

جوانب من مظاهر الاهتمام الفرنسي بالتجارة العابرة للصحراء في الجزائر وإفريقيا الغربية (1850-1914م).

الطالبة الباحثة: دعاشي سميرة

طالب دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر جامعة باتنة

مقدمة:

إن موضوع الاهتمام الأوروبي بالقارة الإفريقية عامة والصحراء الكبرى خاصة، سببه التجارة الرائجة على ضفتيها، الأمر الذي شجّع الأوروبيين على إرسال رحالة إلى إفريقيا لاستكشاف مجاهلها، بغية السيطرة على هذه التجارة، وكانت بداية هذا الاهتمام مع نهاية العصور الوسطى و بداية العصر الحديث، الذي يتوافق و الكشف الجغرافي الأوروبي. وكانت التجارة السائدة في تلك الفترة، هي تجارة الرقيق و الذهب عبر سواحل إفريقيا الغربية. لكن مع نهاية القرن الثامن عشر و بداية القرن التاسع عشر، اشتد التنافس الاستعماري خاصة بين الفرنسيين والانجليز حول إفريقيا و الصحراء الكبرى، حيث انتهى بتقسيم قارة إفريقيا إلى مناطق نفوذ في مؤتمر برلين 1884م.

ويمكن اعتبار عامل انتشار الثورة الصناعية في انجلترا؛ السبب المباشر في تحويل نظرة الأوروبيين إلى إفريقيا، من خزان للعبيد إلى خزان للمنتجات المدارية و الصحراوية و مستودعات لتوزيع بضائعها المصنعة. كما يعتبر تاريخ احتلال فرنسا للجزائر؛ بمثابة البداية الحقيقية للاهتمام الفرنسي بالمجالين، فكانت الصحراء الجزائرية⁽¹⁾؛ بمثابة حجر الزاوية للتحكم في منافذها التجارية الأفقية و العمودية في شمال غربي إفريقيا.

(1). يمتد الإطار الجغرافي للصحراء الجزائرية ضمن الصحراء الكبرى الإفريقية؛ التي تمتد من المحيط الأطلسي غربا إلى البحر الأحمر شرقا و من جبال الأطلسي شمالا إلى بلدان الساحل

لتنفيذ مخططها هذا؛ استغلت كل الوسائل من أجل التعرف على منتجاتها، أسواقها و طرقها التجارية، تمهيدا للتجارة الفرنسية عبر الصحراء الجزائرية (من البحر الأبيض المتوسط إلى إفريقيا الغربية).

نظرا لأهمية هذه الدراسة و أبعادها المستقبلية على إفريقيا عامة و الصحراء الجزائرية خاصة، من اهتماماتنا العلمية أن نبحث في هذا التاريخ الفتي، لأن الأقاليم الجزائرية لازالت محتشمة و قليلة جدا أمام الإرث الضخم للكتابات الغربية و المغربية حول الدراسات الإفريقية، الأمر الذي دفعني لطرق أبواب هذا الموضوع و البحث في أحد جوانبه، المتمثلة في مظاهر هذا الاهتمام.

و السؤال المطروح: بما أن فرنسا كانت من الدول الأوروبية التي كانت تمارس تجارة الرقيق في سواحل إفريقيا الغربية منذ القرن السابع عشر، فما هي متغيرات القرن التاسع عشر التي دفعت بالمصالح الفرنسية لخلق سياسة جديدة حيال مستعمراتها في إفريقيا الغربية و الصحراء الجزائرية؟.

جنوبا، يشترك فيها من الجهة الشمالية كل من المغرب الأقصى، الجزائر، تونس، ليبيا و مصر و من الناحية الجنوبية الغربية كل من الصحراء الغربية و موريتانيا ، مالي، النيجر، التشاد و السودان من الناحية الجنوبية. تحديدا تقع الصحراء الجزائرية ضمن الصحراء الوسطى؛ تقريبا ما بين خطي طول 10° شرقا و 5° غربا و بين دائرتي عرض 33° و 17° شمالا، إذ تمتد من السفوح الجنوبية لجمال الأطلس الصحراوي إلى غاية جنوب أدرار إيفوغاس ببالي و جنوب مرتفعات الآير بالنيجر. ينظر:

- إبراهيم مياسي: الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية (1837-1934م)، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2005 م، هامش رقم: 01، ص 19.

- R.Furon : le Sahara (géologie, ressources, minérales, mise en valeur), Payot, Paris, 1957, p21.

- الدوافع الحقيقية للاهتمام الفرنسي بالصحراء الجزائرية مع بداية الاحتلال:

1. تحولات التجارة التقليدية عبر المحيط الأطلسي والصحراء الكبرى:

بعد أن قررت بريطانيا تحريم تجارة الرقيق واستبدالها بالتجارة المشروعة بداية القرن التاسع عشر عبر المحيط الأطلسي والصحراء الكبرى، تلقت مساندة من طرف بعض الدول الأوروبية مثل فرنسا، هذا التغيير كانت له خلفياته. فما هي حسابات ونوايا الدول الأوروبية من وراء هذا الإلغاء؟.

ظلت التجارة عبر الصحراء حكرا على التجار المغاربة وممالك إفريقيا جنوب الصحراء لعهود بعيدة ترجع إلى ما قبل التاريخ، لكن مع بداية الفترة الحديثة شاركت الدولة العثمانية في هذه التجارة إلى جانب المغاربة بحكم أن كل من الجزائر وتونس وطرابلس تابعين لها، وكانت هذه التجارة تدر أرباحا طائلة على أصحابها، مما جر عنه حسد الدول الأوروبية المتنافسة فيما بينها لاسيما فرنسا الشريك التجاري للدولة العثمانية منذ النصف الأول من القرن السادس عشر بحكم معاهدة الامتيازات الأجنبية بين الطرفين، وبريطانيا الدولة الصناعية التجارية الأولى عالميا وغيرها من المدن الأوروبية القريبة من دول شمال إفريقيا، الأمر الذي دفع بهؤلاء إلى العمل للوصول إلى مصادر هذه السلع بدل الوسيط المغربي، فكان استقرارهم في البداية على سواحل المحيط الأطلسي فأشرك القارة في خلق علاقات تجارية واسعة الأطراف مع العالم الجديد وأوروبا منذ أواخر القرن الخامس عشر.

ففي القرون الثلاثة السابقة للثورة الصناعية انتشرت تجارة الرقيق بشكل كبير عبر المحيط الأطلسي. لكن مع نهاية القرن الثامن عشر بدأ الشعور يتبلور في أوروبا، حول الجرائم التي يرتكبها الأوروبيون في تجارة الرقيق، من الذين كانوا في طليعة هذا الأمر عدد من الفلاسفة مثل فولتير واثنين من القساوسة الفرنسيين اللذين أنشأ "جمعية أصدقاء السود" وقاموا بحركة كبيرة لتحرير العبيد، كما

ظهرت حركة مناوئة للرق في انجلترا لكن هذه الحركة لم تشكل أي تأثير على الرأي العام⁽¹⁾.

إلا أن الواقع يُقر بأن التطور الصناعي في أوروبا، فرض عليها تغيير نظرتها للمنطقة من ممول لليد العاملة إلى ممول للمواد الأولية الزراعية التي تزخر من منتجات المناخ المداري والصحراوي⁽²⁾، كما أن بريطانيا ذاتها سجلت بطالة بين البيض نتيجة الاستعمال الواسع للآلة، الأمر الذي جر عنه الاستغناء عن اليد العاملة للسود، عند هذه النقطة التقت المصالح الاقتصادية والسياسية، فدفعت بالحكومة البريطانية إلى انتهاج سياسة القمع ضد تجار الرقيق في مستعمراتها الواقعة على ضفاف المحيط الأطلسي وكذلك في الصحراء الكبرى، فلم تكذب تحل سنة 1772م حتى حرّمت الحكومة البريطانية الرقيق في بريطانيا وفي سنة 1807م طبقت إجراءات لمنع هذه التجارة في مستعمراتها⁽³⁾.

بعد أن أصبح محظورا على الرعايا البريطانيين الاشتغال بتجارة الرقيق وقررت الدول الأوروبية إلغاء هذه التجارة، أخذت إفريقيا الغربية تواجه إيجاد صادرات بديلة، ففي الوقت الذي كانت فيه الصادرات تعتمد بشكل كبير على تصدير عامل واحد، وهو الأيدي العاملة⁽⁴⁾ أصبح للأرض أهمية.

(1). إسماعيل العربي ، الصحراء الكبرى و شواطئها، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983، ص 357-358.

(2). مسعودة قاسي، تجارة زيت النخيل و التنافس البريطاني و الفرنسي في خليج غينيا القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 02، الجزائر، 2009-2010، ص 37.

(3). إسماعيل العربي، المرجع السابق، ص 357-358.

(4). هوبكنز. أ. ج، التاريخ الاقتصادي لإفريقيا الغربية، تق، عبد الغني سعودي، تر، أحمد فؤاد بليغ، المطابع الأميرية، القاهرة، 1998، ص 172-176.

يمكن اعتبار بداية القرن مؤشرا لانتشار الزراعة النقدية (الفول السوداني، زيت النخيل، القطن) حيث أصبح زيت النخيل⁽¹⁾ هو السلعة الأساسية المصدرة في القرن التاسع عشر، فكان زيت النخيل هو السلعة الرائدة في التصدير بداية القرن، وبعدها لب النخيل والفول السوداني في النصف الثاني من القرن، هذه المنتجات كانت استجابة للنمو الصناعي في أوروبا الذي أدى إلى زيادة الطلب على الزيوت والدهون⁽²⁾.

بما أن الصحراء الكبرى كانت ضمن المخطط الاقتصادي للدول الأوروبية، كانت المبادرة الأولى لبريطانيا صاحبة القرار الخاص بمحاربة تجارة الرقيق عبر الصحراء لإحلال منتجاتها وسلعها الصناعية محل الرقيق، فكانت لها الشرعية للتدخل في أقاليم الدولة العثمانية الداخلية وهذه المرة عبر سواحل البحر الأبيض المتوسط في القرن التاسع عشر .

ففي عام 1814م أقر مؤتمر فيينا لبريطانيا امتلاكها لجزيرة مالطا ذات الموقع المقابل للشاطئ الشمالي لإفريقيا كما تلقت تكليفا من الدول المؤتمرة بان يفرض الأسطول البريطاني هيمنته على البحر المتوسط ومراقبة بلدان شمال إفريقيا وأن يمنع استرقاق المسيحيين والقضاء على القرصنة مع فرض التعامل مع أسراهم على

(1). تم اكتشاف مادة زيت النخيل من قبل البرتغاليين في غرب إفريقيا عام 1466م ووصلت حولتها إلى أوروبا في القرن السادس عشر، لكن لم تعرف كمادة صناعية بل غذائية، كما استخدمه الأهالي كغذاء أو كدواء لبعض الأمراض، كما استعمل من طرف تجار الرقيق لضمان سلامة بضاعتهم من العبيد أثناء السفر، مع نهاية القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر بدأت تعرف كمادة صناعية، فاستخدم في صناعة الصابون وزيوت التشحيم والشموع، ينتشر زيت النخيل في المناطق الاستوائية الرطبة وبالضبط في غرب إفريقيا بين خطي عرض 12° جنوبا و 16° شمالا، بين أنغولا وغامبيا على طول الحزام الساحلي، ينتشر في المناطق الغابية من الكونغو إلى الحدود الجنوبية لواذاي. أنظر: هوبكنز، المرجع السابق، ص 261.

- مسعودة قاسي، المرجع السابق، ص 36، 25.

(2). هوبكنز، المرجع السابق، ص 253-254، 260.

أنهم أسرى حرب وليسوا رقيقاً، من هذا المنطلق عينت بريطانيا جورج وارنغتون في طرابلس أحد أهم المدن الفاعلة في مجال النشاط التجاري مع الصحراء ومفتاح إفريقيا القريب للتوغل البريطاني في أقاليم جنوب الصحراء، حيث اخذ جورج وارنغتون يعمل على إدارة الصراع الاستعماري ضد فرنسا الصناعية التي كانت لها نفس الغرض، كما عمل على توطيد علاقته مع يوسف باشا القرملي الذي كان يرى أن الحكومة البريطانية بإمكانها أن تزوده بالأموال مقابل دعمها لمخططاتها في الصحراء والأقاليم جنوب الصحراء¹.

وتأكيداً لأهمية المنطقة أرسلت وزارة المستعمرات البريطانية بتدبير من وارنغتون أول بعثة علمية استطلاعية في الصحراء الكبرى تحت واجهة الحد من تجارة الرقيق وذلك عام 1818م بقيادة الطبيب ريتشي (Ritchie)، كما جهزت الجمعية الإفريقية البريطانية ما بين عامي 1822-1824م بعثة للسفر إلى إفريقيا جنوب الصحراء وتمثيل المصالح البريطانية في دول بحيرة التشار فكانوا ينقلون معهم نماذج من البضائع البريطانية وتقديمهم معلومات عن التجارة والأسعار، هذه المساعي كانت فرنسا على علم بها بالرغم من تصدي قنصل بريطانيا العام وارنغتون لها، إلا أن الرحلات والبعثات الفرنسية تحركت من طرابلس، بنغازي، الإسكندرية والقاهرة لدراسة مراكز التجارة الصحراوية الغامضة في فزان ففي سنة 1824م بعثت الجمعية الجغرافية الفرنسية جان ديمون باكو (Jean Daimoun Bacouet) من الإسكندرية عن طريق سلوم إلى درنة ومنها إلى أجدايبيا، ثم إلى الجنوب حيث أوجلة و جالو، وباحتلال الجزائر اشتد اهتمامهم بالصحراء الكبرى انطلاقاً من الصحراء الجزائرية حيث شكلت لجنة الاستكشاف العلمي بالجزائر عام 1837م من أجل؛ القيام بدراسة التجارة الصحراوية من

(1). جاسم محمد شطب العبيدي، "التجارة الصحراوية الإفريقية والمسألة الشرقية في القرن التاسع عشر و مطلع العشرين"، في مجلة كربلاء العلمية، المجلد السابع، ع 4، 2011، ص 56-

خلال معرفة المبادلات، أنواع السلع، وسائل الدفع، المراكز التجارية وطرق منافذها خارج الصحراء⁽¹⁾.

2. الدراسات والمشاريع التجارية عبر الصحراء الجزائرية بدايات الاحتلال :

إن ما تعرضت له فرنسا من مضايقات من طرف جورج وارنغتون بطرابلس لهدف طرد الفرنسيين من المنطقة والمنافسة التجارية عبر الصحراء، ردت عليه فور احتلالها للجزائر فعملت على دراسة تجارة الصحراء الجزائرية لتحويل التجارة من غات وغدامس نحو الجزائر وبعدها تونس، حيث وضع كاروت (Carette) دراستان بين فيهما الأهمية التجارية للصحراء الجزائرية، عن طريق استقائه للمعلومات من طرف أصحابها⁽²⁾. في حين نشر دوماس عام 1845م كتاب بعنوان: الصحراء الجزائرية، قدم فيه دراسة حول نسبة تقدم الفرنسيين في تعرفهم على الصحراء خلال ذلك الوقت، كما تحدث عن الجهود المبذولة للحصول على أكبر قدر ممكن من المعلومات حول هذه المناطق الصحراوية قبل التوغل فيها⁽³⁾.

(1). جمال فنان ، قضايا و دراسات في تاريخ الجزائر الحديث و المعاصر، المؤسسة الوطنية للاتصال و النشر، الجزائر، 1994، ص 139 .

(2). E. Carette, **Recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie Méridionale**, T.8, Imp. Royole, Paris , 1844, p 159-161.

(3).Daumas, **le Sahara Algérien (études, géographiques, statistiques et historiques sur la région au sud des établissements français en Algérie)**, S.M.E, Paris, 1845, p 6 .

كما أكد على أهمية التجارة في الجنوب وأوضح أن بسكرة تعد مركزا تجاريا هاما للتجار العرب الوافدين من بوسعادة، أولاد نايل، تفرت، وادي سوف، ... الخ، لهذا يقتضي توسيع الاحتلال جنوبا لتوسيع تجارتهم إلى داخل إفريقيا⁽¹⁾.

فيما بعد أشار فيرو (Feraud) إلى أهمية ورقلة التجارية بقوله: « أنه باحتلال ورقلة يمكن إقامة إدارة فرنسية قوية أساسها السوق التجارية التي ستكون هامة للأوروبيين والعرب والميزابيين والسود واليهود⁽²⁾ ».

إضافة إلى الدراسات المقدمة، ظهرت عدة مشاريع بهذا الخصوص، أهمها ما قام به بوديشون (Bodichon) الذي تصور أهمية مشروع الربط بين الجزائر وتبكتو، على اعتبار أن سكان الجنوب بأمس الحاجة إلى المواد الغذائية التي تأتيهم من الشمال، بالإضافة إلى إمكانية فتح طريق الصحراء بل وعبورها نحو السودان وبالتالي استثمار فرنسا على تجارة الصحراء ودواخل إفريقيا، فهي بإمكانها أن تجعل من الموانئ الجزائرية منافذ لتجارة السودان وإفريقيا الغربية ومن الواحات مراكز عبور لها، كما يمثل السودان قوة استهلاكية هائلة تقدر بـ 20 مليون نسمة وستصبح سوقا ضخمة للمنتجات الصناعية الفرنسية⁽³⁾.

منذ عام 1844م أصدر البرلمان الفرنسي قانونا يقضي بمد منطقة الاحتلال نحو الجنوب والارتكاز حول مراكز المبادلات التجارية بين الشمال والجنوب في

(1). Broc Numa, « les Français face à l'inconnue Saharienne (géographes, explorateurs, ingénieurs 1830-1881) », Annales de géographie, T.96, N°.535, 1987, p 304.

(2). Daumas, Op.cit, p 9 .

(3). جمال فنان، المرجع السابق، ص 141-142.

كل من سبدو، سعيدة، تيارت وبوغار، حيث تم تتويج تلك السنة باحتلال بسكرة التي كانت مفتاح التجارة الصحراوية من الجهة الشرقية⁽¹⁾.

في وقت لاحق قامت الجمعية الإنجليزية بإرسال هنري بارث الألماني؛ من أجل تنظيم تجارة لها في السودان والصحراء، فبدأ رحلته من طرابلس من أجل الوصول إلى نهر النيجر رفقة جيمس رشادسون وأوفروانغ، فوصلوا إلى بورنو وهناك افترقوا، فقصده بارث بحيرة التشاد ثم بحيرة يولا ومنها اتجه نحو الغرب فوصل إلى كاتسنا، ثم سوكوتو وواصل طريقه حتى وصل نهر النيجر واتجه شمالا نحو تنبكتو التي وصلها في شهر سبتمبر 1853م، بعد ثمانية أشهر تقريبا غادرها وعاد إلى طرابلس ثم لندن⁽²⁾.

بعد أن قدم بارث للعالم معلومات جغرافية وتاريخية دقيقة حول الصحراء والتشاد، كتب مقالا قبل وفاته بقليل ونشره في نشرة الجمعية الجغرافية بباريس؛ حث فيه فرنسا على القيام بعمل جبار وواسع في الصحراء الإفريقية وطلب منها أن تستحوذ على هذه المناطق وتربطها بالجزائر، في نفس الوقت عليها أن تتفهم عقلية سكان تلك المناطق وتحترم معتقداتهم خاصة الدين الإسلامي، لذلك يستحسن اختيار روادها لهذه المهمة، مع استعمال أساليب متعددة معهم، بحمل السيف والبندقية بيد والكتاب والقلم بيد أخرى.

إن المتتبع لمسار السياسة الفرنسية خلال فترة تواجدها بهذه المناطق، يدرك مدى حرصها على منافسة بريطانيا في مجال التجارة عبر الصحراء الكبرى واعتبرت الصحراء الجزائرية بمثابة حجر الزاوية للتحكم في منافذها التجارية الأفقية والعمودية، كما يدرك مدى تنفيذ توصيات هنري بارث؛ ففي سنة 1855م قدمت

(1). نفسه، ص 140.

(2). إبراهيم مياسي، "الاهتمام الفرنسي بالصحراء"، مقال نشر في كتاب طريق القوافل، مطابع ثرفي عمار، باتنة، 2001، ص 85-86.

الجمعية الجغرافية بباريس مبلغا بستة آلاف فرنك، للذي يقوم برحلة من الجزائر إلى السنغال أو بالاتجاه المعاكس، بشرط أن يمر بتنبكتو⁽¹⁾ ويأتي بمعلومات دقيقة حول تنظيم القوافل، طرقها، مواردها الطبيعية ومنتجاتها، أهم المراكز التجارية و سلعها وأسعارها، كما لا ننسى اهتمامها بالجانب الثقافي لهذه المجتمعات لأغراض استعمارية.

- مظاهر الاهتمام الفرنسي بالإقليمين:

إن المتتبع لمسار السياسة الفرنسية خلال فترة تواجدها بهذه المناطق، يدرك مدى تنفيذ توصيات هنري بارث؛ ففي سنة 1855م قدمت الجمعية الجغرافية بباريس مبلغا بستة آلاف فرنك، للذي يقوم برحلة من الجزائر إلى السنغال أو بالاتجاه المعاكس، بشرط أن يمر بتنبكتو⁽²⁾ و يأتي بمعلومات دقيقة حول تنظيم القوافل و طرقها، مواردها الطبيعية و منتجاتها، أهم المراكز التجارية و سلعها وأسعارها، كما لا ننسى اهتمامها بالجانب الثقافي لهذه المجتمعات لأغراض استعمارية. والسؤال المطروح: كيف نفسر تدافع الوسائل الفرنسية لعبور الصحراء الجزائرية؟.

1. الرحالين الأوربيين و دورهم في عملية الكشف الجغرافي و التجاري للصحراء:

ظلت منطقة الصحراء الإفريقية الكبرى خلال القرن التاسع عشر محل اهتمامات الفرنسيين، فقد حرصت فرنسا على منافسة الدول الأوروبية في مجال التجارة عبر الصحراء الكبرى و اعتبرت الصحراء الجزائرية بمثابة حجر الزاوية للتحكم في منافذها التجارية الأفقية و العمودية. هكذا جاءت مجموعة من الرحلات استجابة لهذا الغرض، و من أهم الرحالة الذين اهتموا بهذا الجانب

(1). نفسه، ص 85، 86.

(2). نفسه، ص 85، 86.

نجد الرحالة بونان فرانسوا لويس⁽¹⁾، الذي كلفه الحاكم العام للجزائر راندون بالقيام ببعثة إلى غدامس لغرض معرفة أسعار منتجاتها ليقدروا أسعار منتجاتهم أثناء التبادل التجاري⁽²⁾.

هذه الرحلة تمت في غضون شهرين من يوم: 26 نوفمبر 1856م إلى غاية: 15 جانفي 1857م، حيث بدأها صاحبها من تشرت أين كان يقوم بشن حملات عسكرية على مناطق الصحراء يوم: 26 نوفمبر إلى واد سوف، هناك انضم إلى قافلة السوافة (Souafas)، لأن الفرنسيين كانوا مهتمين بسوف بدليل الوصف الدقيق الذي قدمه الرحالة حول تنظيم قوافل سوف و التركيز على علاقات غدامس معهم و منتجاتهم.

لقد غلب على هذه الرحلة الطابع التجاري، فصاحب الرحلة كان مكلفا من قبل المارشال راندون، ليجمع له أكبر قدر ممكن من المعلومات التي تهم الفرنسيين في هذا المجال و هكذا زودتنا هذه الرحلة بمعلومات هامة عن تنظيم

(1). ولد بونان فرانسوا لويس في باستيا (كورسيكا) بتاريخ: 18 أكتوبر 1817م، والده كان حاكما عسكريا، نزل بالجزائر مع عائلته، تعلم لغة البلد و تمكن منها بشكل جيد(1). هذا الشاب المسيحي نزل بخيمة بن علال (Ben-Allal) فمنحه، اسما عربيا و هو مصطفى (Mustapha)، حيث ظهر في كتابات أبي القاسم سعد الله باسم مصطفى بونان الجزائري، و بعد فترة قرر بونان مغادرة المنطقة و انخرط كمتطوع في الفرقة الأهلية للدرك بالجزائر و كلف كمرجم عسكري مساعد. تقلد عدة مناصب منها رقيب في فرقة الصبايحية، و بعد عودته من رحلته إلى غدامس عُيِّن ضابطا في الفيلق عام 1857م. تمت ترقيته إلى قائد السرية خارج المصلحة التي كان يعمل بها. توفي في كال (Calle) بتاريخ: 13 جانفي 1887م، بينما كان في مهمة تفتيشية. حضر جنازته بعض ممثلي الطرق الصوفية من التيجانية و الرحمانية و بحضور المسؤولين الفرنسيين، حيث عاش زنديقا و دفن وفق مزيج من الدين المسيحي و الإسلام(1).

- faucon NARCISSE , *Le livre d'or de L'Algérie*, T. 1, librairie Algérienne et coloniale, Paris, 1889 , p 90.

القوافل و سيرها و الأخطار التي قد تتعرض لها وكيفية مواجهتها. كما تزودنا الرحلة بمعلومات هامة عن تنظيمات و قوانين غدامس.

كما تفيدنا الرحلة في معرفة وسائل التبادل التجاري المستعملة وقتها ، فتحدث صاحب الرحلة عن المكاييل و الأوزان؛ و الأسعار و أهم السلع و المبادلات التجارية بين غدامس و المتعاملين معها من سوافة، سودانيين، تونسيين، طرابلسيين و فيلاليين. كما أشار إلى أهم المراكز التجارية التي كانت تتعامل معها قبائل صحرائنا الجزائرية مثل غدامس، تنبكتو، المغرب و غات ، وركز على المسالك المؤدية بجهة الصحراء الجزائرية و السودان، باعتبارها محل اهتمام الفرنسيين ، و أوضح بدقة أسعار كل السلع و فصل بين سلع الشمال و سلع السودان. كما أوضح أن غدامس ليست سوى محطة تخزين بين شمال إفريقيا ووسطها و أهم هذه المراكز هي غات لأنها أكبر أسواق إفريقيا الذي يدوم أربعين يوماً، أين يتم إيداع جميع منتجات القوافل من الشمال و الجنوب⁽¹⁾.

هذه الرحلة أتت بنتائج قيّمة، الأمر الذي حفز فرنسا على بعث رحالة آخرين إلى غدامس في وقت لاحق مثل **دوفيريي (Duveyrier)**، للتعرف بشكل كامل على البنية الاجتماعية و الدينية و النفسية لسكانها⁽²⁾، بدليل ما ورد في رحلة بونمان أنه تأسف كثيرا لأنه لم يستطع زيارة كل البلاد و تمنى أن يزورها أحد آخر ليقدم معلومات عن هذه القبائل بشيء من التفصيل أكثر مما ذكره.

(1). Ibid, p 125.

(2). فارس كعوان، الاستشراق الفرنسي و التراث التواتي (قراءة في رحلة عبد القادر بن أبي بكر التواتي بن هيبية الله)، مقال نشر بمجلة كان التاريخية الإلكترونية، السنة الرابعة، ع 12، يونيو 2011، ص 42.

كما أن المعلومات التي جمعها عن القادة الرئيسيين للطوارق وحرص سكان غدامس وحاكمها على فتح علاقات تجارية مع الجزائر الفرنسية⁽¹⁾. تجل ذلك في استدعاء زعيم الطوارق الديني الشيخ عثمان لزيارة العاصمة و قسنطينة خلال حكم المارشال راندون و مرة أخرى في عهد المارشال الدوق دومالاكوف بيسلي لزيارة العاصمة و باريس، و بعد التأثير فيه قبل هو و الشيخ اينوخن و تم إمضاء المعاهدة التجارية من طرف الشيخ اينوخن نيابة عن القبائل الأخرى⁽²⁾.

كما تكشف لنا رحلة فلاترز مدى اهتمام فرنسا بالجانب التجاري؛ بعد سلسلة من البعثات الاستكشافية نحو الصحراء التي مثلها الضباط و بعض المغامرين الفرنسيين و العملاء الجزائريين، ظهرت فكرة مد خط حديدي عبر الصحراء في ستينات القرن التاسع عشر، لهدف نقل البضائع و اختصار الزمن الذي كانت تستغرقه القوافل، هذا المشروع أسال حبرا كثيرا و نقاشا طويلا بين محبذ و مشكك للمشروع⁽³⁾، ختم بإرسال فلاترز⁽⁴⁾ رفقة طاقم من المهندسين لرسم الخطوط الأولى لطريق السكك الحديدية عبر ورقلة و الأهقار.

(1).Bonnemain, « Voyage à ADAMÈS رَمَهَا اللهُ », R.A.C, décembre 1859, , Imp. de CH.LAHURE et CIE, Paris , 1859, p 130.

(2). يحي بوعزيز، تاريخ إفريقيا الغربية الإسلامية (من مطلع القرن السادس عشر إلى مطلع القرن العشرين) و يليه الاستعمار الأوروبي في إفريقيا و آسيا و جزر المحيطات، دار البصائر للنشر و التوزيع، الجزائر، 2009، ص 54.

(3). جمال فنان، المرجع السابق، ص 143.

(4). ولد بول فلاترز في افال بفرنسا في: 16 سبتمبر 1832م، دخل الكلية العسكرية سان سير في: 07 نوفمبر 1851م، تخرج منها برتبة ملازم في: 8 نوفمبر 1854م(4)، عُين ملازمًا للفرقة الثالثة (Zouaves) في: 23 أبريل 1855م. بعد دخوله إلى الجزائر، تمكن في ظرف قياسي من الدخول إلى فئة المستخدمين الخاصة بشؤون الأهالي(4)، فدخل في خدمة الشؤون العربية يوم: 1 جويلية 1856م تقلد عدة مناصب منها نائب في مكتب قسنطينة تابع لمنطقة تاقيطونت (Takitount) في 23 فيفري 1858م، ثم لمنطقة تاوريرت ابغيل في 1 مارس 1859م. نقيب

لقد تمت البعثتان حسب ما ذكر ديريكافيس (Derregagaix)⁽¹⁾ من ورقلة إلى الأهقار و دامت الأولى أربعة أشهر؛ من: 19 جانفي 1880م إلى غاية: 17 ماي 1880م و الثانية دامت شهرين و نصف فكانت من: 04 ديسمبر 1880م إلى تاريخ وفاته بالصحراء يوم: 16 فيفري 1881م.

باعتبار أن صاحب الرحلة مات قبل أن يتم رحلته، أرخ ديريكافيس لهذه الرحلة من خلال الوثائق التي جمعت من طرف قائد الأغواط و القنصل العام في طرابلس (Feraud) و المهندس (Fournié)⁽³⁾ و دوفيرييه، هذا حتى يتم

سنة 1861م ، رئيسا لمكتب العرب في سعيدة سنة 1865م ، قائد عسكري في الأغواط سنة 1876م، لأنه كان يعرف كيف يتعامل مع قبائل البدو الرحل و يقيم علاقات معها(4) و أخيرا عُيِّن مقدم كولونال في: 03 ماي 1879م. قتل من طرق الطوارق في تينتراين بالصحراء بتاريخ: 16 فيفري 1881م(4)، انظر:

- faucon , Op.cit , p 247.
- V .Derregagaix , Exploration du Sahara , les deux missions du lieutenant-colonel Flatters, Imp. émile martinet, Paris, 1882 , p 130.

(1). ديريكافيس: ولد فيكتور برنارد ديريكافيس في بايون (Bayonne) بتاريخ 14 أكتوبر 1833م، عمل في المجال الطبوغرافي بالجزائر، ففي سنة 1863م عمل في بسكرة و في سنة 1864م عمل بالجلفة. أنظر:

- J.Ganz (photographe), Victor Bernard Derrecagaix Avant 1883, Bruxelles, Paris,20
- février 1883.

(2).V .Derregagaix , Op.Cit, p 131.

(3). فوري (Fournié): كان المهندس فوري في تلك الفترة مديرا لإنشاء السكك الحديدية لدى وزارة الأشغال العمومية و قد عُيِّن مقررًا للجنة الفرعية الأولى و مكلفًا بتنفيذ قرارات الوزارة فيما يخص استكشاف الصحراء، فكانت معظم الأوامر التي تلقاها فلاترز مصدرها

التمكن من تقريب المعلومات، حيث قدمها لنا في شكل ملخص لإظهار أهم نتائج الرحلة و ما قدمه فلا تبرز و فريقه للعلوم الجغرافية.

بعد أن مدّت فرنسا خطوط السكك الحديدية في شمال الجزائر، أزمعت على تكملة هذا المشروع عبر الصحراء و بعد اقتراح مجموعة من المشاريع من طرف المهندسين و الخبراء، تم التوصل إلى إحداث ثلاثة خطوط و هي: الخط الشرقي عبر غدامس ، الخط الأوسط من ورقلة إلى أمقيد و منه نحو النيجر أو بحيرة التشاد، الخط الغربي عبر توات، بعد مباحثات فيما بينهم، وقع الاختيار على الطريق الأوسط لاعتبارات سياسية تم تسطير برنامج له للتوغل الهادئ عند الطوارق⁽¹⁾.

قبل رسم طريق للسكة الحديدية في الصحراء، رأى الفرنسيون أنه يجب إعادة تيار القوافل التجارية الذي كان يربط ورقلة ، زندر، كانو و كاتسنة (بلاد الهاوسا) و بين ورقلة و تنبكتو باتجاه النيجر. هذان الخطان يسيران معا من ورقلة إلى أغلاشم (Aghellachem) أين يفترقان، فطريق النيجر الذي كان يمر على تيمساو (Timissao) كان يصل في القديم مدينة غاؤ، يجب أن يمر الآن على تنبكتو و الطريق الثاني لبلاد الهاوسا كان يمر عبر سبخة أمدغور التي بها منجم غير قابل للنفاذ من الأملاح بشرق الأهقار و مدينة أقدز (Acadez)⁽²⁾.

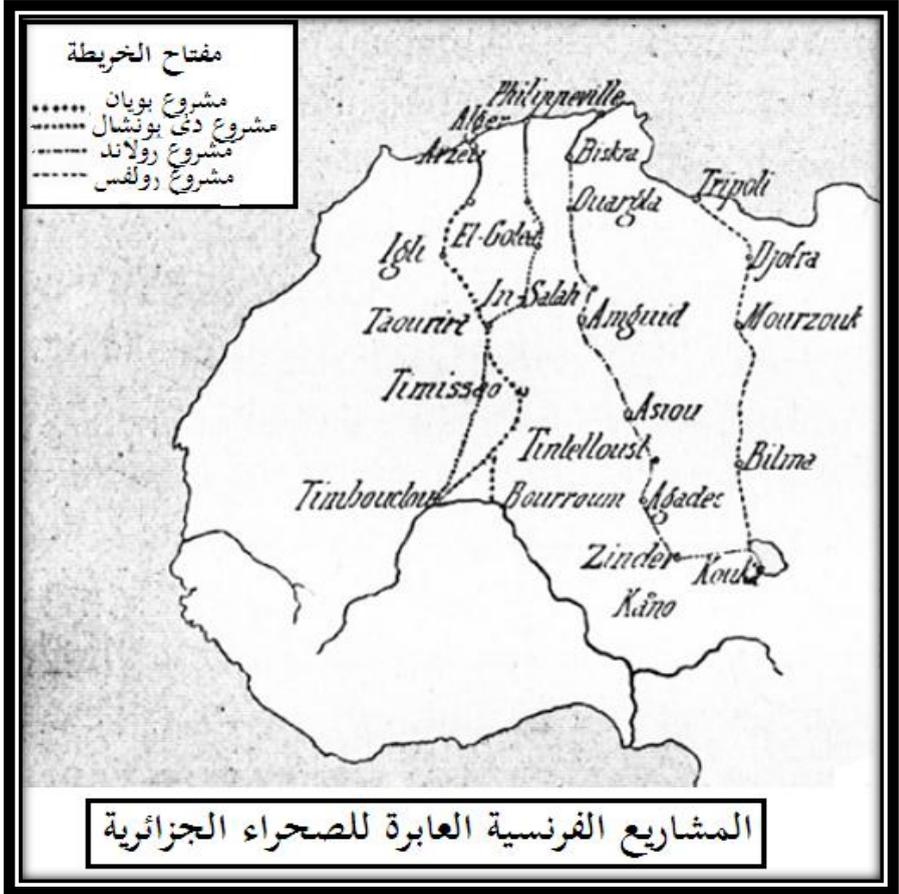
فورني، بعد ذلك أصبح صديقهم و سندا لهم ، فكان له الفضل في العديد من الأفكار لأداء هذين الاستكشافين و في النتائج التي تسجلتها الجغرافيا اليوم . انظر:

- Ibid, p 13.

(1). مياسي، الاحتلال الفرنسي، ص 441-442.

(2). V. Derregagaix , Op.cit, p 7.

إن المتتبع لمسار الرحلة، يدرك أن البعثة اتبعت الطريق الذي يربط ورقلة بهذه المناطق لدراسة طبوغرافيتها، و معاينة العقبات التي تعترض مسار السكة الحديدية، حيث ذكر فلاترز أنه يمكن إعداد خط دون صعوبة إلى أكثر من 4,000 كلم جنوب ورقلة، عبر القاسي و الحمادة و الرق.



حسب ما أشارت إليه الرحلة أنه تم إعداد خريطة لكل البلدان التي عبروها على أساس معلومات واضحة و مشاهدة للمناطق الشرقية و الغربية و التي

وسعت معارفهم الجغرافية حول الدرجة 32° لخط عرض شمالا بالقرب من الدرجة 24°، كما تم وضع مخططين لمسار السكة الحديدية حسب المعلومات التي اشرفنا إليها أعلاه.

إلى جانب البعثات الفرنسية قامت السلطات الفرنسية باستثمار بعض الجزائريين في مهمة اختراق الصحراء، ففي الفترة الاستعمارية عمل الكثير من الجزائريين في خدمة الاستعمار الفرنسي، كجواسيس و عيون لنقل أخبار المناطق التي زاروها للفرنسيين، ليسهل الأمر عليهم دخولها فيما بعد، فجاءت رحلاتهم وفق رغبة و أهداف سلطات الاحتلال الفرنسي؛ يعتبر الأغواطي أحد الرحالة الجزائريين المستهدفين من قبل الإنجليز قبل الاحتلال الفرنسي للجزائر و خلال العهد الفرنسي وُظف العديد من الجزائريين في مهمة اختراق الصحراء أمثال الحاج البشير، إسماعيل بوضربة، الجباري، الحاج عبد القادر أبو بكر التواتي، الشيخ محمد الطيب و غيرهم من الرحالة. فلماذا أقحمت فرنسا بعض الجزائريين في مهمة اختراق الصحراء و إلى أي مدى ساهمت هذه الرحلات في تبيين معارف فرنسا حول الصحراء و السودان ؟ .

من الرحالة الجزائريين الذين قدموا معلومات في غاية الأهمية حول التجارة الصحراوية نجد الرحالة أبي بكر التواتي⁽¹⁾ الذي كلف برحلة نحو السودان، سنة 1849م حيث أَسْتُدْعِي الرحالة لتفرت للقاء الفرنسي (Du Coudet) المعروف باسم حجي عبد الحميد باي، الذي طلب منه تدوين أبجدية الطوارق و قائمة بأسماء قادة الأهالي للمناطق الصحراوية، كما كلفه الضابط بواسوني (Boissonet) بنفس الطلب، إضافة إلى معلومات أخرى.

(1). هو سيدي الحاج عبد القادر بن أبي بكر بن هيبه الله الشريف التواتي، مولود بقرية تيديكلت بمنطقة أولف. أنظر:

- L'abbé Barges, *Le Sahara et le Soudan, documents historique et géographiques*, Just rouvier libraire-éditeur, Paris, 1853, p 4.

رغم ما قاله الرحالة حول تكليفه بمهمة جمع المعلومات حول قادة القبائل و موافاتهم لأبجدية الطوارق، إلا أن الرحلة عاجلت أيضا الجانب الجغرافي و الاقتصادي و هذا دليل على اهتمام الفرنسيين بهذا المجال و هكذا زودتنا الرحلة بمعلومات هامة حول قادة القبائل الصحراوية والطرق والمسالك الصحراوية و قدم لنا الرحالة وصفا لطبيعة الأراضي التي مر بها و مواردها الاقتصادية بأسمائها المحلية .

يذكر صاحب الرحلة عددا من منابع المياه التي مر بها، كما أشار إلى مجموع الوديان التي تسقي منطقة توات كذلك أسماء النباتات و الأشجار التي تنمو بالمناطق التي زارها، و الملفت للنظر أنه يقدمها لنا بلغات تلك المناطق و منافعها الطبية و أماكن تواجدها.

يفيدنا الرحالة في هذا الجانب بوجود بعض الثروات المعدنية الموجودة بالمناطق التي عبرها، حيث ذكر حجر القط، الطلق، البلور، الرخام الأخضر، الأحمر، الأسود، حجر الشب، الكبريت النطرون و الملح، أما الأحجار الكريمة فقد أحصى خمسة و عشرين نوعا، كما فصل في هذه الأنواع مثل الياقوت و أنواعه ؛ الأحمر، البنفسجي، الزيتي، السماوي، الأبيض، الأخضر، الزمرد و العقيق و هناك نوعان من الماس الأبيض و الأزرق.

بالإضافة إلى ذكر المعادن و بعض المنتجات، أشار الرحالة إلى أهم الأسواق المنتشرة في توات، أهمها تيميمون و التي يرتادها رجال حميان الشراقة، أولاد زياد، الدراق، زراين، الظراف، الغياشر، ذوو أولاد سي الشيخ، أحمد و لخضر و الشعابنة، في الجهة الغربية هناك سوق تيمي الذي يؤم أسواقه الفلان و أهل

الغرارب (غرب إفريقيا)، كما يرتاد سوق تنظيم أهل ساهل، العرب، البدو، الجكانة، أولاد الحاج و سكان سوف⁽¹⁾.

من خلال المعلومات التي قدمها الرحالة يبدو أنه كان على اطلاع بأمور الصحراء و عارفا لبعض اللغات و اللهجات الصحراوية و الإفريقية، الأمر الذي أكسب رحلته أهمية كبيرة، كما نوه بذلك القس بارجيس الذي قال إنها عمل مفيد و نافع للتعرف على أحوال الصحراء الجزائرية و السودان الغربي حول جوانب سياسية، تاريخية، اقتصادية و جغرافية⁽²⁾.

نستنتج مما سبق أن معلومات الرحلة جاءت غزيرة في الجانب الاقتصادي، الأمر الذي يوضح لنا تكليف الضابط بواسوني و بالتالي هدف الرحلة كان إفادة السلطات الفرنسية بأبجدية الطوارق و قائمة بأسماء قادة الصحراء من أجل إقامة علاقات معهم، كما أن التعرف على مواردها الاقتصادية بأسماؤها المحلية، كان بمثابة إحصاء و تنقيب على ما تتوفر عليه هذه المناطق للسيطرة على منتجاتها و لممارسة الفرنسيين التجارة بهذه المناطق.

أما عن رحلة اسماعيل بوضربة فقد جاءت نتاجا للعمل الكشفي الذي قام به الرحالة بونمان نحو غدامس، حيث توصل إلى نتيجة مفادها أن غات هي المحور الأساسي للتجارة و ليس غدامس⁽³⁾، الأمر الذي جعل فرنسا ترسل

(1).Ibid, p 15.

(2). فارس كعوان، المرجع السابق، ص 42.

(3). Bonnemain, Op.cit, p 131.

إسماعيل بوضربة⁽¹⁾ إلى غات وبعده دوفيريه، فما هي دواعي اختيار إسماعيل بوضربة لهذه الرحلة وما هي حيثياتها ونتائجها؟.

لكون الرحالة من أصول جزائرية؛ فقد استغلت فرنسا هذه الميزة و قام المارشال راندون بتكليفه عام 1858م بمهمة استكشافية من الأغواط إلى غات، لاكتشاف شمال أزجر و الوصول إلى غات، لاختبار زعمائهم في موضوع تسهيل ربط علاقات تجارية بين غات و الجزائر⁽²⁾.

هذه الرحلة تمت في غضون أربعة أشهر، من الفاتح أوت 1858م، إلى غاية الفاتح من ديسمبر 1858م، ابتدأت الرحلة من الأغواط أين كان بوضربة مترجما عسكريا لدى المكتب العربي، حيث توجه إلى تفرت للقاء الشيخ عثمان الذي كان دليل القافلة نحو غات.

خلال الجولات التفقدية التي قام بها الرحالة لمعاينة سوق غات، لاحظ رواج السلع الانجليزية، مع العلم أن ما وصلت إليه انجلترا استغرق وقتا طويلا؛ فقبل تصريف منتجاتها عبر طرابلس حاولت معرفة من يحمل بضائعها عبر هذه الطرق إلى وسط إفريقيا، فوق اختيارها على تجار غدامس، مع استقرار بعض الإنجليز هناك لتصريف منتجاتهم، بهذا الصدد يؤكد الرحالة أن تجارة وسط إفريقيا حقيقة و أن الإنجليز هم الذين يحتكرونها، فمنتجاتهم تصل إلى هذه البقاع عبر غينيا، سينغامبيا (Sénégalie)، المغرب، طرابلس و مصر.

(1). ولد بوضربة بمرسيليا في 25 جانفي 1823م، من أم فرنسية و أب جزائري مسلم، انخرط في الجيش الإفريقي في 28 فيفري 1853م، بين عامي 1854-1855م شارك في الحملة الفرنسية على تفرت (الجنوب القسنطيني) و أصبح مترجما عسكريا. أنظر:

- faucon , Op.cit, p 101- 102.

(2). Ibid, p 101- 102.

هنا تبادر إلى ذهن الرحالة تطبيق الفرنسيين فكرة الإنجليز و مشروعهم، فرأى أن قبيلتي الشعانبة وسوف، يؤدون نفس الدور الذي أداه الغدامسيون، فهم يتحملون متاعب الرحلة و الفرنسيون يجنون المال والأرباح و يتم تقاسمها بالنصف من 30 ٪ إلى 40 ٪، بعد التعرف على بضائعهم في غدامس و توات قد يأتون للبحث عنها عندهم . و بالتالي يجب أن يكون لتجارهم ممثليها في ميزاب و ورقلة⁽¹⁾، الأمر الذي يفسر لنا معاهدة الحماية مع بني ميزاب و كذا الاهتمام الفرنسي بورقلة من خلال المذكرة المسلمة للجنة الجغرافيا من طرف السيد دولاسب (De Lesseps) يخبر السيد دوفيري ما يلي: « إن إنشاء خط سكة حديدية من الجزائر إلى ورقلة لشيء ممتاز تقوم به فرنسا، لقد كانت ورقلة منذ مائتي أو ثلاثمائة سنة المستودع الكبير للبضائع و نتيجة لأحداث سياسية تحول تجار قوافل الهاوسا و تنبكتو باتجاه طرابلس و طنجة، لكن اليوم لا يمكن أن تؤثر في ازدهار ورقلة⁽²⁾ ».

من النتائج التي توصلت إليها فرنسا من خلال هذه الرحلة؛ معرفة مدى أهمية التجارة الإنجليزية بهذه المنطقة و في ظل التنافس التجاري بينهما سعت فرنسا لانتهاج سياسة بريطانيا لجلب التجارة الصحراوية عبر الجزائر كما كانت في السابق.

لكون الطوارق يتوزعون بالصحراء الوسطى فهم الذين يتحكمون في منافذ عبور الصحراء، عاودت الرحلة من طرف الفرنسي دوفيري و ذلك للتأكد من رد فعل الطوارق تجاه الفرنسيين و من أجل ربط علاقات تجارية بين فرنسا و الطوارق، النتيجة كانت تهيئة الأرضية لإبرام معاهدة غدامس التجارية، بعدها

(1). Ibid, p 305.

(2). V .Derregagaix ,Op.cit, p 6.

أُستثمرت هاتان الرحلتان من طرف فلاترز لرسم خطوط السكك الحديدية عبر منطقة الأهفار.

2. المشاريع المسطرة للنقل و اختراق الصحراء.

تعتبر طرق المواصلات الشرط الأول و الأساسي لتطوير التجارة و تغلغلها في أي بلد، الأمر الذي كانت فرنسا تدركه جيدا، فسارعت إلى دراسة و إنجاز مجموعة من المشاريع التي تخص النقل البري و البحري، فما هي مشاريعها و هل استطاعت فرنسا تنفيذها لربط أقاليمها التجارية ؟.

أ. طرق النقل البري:

- مد خطوط السكك الحديدية.

ظهرت فكرة ربط الجزائر و إفريقيا الغربية بخطوط السكك الحديدية، على غرار الخطوط العابرة للقارات الأخرى مثل الخط العابر لكندا سنة 1878-1886م، على مسافة أربعة آلاف و سبعمائة كلم، و الخط العابر لسيبيريا ما بين 1891-1898م على مسافة سبعة آلاف و خمسمائة كلم،... الخ.

غير أن أبوية هذا المشروع؛ تعود للمهندس دو بونشال (M.Duponchal) الذي قدم الدراسات الأولى في عام 1858م، حيث رأى أن هذا المشروع سوف يسمح لفرنسا بالتوغل داخل الأوطان السودانية و يربطها بالجزائر، بهذا ينافس خط انجلترا من الكاب إلى القاهرة⁽¹⁾ و يمنح لفرنسا سوقا جديدا بمائة مليون مستهلك، هذه الدراسة نشرت في كتاب سنة 1878م.

منذ ذلك الحين أولت فرنسا اهتماما بهذا المشروع، حيث قُدمت دراسات كثيرة لإنجاح هذا المشروع و أهمها؛ الدراسة التي قدمها دوفيرييه، بروسلاو و ماج

(1). مياي، الاحتلال الفرنسي...، مرجع سابق، ص 437-438.

لخدمة مشاريع الربط بين الجزائر و السنغال بواسطة القطار، كما اهتم كل من شوازي، باروا، رولاند و فيجيرير بدراسة متنوعة طبوغرافية جيولوجية، إحصائية، مناخية و صحية لكل مناطق الصحراء ودرسوا الشروط اللازمة لمد خط حديدي بين الجزائر و السودان،... الخ⁽¹⁾.

كان هدف فرنسا واضحا من خلال سعيها الحثيث لإنجاح هذا المشروع، لما له من فوائد عديدة من الناحية السياسية، الاقتصادية و الحضارية، لا سيما الدروب الصحراوية عبر صحراء الجزائر لربط مستعمراتها بها، فكانت فرنسا ترى فيه أداة فعالة لاستثمار أوسع بالقارة الإفريقية و تضمن لفرنسا السيطرة المطلقة سياسيا و عسكريا على الإمبراطورية المترامية الأطراف، كما تفتح شرايين وآفاق جديدة لكل المسافرين في العالم عبر القارة بطريق مباشر من البحر الأبيض المتوسط إلى رأس الرجاء الطيب.

كما رأت أن هذا المشروع سيجلب لها كل تيارات التجارة الدولية إلى الصحراء الجزائرية، حسب دراسة السيد رولون مهندس المناجم؛ التي قدم فيها حسابات دقيقة حول الأرباح المتوقعة للخط الحديدي العابر للصحراء ب عشرة آلاف و خمسمائة فرنك، بينما مصاريف كل قطار يوميا ب خمسة آلاف فرنك، حسب تقسيم السلع إلى أربعة أصناف برسوم متتالية: - من 0 فرنك إلى 8 فرنك، - من 0 فرنك إلى 35 فرنك، - من 0 فرنك إلى 25 فرنك، - من 0 فرنك إلى 18 فرنك.

و بالتالي ثمن النقل من مرسيليا (Marseille) إلى خليج غينيا (Golfe de Guinée) و المحيط يقدر ب عشرة أضعاف من نقله من الجزائر و البحر الأبيض المتوسط عبر الخط العابر للصحراء، فهذا الخط سينافس الملاحه⁽²⁾.

(1). بوعزيز، مع تاريخ الجزائر...، مرجع سابق، ص 96-97.

(2). مياسي، مرجع سابق، ص 443-444.

في سياق الحديث عن الأرباح التي ستجنيها فرنسا من خلال هذا المشروع، صرح جول كومبون أن فرنسا متمسكة بالمستعمرة الجزائرية و خاصة الصحراء الجزائرية، كما أوضح ساباتي أن منطقة توات بها ثروة كبرى و ما يمكن أن تحصل عليه فرنسا أكثر من ذلك؛ فهناك حوالي عشرة ملايين نخلة و بالتالي يمكن أن توفر 200,000 طن من البضاعة سنويا، فمنطقة توات وحدها تساوي السكة الحديدية⁽¹⁾.

كما أصدر وزير الأشغال العمومية الفرنسي مجلداً بعنوان: " وثائق متعلقة بمهمة في الجنوب الجزائري " للسيد بويان (Bouyane) مهندس في المناجم الجزائرية، تحدث فيه حول هدف السكة الذي يمثل استجابة لحاجيات المستعمر العسكرية، لبناء سياسة للإمبراطورية الفرنسية الناشئة في حوض البحر المتوسط و غرب إفريقيا، مفادها القضاء على القوافل التجارية العابرة للصحراء، كما يجعل من هذه الخطوط محطات يستفيد منها خمسمائة ألف ساكن و تساهم في غرس سبعة ملايين نخلة. تختصر عنصر الزمن الذي تستغرقه القوافل ذهابا و إيابا، بالإضافة إلى مخاطر الطريق و الصحاري⁽²⁾.

بعد تنفيذ مشاريع السكة الحديدية بشمال الجزائر التي انطلقت منذ 1844م، أخذت فرنسا تبحث حول إمكانيات لمد هذا المشروع عبر الصحراء، ابتداء من سنة 1878م قُدمت عدة اقتراحات من طرف المهندسين و الخبراء حول هذا المشروع، من خلالها تم التوصل إلى إحداث ثلاثة خطوط و هي: الخط الشرقي عبر غدامس، الخط الأوسط من ورقلة إلى أمقيد و منه نحو النيجر و بحيرة التشاد و الخط الغربي عبر توات.

(1). أمحمد عميراوي وآخرون، المرجع السابق، ص 83-85.

(2). حوتية، المرجع السابق، ج2، ص 467-468.

بعد مباحثات فيما بينهم؛ توصلوا إلى أن طريق غدامس هو الطريق الطبيعي لبحيرة التشاد، و طريق توات هو الطريق الطبيعي لتنبكتو و النيجر، و بالتالي يمكن اعتماد الخط الأوسط الذي ينطلق من ورثلة نحو امقيد و هنا يتفرع الخط إلى فرعين؛ واحد يتجه نحو النيجر و الآخر يتجه نحو بحيرة التشاد، كما أخذت في اعتبارها مشاكل جيرانها، فمن جهة غدامس يتطلب على فرنسا التباحث مع الحكومة العثمانية بليبيا ليتنازلوا عن غدامس و غات و من الغرب يعتبر هذا الطريق طويلا بالرغم من أنه يمر على عدة واحات أهلة بالسكان، إلا أنه يمكن السيطرة عليه عن طريق المراقبة الدائمة⁽¹⁾.

بعد مناقشات؛ وقع الاختيار على الطريق الأوسط و تم تسطير برنامج له للتوغل الهادئ عند الطوارق، فكلف الكولونال فلاترز سنة 1880م بتنفيذ هذا البرنامج، حيث يسير من الجزائر باتجاه ورثلة و يتجه نحو الجنوب صوب الأهقار و منه إلى النيجر و بحيرة التشاد⁽²⁾.

نفس الأمر قامت به فرنسا في غرب إفريقيا، فقد سعت الجمهورية الفرنسية الثالثة لتحقيق سياستها التوسعية و ذلك بربط السنغال بالنيجر، فقامت باكتشاف الأراضي الداخلية لكل من الداھومي و ساحل العاج للربط بينها و بين النيجر، تمهيدا لربط إفريقيا الغربية بإفريقيا الشمالية و إفريقيا الاستوائية (من البحر المتوسط حتى الكونغو)⁽³⁾.

(1). مياسي، الاحتلال الفرنسي، ص 438-442.

(2). V.Derrécaigaix , Op.cit, p 9 .

(3). عبد الكامل عطية، التحولات السياسية و الاقتصادية في السودان الغربي بين 1750 – 1914م، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 02، الجزائر، 2010/2009، ص 97.

عملت على إنجاز معظم السكك الحديدية بهذا الإقليم قبل سنة 1914م، و من أهم هذه الخطوط نذكر ما يلي: خط دكار و باماكو في حوض النيجر، خط ابيجان و جدوجو في فولتا العليا، خط كوتونو و باماكو شمال الداهومي، خط كوناكري و كانكن داخل غينيا و وسط هضبة فوتا جالون⁽¹⁾.

من الخطوط التي أولتها فرنسا اهتماما هي محاولة الربط بين السنغال و النيجر للوصول إلى بعض الخلجان عند مصب السنغال ، لاستحالة دخول السفن بها في كثير من الأحيان ، هذا الشريط الذي أودى حياة الكثيرين. عبر هذا الخط يمكن التوغل إلى الداخل ، مما يجعلهم يسيطرون على كامل المنطقة من الغرب إلى الشرق، لتشكيل مستعمرة من السنغال إلى النيجر ، لهدف تحويل التجارة لصالحهم و ضمان فرص جديدة لصناعتهم بعد إلغاء تجارة الرقيق و قد وقّوا إلى حد ما في إنجاز مخططاتهم.

بالفعل تمكن الفرنسيون عام 1906م من ربط كل من نهرى النيجر و السنغال بسكة حديدية⁽²⁾، فتم مد خط يربط بين دكار و سانت لويس عند أعالي نهر السنغال و بين المدينة و كايس و باماكو بمبلغ خصص له قدره: 103 مليون فرنك.

تم الشروع في استغلاله ابتداء من سنة 1902م و بدأت ترتفع مداخيله من سنة إلى أخرى خاصة بين 1902م و 1906م، مما جر عنه ارتفاع قيمة الحمولة عن 10 ملايين كلغ للبضائع المستوردة من محطة كايس بالسنغال إلى محطة باماكو.

(1). نفسه، ص 165.

(2). بوفيل، تجارة الذهب و سكان المغرب الكبير، تر. الهادي أبولقمة و محمد عزيز، منشورات جامعة قار يونس، بنغازي، ط2، 1988، ص 404.

- تعبيد الطرق:

لقد شجع النشاط التجاري و تيسيره إنشاء عدد من الطرقات التي لم تكن موجودة قبل 1830م، ففي إحصاء لسنة 1890م تم انجاز 15,237 كلم من الطرق ذات الاستعمال المشترك، بما في ذلك ما يقرب من 3,000 كلم من الطرق الوطنية، هذه الطرقات أنجزت من قبل الجيش مع صيانة بعضها، غير أنها ما زالت ناقصة في العديد من النقاط البعيدة و هي في تحسن يومياً⁽¹⁾.

من المنجزات التي قدمتها السلطات الفرنسية في غرداية، تعبيد طرق السيارات من سطافة إلى غرداية على بعد 82 كلم و ذلك سنة 1882م، تم استعماله في السنة الموالية، كذلك تم شق طريق من غرداية نحو الأغواط عبر وادي ميزاب ، ثم طريق من غرداية نحو ورقلة في نفس السنة⁽²⁾.

كما اهتمت السلطات الفرنسية بتعبيد الطرقات بسوف و بحلول سنة 1931م كانت توجد خمسة مسالك و هي: الوادي - نفطة، الوادي - بسكرة، الوادي - تقرت عبر الجامعة ، الوادي - نقرين، الوادي - تقرت عبر فرجان، المسالك الثلاثة الأولى هي الغالبة في الاستعمال و الطريق الرابع قلما يُستخدم أما

(1). M. Alfred Rambaud , RAMBAUD Alfred, **la france coloniale (histoire - géographie - commerce)**, Imp. charaire et Cie, Paris, 1893, p 118.

(2). يوسف بن بكير الحاج سعيد، تاريخ بني ميزاب (دراسة اجتماعية و اقتصادية و سياسية)، المطبعة العربية، غرداية، ط2، 2006، ص 151.

الطريق الخامس فهو صعب المسلك و لا تعبره إلا سيارات خاصة مثل ترانزأتلتيك⁽¹⁾.

كما واصلت فرنسا عملية تعبيد الطرق البرية في الصحراء الجزائرية، للربط بين السكك الحديدية و طرق السيارات من الواحات الثلاث و رقلة، الأغواط و بشار، لتنتقل مسالك عابرة للصحراء ؛ واحد من كولومب بشار إلى غاو⁽²⁾ عبر تنزروفت، و الطريق الثاني من الجزائر العاصمة إلى شرق إفريقيا عبر ثغرت، و رقلة و الأهشار إلى نيامي و التشاد، هذا الطريق الذي رسمه فلاترس للسكة الحديدية فتم تعويضه بطريق السيارات.

كما مهدت بعض الطرق البرية في إفريقيا الغربية للتوغل إلى الداخل، إلا أن الحكام الإفريقيين كانوا يعارضون هذه المشاريع و يعتبرونها اعتداء على ممتلكاتهم⁽³⁾.

ما يمكن قوله أن هذه الطرق جاءت نتيجة دوافع خلق أسس الاقتصاد التصديري، لأنه لم تكن سوى طرق قليلة تربط المستعمرات⁽⁴⁾ و بتعبير أدق ربط

(1). عثمان زقب، الأوضاع الاقتصادية و الإجتماعية في منطقة وادي سوف 1918-1947م و تأثيرها على العلاقات مع تونس و ليبيا، رسالة ماجستير، كلية الآداب و العلوم الإنسانية، قسم التاريخ، باتنة، 2005-2006م، ص 118.

(2). على خط الطريق بين كولومب بشار- غاو، وضعت في الخدمة عشرين شاحنة، ذات محركات الديلز GV 130، صالحة للمسافات الطويلة (1,000كم)، بسرعة 50 كلم في الساعة و سيارات بولمان (Cars Pullman) الجديدة الخاصة بالمسافرين. أنظر:

- Robert Tinthoin, « Évolution récente de l'économie Algérienne », Annales de Géographie, T. 51, N°.287, 1942, marge No.01, p 201.

(3). شوقي الجمل و عبد الله عبد الرازق ابراهيم، المرجع السابق، ص 331.

(4). نفسه، ص 395.

شبكة من الطرق التي يعيش فيها معظم السكان الأوروبيين و الشركات الاحتكارية⁽¹⁾.

ب. النقل البحري:

- مشروع البحر الداخلي (مشروع خليج قابس) (Projet Golfe de Gabes)

إن مشروع البحر الداخلي؛ هو أيضا أحد المشاريع الصحراوية الذي لا يقل أهمية عن مشروع الخطوط الحديدية، خلفيات هذه الفكرة تعود إلى نجاح فيرديناند دوليسبس (Ferdinand de Lesseps) عند حفره لقناة السويس (Canal de Suez)، الأمر الذي حفزهم للبحث في خلق بحر داخلي صحراوي، لإحداث تغيير في الظروف الطبيعية القاسية و يسهل عليهم تنفيذ سياستهم التوسعية الاستعمارية و الاقتصادية.

لقد انطلقوا من بعض النظريات الجغرافية و مقاربات جيولوجية تعود إلى العصور القديمة، مفادها أن هناك بحرا داخليا يدعى بحيرة تريتون، التي تحدث عنها الرحالة اليوناني هيرودوت و سيلاكس، هذا البحر له ثلاثة منافذ إلى البحار المجاورة؛ واحد من البحر المتوسط عبر مجرى نهر الشلف و الثاني إلى المحيط الأطلسي غربا عبر ممر تازة و الثالث إلى خليج قابس بشرق تونس عبر شط فجاج⁽²⁾.

(1). أحمد كساب و آخرون، « الإقتصاد الإستعماري (شمال افريقيا) »، مقال نشر في كتاب تاريخ افريقيا العام (افريقيا في ظل السيطرة الإستعمارية 1880-1935م) مجلد 7، اليونسكو، تحت اشراف، أ. أدو بواهن، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، 1990، ص 439.

(2). بوعزيز، مع تاريخ الجزائر، ص 99-100.

هذا البحر اختفت بعض أجزائه و بقي البعض الآخر على شكل أحواض و شطوط، أهمها أحواض الجريد، شط ملغيغ⁽¹⁾ و الهضاب العليا، حيث تقع أحواض ملغيغ على انخفاض خمسة و عشرين مترا من مستوى سطح البحر، فراجت هذه الفكرة عند الجيولوجيين بخلق بحر داخلي في هذه النقطة، من أجل إحداث تغيير جذري في مناخها و بالتالي تغيير أوضاعها الاقتصادية.

نواة هذا البحر الداخلي ستكون أحواض شط الجريد و شط الغرسة و شط فجاج، حيث يتم حفر قناة بحرية تصل هذه الشطوط بمنخفض ملغيغ و بوادي ريع في الغرب و بحوض ايغارغار في الجنوب عبر واد سوف⁽²⁾.

لقد تحمس لهذا المشروع السيد فرانسوا رودير فشرع في وضع دراسات حوله منذ عام 1873م، بعد اعتماد الجمعية الوطنية ملفا لدراسة الشطوط دراسة علمية، ذهب رودير من قسنطينة إلى بسكرة و منها إلى أحواض ملغيغ و درس تاريخها و جغرافيتها الطبيعية و مستواها عن البحر.

على الرغم أن رودير اكتشف أن شط الجريد يقع فوق مستوى سطح البحر على عكس أحواض ملغيغ والحضنة، إلا أنه لم يفقد الأمل في إنجاز هذا المشروع، لما له من نتائج حسنة على الجانب الاقتصادي، إذ يسمح البحر برفع منسوب المياه الجوفية في الشمال بالصحراء، كما أنه سيحدث تغيير في المناخ من الجفاف إلى الرطوبة، بفعل تبخر منسوب من المياه في الجو و بالتالي تساقط الأمطار و تلطيف جو الصحراء القاسي.

(1). Lanessan, Jean-Louis, **Expansion coloniale de la France , étude économique , politique et géographique sur les établissements français**, Imp. générale lahure, Paris, 1886, p 7.

(2). بوعزيز، مع تاريخ الجزائر، ص 101.

بعد هذه الدراسة قام رودير بإعداد ملفه و قدمه إلى المجلس العلمي في باريس، فتم تحويله إلى دوليسبس الذي استحسنه، لكن أعضاء المجلس تضاربت آراؤهم حول الغلاف المالي الذي يستنفذه هذا المشروع، في نهاية المطاف تم اعتماد غلاف مالي جديد سنة 1878م، للقيام بدراسات جيولوجية جديدة شارك فيها دوليسبس، تألفت لجنة رسمية بين عامي 1881 و 1882م ترأسها دوفريسيني (De Freycinet) و اكتشفت أن تكاليف المشروع تزيد عن ثلاثة ملايين، كما أن عملية الحفر تستلزم أضعاف حفر قناة السويس.

في سنة 1883م سافر كل من رودير و دوليسبس إلى منطقة قابس لدراسة المشروع على الطبيعة، لكن بعد عودتهما تم معارضة هذا المشروع من طرف أعضاء الجمعية الفرنسية، من بينهم أوقست بوميل و كوسون اللذان يعرفان الجزائر و تونس حق المعرفة⁽¹⁾.

كما لا نستبعد ما قامت به بعثتي فلاترز أثناء الرحلتين، عندما اهتموا بوادي اغرغار و واد ميه، قد يكون الأمر خدمة لهذا المشروع.

بعد أن لقي مشروع رودير معارضة شديدة في أيامه، توفي سنة 1883م و بقي هذا المشروع يشغل بال الفرنسيين و تم إعادة فتح هذا الملف للنقاش سنة 1896م، من طرف هيئات علمية و رأسمالية، إلا أنه بقيت نفس الإشكاليات تُطرح، مثل الغلاف المالي الضخم و الصعوبات التقنية و موقع شط الجريد فوق مستوى سطح البحر، ليغلق هذا الملف مرة أخرى حتى سنة 1952م-1953م.

حيث استأنف من جديد بعد أن أكدت الحفريات خلال عملية البحث عن زيت البترول، على وجود صلة بين البحر المتوسط و منطقة الشطوط في العصر الجليدي، هنا تم إحياء مشروع رودير و تمكنت الجمعية من إيصال ملف البحر

(1). نفسه، ص 103 - 105.

الداخلي، إلى مكتب الجنرال ديغول عام 1958م، تم اقتراح استعمال خمسين قبلة هيدروجينية لشق قناة هذا البحر بين واحدة و أخرى بضعة ثوان، على أن يكون عمقها من 400 و 500 ياردة، تمتد عبر شط الجريد و يتم إقامة سد ضخ من توزر لتوليد الكهرباء و تنجز هذه القناة و البحر، في ظرف بضعة شهور بدلا من ثماني سنوات.

بعد عام 1959م واصل اتحاد التعدين الفرنسي هيرنست، بحث الموضوع مع وزارة الأشغال العامة للحكومة التونسية، لكن فرنسا كانت مهتمة بالحرب مع الجزائر⁽¹⁾.

- النقل النهري:

عملت فرنسا في إفريقيا الغربية على تطوير المجاري المائية الداخلية، التي كانت تعوقها الشلالات و الجنادل بشدة، هذه العملية ساهمت في تنشيط الاقتصاد المحلي في بعض المناطق، حيث استخدمت بواخر مزودة بعجلات تجديف مثل النيجر و بنوي و السنغال، على الرغم من أن البواخر كانت ملكا لشركات القطاع الخاص، إلا أنها بذلت بعض المحاولات للتنسيق بين النقل النهري و السكك الحديدية، مثل السكك الحديدية التي تربط السنغال باماكو، كانت هناك وصلة تربطها بالنيجر الأوسط، بذلك كانت تصل دكار، تنبكتو و غاو، غير أن هناك مناطق كثيرة لأفريقيا الغربية الفرنسية، مازالت حتى اليوم محرومة من وسائل النقل الحديثة⁽²⁾.

كانت تعديلات الموانئ وثيقة الارتباط ببرنامج السكك الحديدية، فقد أخذت السفن البخارية تكشف عيوب موانئ إفريقيا الغربية، حيث لا يمكن

(1). نفسه، ص 107-108.

(2). هوبكنز، ص 393-394.

التعامل مع سفن أكبر من السفن الشراعية التقليدية، فالسفن البخارية لم يكن لها تأثير على إنتاج الصادرات مثل السكك الحديدية⁽¹⁾.

بحلول عام 1900م كان واضحا أن الموانئ القائمة عاجزة عن التعامل مع حجم المنتجات التي كانت تحملها السكك الحديدية، فأحدثت ترميمات على الموانئ الرئيسية و استمرت طيلة الفترة الاستعمارية مثل دكّار، حيث قامت بإصلاح بعض الموانئ.

كما أنشأت موانئ جديدة مثل بورت، هاركورت و تاكورادي و النتيجة تدهور المراكز الصغيرة مثل باداجري، سانت لويس و كالابار، مع العلم تركيز تجارة التصدير كان في الموانئ التي تصلها السكك الحديدية، ففي العقد الرابع من القرن الماضي كان ما لا يقل عن 65٪ من مجموع تجارة إفريقيا الغربية عبر البحار تمر على دكّار⁽²⁾.

إن هذه المشاريع العابرة للصحراء التي يفترض أن تمتد إلى باقي بلدان الصحراء الأخرى، في غرب إفريقيا و وسطها لتصل بشبكة النيجر و التشاد و شبكة السنغال و موريطانيا، لكن صعوبات كثيرة حالت دون تكملة هذا المشروع و يمكن حصرها في النقاط التالية: التكاليف الباهضة لهذا المشروع، مما ولد ردود فعل معاكسة لتكملة المشروع، الظروف الدولية التي تمر بها فرنسا آنذاك، من منافسة الإنجليز لها و كذا خسارتها للعديد من مستعمراتها، مع ردود فعل معاكسة لهذه المشاريع من طرف الأفارقة بصفة عامة⁽³⁾، تطوّر علم الطيران جعل

(1). نفسه، ص 401.

(2). نفسه، ص 397.

(3). أمحمد عميراوي و آخرون، المرجع السابق، ص 86-87.

الفرنسيين يجمعون عن تكملة هذه الخطوط، خاصة بعد أحداث الحربين العالميتين و حركات الاستقلال الوطنية بالقارة، التي طردتهم في نهاية المطاف⁽¹⁾.

- خاتمة:

من خلال ما تقدّم ذكره، يمكن القول بأن السياسة التي شهدتها إفريقيا الغربية مع بداية القرن التاسع عشر في مجال الإنتاج و التجارة، كان بمثابة البداية الحقيقية في تحولات التجارة التقليدية، فتحول العبيد من سلعة تباع إلى يد عاملة لإنتاج المحاصيل النقدية مجانا بالمزارع الفرنسية، كما يعتبر تاريخ احتلال فرنسا للجزائر البداية الحقيقية للاهتمام الفرنسي بالمنطقتين .

وحتى تبلغ فرنسا هدفها قامت باستغلال كل الوسائل العلمية، الاقتصادية، العسكرية، السياسية لعبور الصحراء، فكان من نتائجها:

- تعرفت فرنسا من خلال الرحلات التي قام بها الفرنسيون و الجزائريون؛ على منتجات الصحراء و إفريقيا الغربية، أسواقها، طرقها، أسعارها، و القبائل المتحكمة فيها، مما دفعها إلى فتح مجال العلاقات التجارية مع الطوارق و عبر أراضيهم باعتبارهم المتحكمين في منافذها.

- لقد نتج عن سياسة الاستغلال الفرنسي لبعض القيادات شيوخ الطرق الصوفية و المبشرين بالإقليمين، أن حدث تصدّع كبير في صفوف الحركة الوطنية، مما سمح للفرنسيين بالتوسع في كثير من المناطق. كما أن تعرفها على التشكيل السياسي و القبلي للطوارق سهل عليها تشتيت قوتهم فيما

- كما نتج عن الدراسات التي قُدمت من خلال ما دونه الرحالة و المغامرين، أن مدت خطوط السكك الحديدية حتى أطراف الصحراء

(1). بوعزيز، مع تاريخ الجزائر، ص 98.

الوسطى كما ربطت طرفيها بطريق السيارات و الشاحنات، و بالتالي حققت حلمها التجاري عبر الصحراء الجزائرية.

ويكمن القول في الختام، بأن مؤتمر برلين (Congre de Berlin) جاء تنويجا لجهود ومحاولات الدول الأوروبية لتنظيم عملية التكالب و السيطرة على القارة الإفريقية و يعتبر هذا المؤتمر خاتمة المطاف لذلك الصراع الأوروبي، حول مناطق النفوذ الاقتصادي، حيث تحققت مساعي فرنسا في احتلال كل من الصحراء الجزائرية إفريقيا الغربية، و من ثمة الربط بين الإقليمين تجاريا.