوامل الجغرافية⁽³⁾.

ج. تأثيرها الثقافي:

لقد عرف الإنسان الجزائري التجارة مع إفريقيا منذ أمد بعيد، ولما ظهر الإسلام وأصبح التاجر مسلما زاد النشاط التجاري بين شمال الصحراء الكبرى وجنوبها، فأصبح يجمع بين تجارته ونشر الدعوة الإسلامية، فوجد ترحابا أينما حل وأصبح مكان إقامته منارة للفكر الإسلامي لما يحمله من مدنية وحضارة، واختار مساعديه من خيرة الناس فهياً ذلك للإسلام فرصة الانتشار مع التجارة⁽⁴⁾.

فما أن يدخل هذا التاجر قرية وثنية سرعان ما يلفت الأنظار ويبهز النفوس بتصرفات لم يألّفها الأفارقة من قبل، مثل كثرة وضوئه وانتظام أوقات صلاته وعبادته التي يبدو فيها وهو خاشع يُناجي ربه، ومنظره في سجوده وسكنته يُضفي عليه من

(1) زبادية: مملكة...، المرجع السابق، ص ص 217-218.

(2) زبادية: الحضارة العربية...، المرجع السابق، ص 40.

(3) زبادية: المرجع نفسه، الهامش رقم 15، ص 63.

(4) عطية مخزوم الفيتوري: دراسات في تاريخ شرق إفريقيا وجنوب الصحراء (مرحلة انتشار الإسلام)، منشورات جامعة قارونس، بنغازي، ليبيا، 1998م، ص 104

المهابة والجلال ما يحرك فطرة الإفريقي الوثني، فيُدرك أن هناك بدون شك قوة إلهية عظيمة، فضلا عما يتحلى به التاجر المسلم حينئذ من صفات حميدة وأخلاق فاضلة في معاملاته التجارية، إضافة إلى أعمال البر والإحسان والتي تتجلى خاصة في إخراج الصدقات والزكاة وتوزيعها على المحتاجين، مما أثر فيهم فقلدوه واقتدوا به.

ومع التجارة وزيادة الاتصال بين المغاربة والأفارقة، زادت الرغبة عند هؤلاء في التعمق في أصول الدين الإسلامي، والشريعة الإسلامية، فسار بعض الأفارقة على نفس طرق القوافل التجارية ذاهبين إلى الشمال، وإلى مراكز الحضارة والثقافة الإسلامية، لكي يزدوا فقها في الدين وفي العلوم الإسلامية⁽¹⁾.

د. أهم القوافل التجارية المنطلقة من الجزائر والعبارة لها نحو البلدان الإفريقية:

شهدت الجزائر حركة تجارية مكثفة بفضل القوافل التي كانت تجوب البلاد طولا وعرضا، وهذا قبل التدخل الأوروبي في التجارة العابرة للصحراء. ومن ضمن القوافل الطولية بين الشمال والجنوب، نذكر مثلا:

1. قافلة سكيكدة إلى قسنطينة وبسكرة وتقرت وورقلة ووادي مزاب والأغواط، حتى تمبكتو⁽²⁾.
2. قافلة وادي مزاب إلى الأغواط وبوسعادة وقسنطينة والكاف، حتى تونس.
3. قافلة وادي سوف إلى غدامس وطرابلس بليبيا.
4. قافلة ورقلة إلى غدامس وطرابلس.
5. قافلة عين صالح إلى غات والعكس.
6. قافلة وهران إلى تمبكتو عبر تافيلالت بالمغرب الأقصى⁽¹⁾.

(1) جلال يحيى: تاريخ إفريقيا الحديث والمعاصر، نشر المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2010م، ص 21.

(2) جلال يحيى: المرجع نفسه، و الصفحة نفسها.

هـ. نموذج للقافلة التجارية الجزائرية العابرة للصحراء

* قافلة بني مزاب:

بدأت علاقة المزابيين بالتجارة منذ نهاية القرن الثامن هجري/الرابع عشر ميلادي، حيث أخذوا يخرجون من عزلتهم وسط الصحراء، منطلقين صوب مختلف أنحاء القطر الجزائري، وذلك بسبب تزايد السكان في الوادي وضعف المردود الفلاحي، الشيء الذي أجبرهم على التفكير في موارد أخرى للعيش يضمنون بها بقاءهم في المنطقة فأخذوا في الاغتراب إلى مدن التل قصد التجارة⁽²⁾.

كان للمزابيين نصيب من تجارة الجزائر العاصمة في العهد العثماني، إذ احتكروا التجارة الخاصة بالتبر وريش النعام والتمور وحتى تجارة العبيد، وذلك بعد أن حصلوا على تسهيلات واسعة من طرف الحكومة التركية بالجزائر التي منحتهم حرية التجارة الداخلية والخارجية، فقاموا بعقد عدة اتفاقيات مع الحكومة⁽³⁾، فقد كانوا في عهد حسن بن خير الدين يقودون حركة القوافل التجارية، فكانت عملياتهم التجارية نشطة بين مدينتي تمبكتو والجزائر يسلكون طريق غدامس أو تافيلالت⁽⁴⁾.

ولعل أقدم النصوص المتعلقة بهذه الفترة (أي الفترة العثمانية) نص للحسن الوزان (حوالي 1552م)، يقول فيه: "...مزاب منطقة مأهولة في قفار نوميديا على بعد ثلاث مائة ميل شرق تيكورارين (قورارة)، وعلى نفس المسافة من البحر المتوسط،

-
- (1) وليام شالر: مذكرات شالر، فنصل أمريكا بالجزائر (1816-1824م)، ترجمة وتعليق وتقديم: إسماعيل العربي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1982م
- (2) بومدين بوداود: تجارة بني مزاب، تجسيد المنهج الإسلامي في إدارة الأعمال التجارية، تقديم: الأستاذ بكلي عبد الوهاب، دار رياض العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 1427هـ/2006م، ص86.
- (3) من بينها معاهدة سنة 1510م لحماية قوافلهم التجارية، وقد كانت معاهدة "ولاء ودفاع"، مما جعلهم يشاركون في معركة كدية الصابون سنة 1518م ضد الإسبان. أنظر: بوداود: المرجع نفسه، ص57.

(4) Mouloud Gaid: Les berberes dans l'histoire - les Ibadites - tome 6, imprimerie Merkouche, Algerie, SD, p264

تشتمل على ستة قصور...، وهي أيضا رأس خط تجاري يلتقي فيه تجار الجزائر وبجاية بتجار أرض السودان..."⁽¹⁾.

وبداية من هذا العهد أخذت الحياة الفكرية والاقتصادية والعمرانية بمزاب في النمو والازدهار بسبب الطريق التجاري، التي استحدثها المزابيون بكدهم ونشاطهم، فغدت منطقة مزاب معروفة كمحطة تجارية هامة بشمال الصحراء في جنوب الجزائر، وأصبح موقعها لا يغيب عن الخرائط الجغرافية التي أنجزها الأوروبيون خلال القرون الثلاثة الميلادية السادسة عشر، السابع عشر، الثامن عشر⁽²⁾.

ويظهر أن نشاط بني مزاب بين الجنوب والشمال قصد التجارة لم يكن مضمونا، فقد كانت قوافلهم المتنقلة بين الصحراء والتل تتعرض أحيانا في الطريق لغارات النهب والسلب من طرف أعدائهم وقطاع الطرق، حيث أن السلطة العثمانية بالجزائر لم تف بالتزاماتها تجاه المزابيين من حيث حماية قوافلهم التجارية، وتأمين طرق المواصلات، لذلك لجؤوا إلى تسليح أنفسهم لحماية قوافلهم، وعقد تحالف دفاعي وتعاوني مع بعض الأعراس مقابل مبلغ مالي متفق عليه بين الطرفين، وبهذا التحالف أصبح الطريق مأمونا نوعا ما طوال الحكم العثماني⁽³⁾.

(1) الوزان: المصدر السابق، ج2، ص ص34-35.

(2) مقالة بعنوان: " ولاية غرداية "، موقع: منتدى ثانوية الحاج علال بن بيتور: <http://ibnbitour47.ahlamontada.net/t4906-topic>، الزيارة لهذا الموقع كانت يوم 02,02,2013م، الساعة 12:00.

(3) هو محمد عيسى النوري: دور المزابيين في تاريخ الجزائر قديما وحديثا، المجلد1، دار البعث، قسنطينة، الجزائر، د.ت.ن، ص58.

خاتمة:

وفي ختام هذه الورقة البحثية، توصلنا إلى الاستنتاجات الآتية:

- تبين من خلال البحث، بأن الصحراء الكبرى لم تُشكّل في يوم من الأيام حائلاً ولا حاجزاً في التواصل بين سكان ضفتيها الشمالية والجنوبية، بل كانت عاملاً من عوامل الاتصال.

- عرفت العلاقات التجارية بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء نشاطاً كبيراً عبر مختلف العصور، وهذا بفضل القوافل التجارية التي كانت تجوب الصحاري والفيافي ذاهبة آبية، آخذة مسالك عديدة، مُعرضة أصحابها إلى صعوبات ومخاطر لا تعد ولا تحصى.

- كانت القافلة في ذلك الزمن الوسيلة الوحيدة الممكنة للتنقل في الصحراء، مستخدمة الجمال خاصة، تضم مجموعة من التجار تجمعهم المصلحة المشتركة، وللقافلة تنظيم خاص بها من حيث هيكلتها ونظام سيرها.

- كانت القوافل التجارة العابرة للصحراء بالجزائر خلال العهد العثماني تغدو وتروح بين موانئ الشمال وأسواق واحات أعماق الصحراء الكبرى في كل من التشاد، ونيجيريا، وإفريقيا الوسطى، والنيجر ومالي، والسنغال، وغيرها. مُرحب بها في كل الحواضر التي تمر بها أو تحط الرحال بها، سواء داخل الجزائر أو خارجها، نظراً لدورها الإيجابي في بعث النشاط التجاري والاقتصادي والثقافي بتلك المناطق البعيدة والمعزولة.

- لقد استطاع التجار الجزائريون بإمكانياتهم المتواضعة والبسيطة أن يتأقلموا مع الظروف الصعبة المحيطة بهم أثناء تنقلاتهم، ويسلكوا مسالك برية تربط بين شمال الجزائر وجنوبها، ومع بلدان دول إفريقيا جنوب الصحراء.

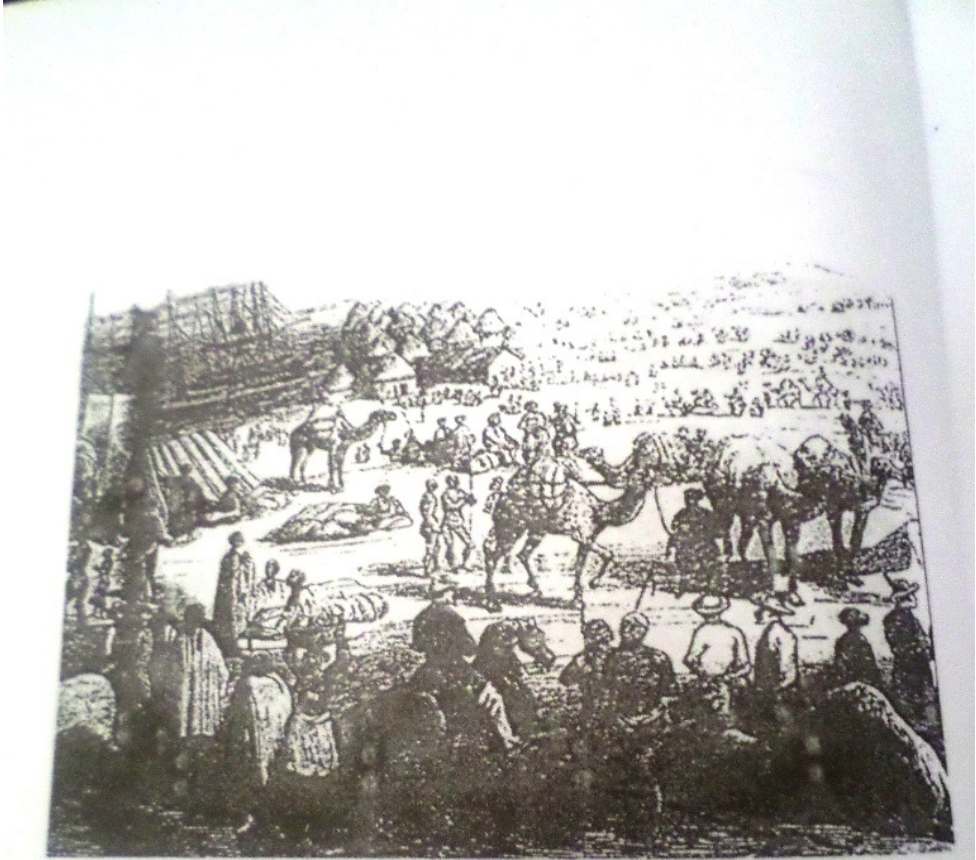
- إن المسالك السالفة الذكر لم تبقى ثابتة عبر الأزمنة، فقد عملت ظروف سياسية وأمنية على تغيير مسارها بين فترة وأخرى، لكن الملاحظ أن الاتجاهات عموماً حافظت على ثباتها.

- يمكن القول بأن الجزائر في العصر الحديث لم تتوقف عن كونها ساحة مرور تلتقي فيها المواد الأوروبية بمواد بلدان المغرب الكبير وإفريقيا جنوب الصحراء، وذلك حتى في أصعب الظروف، إذ كان تجار الجزائر يُصدرون إلى بلدان إفريقيا جنوب الصحراء مُنتجات الجزائر الصناعية والزراعية، مثل: الحبوب، الزيوت، التمور، الملح، الأقمشة، الأسلحة، الكتب والمخطوطات...، وكذلك البضائع التي كانوا يستوردونها من وراء البحار، كالقهوة، والشاي، والسكر، التبغ...، مقابل تزويد تجار شمال الجزائر وأوروبا، بتمر الذهب، العبيد، والجلود، العاج، الفول السوداني، المسك، العنبر... وغيرها من البضائع القادمة من البلدان الإفريقية جنوب الصحراء.

وبمجرد أن احتلت فرنسا شمال الصحراء الجزائرية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ميلادي، عملت على شلّ الحركة التجارية مع بلدان إفريقيا جنوب الصحراء، وذلك بتشديد الرقابة على القوافل التجارية، وبتحريم ومنع تجارة العبيد، وعلى الأسواق بفرض الضرائب، مما دفع بالكثير منها إلى تحويل وجهتها نحو أسواق غات وغدامس حيث تشتري منها بضاعة السودان تفادياً للمضايقات الكبيرة التي تتعرض لها في الذهاب والإياب. مما أثر سلباً على الحركة التجارية بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء، وأدى إلى تراجعها وانكماشها مع نهاية القرن التاسع عشر ميلادي.

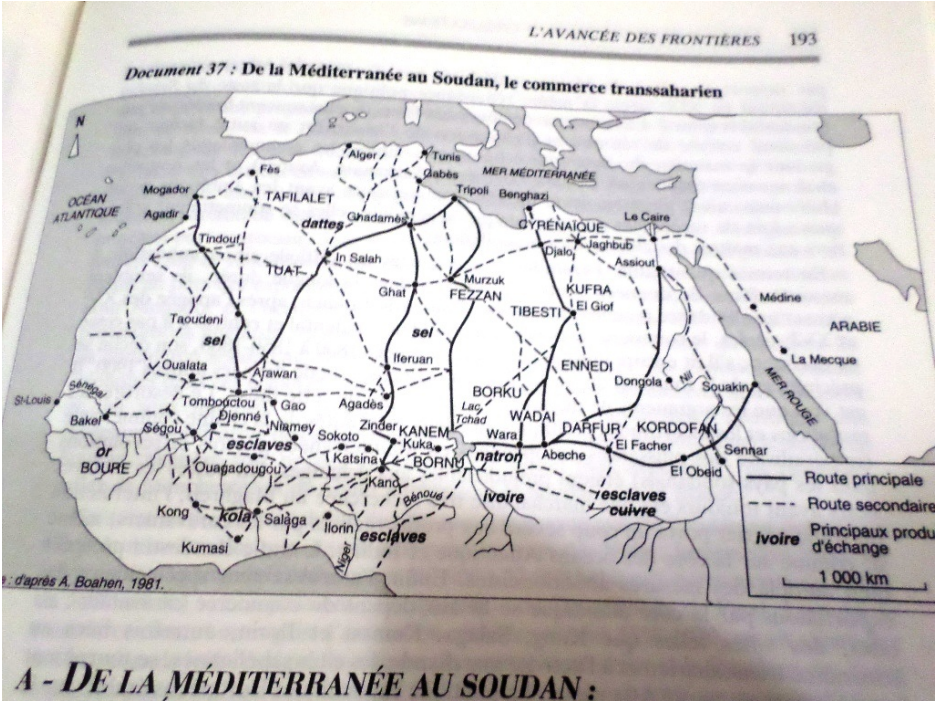
الملاحق

ملحق رقم(1): وصول القافلة التجارية إلى إفريقيا جنوب الصحراء. نقلا عن:
عبد القادر زبادية، دراسة عن إفريقيا جنوب الصحراء ... الجزائر، 2010،
ص267.



وصول القوافل التجارية الى اعالي نهر السنغال 1853 -
كما كان قد رسمها الرحالة بارك

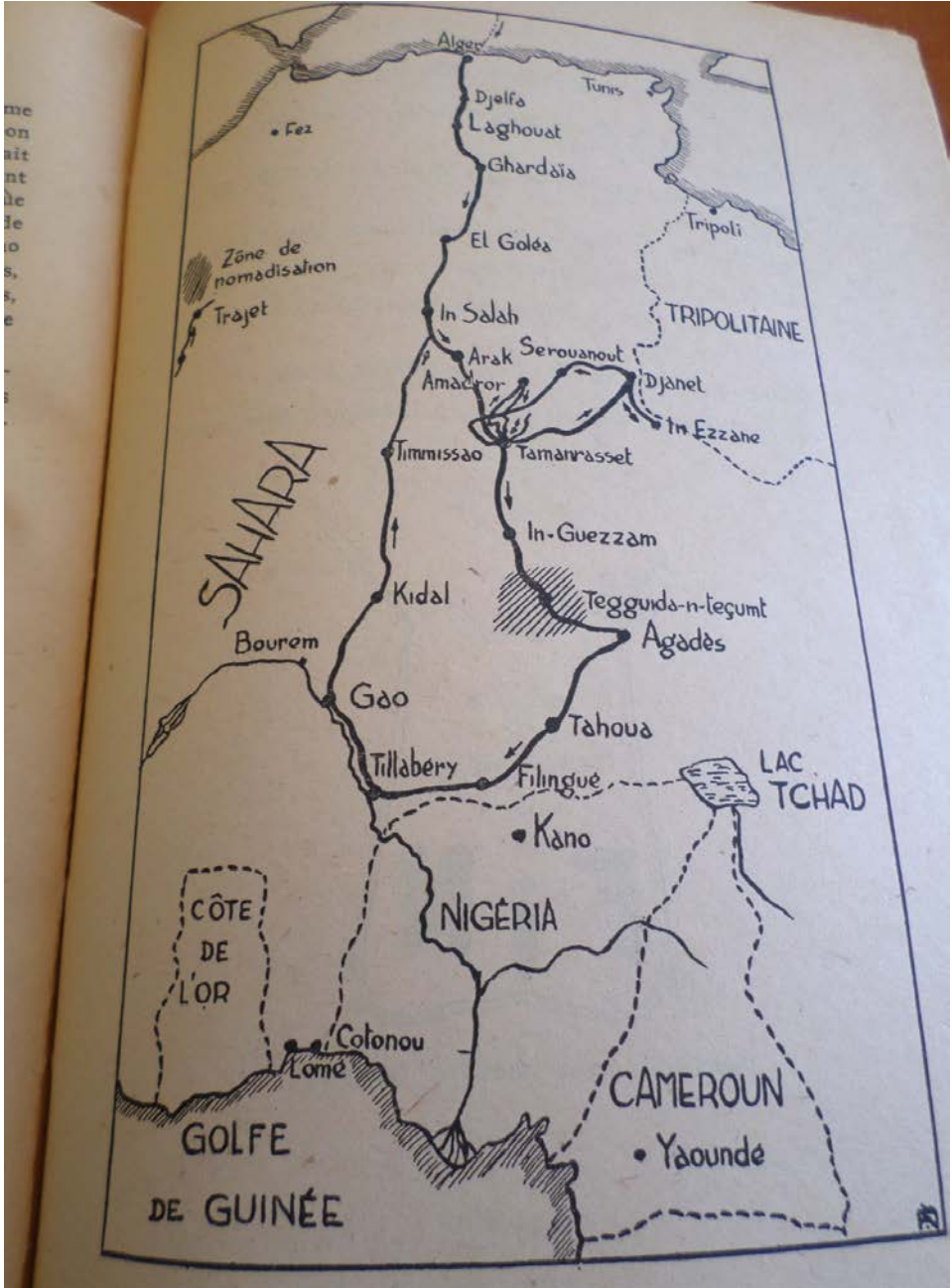
ملحق رقم(2): مسالك التجارة العابرة للصحراء من البحر المتوسط إلى بلاد السودان. نقلا عن: Elika M'bokolo et autres : Afrique Noire et



civilisation, Paris, France, 1992,p193

ملحق رقم(3): المسلك الأوسط الرابط بين مدينة الجزائر وإفريقيا جنوب

الصحراء. نقلًا عن: F. de Nussy:



الملحق رقم(4): ساحة سوق مدينة غرداية قديما، نقلا عن: Général Bonneval: circuits sahariens, Laghuat, Le m'zab, Metlili, circularsaharian Tour, SD.

