

DOI: 10.54240/2318-013-001-013

واقع تجارة القوافل بين ضفتي الصحراء الجزائرية
في ظل التغييرات التي أحدثتها فرنسا بالمنطقة بدايات القرن العشرين.
The reality of caravan trade between the two shores of the Algerian Sahara in light
of the changes brought about by France in the region at the beginning of the twentieth century.

المؤلف والمؤلف المرسل: دة. سميرة دعاشي- Samira DAACHI صص 278-300
الدرجة والعنوان المتي: أستاذة محاضرة ب- جامعة سطيف 2- محمد مين دباغين- الجزائر.
البريد الإلكتروني: samira_daachi@yahoo.fr

تاريخ استقبال المقال: 2022/12/14.. تاريخ المراجعة: 2023/01/05.. تاريخ القبول: 2023/04/27

الملخص: تعتبر تجارة القوافل الصحراوية أساس التواصل بين دول شمال إفريقيا وبلاد السودان منذ عهود سحيقة من الزمن، هذه التجارة؛ ساهمت في خلق تجارة دولية بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط، لهذا الأساس حاول الأوروبيون تحويلها لصالحهم، أين شهدت القارة الإفريقية خلال القرن التاسع عشر موجة استعمارية شرسة، للاستثمار في التربة الإفريقية وتسويق بضائعها عبر الصحراء الكبرى، حيث شهدت هذه المنطقة منافسة شرسة بين فرنسا وإنجلترا انتهت باحتلال فرنسا للجزائر لغرض منافسة بريطانيا في التجارة العابرة للصحراء، وبهذا شهدت كل الصحراء الجزائرية وإفريقيا الغربية موجة من التغييرات في حركة القوافل التجارية، نحو الموانئ الساحلية بدل الدروب الصحراوية ثم أفولها مع بدايات القرن العشرين بعدما أنهت فرنسا مشاريعها العابرة للصحراء، لتعطي الشرعية لنفسها دور المالك الوحيد للتجارة العابرة للصحراء الجزائرية. الكلمات المفتاحية: الصحراء الجزائرية- إفريقيا الغربية- تجارة القوافل- فرنسا- المحيط الأطلسي- توات- الأهقار- تنبكتو- السنغال- التحول التجاري.

Abstract: The desert caravan trade is considered the basis of communication between the countries of North Africa and the country of Sudan since ancient times, this trade that contributed to the creation of international trade between the two shores of the Mediterranean Sea, For this basis, the Europeans tried to turn it to their advantage, as the African continent witnessed during the nineteenth century a colonial wave to invest in African soil and market its goods across the Sahara desert, Where the Sahara desert witnessed fierce competition between France and England, which ended with France occupying Algeria

for the purpose of competing with Britain in the trans-Saharan trade. Thus, all of the Algerian Sahara and West Africa witnessed a wave of changes in the movement of commercial caravans, towards the coastal ports instead of the desert paths, and then their decline at the beginning of the twentieth century after France ended its trans-Saharan projects. To give legitimacy to itself the role of the sole owner of the trans-Algerian trade.

Keywords: Algerian Sahara- West Africa- Caravan Trade- France- Atlantic Ocean- Touat- Ahgar-Timbuktu- Senegal- commercial transformation.

مقدمة: تعتبر التجارة العابرة للصحراء الدافع الحقيقي لاحتلال فرنسا للجزائر، باعتبارها جسر يمتد بها باقي مستعمراتها في إفريقيا، إذ بعد تراجع المد الاستعماري بالأمريكيتين نتيجة ثورات العبيد والثورة الأمريكية، بدا للدول الأوروبية أهمية الاستثمار في منتجات التربة الإفريقية بديلا عن تربة جزر أنتيل، لاسيما بعد بزوغ فجر الثورة الصناعية وحاجتهم للمواد الأولية للصناعة، وكذا إيجاد مراكز لتصريف منتجاتهم المصنعة، وهنا تلتقي المصالح السياسية مع المصالح الاقتصادية فتُلقي بظلالها على القارة الإفريقية، فكان لتحرير تجارة الرقيق علاقة وثيقة بالسياسة الاقتصادية الجديدة عبر البحار والمحيطات والصحراء الكبرى.

وفي ظل المنافسة الشديدة حول التجارة الصحراوية بين بريطانيا وفرنسا في صحراء ليبيا، سارعت فرنسا لاحتلال الجزائر، ومن ثمة استغلت كل الوسائل العلمية، الثقافية، السياسية، العسكرية، الاقتصادية وحتى الاجتماعية لبلوغ هدفها المنشود وهو نقل تجارتها ما بين سواحل البحر المتوسط والمحيط الأطلسي عبر الصحراء الجزائرية، فكان لها ما أرادت مع بدايات القرن العشرين، أين شهدت المنطقة تحولات في مجال تجارة القوافل.

إشكالية البحث: عموماً؛ تُؤطر هذه الورقة البحثية إشكالية رئيسية تتعلق بـ مدى نجاح السياسة التجارية الفرنسية العابرة للصحراء الجزائرية في تدمير تجارة القوافل وتراجع العلاقات التجارية بين ضفتي الصحراء الجزائرية.

وتتفرع عنها مجموعة من الأسئلة منها: ما مصير تجار القوافل والطرق والمراكز التجارية التي ربطت بين الصحراء الجزائرية وإفريقيا الغربية؟ ما هي أهم الطرق التي أحدثتها فرنسا لربط تجارتها بين سواحل البحر المتوسط والمحيط الأطلسي عبر الصحراء الجزائرية؟ كيف ساهمت التجارة الفرنسية عبر الصحراء الجزائرية في أفول نجم تجارة القوافل مع بدايات القرن العشرين؟ ما هي تداعيات وأثار التحول التجاري بين طرفي الصحراء الجزائري على اقتصاد هذه المناطق؟

يهدف هذا الموضوع إلى توضيح خطورة التحول التجاري بين طرفي الصحراء على اقتصاديات الدول التي تمارس هذه التجارة، من خلال ما أقدمت عليه فرنسا في سبيل تحويل التجارة العابرة للصحراء الجزائرية لصالحها، باعتماد منهج التاريخي الكمي للكشف عن الحقائق التاريخية التي وقعت خلال الفترة الاستعمارية.

1- واقع تجارة القوافل في كل من الصحراء الجزائرية وإفريقيا الغربية.

1.1 القوافل التجارية الجزائرية: لقد ساهمت عوامل عديدة في ظهور بوادر الوهن في حركة القوافل التجارية، في الوقت الذي أمدت فيه القوات الفرنسية نفوذها السياسي وقواعدها في جنوب الجزائر، وسعي كل من إيطاليا وبريطانيا لإقامة مراكز تجارية مهمة في الطرف الشمالي الغربي لنطاق الصحراء، لتحرير تجارة الرقيق كحجة لبحث أسواق لمنتجاتها، هذا المؤشر كان بالغ الخطورة على اقتصاد تلك المناطق، إذ يعتبر نصف تجارتها يجتاز عبر الصحراء⁽¹⁾. هذه المتغيرات أحدثت من شأنها تغييرًا في وظائف تجار القوافل ومسالك الطرق القديمة ومراكزها التجارية والسؤال المطروح هنا: هل حقيقة تلاشت تجارة القوافل بفعل تحولات التجارة التقليدية، أم تفاعل هؤلاء التجار مع المستجدات التي طرأت على المنطقتين؟

قبل التوغل الفرنسي بالصحراء الجزائرية؛ كان التنظيم الاقتصادي للقبائل الصحراوية يعتمد على البدو الرحل على طول الحواف الشمالية للصحراء (التل) مثل الميزابيين، شعانية متليبي، ورقلة والطوارق على طول الخط من الشرق إلى الغرب، ومن الغرب الجزائري نجد قبائل تلمسان، المشرية، البيض وعين الصفراء على طول الخط من الشمال نحو الجنوب- بين تلمسان وتوات-، إلى جانب السكان المستقرين.

بفعل التغلغل الفرنسي في الصحراء الجزائرية، أحدث تخلخلا في الحركة التجارية بين أسواق الداخل والخارج، ففي الوقت الذي كانت فيه ورقلة مخزنا للبضائع المستوردة من الشمال نحو الجنوب عن طريق القوافل، فإن القوافل المارة عليها من بسكرة والقادمة من سكيكدة وقسنطينة قد منعت من طرف فرنسا، بحجة أنها تنقل المون للثوار، كما منعت القوافل القادمة من الجريد التونسي لذات السبب، مما شلّ الحركة التجارية الموجهة إلى إفريقيا الغربية وجعلها تسير بطريقة غير منتظمة.

(1)- بوفيل - تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير- تر- الهادي أبولقمة ومحمد عزيز- منشورات جامعة قار يونس- بنغازي- 1988- ط2- ص 402-400.

خلال القرن التاسع عشر؛ كانت أقصى نقطة تصلها قوافل ورقلة هي تنبكتو، في كثير من الأحيان تسوق بضاعتها في تينجورارين أو غات وغدامس، لتعود محملة بما تشتره من بضاعة جنوب الصحراء وعلى رأسها العبيد لبيعهم بأسواق ورقلة، لكن السياسة التي اتخذتها فرنسا في مراقبة القوافل أدت إلى عزوف العديد من التجار للقيام بهذه المهمة⁽¹⁾.

بالنسبة لحركة القوافل السوفية التي كانت تؤم أسواق ثغرت، ورقلة، غرداية، تونس، غدامس، غات، المغرب وإفريقيا الغربية، هذه الحركة تذبذبت خلال الفترة الاستعمارية خاصة مع غدامس⁽²⁾، غير أن تعميم استعمال السيارات والشاحنات خلال ثلاثينات وأربعينات القرن العشرين كان ضربة قاسية لتجارة القوافل، فأصبحت الجمال لا تؤمن سوى نقل السلع إلى المناطق التي تتوفر على طرق السيارات⁽³⁾.

بالنسبة لوسط الصحراء؛ كان مجال تنقل الشعانبة يمتد من الحدود الليبية في غدامس ووحدات فزان شرقا حتى العرق الغربي ومن وادي ميزاب شمالا إلى عين صالح جنوبا⁽⁴⁾، بفعل الضغط الفرنسي؛ أضحت القوافل التي كان يعتمد عليها الشعانبة شرقا نحو غدامس وقابس وغربا نحو تيارت ومستغانم في ركود. الأمر الذي حوّل الشعانبة من تجارة القوافل وجمع ضرائب العبور إلى فتح متاجر، فقد شمل نشاطهم هذا كل المنطقة الممتدة من جانت حتى أدرار ومن غرداية حتى تامنراست، حيث تشير إحصائيات عام 1937م أنهم يمتلكون 80% من مجموع الدكاكين والحوانيت، التي كانت توجد في جميع مراكز العمران الواقعة في الربع الجنوبي الغربي من الصحراء الجزائرية⁽⁵⁾.

بالنسبة لتجارة القوافل الميزابية، بالرغم من الضغوط التي تعرضت لها قوافلهم، إلا أن إشارة أحد المصادر إلى الميزابي عيسى بن قاسم باسعيد البرياني-نسبة إلى مدينة بريان- الذي كان في البعثة التجارية التي شكّلها رئيس الغرفة التجارية لمدينة الجزائر، قصد استكشاف

(1)-أحمد ذكار- حاضرة وارجلان وعلاقتها التجارية بالسودان الغربي من سنة 1591م إلى 1883م- رسالة ماجستير- كلية العلوم الاجتماعية العلوم الإسلامية- قسم التاريخ- الجامعة العقيد أحمد دراية- أدرار- 2009-2010- ص 149.

(2)- عثمان زقب- الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في منطقة وادي سوف 1918-1947 وتأثيرها على العلاقات مع تونس وليبيا- رسالة ماجستير- كلية الآداب والعلوم الإنسانية- قسم التاريخ- باتنة- 2005-2006- ص 112.

(3)- نفسه- ص 113.

(4)- إسماعيل العربي- الصحراء الكبرى وشواطئها- المؤسسة الوطنية للكتاب- الجزائر- 1983- ص 166.

(5)-لعربي إسماعيل- نفسه- ص 168-169.

أسواق إفريقيا الغربية، لترقية التبادل التجاري بين الجزائر والمستعمرات الفرنسية في إفريقيا الغربية سنة 1936م⁽¹⁾، يوحى لنا بأن هناك تجارة ميزابية عبر الصحراء.

بالنسبة لقوافل غرب الصحراء فإن قوافل المشربية، قوافل البيض، قوافل عين الصفراء بقيت تصل أسواق توات⁽²⁾ بعد وقوع المنطقة في يد الفرنسيين، إذ كانت مدفوعة من قبل الفرنسيين لجلب تجارة توات نحو أسواق الشمال بدل المغرب، وفي مطلع القرن العشرين كان هناك عدة قوافل تتجه كعادتها إلى إقليم تينجورارين، منها قبائل؛ أولاد منصور، أقرية، بكاكرة، أولاد فارس، أولاد سرور، فراحدة... الخ⁽³⁾.

كما أن هناك قوافل لا تقل عددا عنها مثل قوافل عين الصفراء والبيض التي يصل عدد أفرادها وجمالها إلى مجموع 3307، كما أن هناك إشارة إلى قوافل من تلمسان وأولاد سيدي الشيخ وصلت أسواق توات في عام 1901م⁽⁴⁾، لكن السؤال المطروح: هل هذه القوافل كانت تعمل لصالحها أم بدافع من السلطات الفرنسية قبل تعميم استعمال الشاحنات والسيارات عبر الصحراء الجزائرية؟

تُشير إحدى الكتابات المغربية إلى استمرار تجارة قوافلها على درجة من الأهمية إلى بداية القرن العشرين، حيث ربطت شمال مالي بالجزائر عبر الطريق الشرقي الذي يمر بتندوف، كما يذكر أحد الرواة الذي كان دليلا خلال الأربعينات والخمسينات من القرن العشرين، أن عدد الإبل التي كانت تضم القافلة الواحدة لم يعد يتجاوز خلال تلك الفترة المائة، غير أنه في بداية القرن العشرين تتجاوز الألف⁽⁵⁾.

هذه الإشارة تؤكد لنا مدى تراجع القوافل التجارية، بسبب تعميم استعمال السيارات والشاحنات بالصحراء، حيث تقلصت كثيرا أسواق توات وتيديكلت في غضون ثلاثين سنة، بسبب تدخل الوسطاء المجهزين بالشاحنات، الذين استولوا على عمليات نقل البضائع،

(1)- يوسف بن بكر الحاج سعيد- تاريخ بني ميزاب (دراسة اجتماعية واقتصادية وسياسية)- المطبعة العربية- غرداية- 2006- ط2- ص 214-213.

(2)- حوتية- توات والأزواد خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ميلادي (دراسة تاريخية من خلال الوثائق المحلية)- دار الكتاب العربي للطباعة والنشر- الجزائر- 2007- ج1- ص 155 ، 159-157.

(3)- نفسه- ص 154-155.

(4) - Henri Schirmer- « Le Touat , étude de géographie physique et économique »- Annales de Géographie, 1ère année- N° 4 , 15 juillet 1892 -p 413.

(5)- عبد الواحد أكيمير- الحضور المغربي- الأوروبي في إفريقيا الغربية- الرباط- دت- ص 136.

فأوضحت هذه القوافل تمارس تجارتها بطريقة غير مباشرة وداخلية في الأهقار⁽¹⁾ وباقي مناطق الصحراء الجزائرية.

نفس الشيء وقع لتجار الطوارق، بينما كانوا سابقا يسيطرون على النشاط التجاري عبر الصحراء⁽²⁾، يحصلون على رزقهم من خلال تأمين طرق القوافل المارة عبر أراضيهم⁽³⁾، بعد التوغل الفرنسي في الصحراء خلال الخمسينات والستينات من القرن التاسع عشر، حيل بينهم وبين الأسواق الشمالية، الأمر الذي دفع بهم إلى توحيد جهودهم بعد أن تغير الأساس الذي ينهض باقتصادهم، فاعتمدوا على الزراعة بفضل جهود المزارعين من الرقيق وكان هذا بفضل الاستقرار الذي ساد في عهد الأمينوكال الحاج أحمد بين 1830-1877م، كما بقي الطوارق يستخدمون المراعي الواقعة شمال غربي النيجر ومزاولة تجارة القوافل وذلك بنقل الملح من سبخة أمدغور وبعض السلع القطنية البريطانية إلى الدمرجو شمال زندر⁽⁴⁾.

1.1 القوافل التجارية لإفريقيا الغربية: إن التجار الذين كانوا يمارسون التجارة الخارجية مثل قوافل الأزلاي (Azlai)؛ كيل جريس واتسان (Itesan) من مركز انطلاقهم بالأير قد بقيت تجارتهم فاعلة حسب ما أشار إليه بوفيل بقوله: «حتى عام 1908م عندما أوشكت القوافل على لفظ أنفاسها الأخيرة، كان عدد الإبل التي تضمها القافلة الواحدة لا تقل عن عشرين ألفا⁽⁵⁾»، كما يذكر المؤرخون الذين عنوا بهذه الأسفار، أن هناك قافلة سارت في طريق الأير سنة 1938م، ضمت 17.000 جملا هذا الرقم يعتبر رقما قياسيا في تلك الفترة⁽⁶⁾.

كما أن تجار الهاوسا الذين كانوا مهيمين على الجزء الشرقي من إفريقيا الغربية وينتشرون من قاعدتهم في نيجيريا الشمالية في اتجاه الجنوب الغربي حتى ساحل الذهب⁽⁷⁾، تحولوا نحو السواحل الأطلسية حيث تأقلموا مع التجارة الجديدة، بدؤوا في العقد التاسع من القرن التاسع عشر، في استخدام الخدمة المنتظمة للسفن البخارية لنقل جوزة الكولا من أكرا

(1)- إسماعيل العربي- مرجع سابق- ص 181.

(2)- نفسه- ص 166.

(3)- نفسه- ص 183.

(4)- س. باير- «الصحراء الكبرى في القرن التاسع عشر»- مقال نشر في كتاب تاريخ إفريقيا العام (القرن التاسع عشر في إفريقيا حتى ثماميناته)- اليونيسكو- تحت إشراف، ج.ف. آدي أجاي- مطبعة حسيب وأولاده- لبنان- 1996- مجلد 6 - ط1- ص 593.

(5)- بوفيل - ص 392-393.

(6)- إسماعيل العربي- مرجع سابق - ص 58.

(7)- هوبكنز- التاريخ الاقتصادي لإفريقيا الغربية- تق، عبد الغني سعودي- تر، أحمد فؤاد بليغ- المطابع الأميرية- القاهرة، 1998، ص 121.

وكيب كوست (في غانا) إلى لاجوس، لما تم وصل لاجوس وكانو بالسكك الحديدية في عام 1911م، أصبحت هذه التجارة تنقل عبرها⁽¹⁾.

نفس الشيء بالنسبة لقوافل الكونتاس والبرابيش من منطقة تنبكتو وبحيرة فاجيبان، التي كانت تمارس التجارة مع توات، يبدو أن أقصى نقطة تصلها في أواخر القرن التاسع عشر كانت تاودني، حيث تشير بعض الكتابات إلى قوافل تنبكتو التي تذهب إلى تاودني كان مجموعها يتراوح بين 25.000 و30.000 جمل وتحمل ما بين 4.000 و5.000 طن من الملح عند العودة⁽²⁾، في سنة 1910م مات جوعا أكثر من خمسين شخصا في تاودني، نتيجة تأخر القافلة التي تحمل الإمدادات الغذائية⁽³⁾، إذ لم تعد القوافل في بداية القرن العشرين تصل بانتظام إلى الواحات الجنوبية⁽⁴⁾.

باختفاء تجارة القوافل؛ تداعت أركان السلطة والمكانة الاجتماعية لأغلب القبائل أو لممارسي القيادة وتقلصت مواردهم، تبعاً لذلك دُفع سكان الواحات للبحث عن عمل يتلاءم مع الظروف التي آلوا إليها كعمال لا كأسياد⁽⁵⁾، نفس الظروف ألقت بضلالها على سكان إفريقيا الغربية، لتعطي الشرعية لنفسها دور مستودع للبضائع والسلع المستوردة من الدول الأوروبية⁽⁶⁾.

2.1 طرق القوافل التجارية: بفعل الاستعمار الفرنسي لمناطق شمال غربي إفريقيا، حدثت تغييرات كثيرة على هذه المناطق محل الدراسة، لاسيما ما يتعلق بالتجارة الداخلية، بوصول الفرنسيين تم ربط الساحل المتوسطي للجزائر بالساحل الأطلسي لإفريقيا الغربية عبر الصحراء الجزائرية، إضافة إلى التجارة البحرية والجوية، مما حقق للاقتصاد الاستعماري الفرنسي أرباحاً كبيرة على حساب الاقتصاد المحلي، أين سلب السكان المحليين تجارتهم التقليدية وتحولت طرق القوافل القديمة إلى ممرات مهجورة، فكيف تم ذلك؟.

(1)- نفسه- ص 494.

(2)- نفسه- ص 93.

(3)- نفسه- ص 172.

(4)- خديجة الراحي- التجارة الصحراوية ثوابت ومتغيرات-«كلية الآداب والعلوم الإنسانية- جامعة ابن زهر، أكادير- دت، ص 111.

(5)- بوفيل- ص 406.

(6)- آجاي-«إفريقيا في مطلع القرن التاسع عشر، قضايا وتوقعات»- مقال نشر في كتاب تاريخ إفريقيا العام (القرن التاسع عشر في إفريقيا حتى

تماميناته)- تحت إشراف- ج.ف.آدي آجاي- اليونسكو- 1996- مجلد 6- ط1- ص 53.

1.3.1 الطرق الداخلية بالجزائر: إن الطرق التي كانت تصل داخل الجزائر بإفريقيا الغربية

مثل طريق قسنطينة وكانو⁽¹⁾، طريق بسكرة وأفدز⁽²⁾، طريق بسكرة نحو تنبكتو-جني⁽³⁾، والمسالك التي ارتبطت بإقليم توات من كل الجهات: من تنبكتو-غاو- شنقيط⁽⁴⁾ - جني⁽⁵⁾، غدامس وغات، قد تحولت مسالكها كما يلي:

- من الشرق: هناك خط حديدي يمتد من قسنطينة إلى بسكرة ثم تشرت وورقلة.

- من الوسط: هناك خط حديدي يمتد من الجزائر إلى الجلفة.

- في الغرب: نجد طريق سعيدة وكولومب- بشار⁽⁶⁾

ما شجع نشاطها التجاري إنشاء عدد من الطرقات التي لم تكن موجودة قبل 1830م⁽⁷⁾،

مثل:

- تعبيد طرق السيارات من سطافة، غرداية، الأغواط عبر وادي ميزاب، ثم الطريق من غرداية نحو وورقلة⁽⁸⁾.

- طريق الوادي- نفطة، الوادي- بسكرة، الوادي- توفرت عبر الجامعة، الوادي- نقرين، الوادي- توفرت عبر فرجان⁽⁹⁾.

بالنسبة للطرق التي تربط ضفتي الصحراء؛ باحتلال عين صالح وتمبكتو، أعاققت تنمية

التجارة مع الغدامسيين وأثرت على المصالح التركية والعلاقات بين توات بعين صالح وغدامس

وكذا تنبكتو⁽¹⁰⁾ نتيجة تضيق الخناق الاستعماري على عين صالح لهدف تحويل التجارة

(1)- العربي الزبيري- التجارة الخارجية للشرق الجزائري- الشركة الوطنية للنشر والتوزيع- الجزائر- 1972- ص 173.

(2)- يحي بوعزيز- تاريخ إفريقيا الغربية الإسلامية من مطلع القرن السادس عشر إلى مطلع القرن العشرين ويليها الاستعمار الأوروبي الحديث في إفريقيا وآسيا وجزر المحيطات- دار البصائر للنشر والتوزيع- الجزائر- 2009- ط2- ص 42.

(3)- L'abbé Barges- Le Sahara et le Soudan, documents historique et géographiques - Just rouvier libraire-éditeur- Paris, 1853- p 5-11.

(4)- الأغواط- رحلة الأغواط (الحاج ابن الدين في شمالي إفريقيا والسودان والدرعية)- تج. أبو القاسم سعد الله- المعرفة الدولية للنشر والتوزيع- الجزائر- 2011- ص 94.

(5)- L'abbé Barges- Op.cit- p 5-11.

(6)- الحاج موسى بن أعمار، بتول الصحراء بين حسابات الثروة في فرنسا ورهانات الثورة في الجزائر، د.د.ن. د.م.ن. 2008، ص 56.

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

(8)- يوسف بن بكر الحاج سعيد، المرجع السابق، ص 151.

(9)- عثمان زغب، المرجع السابق، ص 118.

(10) - Bourgeot André, « Les échanges transsahariens, la Senusiya et les révoltes Twareg de 1916-17», Cahiers d'études Africaines, Vol. 18, N°69-70, 1978, p 164.

الصحراوية عبر الجزائر، أدى إلى تغيير الطرق التجارية، حيث انحرفت نحو الشرق في جانت، غات وغدامس، كما تحول طريق جنوب الصحراء من تمبكتو إلى كانو نحو الشرق، بذلك أصبحت جانت مركزا تجاريا استراتيجيا؛ حيث تتصل بثلاث طرق:
- طريق يربطها بالآير والدمرغو (Damergou) وكانم برنو وطرابلس.
- طريق يربطها بغات وإيفرون (Iferouane) في الآير.
- طريق يربطها بليبيا وأغادس، زندر وأسواق كانو في نيجيريا⁽¹⁾.

1.3.1 الطرق الداخلية لإفريقيا الغربية الفرنسية: إن التغييرات التي حدثت في الجزائر نفسها في إفريقيا الغربية الفرنسية، بظهور الوسائل الحديثة سيطرت على المسالك التقليدية، فطريق تاودني إلى تنبكتو⁽²⁾، طريق كانو وباداجري، طريق كومي عبر برنين جوارى وزاريا إلى كانو، طريق جوانجا إلى كانو⁽³⁾، تم تغييرها بطرق حديثة، حيث عملت فرنسا على إنجاز معظم السكك الحديدية بهذا الإقليم ومن أهم هذه الخطوط نذكر ما يلي:

- خط دكار وباماكو في حوض النيجر.
- خط ابيجان وجدوجو في فولتا العليا.
- خط كوتونو وباماكو شمال الداھومي.
- خط كوناكري وكانكن داخل غينيا ووسط هضبة فوتا جالون⁽⁴⁾.

كما كان للنقل النهري أهميته التجارية في غرب إفريقيا، بين نهري النيجر والسنغال وقطاعات أخرى من نهر الفولتا، وقد كان الممر المائي الداخلي الأكثر حركة هو قطاع الوسط، من نهر النيجر الذي يربط تنبكتو بجني وغاو، بفضل مجمع النيجر الأوسط أصبح واحداً من أكبر المراكز التجارية في إفريقيا الغربية⁽⁵⁾.

في العهد الفرنسي، سعت الجمهورية الفرنسية الثالثة لتحقيق سياستها التوسعية، وذلك بربط السنغال بالنيجر، فقامت باكتشاف الأراضي الداخلية لكل من الداھومي وساحل العاج

(1)- Ibid, p 165.

(2)- بوفيل- ص 387.

(3)- رياض زاهر- الممالك الإسلامية في غرب إفريقيا وأثرها في تجارة الذهب عبر الصحراء الكبرى- المطبعة الفنية الحديثة- القاهرة- 1968- ص 310-311.

(4)- عبد الكامل عطية، عطية عبد الكامل - التحولات السياسية والاقتصادية في السودان الغربي بين 1750 – 1914م- رسالة ماجستير- كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية- قسم التاريخ- جامعة الجزائر- 02- الجزائر- 2010/2009- ص 165.

(5)- هوبكنز - ص 145.

لربط بينها وبين النيجر، تمهيدا لربط إفريقيا الغربية بإفريقيا الشمالية وإفريقيا الاستوائية من البحر المتوسط حتى الكونغو⁽¹⁾، وبالفعل تمكن الفرنسيون من ربط كل من نهري النيجر والسنغال بسكة حديدية⁽²⁾، كما تم ربط البحر المتوسط بالكونغو بالخطوط الجوية.

كما عملت فرنسا على تطوير المجاري المائية الداخلية، حيث استخدمت بواخر مزودة بعجلات تجديف مثل النيجر وبنوي والسنغال، للتنسيق بين النقل النهري والسكك الحديدية، مثل السكك الحديدية التي تربط السنغال باماكو، كانت هناك وصلة تربطها بالنيجر الأوسط، بذلك كانت تصل دكار، تنبكتو وغاو⁽³⁾.

هذه الطرق التي استحدثتها فرنسا في الجزائر وإفريقيا الغربية، ربطت بينها بخطوط برية عابرة للصحراء الجزائرية وأخرى جوية وبحرية كما يلي:

- الطرق البرية: من كولومب بشار إلى غاو عبر تنزروفت بالشاحنة⁽⁴⁾، من الجزائر العاصمة إلى وسط إفريقيا في نيامي والتشاد عبر تفرت وورقلة والأهقار؛ بالشاحنة، من كوناكري (Conakry) إلى كوروسا (Kouroussa)؛ بالسكك الحديدية، من كوروسا إلى غاو (Gao)؛ بالشاحنة، من نيامي في النيجر إلى المحيط الأطلسي، من شرق النيجر إلى التشاد عبر زندر، من غاو - دكار عبر باماكو، من نيامي (Niamey) إلى كوتونو (Cotonou) بالبنين.

- عبر البحر: من جنوب دكار- الدار البيضاء وخط وهران- الجزائر.

- عبر الجو: من الجزائر- الكونغو- مدغشقر عبر الصحراء وغاو، من دكار- بوانت نوار (Pointe-Noire) بالكونغو على ساحل المحيط الأطلسي⁽⁵⁾.

في عام 1923م عبرت أول سيارة عبر الصحراء الكبرى من الجزائر إلى تنبكتو⁽⁶⁾، بحلول عام 1930م كانت الشركات التجارية للنقل بالسيارات، تعمل في المراكز الرئيسية للنشاط الاقتصادي في إفريقيا الغربية والصحراء الكبرى واتسعت شبكات التوزيعية عبر محاور عديدة. يعبر هذه الطرق الصحراوية حوالي ألفي مسافر سنويا وألف سيارة شخصية، تستعمل هذه الطرق لغرض السياحة والتجارة الفرنسية عبر الصحراء.

(1)- عبد الكامل عطية- المرجع السابق- ص 97.

(2)- بوفيل- ص 404.

(3)- هوبكنز- ص 393-394.

(4) - Robert Tinthoin-, « Évolution récente de l'économie Algérienne » - Annales de Géographie- T. 51- N° 287- 1942- p 209.

(5)- Ibid- p 200.

(6)- هوبكنز- ص 391.

1.3 المراكز التجارية: أن الشبكة العملاقة التي أشار إليها دونالد للمراكز التجارية في الصحراء الجزائرية، والتي أعطاها رمز ساعة رملية منتصفها توات وأطرافها بني ميزاب، وغدامس⁽¹⁾، لم تعد كما كانت، بعد أن كانت توات حلقة وصل بين مراكز الشمال الإفريقي وإفريقيا الغربية⁽²⁾، تحولت بالتدريج إلى التجارة الداخلية مع الأهقار، نتيجة تحول مركز الثقل لأسواق بشار التي حضت باهتمام الفرنسيين، إضافة إلى عين الصفراء وفكيك⁽³⁾، كما أن تضيق الخناق على عين صالح وتنبكتو تحولت تجارة القوافل نحو جانبت فغدت مركزا ذا أهمية.

أما عن مراكز إفريقيا الغربية الفرنسية؛ في الحقبة ما قبل الاستعمار كانت القوافل تقصد مركز أروان، جني⁽⁴⁾، تنبكتو⁽⁵⁾، أقدز وكانو⁽⁶⁾، لكن هذه المراكز لاقت ما لاقتها مراكز الصحراء الجزائرية، فتحولت تنبكتو وأروان وأقبلي وتبلكورة إلى أماكن معزولة ومهملة، حيث يشير توتان سنة 1885م أن مدينة تنبكتو انهارت من الناحية الاقتصادية⁽⁷⁾، بعد وقوعها تحت السيطرة الفرنسية أصبحت تتعامل مع الوكالات الأوروبية في السنغال وانهار غامبيا عبر سانسندنج وبامكو⁽⁸⁾.

من المراكز التي أقامتها فرنسا هناك مراكز بالسنغال وساحل العاج، مركز كيرتاشي (Kirtashi)، مركز إيلو (Ilo)، مركز غايا (Gaya)، ومركز بامكو في نهر النيجر⁽⁹⁾. في العقد السابع من القرن التاسع عشر، أصبحت كاولاك مركزاً لتجارة الفول السوداني⁽¹⁰⁾، ومركز ساي يعد أكبر مراكز عبور في النيجر الأوسط وكل المحاور التجارية القادمة من الأزواغ، الآير، الدمرغو في اتجاه شمال الطوغو وساحل الذهب، كما أنه اعتبر ممر طريق النيجر الذي يزود مراكز النيجر

(1) - Donald - Op.cit- p 60.

(2) - فرج محمود فرج- إقليم توات خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر- ديوان المطبوعات الجامعية- دت- ص 14.

(3) - العماري أحمد - توات في مشروع التوسع الفرنسي في المغرب من حوالي 1850 إلى 1902م (ساهمة في محاولة الكشف عن جذور المشروع وأبعاده وعلاقته بمشروع السودان الغربي)- منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية- فاس- 1988- ط1- ص 217.

(4) - حوتية- مرجع سابق- ص 168.

(5) - عبد الكامل عطية - المرجع السابق- ص 142.

(6) - بوفيل - ص 394.

(7) - حوتية - مرجع سابق- ص 173.

(8) - رياض زاهر - المرجع السابق- ص 306.

(9) - نفسه - ص 405.

(10) - نفسه- ص 286.

الأوسط بالمؤونة⁽¹⁾، ونظرا لأهميته التجارية ركزت فرنسا عليه وتمسكت به لتحقيق أغراضها التجارية. كما أقامت مركزا بزندر (Zinder) لما له من مكانة تجارية عبر الصحراء، فهو مركز عبور مهم بين طرابلس وكانو⁽²⁾، أهمية هذا المركز تكمن في تحقيق الربط التجاري والإداري مع الجزائر.

1. التحول التجاري لقوافل الصحراء الجزائرية وإفريقيا الغربية نحو الموانئ الساحلية: يشير كل من هوبكنز وأوليفيير بليز (Olivier Pliez) أن السكك الحديدية التي ربطت بين لاجوس وكانو عام 1911م، كان حدثا ذا دلالة كبيرة في التاريخ التجاري لإفريقيا، وإيدانا بالتدهور النهائي للتجارة التقليدية ذات التوجه الشمالي عبر الصحراء الكبرى، بإعادة توجه أسواق الداخل نحو الموانئ الساحلية⁽³⁾، فيتم تصريف هذه المنتجات بين الموانئ الرئيسية في غرب إفريقيا وموانئ البحر الأبيض المتوسط، بواسطة الطريق البحري الذي يربط بينهما بدل الطرق الصحراوية⁽⁴⁾.

2. تحويل تجارة القوافل للصحراء الجزائرية نحو سواحل البحر المتوسط: بعد توغل الفرنسيين جنوبا شيّدوا محطة في بوغار وكانت بمثابة نقطة توقف محمية للقوافل بين منطقة ميزاب والتل، يتمركز بها العديد من الجنود⁽⁵⁾، فيما بعد أصدرت عدة قرارات مفادها تسهيل التجارة المحلية بين التل والصحراء لحسابات استعمارية.

خلال العهد الفرنسي، تمثلت صادرات سوف في المنتجات النقدية مثل التمر، الغرس ودقلة نور بالإضافة إلى تجارة البرنوس والتبغ⁽⁶⁾، الذي يدخل بقوة في التعاملات التجارية مع الشمال، كما يُهرب نحو تونس. أما واردات سوف تمثل الحبوب من المنتجات الرئيسية التي تقوم على استيرادها، يتم جلبها من المناطق التلية خاصة الأوراس، بواسطة قوافل النمامشة، الخناشلة والتباسة الذين يأتون لمبادلة التمور والنسيج، حتى في فترة وجود الشاحنات سنة

(1)- إبراهيم بتقة - مقاومة قبائل الطوارق للاستعمار الفرنسي في إقليم النيجر (1890-1920م)- رسالة الماجستير- كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية- قسم التاريخ- الجزائر- 2009-2010- ص 149.

(2)- نفسه - ص 151-153.

(3)- م. ه. الشريف- «الاتجاهات الجديدة في المغرب العربي: الجزائر وتونس والمغرب»- مقال نشر في كتاب تاريخ إفريقيا العام (القرن التاسع عشر في إفريقيا حتى ثمانينياته) اليونسكو- تحت إشراف، ج. ف. أدى آجايي- مطبعة حسيب وأولاده- لبنان- 1996- مجلد 6 - ط 1- ص 539-540.

(4)- Olivier Pliez - « Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara »- Méditerranée- 3 Avril 2002- T. 99- p 32-33.

(5)- Donald - Op.cit- p 62- 63.

(6)- عثمان زقب- المرجع السابق- ص 98-99.

1930م. أما السكر، الشاي والقهوة يعتبرون أيضا ضمن واردات سوف، حيث يتم جلبها من تونس عن طريق التهريب أو بشكل قانوني، كما يجلب بواسطة الشاحنات من التل⁽¹⁾. بالنسبة لأسواق توات التي تعتبر القلب النابض للإقليم، نجد أسواقها منتشرة في كل قصورها ومن أهم أسواقها: سوق تيميمون، سوق أدرار، أسواق تيديكلت⁽²⁾، هذه الأسواق بقيت على اتصال مع أسواق المشرية، عين الصفراء، فكيك، حيث يحملون إليها القمح، الشعير، الصوف، الزبدة، الشحم، اللحوم الجافة، الفول، الصابون، الزيت، السكر والقهوة ليعودوا من توات محملين بالتمور (تيلمسو، تيناصر، تقازة، أعمو وتينقور)⁽³⁾. خلال سنتي 1904-1905م، استقبلت واحات توات ونواحيها حوالي 4.200 شخص، جلبوا لها ما قيمة 14.000 جمل و5.400 شاة ومختلف السلع من جبن، صوف، زبدة، لحوم مجففة، قمح، شعير، حبال الماعز والإبل⁽⁴⁾، وهذا نتيجة الإجراءات العسكرية والقانونية التي مارستها فرنسا على الحدود الشمالية والواحات الصحراوية. تشير بعض الإحصائيات إلى كمية وأسعار بعض السلع، التي كانت تحملها قوافل عين الصفراء إلى توات خلال سنتي 1899-1900م كما يلي:

نوع السلع	الحجم أو العدد	الثمن
خراف الضأن	558 شاة	15 فرنك للشاة
السمن	320 كلغ	2 فرنك للكلغ
الجبن	530 كلغ	2 فرنك للكلغ
جزات الصوف	870 كلغ	2,5 فرنك للجزة
الدقيق	69 كلغ	80 سنتيم للكلغ
القمح	16 قنطار ⁽⁵⁾	
الجدول رقم 01: كمية وأسعار السلع التي تحملها قوافل عين الصفراء إلى توات ما بين (1899-1900م)		

في المقابل تجلب هذه القافلة من توات ما يعادل؛ 7.602 من التمور بمختلف أنواعها، 8 أحمال من الجنء، 10 أحمال من الفلفل الأحمر، حيث بلغت صادرات توات نحو مشرية ما قيمة 491.755 فرنك⁽¹⁾.

(1)- نفسه- ص 105، 107.

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

(3)- حوتية- مرجع سابق- ص 171.

(4)- العماري- المرجع السابق- ص 220.

(5)- نفسه- ص. 193-194.

من القوافل التي كانت تصل أسواق توات توجد قبيلة حميان الشرقية، حيث تشير بعض الإحصائيات التي جمعها المكاتب العربية بين سنتي 1886 و 1887م إلى واردات توات من قبيلة حميان كما يلي:

المادة	الكمية	ثمنها
جزء صوف	37.758 جزء	56.637 فرنك
القمح	11.501 ديكالتر	17.251 فرنك
الشعير	950 ديكالتر	665 فرنك
سميد القمح والشعير	250 ديكالتر	812 فرنك
اللحم المجفف	6.657 ديكالتر	33.285 فرنك
الكباش	2.257	40.626 فرنك
الزبدة	661 قربة	19.830 فرنك
الشحوم	1.159 قربة	3.477 فرنك
الجبن	4.018 ديكالتر	16.072 فرنك
الفول	340 ديكالتر	595 فرنك
الزيت	651 لتر	653 فرنك
الحمص	95 ديكالتر	237 فرنك
التوابل	32 كيلوغرام	64 فرنك
الصابون	13 كيلوغرام	5 فرنك
مجموع القيمة المحمولة:		224.444 فرنك ⁽²⁾
الجدول رقم 02: واردات توات من قبيلة حميان ما بين (1886-1887م)		

يُظهر هذا التطور في المبادلات التجارية بين شمال الصحراء وجنوبها، بفضل الإجراءات العسكرية والقانونية التي مارستها فرنسا على الحدود الشمالية أو الواحات الصحراوية بالخصوص، فنلاحظ نمو التبادل في منطقة الواحات بالحدود بقيمة النقد ابتداء من سنة 1897م وهي السنة التي طبقت فيها قوانين الإعفاءات على البضائع المراد تصديرها كما يلي:

في 1897م	بلغت قيمة البضائع بواحات الحدود	31.000 فرنك.
في 1898م	" "	237.000 فرنك
في 1899م	" "	218.000 فرنك

(1)-Henri Schirmer- « Le Touat , étude de géographie physique et économique »- Annales de Géographie- 1ère année-, N°. 4 - 15 juillet 1892- p 412.

(2)-Henri Schirmer- ibid.- p 413.

334.000 فرنك	" "	في 1900 م
777.000 فرنك	" "	في 1901 م
849.000 فرنك ⁽¹⁾	" "	في 1902 م
الجدول رقم 03: تطور المبادلات بواحات الحدود الجزائرية المغربية:		

لكن فيما بعد تقلصت هذه الأسواق كثيرا في غضون ثلاثين سنة، بسبب تدخل الوسطاء المجريين بالشاحنات الذين استولوا على عمليات نقل البضائع، فتراجع دور القوافل بشكل كبير، كما أن تحويل الاهتمام الفرنسي إلى أسواق بشار جعل توات تفقد بريقها التجاري خلال هذه الفترة.

1.2 تحويل تجارة القوافل لإفريقيا الغربية الفرنسية نحو سواحل المحيط الأطلسي: أما عن غرب إفريقيا الفرنسية؛ في ظل التحولات التجارية لفرنسا بالمنطقة، فإن الأسر المعيشية وأصحاب التجارة الخارجية قد تأقلموا مع الوضع الجديد، فساهموا في إنتاج المحاصيل التجارية⁽²⁾، حيث ساد في إفريقيا الغربية الفرنسية اقتصاد خاضع للنظام التنافسي؛ أي اقتصاد قائم على تصدير السلع الزراعية الأولية المنتجة بالوسائل التقليدية واستيراد السلع الاستهلاكية⁽³⁾، حيث تزايد عدد الأفارقة الذين يسهرون على جمع ثمار النخيل، الصمغ، العسل والعاج⁽⁴⁾، ففي عام 1900م نشر بايو خريطة توضع أن خمسين مدينة في غرب إفريقيا، كانت التجارة فيما بينها تصل إلى مليون جنيه استرليني⁽⁵⁾.

إن السلع الرئيسية للتجارة الخارجية بقيت طيلة الحكم الاستعماري، مثل الأسماك والملح المستخرج من بلما في النيجر، بقي يباع بكميات كبيرة في نيجيريا الشمالية وتجري مبادلاته بالحبوب، كما أن الذهب والحديد تشمله التجارة الخارجية. إضافة إلى تطور التجارة التقليدية المتمثلة في الكولا، فالجزء الغربي من منطقة السافانا مازال يحصل على جوزة الكولا من ساحل العاج، وكان ثلث المجموع موجه نحو الاستهلاك في السنغال، غير أن هذه التجارة لم تعد تمر عبر طرق القوافل القديمة، فغالبية الصادرات تنقل شمالا بالشاحنات إلى باماكو

(1)- العماري- المرجع السابق- ص 193-194.

(2)- نفسه- ص 43.

(3)- كوكري. ك فيدوروفيتش- «الاقتصاد الاستعماري في المناطق الفرنسية والبلجيكية والبرتغالية السابقة (1914-1935)» - مقال نشر في كتاب تاريخ إفريقيا العام (إفريقيا في ظل السيطرة الاستعمارية 1880-1935) اليونسكو- تحت إشراف، أ. أدو بواهن- المطبعة الكاثوليكية- بيروت- 1990 - مجلد 7- ص 360.

(4)- أجايي- المرجع السابق- ص 30.

(5)- هوبكنز - ص 101.

بمالي، ثم تنقل بعد ذلك بالسكك الحديدية إلى السنغال، أما الكميات المتبقية ترسل بالبواخر إلى دكار⁽¹⁾.

لقد بدأ تجار الهاوسا يركزون على تجارة الصادرات في نيجيريا الشمالية وأصبحوا يسيطرون على مشتريات الفول السوداني⁽²⁾، رغم الحدود التي أقامتها الدول الاستعمارية نلاحظ تبادل السلع بين الأفارقة في المستعمرتين البريطانية والفرنسية. مع زيادة الطلب على السلع والخدمات المحلية في القرن العشرين، نتيجة لانخفاض تكاليف النقل الداخلي لاسيما في المناطق الريفية المنتجة للصادرات، تم تزويد المناطق الجغرافية الجديدة باحتياجاتها وتكيفوا مع وسائل النقل الحديثة والنظام النقدي الاستعماري الجديد لمكافحة المنافسة الأجنبية⁽³⁾، هذه التجارة توسعت خاصة بعد الحرب العالمية الثانية.

كما أن تجارة الماشية توسعت أيضا في القرن العشرين، لأهميتها في بلدان إفريقيا الغربية الفرنسية خاصة مالي، فولتا العليا والنيجر، فمبيعات الماشية هي التي تربط هذه البلدان بالمناطق الرئيسية المنتجة لسلع التصدير، وبالتالي تساعدها على شراء السلع الاستهلاكية المستوردة، ففي عام 1936م قامت النيجر ومالي بتصدير ما لا يقل عن 65 ألف رأس من الماشية إلى أنحاء أخرى من إفريقيا الغربية، التي تقوم بدورها بتصدير هذا المنتج مثل السنغال وساحل العاج، كما تعتبر نيجيريا المستورد الرئيسي لهذا المنتج لقرب النيجر والتشاد منها. نفس الشيء بالنسبة لصناعة الجلدية وبيعها، فقد نمت مع نمو تجارة الماشية، وسبب استمرار هذه الصناعات التقليدية⁽⁴⁾.

هناك أجزاء كثيرة من إفريقيا الغربية الفرنسية تقع خارج المناطق الرئيسية المنتجة لسلع التصدير، كان باستطاعتها المشاركة في الاقتصاد الاستعماري، كما أن هناك مناطق لم تمسها حتى التأثيرات غير المباشرة، هؤلاء عانوا من انخفاض مستوى المعيشة، نتيجة الحكم الاستعماري مثل موريتانيا التي عانت من انخفاض محصولها التصديري الرئيسي وهو التبغ، بالتالي عوضته بتصدير الأسماك، الدخان والماشية إلى السنغال⁽⁵⁾.

(1)-هوبكنز- نفسه- ص 491-492.

(2)-نفسه- ص 413.

(3)- نفسه- ص 488.

(4)- نفسه- ص 495-500.

(5)-هوبكنز- نفسه- ص 361-362.

1. تداعيات وأثار التحول التجاري على اقتصاديات المنطقة: حقيقةً: إن أنماط الحياة الاقتصادية التقليدية في الصحراء الكبرى لم يصيبها الدمار النهائي إلا بعد 1900م⁽¹⁾، بسبب المستجدات التي طرأت على الصحراء الجزائرية وإفريقيا الغربية التي صاحبها بسط نفوذ فرنسي كامل على الإقليمين، باتت كل من الجزائر، المغرب، إفريقيا الغربية وإقليم التشاد تحت سيطرتها، ومن ثمة أصبح جلياً تداخل في حركة تجارة القوافل⁽²⁾.

باحتمال تلك الأقاليم خاصة إقليم توات والأزواد اللذين يعتبران مراكز عبور بين حوض البحر المتوسط إلى غرب إفريقيا⁽³⁾، ويشكلان ممرين طبيعيين لتجارة إفريقيا الغربية⁽⁴⁾، أحدث هذا تراجعاً في كمية السلع المتدفقة بسبب انعدام الأمن وفرض الضرائب على سكان تنبكتو من طرف حكومة ماسينا، مع تحول مسالكها إلى المحيط الأطلسي⁽⁵⁾.

إلا أن التحول التجاري الفعلي يكون بعد عام 1923م بعد ربط ضفتي الصحراء الجزائرية بطرق معبدة تعبرها شاحنات مخصصة لنقل البضائع، حيث أصبحت فرنسا تستورد عبر الصحراء الجزائرية كميات كبيرة من زيوت الفول السوداني، البن الأخضر، الكاكاو، الذرة والأناناس، الزبدة، الجلد الخام، في المقابل تصدر النبيذ، التمر والفوسفات نحو وسط وغرب إفريقيا الفرنسية⁽⁶⁾.

بشيء من التفصيل؛ فقد زودت الجزائر مستعمرات فرنسا في إفريقيا الغربية ما قيمته؛ 4.024.730 فرنكاً من السجائر، موزعة بين المستعمرات المختلفة كما يلي: السنغال؛ 2.610.433 فرنكاً، غينيا؛ 676.765 فرنكاً، كوت ديفوار؛ 460.797 فرنكاً، السودان الفرنسي؛ 134.635 فرنكاً، الداومومي؛ 111.070 فرنكاً، موريتانيا؛ 31.030 فرنكاً، كما بلغت مدخلات الخمور الجزائرية؛ 449 طناً و1.250.539 فرنكاً، تم امتصاص هذه الخمور بشكل رئيسي في السنغال (896.708 فرنك)، في ساحل العاج (196.072 فرنك)، في السودان الفرنسي (73.815

(1)- م.هـ. الشريف- مرجع سابق- ص 539-540.

(2)- بوفيل - ص 405.

(3)- حوتية- مرجع سابق- ص 133.

(4)- نفسه- ص 141، 147.

(5)- نفسه- ص 173.

(6)- Robert Tinthoin -, Op.cit- p 201.

فرنكا) والسلع الجزائرية الأخرى هي تمور بشكل رئيسي؛ 201 طن بقيمة؛ 300.976 فرنكا قد استوردت إلى السنغال⁽¹⁾.

بالنسبة لما تم استيراده من إفريقيا الغربية الفرنسية عام 1933 م نجد: 2.051.961 فرنكا (2.364 طنا) من الموز من غينيا؛ 188.404 فرنكات (94 طنا) من الكاكاو من كوت ديفوار و؛ 75.417 فرنكا (26 طناً) من الفلفل من غينيا ؛ تبقى مستعمرة النيجر لا تشير إلى تفاصيل حول حركتها التجارية مع الجزائر⁽²⁾.

لم تقتصر المبادلات التجارية بين الإقليمين على هذه المنتجات فقط، وإنما أخذ التنوع في المنتجات يتزايد سنة بعد أخرى، فنلاحظ وفقاً لبعض المعلومات التي تم الإشارة إليها، أن الجزائر صدرت لإفريقيا الغربية عام 1938 م؛ ما قيمته: 61.000 هكتولتر من النبيذ وما يربو عن؛ 5 ملايين فرنك من السجارة، إضافة إلى التمور، ملح البحر، الفوسفات، الخل، السميد والبطاطس، ولأول مرة تم شحن الخضروات الطازجة والحمضيات والسميد، لا يزال هناك احتمالات مستقبلية لتصدير التين المجفف والمجوهرات والمصنوعات الأصلية⁽³⁾. أما عن المنتجات المصدرة من الجزائر وهي ذات منشأ فرنسي. نجد إشارة إلى إحصائيات لعام 1928 م؛ تبين أن الجزائر قد صدرت؛ 709 سيارات إلى إفريقيا الغربية⁽⁴⁾.

في المقابل استوردت الجزائر من إفريقيا الغربية الفرنسية ما قيمته؛ 68.000 قنطار من زيوت الفول السوداني، الموز؛ 45.000 قنطار، البن الأخضر؛ 16.000 قنطار من الكاكاو والذرة، هذا ووصلت منتجات جديدة إلى الجزائر مثل: الفول السوداني بالقشور، زبدة الشيا، والجلود وعصير الأناناس⁽⁵⁾.

لقد نتج عن التجارة الصحراوية أن وصلت منتجات الجزائر إلى مدغشقر؛ حيث تُشير بعض الإحصائيات أنه في عام 1937 م، صدرت الجزائر إلى مدغشقر ريونيون (Madagascar la Réunion) أربعة أضعاف الوزن الذي صدرته عام 1931 م، حيث زادت الصادرات الجزائرية إلى الجزيرة بنسبة كبيرة، ففي عام 1937 م صدرت كمية مقدارها؛ 1910 أطنان بقيمة؛ 5.800.000

(1)- B.M.A.E.A.O.F- 1933- N° 153- p 302.

(2)- B.M.A.E.A.O.F- Ibid- p 301.

(3)- Tinthoin Robert- Op. Cit- p. 547.

(4)- B.M.A.E.A.O.F- -1928, N° 87-, p 99.

(5)- Tinthoin Robert- Op. Cit- p 547.

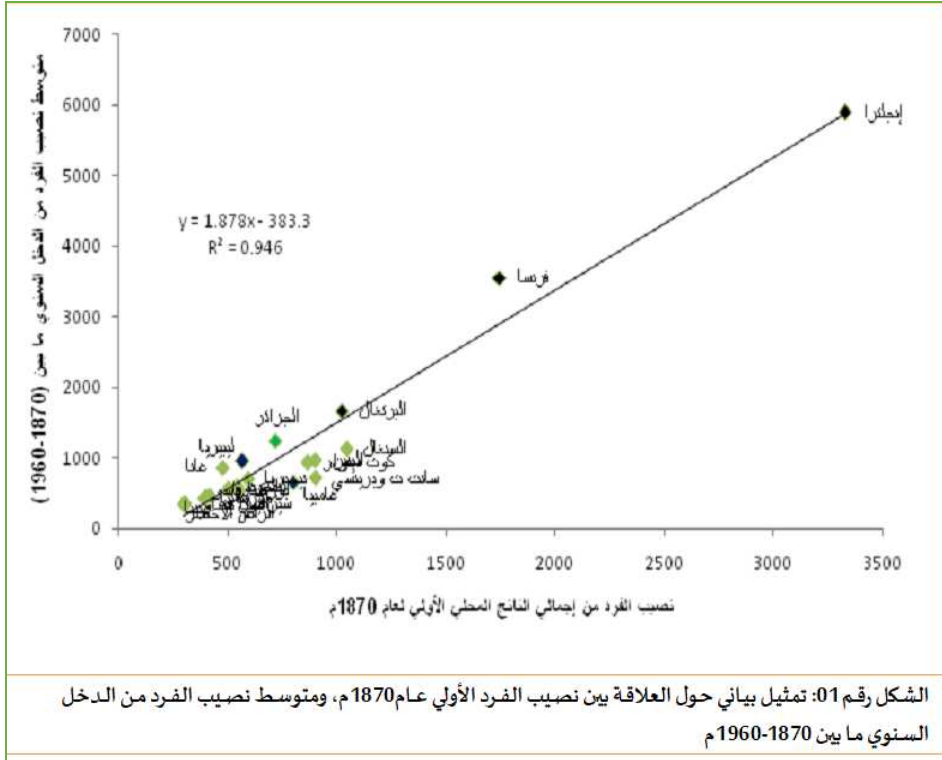
فرنك، وأهم الصادرات كانت: الخمور، الخل، التبغ، الذرة، الدقيق، المعكروننة، الفواكه المجففة، التمور والزيتون، مقابل استيرادها من مدغشقر كل من اللحوم المجمدة، القهوة، الكسافا والرافيا.

كما وصلت منتجات الجزائر أسواق شرق إفريقيا الفرنسية؛ ما يربو عن 630 طنًا بقيمة 1.900.000 فرنك فرنسي عام 1937م، وكانت الجزائر تصدر النبيذ بشكل أساسي وأوراق التبغ ودقيق القمح وملح البحر⁽¹⁾. هذه التجارة كانت نتاج فتح الدروب الصحراوية، في وجه التجارة الفرنسية بين مستعمراتها عبر الصحراء الجزائرية، وتبقى هذه الإحصائيات التي قمنا بعرضها غير كافية لمعرفة ما كانت تجنيه فرنسا من وراء هذه التجارة، التي دفعت في سبيل تحقيقها قرناً من الزمن.

بهذا تكون فرنسا قد حققت حلمها التجاري الذي يربط موانئ البحر الأبيض المتوسط بموانئ المحيط الأطلسي عبر الصحراء الجزائرية، كما نجحت في إبعاد منافسيها في التجارة الصحراوية، من خلال سلب الطوارق قوتهم العسكرية والاقتصادية باعتبارهم المتحكمين في التجارة الصحراوية، كما أبعدت بريطانيا منافسيها التجاري القديم بعد ربط عين صالح بتمبكتو، حيث مكن فرنسا من احتكار التجارة التي كانت تديرها الشركة الإنجليزية في النيجر وبحيرة تشاد، كما أن رسم الخط ساي وباروا (بين نهر النيجر وبحيرة تشاد)، حدد مجال النفوذ للمستعمرتين فكان لفرنسا جهة الشمال وبريطانيا جهة الجنوب.

لتقييم مستوى اقتصاديات الجزائر وإفريقيا الغربية قبل وبعد أفول التجارة الصحراوية، لا بد من وضع اختبارات قياس العلاقة بين نصيب الفرد الأولي لسنة 1870م، مع متوسط نصيب الدخل الفردي خلال الفترة الاستعمارية ما بين (1870-1960م)، لكل الدول الاستعمارية ومستعمراتها هذه، لتوضيح فجوة الدخل بينهم من خلال مؤشر نصيب الفرد من إجمالي الناتج القومي لهذه الدول خلال الفترة الاستعمارية. قياس العلاقة بين نصيب الفرد الأولي لسنة 1870م مع متوسط نصيب الدخل السنوي للفرد للفترة ما بين (1870-1960م):

(1) -Tinthoin Robert- Ibid- p 548.



يوضح الشكل رقم 1، الذي يقيس العلاقة بين نصيب الدخل السنوي الأولي للفرد سنة 1870 م مع متوسط نصيب الفرد السنوي من الناتج الإجمالي المحلي ما بين 1960-1870 م لهذه العينات، أن هناك علاقة إيجابية بالنسبة للدول الاستعمارية أين زاد مستوى الدخل السنوي الفردي على مرّ العقود ما بين 1960-1870 م مقارنة بنصيب الفرد الأولي لعام 1870 م. في حين كانت هناك علاقة سلبية لأغلب الدول الواقعة في غرب إفريقيا، التي تراجع متوسط نصيب الفرد للسنوات اللاحقة للاستعمار عن نصيب الفرد الأولي لها، حيث تظهر تحت مستوى خط القياس، لاسيما دول الساحل الصحراوي التي تضررت كثيرا عن دول الساحل الأطلسي، لكون التجارة الصحراوية تمثل العصب الرئيسي الذي ينهض باقتصادياتها، حيث تظهر هنا كأفقر الدول في غرب إفريقيا، في حين شهدت كل من غانا وليبيريا اللتين سجلتا أرقاما كبيرة من صادرات الرقيق خلال فترة تجارة الرقيق، تصاعد متوسط نصيب الفرد من

الدخل السنوي للفترة التي تلت عام 1870م، أين ظهرت فوق مستوى خط القياس هي والجزائر التي لم تتعرض قبلا لتجارة الرقيق.

خاتمة: من خلال ما تقدم نستنتج:

1. إن المتغيرات التي طرأت على مستوى الدول الأوروبية مع نهايات القرن الثامن عشر المتمثلة تراجع المد الإستعماري بالأمريكيتين، فرض عليها الإستثمار في منتجات الأرض الإفريقية، أين تحولت إفريقيا مع بدايات القرن التاسع عشر إلى خزان للمنتجات التجارية ومستودعات لتوزيع بضائع أوروبا المصنعة.

2. ما كانت الصحراء الكبرى ضمن المشروع الاقتصادي الأوروبي سارعت فرنسا لاحتلال الجزائر، لمنافسة مثلتها بريطانيا في صحراء ليبيا، فكانت الصحراء الجزائرية نقطة الارتكاز التجاري لفرنسا في إفريقيا منذ الوهلة الأولى للاحتلال باعتبارها الشريان الذي يربطها بمستعمراتها.

3. يبدو أن السياسة التجارية التي اتبعتها فرنسا أسفرت عن تحقيق مطامحها خطوة خطوة، في البداية اعتمدت على القوافل التجارية والوسطاء التجاريون في كل من الصحراء الجزائرية وإفريقيا، لنقل منتجات الداخل إلى الموانئ وتوزيع بضائعها على أسواق الداخل، إلى غاية تعميم استعمال طرق السيارات والشاحنات بين ضفتي الصحراء، فحول تجار القوافل إلى الاستقرار بفتح دكاكين تعج بالسلع الفرنسية.

4. أن التجارة الفرنسية عبر الصحراء كانت سببا مباشرا في تراجع التجارة تجارة القوافل، التي كانت العصب الرئيسي الذي ينهض باقتصاديات تلك المناطق.

لقد بيّنت نتائج قياس العلاقة بين التحول التجاري لعام 1900م ومتوسط نصيب الفرد من الناتج الإجمالي القومي خلال الفترة الإستعمارية؛ عن تلك الاستمرارية في مستوى الانحدار الاقتصادي لهذه الأقاليم، لاسيما دول الساحل الإفريقي، التي أثر فيها التحول التجاري أيما تأثير، لأنه العصب الرئيسي الذي ينهض باقتصادياتها. هذا العمل يحتاج إلى كثير من التوضيح، لكن المجال لا يسعنا للحديث عن هذا الموضوع الشاسع في هذه الورقة البحثية.

قائمة المصادر والمراجع:

باللغة العربية:

آجاي- «إفريقيا في مطلع القرن التاسع عشر، قضايا وتوقعات»- مقال نشر في كتاب تاريخ إفريقيا العام (القرن التاسع عشر في إفريقيا حتى ثماميناته)- تحت إشراف- ج.ف.آدي آجاي- اليونسكو- 1996- مجلد 6- ط1-.

- أكمبر عبد الواحد- الحضور المغاربي- الأوروبي في إفريقيا الغربية- د.د.ن، الرباط- د.ت.-
الحاج سعيد يوسف بن بكير- تاريخ بني ميزاب (دراسة اجتماعية واقتصادية وسياسية)- المطبعة العربية- غرداية- 2006-
ط2-
العربي إسماعيل- الصحراء الكبرى وشواطئها- المؤسسة الوطنية للكتاب- الجزائر- 1983-
باير. س- «الصحراء الكبرى في القرن التاسع عشر»- مقال نشر في كتاب تاريخ إفريقيا العام (القرن التاسع عشر في إفريقيا
حتى ثمانيناته)- اليونيسكو- تحت إشراف، ج.ف. أدى آجايي- مطبعة حسيب وأولاده- لبنان- 1996- مجلد 6 - ط1.
بتقة إبراهيم - مقاومة قبائل الطوارق للاستعمار الفرنسي في إقليم النيجر (1890-1920م)- رسالة الماجستير- كلية العلوم
الإنسانية والاجتماعية- قسم التاريخ- الجزائر- 2009-2010-
بوعزيز يحيى- تاريخ إفريقيا الغربية الإسلامية من مطلع القرن السادس عشر إلى مطلع القرن العشرين ويليها الاستعمار
الأوروبي الحديث في إفريقيا وآسيا وجزر المحيطات- دار البصائر للنشر والتوزيع- الجزائر- 2009- ط2-
بوفيل- تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير- تر. الهادي أبولقمة ومحمد عزيز- منشورات جامعة قار بونس- بنغازي- 1988-
ط2.
حاج موسى بن أعمار، بتول الصحراء بين حسابات الثروة في فرنسا ورهانات الثورة في الجزائر، د.د.ن، د.م.ن، 2008.
حوتية محمد- توات والأزواد خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ميلادي (دراسة تاريخية من خلال الوثائق المحلية)-
دار الكتاب العربي للطباعة والنشر- الجزائر- 2007- ج1-
ذكار أحمد- حاضرة ورجلان وعلاقتها التجارية بالسودان الغربي من سنة 1591م إلى 1883م- رسالة ماجستير- كلية العلوم
الاجتماعية والعلوم الإسلامية- قسم التاريخ- الجامعة العقيد أحمد دراية- أدرار- 2009-2010-
الراجي خديجة- التجارة الصحراوية ثوابت ومتغيرات-« كلية الآداب والعلوم الإنسانية- جامعة ابن زهر، أكادير- د.ت.
زاهري رياض- الممالك الإسلامية في غرب إفريقيا وأثرها في تجارة الذهب عبر الصحراء الكبرى- المطبعة الفنية الحديثة- القاهرة-
1968.
الزيري العربي- التجارة الخارجية للشرق الجزائري- الشركة الوطنية للنشر والتوزيع- الجزائر- 1972-
زقب عثمان - الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في منطقة وادي سوف 1918-1947 وتأثيرها على العلاقات مع تونس وليبيا-
رسالة ماجستير- كلية الآداب والعلوم الإنسانية- قسم التاريخ- باتنة- 2005-2006-
عطية عبد الكامل- التحولات السياسية والاقتصادية في السودان الغربي بين 1750-1914م- رسالة ماجستير- كلية العلوم
الإنسانية والاجتماعية- قسم التاريخ- جامعة الجزائر 02- الجزائر- 2009/2010.
العماري أحمد- توات في مشروع التوسع الفرنسي في المغرب من حوالي 1850 إلى 1902م (مساهمة في محاولة الكشف عن
جذور المشروع وأبعاده وعلاقته بمشروع السودان الغربي)- منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية- فاس- 1988- ط1.
الأغواطي- رحلة الأغواطي (الحاج ابن الدين في شمالي إفريقيا والسودان والدرعية)- تج. أبو القاسم سعد الله- المعرفة الدولية
للنشر والتوزيع- الجزائر- 2011.
فرج محمود فرج- إقليم توات خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر- ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر- د.ت.-
كوكري. ك فيدوروفيتش- «الاقتصاد الاستعماري في المناطق الفرنسية والبلجيكية والبرتغالية السابقة (1914-1935)» - مقال
نشر في كتاب تاريخ إفريقيا العام (إفريقيا في ظل السيطرة الاستعمارية 1880-1935) اليونيسكو- تجت إشراف، أ. أدو بواهن-
المطبعة الكاثوليكية- بيروت- 1990- مجلد 7-
م.ه. الشريف- «الاتجاهات الجديدة في المغرب العربي: الجزائر وتونس والمغرب»- مقال نشر في كتاب تاريخ إفريقيا العام (القرن
التاسع عشر في إفريقيا حتى ثمانيناته) اليونيسكو- تحت إشراف ج.ف. أدى آجايي- مطبعة حسيب وأولاده- لبنان- 1996- مجلد 6
- ط1.

هويكنز- التاريخ الاقتصادي لإفريقيا الغربية- تق. عبد الغني سعودي- تر. أحمد فؤاد بليغ- المطابع الأميرية- القاهرة، 1998.

باللغة الأجنبية:

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

Bourgeot André , « **Les échanges transsahariens, la Senusiya et les révoltes Twareg de 1916-17**», Cahiers d'études Africaines, Vol. 18 , N°69-70, 1978.

Rimbaud M. Alfred, **la france coloniale (histoire - géographie – commerce)**, Imp. charaire et C^{ie}, Paris, 1893.

Schirmer Henri - « **Le Touat , étude de géographie physique et économique** »- Annales de Géographie, 1^{ère} année- N°. 4 , 15 juillet 1892-.

Tinchoin Robert, «**Évolution récente de l'économie Algérienne**» - Annales de Géographie- T. 51- N° 287- 1942-.

Olivier Pliez - « **Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara** »- Méditerranée- 3 Avril 2002- T. 99.