

## أمن القوافل بين البلدان المغاربية خلال العهد العثماني

### حفيان رشيد

ماجستير التاريخ الحديث والمعاصر  
جامعة الأمير عبد القادر  
قسنطينة - الجمهورية الجزائرية



### مُلخَص

جابت قوافل بلدان المغرب العربي خلال العهد العثماني مناطق عديدة، وباتجاهات مختلفة نحو المراكز والأسواق التجارية، وهذا باختلاف حجمها من حيث العدد، والنوع (تجارية أو دينية)، مساهمةً بذلك في تحريك عجلة الاقتصاد المغاربي برًا من خلال منح فرص للعمل فيها كأدلاء أو حراس وغيرها من المهام الضرورية أو استثمار لرؤوس الأموال، وكان من بين الأهداف الأساسية المرجوة إلى جانب الربح الاقتصادي هو وصولها بسلامة وأمان، لذا فإن شرط الأمن كان من بين أهم العوامل التي رسمت اتجاهاتها واختياراتها تفاديًا للخسائر المادية والبشرية على حد السواء، لذا حاولنا في هذا المقال أن نتتبّع هذه الظاهرة (أمن القوافل) لما لها من انعكاسات على النشاط الاقتصادي للتجار وحتى على حياتهم، هذا من جهة، ومن جهة أخرى ما هي أهم الإجراءات المتخذة من طرف التجار والحجاج باعتبارهم من المكونات البشرية للقوافل لمواجهة هذه المخاطر؟

### بيانات المقال:

تاريخ استلام البحث: ١٢ يناير ٢٠١٤

تاريخ قبول النشر: ٤ مارس ٢٠١٤

### كلمات مفتاحية:

الطرق التجارية، القوافل الدينية، المجتمع المغاربي، البقاع المقدسة، الحج والحجاج

### الاستشهاد المرجعي بالمقال:

حفيان رشيد. "أمن القوافل بين البلدان المغاربية خلال العهد العثماني". - دورية كان التاريخية. - العدد السابع والعشرون؛ مارس ٢٠١٥، ص ١٨ - ٢٢.

### مُقَدِّمَةٌ

والوقوف عند أهم الطرق التجارية البرية الرئيسة التي تربط بلدان المغرب العربي والموضحة في الخريطة المرفقة، وأهم القوافل التي كانت تجوب هذه الشبكة.

### (١) الطرق التجارية

من خلال تتبع شبكة الطرق التجارية في بلاد المغرب العربي خلال العهد العثماني نرى أنها تحتوي على ثلاث طرق برية رئيسة عرضية الاتجاه أي تمتد من الغرب نحو الشرق، فالأول شمالي (تلي) يربط بين أهم المدن الداخلية وبعض المدن الساحلية للأقطار المغاربية، أما الطريق الثاني فجنوبي عرضاني يربط بين المدن الصحراوية لبلاد المغرب،<sup>(٢)</sup> والطريق ثالث يتوسط الأول، والثاني يسمى بالطريق العرضاني الأوسط،<sup>(٣)</sup> إضافة إلى مجموعة من الطرق الثانوية التي تصل بين هذه الطرق وتقطعها في شكل عمودي من أسواق الشمال نحو الجنوب، علمًا أن الطرق الرئيسة المذكورة

تعتبر سلامة القوافل، وحالة الأمن في الطريق من أهم الشروط المطلوبة لضمان نجاح تجارتها وأرباحها، فقد كان عامل الأمن أكبر هاجس لها لما ينتج عنه من انعكاسات، وقد أكد ذلك ابن خلدون بقوله: "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،<sup>(١)</sup> هذه الظاهرة التي أثرت على سيرورة التبادل التجاري القائم بين أقطار المغرب العربي فحاولنا بذلك من خلال موضوع المقال الكشف عن جانب مهم من حياة المجتمع المغاربي كون أغلب الدراسات انصب اهتمامها حول التاريخ السياسي لهذه الأقطار وأغفلت بعض الجوانب الاقتصادية والاجتماعية. قبل التطرق إلى ظاهرة الأمن كعائق بشري أمام القوافل خلال العهد العثماني وجبت الإشارة

علينا حصرها في قافلة أو قافلتين من حيث تنظيمهما، ومواعيد انطلاقها، "ومدى ضخامتها ومقدار حملتها، إلى غير ذلك من التفاصيل التي لا تزال غير معروفة بشكل محدد ودقيق"<sup>(١٠)</sup> إلا أن ذلك لا ينفي خضوعها لتنظيمات مسبقة قبل انطلاقها كاختيار الوقت للخروج من طرف تجار القوافل قبل خروجهم للتجارة، كاختيار الزمن والشهر المناسب<sup>(١١)</sup>.

## ٢/٢- القوافل الدينية (ركب الحج):

لقد كان الحج فرصة سنوية للتجار لتحقيق الربح على طول الطريق المؤدي إلى 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 والدينيوية ثلاث قوافل قاعدة انطلاقها من المغرب تحت قيادة أشرف مغاربة<sup>(١٢)</sup> يتم اختيارهم بشروط.

وقد يصل عدد الركب من (١٥٠٠) إلى (٢٠٠٠) حاج، وفي كل محطة يؤسس الركب تجارة للتبادل فيقوم أصحاب القوافل بشراء والبيع<sup>(١٣)</sup> إذ يوفر الحجاج في الطريق النقود وبعض السلع المطلوبة من بلدانهم، إذ عادةً ما يمارس الحجاج حرفة التجارة في الذهاب والإياب لكسب قوتهم، خاصةً إذا علمنا أن طريق "الحج طريق شاق، ويحتاج إلى التزود بالمال والمثونة والاستعداد للدفع من أجل القوت والحمل، والركوب والكسوة ومصاريف أخرى معروفة أو طارئة"<sup>(١٤)</sup> فكانت هذه العملية سنوية، لتحقيق أهداف دينية ودينيوية منها الحج، وطلب العلم، وريح المال، قبل في ذلك "حج وحاجة"<sup>(١٥)</sup> حتى أن التجار كانوا ينتظرون ويستغلون فرصة موسم الحج للقيام بالمتاجرة مع الركب لعدة أسباب منها: أن ركب الحج يمثل حاجزًا للتجارة إذ يوفر لهم الحماية من الاعتداءات<sup>(١٦)</sup> وكذلك التمتع بالإعفاءات الجمركية حتى قيل في المثل "حج مرور وذنوب مغفور، وتجارة لن تبور"<sup>(١٧)</sup> ولقد اعتمدت هذه القوافل بنوعها على مجموعة من الحيوانات كوسيلة أساسية للنقل أهمها الجمال التي ساهمت مساهمة عظيمة في التجارة خاصة الصحراوية نظرًا للمؤهلات الطبيعية التي ميزها الله إياها "من جفون وأرجل طويلة ذات أخف مشقوقة، وأنف واسع، وقدرة على تحمل العطش..."<sup>(١٨)</sup> ومن هنا نتساءل هل كانت هذه القوافل باختلاف أنواعها في مأمّن في طريقها.

## ٣) أمن الطرق

لقد كانت القوافل المغربية في تجارتها تعاني من ظاهرة اللصوصية وقطاع الطرق، هذه الظاهرة التي تحدث عنها الكثير من الرحالة الذين لم يسلم ركبهم منها، حتى أنه تم الحديث عنها بإسهاب سواءً على المستوى العام أو الرسي بين البلدان المغربية، علمًا أن هذه الظاهرة تواصلت حتى دخول بعض هذه البلدان تحت الهيمنة الاستعمارية الفرنسية في القرن التاسع عشر الميلادي<sup>(١٩)</sup> وقد حاولنا حصر بعض المقتطفات من نصوص الرحلات لما تحتويه من مادة غزيرة حول وصفها لهذا الظاهرة، أو

ارتبط اتجاهها بمجموعة من الشروط الذي وجب توفرها في المحطات التي ترتادها القوافل، هذه الشروط التي كانت إما مواضع للمياه الصالحة للشرب، أو مناطق للرعي، أو استتب الأمن فيها أو لسهولتها<sup>(٢٠)</sup> وهي نفسها العوامل التي تتدخل في تحديد اتجاه الطرق، لذا فإننا نجد أن هذه الطرق لم تكن دائمًا مستقيمة بل كثيرًا ما كانت تتعرج باتجاهات مختلفة شمالًا وجنوبًا، شرقًا وغربًا، أو عمودية وأفقية<sup>(٢١)</sup> وأول هذه الشروط هو توفر الماء، إذ كانت مواضع المياه تلعب دور في تحديد مسار القوافل<sup>(٢٢)</sup> فعنصر الماء يبقى دومًا وسط مجموعة من العناصر المختلفة والعوامل والمؤثرات عنصرًا أساسيًا لأهميته، حتى أنه عُد في نظر البعض مقابل للحياة، فنجده في الطريق الجنوبي أو طريق الحج كان مهمًا في اختياره من قبل الحجيج أو التجار<sup>(٢٣)</sup>.

إلى جانب المياه نجد عنصر آخر لا يقل أهمية عنه هو "الكلاء"، إذ يُعدّ من بين العوامل المهمة والشروط المطلوبة التي يجب توفرها في الطريق خاصةً إذا علمنا أن وسائل النقل في القوافل كانت تعتمد أساسًا على الحيوان، ولهذا وجب توفر الكلاء لأهميته، إذ كان علفًا وغذاء للحيوانات<sup>(٢٤)</sup> أضف إلى ذلك "الأسواق" التي تعتبر من أهم النقاط المقصودة باعتبارها مجال فسيح للتبادل التجاري يتيح عملية البيع والشراء، فنجد أن أغلب المراكز التجارية والمدن التي تتوفر على الأسواق، والفنادق، وأماكن الراحة للقوافل كانت من بين النقاط الموجهة والمرشدة والمساهمة في رسم شبكة الطرق بين البلدان المغربية. وفيما يخص محطات هذه الطرق فهي مبنية على الخريطة (ملحق رقم ١). علمًا بأن شبكة الطرق خلال الفترة المدروسة لم يحدث لها تغيير كبير على ما كانت عليه في الفترة الإسلامية، كما أنها لم ترق ولم تتطور مقارنة بنظيرتها في أوروبا<sup>(٢٥)</sup> وإلى جانب دورها الاقتصادي فقد لعبت أدوارًا أخرى منها السياسي، والثقافي، والديني، فقد كانت طريق للتاجر والسلطة السياسية، والعالم، والحاج، ومن هنا يتبين أن هذه الشبكة جابتها قوافل متنوعة وجبت الإشارة إليها.

## ٢) أنواع القوافل

إن الحديث عن القوافل المتبادلة بين البلدان المغربية يستوجب الوقوف عند أنواعها، فهي ليست تجارية بحتة، وإنما فيها جانب ثان هو الجانب الديني، أو ما يطلق عليها بقوافل الحجيج (ركب الحج) الذي يقطع البلدان المغربية انطلاقًا من المغرب الأقصى مرورًا بالجزائر، ثم تونس وليبيا متجهًا نحو المشرق (البقاع المقدسة) لتأدية مناسك الحج كل عام.

### ١/٢- القوافل ذات الطابع التجاري:

هدفها الرئيس هو المتاجرة ببيعًا وشراء بين أرجاء ومراكز المغرب العربي، إذ تختلف مراكز انطلاقها واتجاهاتها بين الجزائر وتونس، بين ليبيا والجزائر وتونس، بين الجزائر والمغرب، وأخرى تجول البلدان المغربية بكاملها حاملة مختلف السلع ومستوردة احتياجاتها ومتطلبات السوق لديها، لذا فإن هذه القوافل يصعب

تونس والجزائر وقد أوردت أسماء لقطاع الطرق هما محمد بوعلق والناصر بن شهرة،<sup>(٣٢)</sup> ففي إحدى الرسائل ورد ما يلي: "وبعد فسيكون في شريف علمكم، أن قافلة خرجت من توزر أصل أهل القفلة سواقة متوطنين بتوزر وحاملين على إبلهم رزق أهل رعيتنا الشرق والقفلة المذكورة فيها أحد عشر بعيراً فقط فلما وصلوا إلى قرب سوف<sup>(٣٣)</sup> إلى بير يقال لها بوقصيصعة خرج عليهم سبعة وستين فارساً من أولاد يعقوب أخذوا القفلة المذكورة وقتلوا منها اثنين... وساقوا الإبل المذكورة..."<sup>(٣٤)</sup> وفي مراسلة أخرى ورد أن الناصر بن الشهرة نهب أكثر من ثلاثين جملاً ولاذ بالفرار. حتى أن حاكم عموم الجزائر آنذاك طلب النظر في قضية هذا الرجل في إحدى الرسائل الموجهة قائلاً: "والحاصل أن ابن الشهرة في هذه الأيام كثرة حركاته فالمرغوب منكم أن تعلمنا بجميع ما يبلغكم على سيرة ناصر بن الشهرة الآن وطلب الدولة التونسية في إيمان النظر في نازلة هذا الرجل الذي حير بسيرته وسلوكه أهالي دواوير قسنطينة..."<sup>(٣٥)</sup>

وحتى إيالة طرابلس الغرب لم تسلم من اللصوصية، وقطاع الطرق، فقد عرفت منذ بداية النصف الثاني من القرن الثامن عشر الميلادي فوضى عارمة في كل أطرافها مما استفحل ظاهرة قطاع الطرق المهددة للقوافل التجارية،<sup>(٣٦)</sup> مما أدى إلى تفضيل العديد من التجار إلى ارتياد طريق البحر انطلاقاً من طرابلس ذهاباً إلى تونس، وهذا لعدم توفر شرط الأمن على طريق البر بين غدامس وتونس، ودليل ذلك وصول بعض السلع من تونس إلى غدامس عبر البحر،<sup>(٣٧)</sup> حتى أن المقولة المتداولة في ليبيا حول هذه الظاهرة هي "بات ومات"،<sup>(٣٨)</sup> وقد اشتهرت المحطات التي ينزل الحجيج بها بذلك مثل: طرابلس التي اشتهرت بعملية النهب والسرقة،<sup>(٣٩)</sup> فقد أورد الورثياني أن الراكب كان يحرس ليلاً من السراق إلى غاية مغادرتهم،<sup>(٤٠)</sup> ليتضح بذلك أن ظاهرة انعدام الأمن في الطرق كانت من بين الهواجس التي عانت منها قوافل الحجيج والتجار الذين لم يقفوا مكتوفي الأيدي أمامها.

#### (٤) الإجراءات المتخذة لحماية القوافل

لقد كان أمن القوافل في الطرق من بين الأمور المحسوب لها من طرف التجار لذا فقد كانوا دوماً يتخذون مجموعة من الاحتياطات والتدابير اللازمة التي يواجهون بها أي خطر أو طارئ قد يحدق بهم وبأموالهم ومن ذلك إسناد مهمة حراسة القوافل وتأمينها إلى القبائل ذات النفوذ، وأهم هذه القبائل وارغما على الحدود التونسية الصحراوية،<sup>(٤١)</sup> وقبيلة الشعامية في الجنوب الجزائري،<sup>(٤٢)</sup> وأولاد محمد في فزان بليبيا،<sup>(٤٣)</sup> 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،<sup>(٤٤)</sup> فقد ذكر العياشي في الراكب المرافق له أنه "...شمر الناس للقتال، وأخرجوا عدتهم، وهينوا آلة حربهم..."<sup>(٤٥)</sup>

بعض الرسائل الرسمية المتبادلة، متسائلين كيف كان رد فعل تجار القوافل حول هذه الاعتداءات وما هي الإجراءات المتخذة من أجل حماية قوافلهم وأموالهم من ذلك؟

إذا ما تتبعنا ظاهرة اللصوصية في الطرق بين البلدان المغربية خلال العهد العثماني فهي لم تكن بالجديدة عليها، فبين الجزائر والمغرب كانت تعود إلى القرن السادس عشر الميلادي، حسب ما أكده لنا الحسن الوزان في وصفه للطريق المؤدية من فاس إلى تلمسان قائلاً: "قلما ينجو التجار من شرهم لاسيما في فصل الشتاء"،<sup>(٤٦)</sup> 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 من المغرب باتجاه الجزائر، بأن الحجاج كثيراً ما يتعرضون للصوصية فيها قائلاً: "وهذه أول بلاد اللصوص، لما صلينا العشاء تداعت علينا اللصوص تداعي الذئاب وتختطف اختطاف الثعالب، فلم نزل معهم بالبارود والصبحاح إلى الصباح، وما رأينا قبلهم أقل حياء وأجسر منهم..."<sup>(٤٧)</sup> حتى أن هذه الظاهرة كانت تثير الرعب في أوساط الحجاج قول العياشي في ذلك "حصلت للركب روعة لخير أخبروه أن بإزاهم قوم من العرب يريدون الإغارة فشمروا الناس للقتال، وأخرجوا عدتهم للحرب، وهينوا آلة حربهم فلم يلقوا كيداً، وتبين بعد ذلك أن الخبر لا أصل له"،<sup>(٤٨)</sup> وفي الرحلة الناصرية وصف صاحبها الدرعي محطة أم الحران في طريقه من المغرب إلى الجزائر بقوله: "والمحل معلوم بالسرقة والاختلاس."<sup>(٤٩)</sup>

وبين الجزائر وتونس لم تسلم القوافل أيضاً من ذلك، بل تفاقمت أكثر كونها مناطق عبور خاصة لقوافل الحجيج وقد مورست هذه الظاهرة بأكثر خاصة في المناطق الصحراوية إذ كانت تجارها تعترضها هجمات اللصوص، وقطاع الطرق سواء كانوا من البدو الرحل، أو الطوارق المثلثين،<sup>(٥٠)</sup> أو مجموعة من القبائل التي تزعم الصحاري كقبيلة ورغمة التي كانت تقوم بأعمال قطع الطريق على الأراضي التونسية.<sup>(٥١)</sup> علماً أن ركب الحجاج لم يسلم من ذلك في هذه خاصة في منطقة الجريد، كتعرض ركب الحج الفاسي إلى غارات القبائل البدوية التونسية مثل قبائل الهمامة التي قوبلت بالحرب من طرف حمودة باشا<sup>(٥٢)</sup> الذي كان يمثل السلطة السياسية آنذاك في إيالة تونس.<sup>(٥٣)</sup> وقد اشتهرت بعض المحطات في البلاد التونسية بهذه الظاهرة خاصة توزر التي ورد ذكرها في العديد من نصوص الرحلة، فقد وصفها الدرعي بقوله "وتوزر فإنها أكثر بلاد الله سرقة"،<sup>(٥٤)</sup> أما الورثياني فعبر عن ذلك إلى حد التنبيه بقوله: "وتوزر وقابس محطة الخطفة، بل توزر أعظم فكل من غفل عن حاجة في يده إلا خطفوها فيأكل والغفلة فيها..."<sup>(٥٥)</sup>

مع العلم أن هذه الظاهرة استمرت حتى القرن التاسع عشر الميلادي، كما سبق القول، وهذا من خلال ما أشارت إليه الوثائق الأرشيفية التي كانت عبارة عن مراسلات متعلقة باغارات على القوافل والعروش الجزائرية متبادلة بين السلطة السياسية في

## الهوامش:

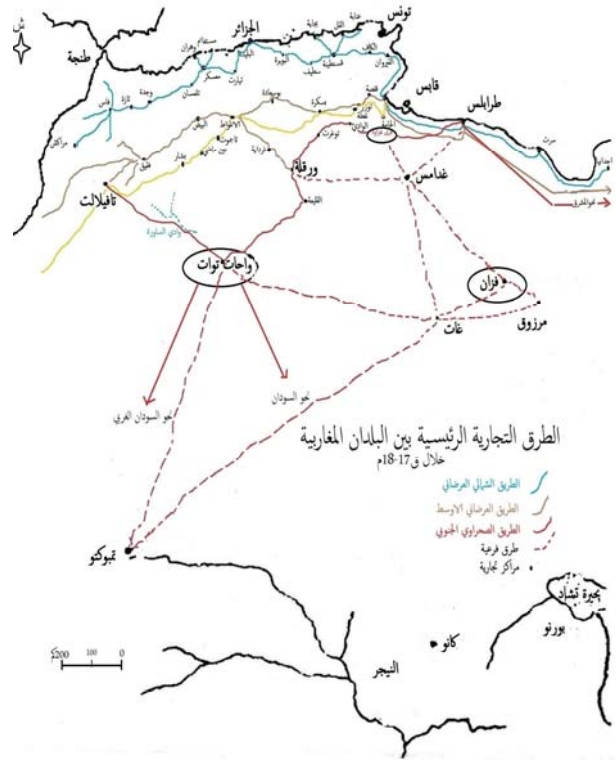
- (١) ابن خلدون (عبد الرحمن)، تاريخ ابن خلدون (العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر)، طبعة مصححة اعتنى بها أبو صيب الكرمي، الرياض، بيت الأفكار الدولية، ص ١٤٤.
- (٢) سعيدوني (ناصر الدين)، شبكة المواصلات في الجزائر أثناء العهد العثماني، ضمن كتاب: البحرية والطرق التجارية العثمانية، إعداد وتقديم عبد الجليل التميمي، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية الذي نُظِم من ١٥ إلى ١٨ أكتوبر ١٩٩٨، عن الولايات العربية خلال العهد العثماني رقم (١٢)، زغوان (تونس)، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلوماتية، ٢٠٠٠، ص ٧٠.
- (٣) الزبيري (محمد العربي)، مدخل إلى تاريخ المغرب العربي الحديث، ط ٢، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، ١٩٨٤، ص ١٢٣.
- (٤) مروان (محمد عمر)، الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في غدامس خلال العهد العثماني الثاني (١٨٣٥-١٩١٢)، بنغازي، دار الكتب الوطنية، ٢٠٠٩، ص ٣٧٠. محمد شرف الدين (أنعام)، مدخل إلى تاريخ طرابلس الاجتماعي والاقتصادي (١٧١١-١٨٣٥)، ط ١، طرابلس، ليبيا، مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، ١٩٩٨، ص ٦٤.
- (٥) محمد شرف الدين، المرجع السابق، ص ٦٠.
- (6) Faroua (Mahmoud), *le commerce caravanier de la Tunisie après la première guerre mondiale*, revue d'histoire maghrébine, no 55/56, Tunis, 1989, p26.-27.
- (٧) القرشي (سليمان)، الماء في الرحلات الحجية المغربية بين الحقيقة والرمز، ضمن كتاب: السودان وأفريقيا في مدونات رحالة الشرق والغرب اكتشاف الذات والآخر، أبحاث ندوة العرب والمسلمين/ دورة ابن حوقل، الخرطوم، السودان، دار السويدي للنشر والتوزيع، فبراير ٢٠٠٦، ص ١٦٨-١٦٩.
- (٨) مروان، المرجع السابق، ص ٣٧٠.
- (٩) سعيدوني، المرجع السابق، ص ٦٥.
- (١٠) بن خروف (عمار)، العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بين الجزائر والمغرب في القرن (١٠هـ/١٦م)، الجزائر، دار الأمل، ج ٢، ٢٠٠٨، ص ٦٣.
- (11) Surtill (E), *marche des caravanes de l'Afrique centrale*, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies, T.6, Paris, 1850, p06 - 07.
- (١٢) الزبيري (محمد العربي)، التجارة الخارجية للشرق الجزائري في الفترة ما بين (١٧٩٢-١٨٣٠)، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، ١٩٨٤، ص ١٨٣.
- (13) 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, p.338.
- (١٤) سعد الله (أبو القاسم)، مع العياشي في رحلته إلى القدس، مجلة التاريخ العربي، الإمارات العربية، جمعية المؤرخين المغاربة، ع ١٠٤/١٩٩٩، ص ١٩٤.
- (١٥) فيلاي (مختار بن الطاهر)، رحلة الوثيلاي، عرض ودراسة، باتنة (الجزائر)، دار الشهاب، ١٩٩٨، ص ٨١.
- (16) 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, p.02.
- (١٧) مروان، المرجع السابق، ص ٣٨٢.
- (١٨) فيصل (محمد موسى)، موجز تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر، بنغازي، منشورات الجامعة المفتوحة، ١٩٩٧، ص ٥٠.
- (١٩) تونس، الأرشيف الوطني، قسم السلسلة التاريخية، الحافظة ٢١٢، الملف ٢٣٧، تاريخ ١٨٥٦-١٨٦٨م، الوثائق ١٥-٢٠-٦-١٧-٢٩.

إضافة إلى تزويد القافلة بالحراس وعادة ما تكون أصول هؤلاء مختلفة الانتماءات القبلية لتكثر عصبيتهم تكون مهمتها حماية القافلة،<sup>(٤١)</sup> وتنظيم استعلامات مهمتها إعلام القافلة بأي خطر مسبق للاحتياط، أو الاستعداد للمواجهة، خاصة على الطرق الصحراوية، وقد أطلق عليها اسم "شرطة الصحراء".<sup>(٤٢)</sup> وإن اشد الخطر، فإن القافلة تقوم في بعض الأحيان بتغيير الطريق إلى مسلك ثان إن وجد، أو التوقف ريثما زال الخطر كحل لتفادي قطاع الطرق.

## خاتمة

إن هذه الظاهرة قد صورت لنا جزء من حياة المجتمع المغاربي، إذ كانت لها آثار جانبية عليهم أضرت بتجارتهم رغم اتخاذ التجار الإجراءات اللازمة لحماية قوافلهم التي تكن في مأمن تام من اللصوصية وقطاع الطرق، كما أن تكاليف الحماية من دفع مبالغ للحراس أو لقبائل الطريق، أو تأخرهم لخطر محقق بهم كان على حسابهم، فكلما زادت هذه الأخطار تراجمت فوائد الربح خاصة إذا علمنا أن معظم هذه القوافل كانت موجهة من طرف العامة، ولم تكن موجهة من طرف السلطة السياسية ولو كانت كذلك لكانت أكثر حماية وأمنا.

## الملاحق:



خريطة رقم (١)

الطرق التجارية الرئيسية بين البلدان المغاربية  
خلال القرن ١٧ - ١٨ م

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

(38) Ibid, p17.

(39) الحضري (محمد المدني)، الطريق من طرابلس إلى فزان، مجلة البحوث التاريخية، مركز بحوث ودراسات الجهاد الليبي، ١٤/جانفي ١٩٧٩، ص ٩٩.

(٤٠) بوعزيز، طرق القوافل والأسواق...، المرجع السابق، ص ١٣٣.

(٤١) الرحلة العياشية، المصدر السابق، مج ١، ص ١١٢.

(٤٢) الزبيري، التجارة الخارجية، المرجع السابق، ص ١١٢-١١٣؛ بوعزيز، المرجع السابق، ص ١٣٣.

(٢٠) الوزان الزباني (الحسن بن محمد المدعو ليون الإفريقي)، وصف إفريقيا، ترجمة: محمد حجي ومحمد الأخضر، ط ٢، بيروت، دار الغرب الإسلامي، ج ٢، ١٩٨٣، ص ١١.

(٢١) القاضي (محمد)، رحلة أبي مدين الدرعي الحجازية لأحمد الصغير السوسي، مجلة التاريخ العربي، الإمارات العربية، ٥١٤/٢٠١٠، ص ٥١.

(٢٢) العياشي (أبو سالم عبدالله بن محمد)، الرحلة العياشية، تحقيق سعيد الفاضلي وسليمان القرشي، الإمارات العربية، دار السويدي للنشر والتوزيع، ٢٠٠٦، مج ١، ص ١١٢.

(٢٣) حساني (مختار)، الأحوال الثقافية والسياسية للجنوب الجزائري من خلال رحلة الدرعي، ضمن أعمال طريق القوافل، المركز الوطني للبحوث في عصور ما قبل التاريخ وعلم الإنسان والتاريخ، الجزائر، ٢٠٠١، ص ٢٨.

(٢٤) بوعزيز (يحيى)، طرق القوافل والأسواق التجارية كما وجدها الأوربيون في الصحراء الكبرى، خلال القرن التاسع عشر، مجلة الثقافة، الجزائر، ١٩٨٠/٥٩٤، ص ١٣٢.

(٢٥) الأغواطي، رحلة الأغواطي الحاج ابن الدين في شمال أفريقيا والسودان والدرعية، ترجمة وتحقيق أبو القاسم سعد الله، طبعة خاصة، الجزائر، المعرفة الدولية للنشر والتوزيع، ٢٠١١، ص ١٠٢.

(\*) كان مولده في ١٨ ربيع الثاني ١١٧٣ / الموافق ٠٨ ديسمبر ١٧٥٩، تولى حكم تونس في سنة ١٧٧٧ وافته المنية في ١٩ أكتوبر ١٨٣٤م. يُنظر: ابن أبي الضياف (أحمد)، إتحاف أهل الزمان بأخبار ملوك تونس وعهد الأمان، تحقيق لجنة من وزارة الشؤون الثقافية، تونس، الدار العربية للكتاب، المجلد الثاني، ج ٣، ١٩٩٩، ص ١١-٥٣.

(٢٦) ابن عبد العزيز (حمودة بن محمد)، الكتاب الباشي، (د.ط)، تحقيق الشيخ محمد ماضور، تونس، الدار التونسية للنشر، ج ١-١٩٧٠، ص ١٣.

(٢٧) الدرعي (أحمد بن محمد بن ناصر)، الرحلة الناصرية، المطبعة الحجرية، ج ١، ص ٥٤-٥٥.

(٢٨) الورثياني (الحسن بن محمد، ت. ١١٩٣-١١٩٤ هـ/ ١٧٧٩-١٧٨٠م)، نزهة الأنظار في فضل علم التاريخ والأخبار (الرحلة الورثيانية)، الجزائر، مطبعة بيب فونتانا الشرقية، ١٩٠٨، مج ١، ص ١٢٨.

(\*\*) ورد ذكره أنه جزائري الأصل في الرسالة التي بعثها ليون روش فنصل جنرال دولة فرانسة المكلف بأمرها بالحاضرة التونسية مؤرخة في ١٦ أكتوبر ١٨٦١ إلى حاكم عموم الجزائر الذي لم يرد اسمه (تونس، الأرشيف الوطني، قسم السلسلة التاريخية، الحافظة ٢١٢، الملف ٢٣٧، الوثيقة ٦).

(\*\*\*) سوف مدينة بالقرب من نفطة في تونس بالبلاد الجريدية يُنظر: الحميري (محمد بن عبد المنعم)، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، بيروت، مكتبة لبنان، ١٩٧٥، ص ٣٣٣. وهي منطقة صحراوية في الجنوب الجزائري تسمى مدينة واد سوف حاليًا.

(٢٩) تونس، الأرشيف الوطني، قسم السلسلة التاريخية، الحافظة ٢١٢، الملف ٢٣٧، الوثيقة ١٧، دون تاريخ.

(٣٠) تونس، الأرشيف الوطني، قسم السلسلة التاريخية، الحافظة ٢١٢، الملف ٢٣٧، الوثيقة ١٥، تاريخ ١٨٦١.

(٣١) فيرو (شارل)، الحوليات الليبية منذ الفتح العربي حتى الغزو الإيطالي، ترجمة وتحقيق: محمد عبد الكريم الوافي، ط ٣، بنغازي، منشورات جامعة قاربونس، ١٩٩٤، ص ٣٢٠-٣٢١.

(٣٢) مروان، المرجع السابق، ص ٣٩٦-٣٧٠.

(33) Prax, *régence de tripoli*, Revue de l'Orient de l'Algérie et des Colonies, T.7, Paris, 1850, p11.

(٣٤) فيلاي، المصدر السابق، ص ١٤٥.

(٣٥) الرحلة الوثيائية، المصدر السابق، مج ١، ص ١٧٠.

(36) sur la géographie et le commerce de l'Algérie méridionale, Paris, 1840, p89. Carette, recherches