

دور القوافل الصحراوية في العلاقات التجارية بين المغرب وإفريقيا جنوب الصحراء خلال العصر الحديث.

أ.د. الحسين عماري*

مقدمة: لم تشكل الصحراء أبدا حاجزا طبيعيا بين المغرب وإفريقيا جنوب الصحراء حيث جمعت بين الطرفين خلال قرون عديدة علاقات مختلفة من ضمنها العلاقات التجارية التي تمت خلال العصر الحديث، والتي ما كان لها أن تتم لولا الدور الفاعل والوازن الذي اضطلعت به القوافل الصحراوية، التي شكلت بحق شريان الحياة بالنسبة للمغرب وبلاد ما وراء الصحراء على السواء، بل أبعد من ذلك، تجاوزت فوائدها ومنافعها الحدود الإفريقية لتساهم بشكل فعال في حجم المبادلات التجارية الدولية وقتئذ¹.

وبالنظر إلى هذه الأهمية التي اكتسبتها القوافل الصحراوية في العلاقات التجارية التي تمت بين المغرب وبلاد السودان خلال الفترة المحددة، تأتي هذه الورقة للإجابة على الإشكالية التالية: ما هي حدود مساهمة القوافل الصحراوية في التواصل التجاري بين المغرب وبلاد السودان؟ وما هو التنظيم الذي خضعت له استعدادا لعبور الصحراء؟ وما هي تركيبها الاجتماعية والضوابط والآليات التي خضعت لها، وكذا المشاكل التي كانت تواجهها، والتدابير التي كان على الطاقم المشرف على تسييرها وكذا الأطراف المعنية بالأمر اتخاذها لتوفير نظام أمني كفيل بحمايتها وبإنجاح عملية عبور الصحراء المحفوفة بالعديد من المخاطر؟ وما هي المواد التجارية التي كانت تنقلها في إطار التبادل التجاري الذي جمع بين الطرفين المغربي والسوداني؟

أولا. اكتست القوافل الصحراوية أهمية بالغة في التواصل التجاري بين المغرب وبلاد السودان خلال العصر الحديث، وخضعت بنيتها لتنظيم محكم:

1- دور القوافل الصحراوية في العلاقات التجارية بين المغرب وبلاد السودان خلال العصر الحديث: لعبت القوافل الصحراوية دورا إيجابيا وفاعلا في العلاقات التجارية التي تمت بين المغرب وبلاد السودان خلال العصر الحديث، حيث شكلت الوسيلة الناجعة التي ساهمت في خلق التحام بين الطرفين وقيام علاقات بينهما²، كما أنها لم تكن فقط وسيلة للنقل بقدر ما شكلت معرضا متنقلا يقوم - باستمرار - بعملية البيع والشراء³.

* أستاذ التعليم العالي مؤهل في التاريخ الحديث - المركز الجهوي لمهن التربية والتكوين - بني ملال - المغرب.

وإذا كانت أهميتها قد اختلفت حسب أهمية المحاور والإمكانات التجارية التي يتيحها كل مركز من المراكز التجارية، فإنها بدورها ساهمت في ازدهار الطرق التجارية العابرة للصحراء⁴.

2- تنظيم القافلة التجارية وبنيتها: يشمل الاستعداد لعبور الصحراء عدة أمور منها:

- توفير وسائل النقل الضرورية التي كانت من اختصاص التجار، حيث اهتم كل تاجر بشراء عدد من الإبل⁵، ورعيها وتهيئها لعبور الصحراء، لكن هذه المهمة سرعان ما تم "التراجع عنها في إطار نوع من توزيع العمل بين الرحل والمستقرين"⁶، لذلك نجد أن بعض أرباب الإبل حرصوا مقابل حصولهم على واجبات المرور على توفير وسائل النقل الضرورية للتجار، لاسيما في حالة ما إذا تعرضت دواب هؤلاء للهلاك أو الإرهاق⁷.

- توفير المواد الغذائية الضرورية للتجار، التي تمثلت في اللحم المجفف/القديد والثمار⁸.

- شراء السلع التي ستباع في بلاد السودان، وقد لعب المومنون في هذا الإطار دورا أساسيا، بحكم أنهم حرصوا بدقة متناهية على برمجة عملية توزيع الماء والغذاء على الدواب والطاقم المرافق للقافلة أثناء عبور الصحراء⁹.

- وبخصوص القافلة في حد ذاتها، من حيث أهميتها، وتركيبها الاجتماعية، وتنظيم سيرها، والمشاكل التي كانت تواجهها، فقد خضعت لمجموعة من الضوابط والآليات، وإن كنا في الحقيقة لا نتوفر على معطيات كافية تهم صنف التجار، وعددهم، والطاقم المساعد لهم، مما يجعلنا نتساءل، هل هي نفس التركيبة التي كانت سائدة خلال العصر الوسيط وكذا القرن التاسع عشر؟ أم طرأت عليها بعض التغيرات؟ لكن مع ذلك، وتأسيسا على بعض المصادر والدراسات الحديثة التي عالجت الموضوع، والتي رغم اختلافها من الناحية الزمنية¹⁰، يمكن القول، أن تنظيم القافلة خلال الفترة التي ينصب حولها البحث لم يطرأ عليه تغيير مهم، بل غلب عليه طابع الاستمرارية، وتحكمت فيه مجموعة من العوامل، فزيادة على وجود عدد هائل من الإبل، ضمت القافلة كذلك عددا مهما من المسافرين، من تجار، وخدم، وحداة الإبل، وارتبطت تركيبها هذه بمدى أهمية التجارة العابرة للصحراء، وكذا الظروف التي تحكمت في هذا النشاط، إذ كلما كانت هذه الأخيرة ملائمة، كلما ارتفع عدد الإبل والتجار، والعكس صحيح، ويرجع ذلك إلى أسباب أمنية ومدى أهمية الطرق والمراكز التجارية، فهنري دو كاستري Henri De Castries مثلا يشير إلى أن قوافل سوس التي كانت- في بداية القرن السابع عشر- تتجه صوب بلاد السودان تراوح عدد إبلها ما بين 800 إلى 1200 جمل، أما Thomas Pellow، فأشار إلى أنه عبر الصحراء صحبة قافلة مكونة من 60 ألف من

الإبل و30 ألف شخص، في حين ذكر كل من William Lemprière و Mungo Park أن عدد أفراد القوافل التجارية المتوجهة نحو الجنوب في نهاية القرن الثامن عشر نادرا ما كان يتعدى 50 إلى 200 شخص حسب الأول، و150 إلى 200 شخص بما فيهم حداة الإبل وباقي الخدم على حد قول الثاني، ولا شك أن هذا التقلص العددي الذي ميز الطاقم المرافق للقافلة التجارية ارتبط إلى حد ما بالتراجع الذي عرفته التجارة العابرة للصحراء آنذاك¹¹.

وتفاقت عناصر هذا الطاقم التي غالبا ما كانت تنتمي لقبيلة صحراوية مجموعة من المهام¹²، مما جعل "القافلة توصف بألها مدينة متحركة"¹³.

وخضعت القافلة التجارية لإشراف "الأعيان من كبار التجار وممثلي السلطات الدينية أو السياسية"¹⁴، حيث لعب شيوخ الزوايا والقبائل دورا بالغ الأهمية بقيادتهم الفعلية لها¹⁵، واهتم المخزن - لاسيما منه السعودي - بدوره بتنظيم مهنة التكشيف والقيافة وقيادة القوافل، إذ يشير صاحب تذكرة النسيان إلى وجود فرق عسكرية تابعة للمخزن السعودي تبادلت حراسة ومراقبة طريق تنبكت كبارا¹⁶.

ولعب اليهود دورا بالغ الأهمية في مجال تنظيم القافلة، إذ كانوا حاضرين بقوة في أسواق التزود بالمواد التجارية في الشمال، وكانوا هم أرباب القوافل في الجنوب وأصحاب أو مكثرو الإبل، كما كانوا يقومون بمهام أخرى، كاختبار الأدلاء، ومكافأة الحاشية، وأداء المكوس، والتفاوض بخصوص حماية القافلة¹⁷.

كما كانت قبائل الرحل الصحراوية وراء حل العمليات التجارية الناجحة بين الجنوب المغربي وبلاد السودان بفضل معرفتها التامة للمسالك الصحراوية، وإرشادها للقوافل التجارية، وفي هذا الإطار، يشير الحسن الوزان في معرض حديثه عن القبائل العقلية، إلى الدور الذي لعبته في هذا المجال، حيث سيطرت على أهم منفذ تجاري نحو الصحراء بفضل حراستها لقوافل التجارة واضطلاعها بمهمة الإرشاد¹⁸، وبما أن أكثر هذه العناصر تجربة هو الذي يتولى بمساعدة دليل محترف مهمة قيادة وتنظيم سير القافلة¹⁹، وتحديد مواعيد انطلاقها ووصولها²⁰.

وبما أن مهمة الدليل في الصحراء كانت مهمة صعبة، فإن اختيار الشخص الذي سيتولى هذه المسؤولية الجسيمة خضع لعدة شروط نذكر منها:

- ضرورة توفره على عنصر التجربة الذي غالبا ما كان يكتسبه من خلال اجتيازه الطريق الذي سيسلكه وقيامه بالرحلة لعدة مرات.

- انتماؤه للقبائل التي تعودت على التحرك في المجال الصحراوي بشكل مستمر ولاسيما منها قبائل الرحل التي كانت القافلة تمر من منطقة نفوذها²¹.

- إلمامه الكاف ومعرفته الدقيقة بالطرق الصحراوية، وما تميزت به من ظروف طبيعية، حيث يكون قادرا على تحديد الآبار، ومعرفة أماكن الرعي، وترقب العواصف، وتحرك الكتبان الرملية²²، والسير تبعا لمواقع النجوم واتجاه الرياح ومظاهر السطح، من نباتات، وتربة...²³.

- توفره على الشجاعة والحس الكافيين، والبديهة لتفادي الكمائن التي قد يضعها قطاع الطرق للقافلة²⁴.

- قدرته على الحوار و"التفاوض مع رؤساء المراكز التي كانت تمر منها القافلة أو مع الساهرين على حماية الطرق التجارية" من أجل ضمان أمن القافلة وتحديد واجبات المرور أو (...). دخول الأسواق التجارية²⁵، وفي هذا الإطار يمكن أن نذكر ما حدث للحسن الوزان الذي اضطر هو ومرافقين له- ومعظمهم من اليهود- إلى أداء ربع مثقال عن كل جمل لحرس بعض الأمراء من الأعراب، من أجل المرور عبر إحدى القصور القريبة من سجلماسة، وقد تمت هذه العملية بالفعل عن طريق التفاوض، وليس من المستبعد أن يكون الدليل هو الذي قام بهذه المهمة²⁶.

وكانت القوافل الخاصة، إما تلتحق بقافلة المخزن لعبور الصحراء التي لم تخل من صعوبات ومشاكل، أو تنضم إلى القوافل الأخرى المنطلقة من بعض المدن كتطوان وفاس ودمنات وتارودانت، لتلتقي جميعها في بعض المراكز الجنوبية ككتايفاللت وگليم²⁷ لعبور الصحراء بشكل جماعي²⁸، ووفق تنظيم محكم، ولأن من شأن هذه العملية أن تساعد على تقوية القافلة وتزيد من إمكانية صمودها ومواجهتها لغارات قطاع الطرق²⁹، لاسيما وأن من ابتعد من التجار عن القافلة كان مصيره الهلاك³⁰، ولعل الهاجس الأمني هذا، هو الذي كان يفسر رفض المسؤولين عن تسيير القوافل في تنبكت لسير قافلة يقل عدد إبلها عن ستين جملا³¹. أما عبور الصحراء، فكان يستغرق ثلاثين يوما كحد أدنى، وقد يستغرق ثلاثة أشهر³²، إلا أن بعض القوافل الصغيرة كانت تقطع المسافة الفاصلة بين تنبكت والصويرة في ظرف ستين يوما³³، ونفس المدة الزمنية تستغرقها خلال مرحلة الإياب³⁴.

أما بالنسبة للإقامة ببلاد السودان، فقد كانت تتراوح ما بين شهرين إلى ثلاثة أشهر، ليس فقط من أجل ممارسة النشاط التجاري- الأمر الذي تطلب مدة زمنية طويلة- وإنما من أجل راحة الأشخاص والدواب، والتزود بالمؤن والمواد الضرورية استعدادا لمرحلة العودة. وبذلك، يمكن أن

تصل هذه الرحلة إلى ستة أو ثمانية أشهر ذهابا وإيابا³⁵، وغالبا ما كان السفر يتم ليلا، أما نهارا فبعد فترة سير تمتد من الفجر إلى الضحى، فإن القوافل سرعان ما تتوقف ما بعد الظهر من أجل الاستراحة تحت الخيام والاستعداد لرحلتها الجديدة خلال الليل³⁶، كما أن القافلة غالبا ما كانت تسافر في فصل الشتاء أو الخريف تفاديا للزواجع الرملية التي قد تغطي الآبار، وللحرارة المفرطة³⁷، ومن أجل الاستفادة من وجود بعض المراعي بالصحراء، ولأن العبور خلال فصل آخر كان في حد ذاته يشكل مجازفة كبرى³⁸. وبعد وصولها إلى بلاد السودان- لاسيما إذا كان انطلاقها قد تم في الخريف- فإنها كانت تقيم بتلك البلاد طوال فترة الشتاء، لتعود بعد نهاية ذلك الفصل، حتى يتسنى لها الاستفادة من استمرار وجود بعض المراعي، وتفادي تزايد استهلاكها للماء بفعل الجفاف والحرارة المفرطة، وبذلك كان بإمكانها الوصول إلى المغرب قبل نهاية الربيع لتصادف بالواحات جوا باردا نسبيا³⁹.

ومن خلال ما سبق، وإذا ما أخذنا بعين الاعتبار أن عملية العبور كانت معقدة، فإن القافلة ذات الحمولة الثقيلة والسير الحثيث، لم يكن بإمكانها القيام بأكثر من رحلة واحدة في السنة- أو مرة خلال كل سنتين أو ثلاث سنوات- إلى بلاد السودان⁴⁰.

وبذلك يمكن القول، أنه بالرغم مما عرفته القافلة من تنظيم محكم، وما توفر عليه الدليل من خبرة ومؤهلات ضرورية لعبور الصحراء، فإن عملية العبور ظلت مع ذلك محفوفة بالعديد من المخاطر، مما جعل إمكانية التعرض للهلاك في الصحراء مسألة واردة.

فما هي إذن المشاكل التي واجهتها القوافل التجارية أثناء عبورها للصحراء؟ وما هي التدابير التي كان على الطاقم المشرف على تسييرها وكذا الأطراف المعنية بالأمر اتخاذها لحمايتها وإنجاح عملية عبورها؟

ثانيا. واجهت القوافل التجارية أثناء عبورها للصحراء مشاكل عديدة حتمت على الطاقم المشرف على تسييرها وكذا الأطراف المعنية بالأمر اتخاذ عدة تدابير لتجاوزها:

1- شكل التزود بالماء أهم مشكل واجهته القوافل التجارية أثناء عبورها للصحراء: شكّل توفير الماء والتزود به العنصر الأساسي الذي تحكم بشكل واضح في رسم واختيار الطرق التجارية، لذلك نجد أن القوافل التجارية، غالبا ما كانت تسير بمحاذاة أو قرب الأماكن التي توفر بها هذا العنصر الحيوي كالهضاب والآبار والينابيع المائية... بل إن ضرورة التزود به، جعلت القوافل التجارية تفضل الطرق التي وجد بها على القصيرة منها⁴¹، كما أنها كانت لا تتردد أحيانا في تغيير الطريق

المباشر، لاسيما إذا تعلق الأمر بضرورة التزود به، متفادية بذلك عبور الصحاري القاحلة، كالحجابه الكبرى، وصحراء تنازروفت⁴²، وبذلك يمكن أن تؤكد أن الأسبقية التي أعطيت للطرق التجارية المتوفرة على الماء نابعة بالأساس من كون هذا العنصر ساعد على خلق الظروف المواتية لتنقل الإبل عبر المجال الصحراوي⁴³.

وبما أن قلة الماء شكلت إحدى المشاكل الكبرى التي واجهتها القوافل التجارية أثناء عبورها الطويل والشاق للصحراء، وأن مصير القافلة واستمرارها على قيد الحياة توقف على هذه المادة الحيوية⁴⁴، وإذا علمنا أن الجمل كان بإمكانه شرب مائة لتر من الماء دفعة واحدة، وأن القافلة تشكلت من مئات بل من آلاف من الإبل⁴⁵، وأن الآبار التي وجدت على طول الطرق التجارية كانت معرضة للطمر بفعل الزوابع الرملية⁴⁶، أدركنا الاهتمام البالغ الذي أولاه التجار المتوجهون نحو بلاد السودان لإعداد الماء الذي سيكفيهم خلال رحلتهم المحفوفة بالعديد من الصعاب والمخاطر، وكذا حرصهم على توفير الحبال والدلاء الضرورية لاستخراجه من الآبار، وطلي القرب بالقطران تفاديا لتعرض الماء الموجود بها لعملية التبخر⁴⁷، ناهيك عما اتخذوه من إجراءات للتغلب على هذا المشكل، حيث أشار كل من مارمول والوزان إلى أنهم كانوا يخصصون بعض الإبل لحمل الماء، ويقومون بتسوير وبناء الآبار المعرضة لخطر الزوابع الرملية من الداخل بواسطة عظام الإبل، ثم يغطونها بجلودها، لكن مع ذلك فإن تلك الآبار كانت تتعرض أحيانا لعملية الطمر، مما جعل حداة الإبل يضطرون إلى قتل هذه الأخيرة ببقر بطونها للاعتراف مما كانت تحتزنه من ماء⁴⁸، ويضيف دوڤيس Devisse أن إعداد وتهئية الآبار شكلا إحدى اهتمامات الإخوان المقري⁴⁹.

ولم يقتصر هاجس توفير الماء على التجار فحسب، بل تعداهم إلى السلطات المركزية والمحلية وكذا القبائل، فجودر باشا قام بتجهيز الطريق الممتد من درعة إلى تنبكت، وبحفر الآبار⁵⁰، واعتبر المخزن القصور والقبائل التي يمر بها الطريق التجاري، مسؤولة عن العناية بالمرافق الحيوية ومنها الآبار⁵¹.

واضطلعت الزوايا وزعماءها بدور مهم في هذا المجال، فالشيخ المختار الكنتي مثلا، كان في نهاية القرن الثامن عشر يجوب الصحراء الخاضعة لنفوذه- ولاسيما على طول الطريق الرابط بين توات وتنبكت- ويقوم بعدة عمليات استهدفت تشجيع النشاط التجاري، ومن ضمنها حفر الآبار⁵².

وإلى جانب توفير الماء الضروري للقوافل التجارية أثناء عبورها للصحراء، اهتم الطاقم المشرف على تسيير هذه القوافل وكذا الأطراف المعنية بالأمر من مخزن وقبائل وزوايا، باتخاذ الاحتياطات اللازمة لتوفير نظام أمني كفيل بحمايتها وإنجاح عملية العبور.

2- شكل الهاجس الأمني إحدى المشاكل الأساسية التي واجهتها القوافل التجارية أثناء عبورها للصحراء مما جعل عدة أطراف تحرص على التغلب عليه: شكّل الهاجس الأمني إحدى المشاكل الأساسية التي واجهتها القوافل التجارية أثناء عبورها للصحراء، بل إن نجاح هذه العملية، وكذا اختيار الطرق التجارية، وقيام وازدهار أي نشاط تجاري بها، توقف على توفر هذا العنصر الحيوي، لذلك حرصت أطراف عديدة على التغلب على هذا المشكل بخلق نظام لحماية القوافل التجارية، فما هي الآليات التي خضع هذا النظام لتأثيرها؟ وما هي طبيعته والأجهزة التي اهتمت بتوفير ظروفه؟

ارتبط توفر الأمن على امتداد الطرق التجارية بالواقع السياسي والاقتصادي الذي كان سائدا في كل من المغرب وبلاد السودان⁵³، إذ بمجرد ما يختل التوازن في ذلك الواقع، ينعدم الأمن وتعرف الطرق التجارية تحولات مهمة⁵⁴، فمع تدهور الدولة المرينية وقيام الدولة الوطاسية، لم يتوقف عرب معقل عن غاراتهم وتحركاتهم بين سجلماسة والساحل الأطلسي، حيث أصبحوا يراقبون حركة المرور، ويحبون واجباتها لحسابهم الخاص، كما شرعوا في شن غاراتهم على القوافل التجارية التي لم تكن تتوفر على جوازات المرور أو تصريحات الأمان، فينهون التجار وقواد القوافل التجارية، ويذكر الحسن الوزان بهذا الصدد أن إحدى قصور مضغرة على وادي زيز كان يقيم فيها "أمير الدائرة، وهو عربي وله فخذ من قبيلته (...). لا يستطيع أحد أن يخترق إقليمه دون إذنه الصريح، فإذا لقي هؤلاء الجنود قافلة بدون رخصة مرور تمبوها فورا وجردوا التجار والرائدين"⁵⁵.

ومع نهاية القرن الخامس عشر وخلال النصف الأول من القرن السادس عشر أدى وجود الخطر البرتغالي على السواحل الأطلسية، وما عرفه المغرب من اضطرابات سياسية واجتماعية إلى انعدام الأمن الشيء الذي تسبب في تراجع تجارة القوافل⁵⁶.

وأسفرت وفاة كل من أحمد المنصور الذهبي سنة 1603م، والمولى إسماعيل سنة 1727م، والأوبئة والمجاعات التي انتشرت بكل من المغرب وبلاد السودان وكذا الحروب التي اندلعت في جميع جهات وادي النيجر حتى منتصف القرن الثامن عشر، عن نتائج وخيمة لم تخل من خطورة على التجارة العابرة للصحراء، أهمها مشكل انعدام الأمن⁵⁷.

وبحكم ارتباط مشكل الأمن بهذه العوامل، وبما أنه شكل إحدى الدعائم والشروط الأساسية لقيام أي نشاط تجاري على امتداد الطرق التجارية الرابطة بين المغرب وبلاد السودان، وعنصر من العناصر البشرية التي تحكمت في رسم وتحديد المسالك التجارية، فقد استقطب اهتمام أطراف متعددة، من سلطات سياسية وقبلية ودينية، وجعلها تحرص كل الحرص على توفيره ضمانا لسلامة وحرية مرور القوافل التجارية.

واكتسى هذا النظام الأمني، إما طابعا عفويا، وهو الذي عمل بعض أرباب الإبل على توفير ظروفه للتجار أثناء عبورهم لمجال نفوذهم مقابل حصولهم على واجبات المرور⁵⁸، أو طابعا منظما، وهو الذي حرص كل من المخزن المغربي والسلطات السودانية- بتعاون مع بعض الأوساط القبلية أو الدينية- على توفيره على امتداد الطرق الصحراوية الرابطة بين المغرب وبلاد السودان⁵⁹.

فما هي أسباب وحدود مساهمة كل طرف من تلك الأطراف في توفير الأمن للقوافل التجارية على طول طرق التجارة العابرة للصحراء؟

أ. دور المخزن في توفيره: كانت المسالك التجارية الرابطة بين المغرب والسودان الغربي بمثابة الشريان المغذي للهيكल الاجتماعي للدول التي تعاقبت على الحكم شمال وجنوب الصحراء، وبما أن الهيمنة على تلك المسالك- وكذا على المراكز التي كانت تنتهي إليها- شكلت عاملا مهما في دعم نفوذها السياسي والاقتصادي، وعنصر فاعلا ساهم في ضمان بقائها واستمراريتها، فإنها حظيت بأهمية قصوى لدى تلك الدول⁶⁰، تمثلت في اتخاذ الأوساط الحاكمة للإجراءات والتدابير الكفيلة بتوفير الأمن للقوافل التجارية على طولها، ولذا "سعى كل من المغرب والممالك السودانية إلى تأمين طرق التجارة وكبح جماح الأعراب"⁶¹.

واهتم السلاطين السعديون بعد قيام دولتهم، بتأمين الطرق التجارية عن طريق بسط نفوذهم على الواحات والمخطات التجارية، لاسيما وأنهم اعتبروا بلاد السودان كمنطقة امتداد طبيعي لنفوذهم السياسي⁶²، وبعد حملة المنصور على بلاد السودان سنة 1591م، أقام الشرفاء السعديون حاميات عسكرية في منطقة درعة نظرا للأهمية البالغة التي أصبحت تلعبها في العلاقات مع السودان⁶³، كما أشرفوا على تنظيم ومراقبة القوافل التجارية بإرسال بعثات عسكرية تسهر على حمايتها⁶⁴ لاسيما وأن "القافلة شكلت رمزا من الرموز التي يتجسد فيها المخزن"⁶⁵.

وأولى ملوك الدولة العلوية نفس الاهتمام لهذا الجانب، إذ يورد الضعيف الرباطي رواية تؤكد هذا الاهتمام، مفادها أن المولى الرشيد صادف قافلة خارجة من إحدى الزوايا، فطلب منه أفرادها

حمايتها لأن الفترة كانت فترة نهب، فخرج معهم، وبينما هم في الطريق، اعترض سبيلهم أهل البوادي يريدون نهبهم، فأخبرهم المولى الرشيد بضرورة احترامهم لأنهم تحت حمايته ولأن تلك عادة أسلافه في حماية القوافل، فلم يبالوا، فتجرد لقتالهم⁶⁶.

وعمل المولى إسماعيل بدوره على تركيز نفوذ الدولة في المناطق الجنوبية، حيث أرسل عماله بانتظام، وعين قائدا في شنكيط وآخر بتغازي، فحافظ بذلك على الطريق التجاري الصحراوي الرابط بين تنبكت والمراكز التجارية المغربية. كما لعبت القصبات- التي شكلت محطات للتزول والتزود بما تحتاج إليه القوافل- وكذا جيش عبيد البخاري دورا مهما في حماية الطرق التجارية وتوفير حاجات القوافل⁶⁷.

وكان هذا الاهتمام بالسيطرة على الطرق التجارية الرابطة بين المغرب وبلاد السودان، يعني إحياء دور المغرب في غرب إفريقيا واستمرار وجود السيادة المغربية في توات، والساقية الحمراء، وشنكيط⁶⁸.

وسلك المولى عبد الله بن إسماعيل نفس النهج، حيث استقبل بفاس أهل توات وعين عليهم عاملا كلفه برعاية شؤونهم والحفاظ على القوافل الصحراوية وحمايتها من خطر الطوارق، كما أبدى سيدي محمد بن عبد الله نفس الاهتمام، حيث قام بتوسيع نطاق "عمل قائد توات على ما حولها من واحات في اتجاه السودان"⁶⁹.

أما في عهد المولى سليمان (1792-1822م)، فقد تم إرسال حملات عسكرية إلى المناطق الصحراوية بين منطقة الساحل وميناء موگادور تسهيلا للتبادل التجاري، فساد على إثرها الأمن على طول الطرق التجارية، وأصبح بإمكان التجار والمسافرين التنقل وممارسة نشاطهم التجاري بكامل الحرية، وفي هذا الإطار، يقول الناصري: "بعث السلطان الجيش إلى بلاد درعة (...). فدخلها واستولى على قصورها المغصوبة وأخرج منها العرب والبربر وجبى أموالها ومهد نواحيها وأمن سبلها حتى صار ما بين السوس ودرعة والفائجة مجالا للتجارة، ومرا لأبناء السبل يغدون به ويروحون آمنين على أموالهم وأنفسهم"⁷⁰.

وكان المخزن المغربي يكلف رؤساء القبائل بالسهرة على حماية القوافل في الأماكن التي ترتادها قبائلهم ويحملهم غرامة ما يقع فيها من سطو ونهب للقوافل التجارية، وربما نالوا عقابه بإرساله لحرركات وحملات تأديبية ضدهم⁷¹.

وإذا كان الفضل الكبير في حماية القوافل والمسالك التجارية يعود إلى الدور الهام الذي اضطلعت به السلطات السياسية، فإن هناك طرفا ثانيا ساهم بدوره بشكل فعال في هذه العملية ويتعلق الأمر بالمؤسسات الدينية.

ب. دور الزوايا في تأمين عملية العبور: استعملت الزوايا أيضا نفوذها في حماية القوافل التجارية المستفيدة من الطرق العابرة للمجال التابع لنفوذها⁷²، حيث كان شيوخها يطرحون أنفسهم كبديل لسلطة المخزن - لاسيما خلال الفترات العصيبة التي تميزت بالفراغ السياسي - بتدخلهم لحل النزاعات بين القبائل، وإشرافهم على عقد اتفاقيات الصلح بينها، والعمل على توفير ظروف الأمن والاستقرار وحماية التجارة الصحراوية⁷³.

ومن جهته، حرص المخزن المغربي على تعزيز ودعم هذا الدور الحاسم الذي اضطلعت به الزوايا في هذا المضمار. فالمولي إسماعيل مثلا، اعتمد على الزاوية القادرية للحفاظ على الطريق التجاري الصحراوي الرابط بين تنبكت والمراكز التجارية المغربية، وعين قائدا مغربيا في شنكيط⁷⁴. كما دعم المولى سليمان جميع الأنشطة التي كانت الزاوية التيجانية تقوم بها في اتجاه إفريقيا الغربية⁷⁵، ولاشك أن البعد الديني غالبا ما كان حاضرا في مثل هذا النوع من الصلات كما يؤكد ذلك أبيتبول⁷⁶، لكن يجب ألا نغفل هنا دور المصلحة الاقتصادية في مثل هذه المواقف. أما فيما يتعلق بنظام حماية القوافل التجارية بشكله العادي، فقد أشرفت على توفير شروطه أوساط مختلفة.

ج. دور بعض الأوساط الأخرى: ساهمت أطراف أخرى كانت تستفيد من التجارة العابرة للصحراء في توفير الأمن للقافلة، نذكر منها:

- أرباب الإبل الذين حرصوا على حماية التجار العابرين لمجال نفوذهم مقابل حصولهم على واجبات المرور⁷⁷.

- القبائل العربية الصحراوية التي كانت تتوصل إما بمدايا من طرف القوافل مقابل حصولها على جوازات المرور أو تصريحات الأمان⁷⁸، أو دفع مبالغ مالية معينة للاستفادة من حماية حرس مسلح غالبا ما كان يتشكل من قطاع الطرق⁷⁹.

وأحيانا، لم يكن التاجر يقوم بنقل البضاعة عبر الصحراء بنفسه، بل كانت هذه المهمة تناط بقبائل البدو، كصنهاجة، والطوارق التي كانت تعتمد اقتصاديا على المبادلات التجارية عبر الصحراء، سواء بحصولها على نصيبها منها، أو بمحومها على القوافل التجارية ونهبها⁸⁰.

وإذا كانت هذه هي المشاكل التي واجهتها القوافل التجارية أثناء عبورها للصحراء، والتي حتمت على الطاقم المشرف على تسييرها وكذا الأطراف المعنية بالأمر اتخاذ تدابير عديدة لتوفير نظام أممي كفيل بحمايتها وإنجاح عملية عبورها للصحراء، فما هي المواد التجارية التي كانت تنقلها في إطار التبادل التجاري الذي تم بين المغرب وبلاد السودان؟

ثالثا. المواد التجارية التي كانت القوافل الصحراوية تنقلها في إطار التبادل التجاري الذي تم بين المغرب وبلاد السودان: من خلال إلقاء نظرة متفحصة على قائمة السلع والمواد التجارية التي كانت القوافل الصحراوية تنقلها في إطار التبادل التجاري بين الطرفين المغربي والإفريقي الجنوب صحراوي، يتضح أن البضائع المصدرة إلى بلاد السودان كانت كلها استهلاكية في حين نجد أن المواد المستوردة من تلك المناطق شكلت العناصر التي ارتكز عليها الاقتصاد التجاري في دول البحر الأبيض المتوسط، كما استغلت في المجال الصناعي مما يدل على أن العلاقات التجارية بين الجانبين كانت غير متكافئة⁸¹، وأن أكبر مستفيد كان هو الطرف الأوربي، يليه المغرب كوسيط تجاري، ثم السودانيون في المرتبة الثالثة، وأخيرا شعوب المنطقة الغابوية التي تعرضت لاستنزاف واستغلال كبيرين.

ويمكن تصنيف مواد التبادل حسب اتجاهها، إلى مواد شمالية- أي صادرات المغرب نحو بلاد السودان- وأخرى سودانية أو جنوبية.

1- المواد الشمالية أو صادرات المغرب نحو بلاد السودان: ويمكن أن نميز فيها بين نوعين من المواد:

- مواد محلية مغربية أو صحراوية، كالمالح والمواد الغذائية كالثمور والسكر والمعدنية كالنحاس والفضة، والمنتوجات الحرفية كالسلع النسيجية والخزفية والزجاجية والخيول والكتب وغيرها...⁸².

- مواد أوروبية أو شرقية، من منسوجات ومصنوعات ونقود صدفية/الكوريس أو الودع، كانت تصل إلى بلاد السودان عبر المغرب، وقد احتل الملح ضمن هذه المواد، مكانة متميزة إذ اقترن ذكره في المصادر- باستمرار- بمادة الذهب⁸³.

وتشكل كل حمل جمل من أربعة ألواح حسب كل من رايون موني والحسن الوزان⁸⁴.

واختلف وزن كل لوح ملح من ملاحه إلى أخرى، فلوح ملح مستخرج من تاودني كان يزن 20 إلى 35 كلغ على حد قول سيسيكو سكينني مودي⁸⁵، و25 إلى 45 كلغ بالنسبة لكل لوح مستخرج من آجل حسب رايون موني⁸⁶، مما جعل وزن حمل الجمل يتراوح ما بين 80 إلى 140

كلغ حسب الأول، وما بين 100 إلى 180 كلغ حسب الثاني، لكن إذا علمنا أن الجمل كان بإمكانه نقل أعباء ثقيلة تراوحت ما بين 125 و150 كلغ⁸⁷، أدركنا أن كلا المعطين يبقى أقرب إلى الحقيقة، ولاسيما منهما الأول.

وعرف لوح الملح كذلك، بالعديلة التي اعتبرت كميّار تم الاعتماد عليه لأخذ فكرة عن الملح من حيث الجودة، والطول، والعرض، والسّمك، إذ يكفي القول عديلة وسط للخروج بتصوّر معين حولها⁸⁸.

واختلف طول وعرض لوح الملح من ملاحظة إلى أخرى، فطول الملح المستخرج من تاودني بلغ 1.20م وحوالي 0.50 م أو 0.60 م فيما يخص العرض⁸⁹، أما لوح ملح آجل فتراوح طوله ما بين 1م و1.50م، وعرضه ما بين 0.30 م و0.40 م.⁹⁰

2- المواد السودانية أو صادرات بلاد السودان نحو المغرب: اهتم المغرب باستيراد مواد تجارية من بلاد السودان، خصص بعضها لإشباع حاجيات سوقه الداخلية، في حين خصصت مواد أخرى كالذهب والعبيد والعاج والصمغ والعنبر وريش النعام للتصدير على الخصوص، ويلاحظ أن هذه المواد في معظمها مواد خام عكس المواد التي كانت بلاد السودان تستوردها إما من المغرب مباشرة أو من أوروبا بشكل غير مباشر، ولعل المواد التي كانت تجدد إقبالا في الأسواق الشمالية، مادة الذهب التي شكلت إحدى مقومات التجارة العابرة للصحراء، والمنتوج الرئيسي الذي كان يغذيها⁹¹، ومادة أخرى هي العبيد التي لم تكن في واقع الأمر بنفس الصورة التي حاولت بعض الأبحاث رسمها وتقديمها عنها.

خلاصة: من خلال ما سبق، يتضح أن القوافل الصحراوية اكتسبت أهمية بالغة في التواصل التجاري بين المغرب وإفريقيا جنوب الصحراء خلال العصر الحديث، وخضعت لتنظيم محكم، وأنها واجهت أثناء عبورها للصحراء مشاكل عديدة حتمت على الطاقم المشرف على تسييرها وكذا الأطراف المعنية بالأمر اتخاذ عدة تدابير لتجاوزها، أما المواد التجارية التي كانت تنقلها، فتميزت بالتنوع وأهمها الملح والذهب.

الهوامش:

1- الحسين عماري، "الصحراء قناة لتبادل الأفكار والقيم الروحية بين المغرب وإفريقيا جنوب الصحراء خلال العصر الحديث وبداية المعاصر: حالة المغرب". مداخلة تمت المشاركة بها ضمن الملتقى الدولي بوهرا (الجزائر) أيام 31 ماي 2-1 يونيو 2014، حول: ملتقى الطرق الصحراوية رؤى من حواف الصحراء. من تنظيم المعهد الأمريكي للدراسات المغاربية بالجزائر بتعاون مع المركز الوطني للبحث في الأثروبولوجيا الاجتماعية والثقافية بوهرا وجامعة غرداية، ص3/ويشار قويدر، "القوافل التجارية المغاربية (طبيعة التجارة وآثارها)". طريق القوافل، المركز الوطني للبحث في عصور ما قبل التاريخ وعلم الإنسان والتاريخ بتعاون مع اللجنة الوطنية لليونسكو، مطابع عمار فربي، باتنة، 2001م، ص.13

2- فاطمة الزهراء طموح، "أكبار"، معلمة، ج 2، الجمعية المغربية للتأليف والنشر، 1989، مطابع سلا، ص.598.

3- Abitbol, (Michel) : «Le Maroc et le commerce transsaharien du XVI s au début du XIX s ». Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée. Publiée avec le concours du Centre National de Recherches Scientifiques et des Universités d'Aix Marseille n° 30. 2ème Semestre, 1980. Aix en Provence, p.9.

4- Ki- Zerbo : Histoire de l'Afrique Noire d'hier à demain. Paris, 1978, Librairie A.Hatier, p165.

5- إذ توفر تجار نيكيت وتوات على آلاف الإبل:

Cissoko, Sekéné Mody : Tombouctou et l'Empire Songhay. Epanouissement du Soudan Nigérien au XV – XVII s. Dakar Abidjan, 1975, les Nouvelles éditions africaines, p.135.)

وتجدر الإشارة هنا، إلى أن أئمة بيع الإبل اختلفت تبعا لمجموعة من المقاييس نذكر منها اللياقة البدنية، ووظيفتها أو مجال استغلالها - أي الركوب أو النقل - وحسب الفترة الزمنية، إذ غالبا ما كان ممن دواب النقل يعرف ارتفاعا ملموسا في فصلي الربيع والخريف بحكم الإقبال المتزايد على شرائها (محمد الغربي، بداية الحكم المغربي في السودان الغربي، الجمهورية العراقية، وزارة الثقافة والإعلام، بغداد، 1982، دار الرشيد للنشر، ص.458)، حيث قدر الحسن الوزان ممن الجمل الصحراوي بعشر دوكات، في حين بيع بيضة دنانير فقط أثناء رحلته إلى بلاد السودان:

Devisse, (J): «Routes de commerce et échanges en Afrique Occidentale en relation avec la Méditerranée, un essai sur le commerce africain médiéval du XI au XVI s». Revue d'histoire Economique et Sociale, 1972, p.424).

6- طموح، "أكبار"، معلمة، ج2، 1989، ص.598. --- 7- يمكن أن نشير هنا، إلى الدور البالغ الأهمية الذي قام به عدد من الشرفاء من حفلة المولى إسماعيل الذين كانوا يقيمون بعدد من قصور تافيلالت، واهتموا أساسا بتزويد القوافل التجارية بما كانت تحتاجه من دواب/حيوانات الركوب الضرورية:

Le Maroc et le commerce transsaharien...«Abitbol,(M): Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée,n°30.2ème Semestre 1980,p.7.

وكذا الدور الهام اضطلعت به عناصر عرفت بديتاتيجي «Diatigui» فيما يخص توفير وسائل النقل الضرورية لتجار المغاربة أثناء إقامتهم ببلاد السودان:

Abitbol, (M) : Tombouctou et les Arma de la conquête marocaine du Soudan nigérien en 1591 à l'hégémonie de l'Empire Peulh du Macina en 1833.Paris, 1979, éditions Maison neuve, p.194).

8- Deschamps, (Hubert) : Histoire de la traite des noirs de l'antiquité à nos jours. Paris, 1971, Fayards, p.234.

9- Ridha, (Tlili) : «Tombouctou : le mythique trajet des caravanes ». Cultures Sud. Maghreb – Afrique noire : Quelles cultures en partage ? Revue des littératures d'Afrique, des Caraïbes et de l'océan Indien n°169 avril-Juin 2008, p.23.

10- أنظر على سبيل المثال ما أورده Thomas Pellow وWilliam Lemprière وMungo Park وكذا دراسة كل من عبد العزيز العلوي حول le Maghrib et le commerce Transsaharien du XI au XIV s وفاطمة الزهراء طموح حول

le Maroc et le Soudan au XIX s.

11- De Castries, (H) : les Sources Inédites de l'histoire du Maroc. 2ème Série, France I, p.271-272. Morsy, (M) : La Relation de Thomas Pellow une lecture du Maroc au 18 ème siècle. Paris, 1983, Editions recherches sur les civilisations, p.162/Et Lemprière, (W) : Voyage dans l'Empire du Maroc et le Royaume de Fez (1790-1791).Traduction de l'anglais par M de Sainte Suzane, Paris Travernier, 1801, p.202.

12- حيث تعودت هذه العناصر على تزويد الإبل بالماء والغذاء الضروريين، وكذا شحن وتفريغ حمولتها، وتقديم العلاج لها عند الضرورة:

Attilio, Gaudio : «Le Tafilalt rendez- vous des caravanes du Sahara marocain ». Les civilisations du Sahara marabout Université. Revue Africaine, 1967, édition Gérard Vernier, p.197).

- 13- طموح، "أكبار"، معلمة، ج2، 1989، ص559. و
- El Alaoui, (A) : le Maghrib et le commerce transsaharien (milieu du XI ème s- Milieu du XIV ème s). Contribution à l'histoire économique, sociale et politique du Maroc Médiéval. Thèse en vue du doctorat de 3 ème cycle, 1983, Bordeaux, p.60.
- تري بعض الدراسات المعاصرة أن تنظيم القافلة الذي لم يكن معروفا خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر، ربما لم يختلف عن التنظيم الذي ستعرفه القوافل فيما بعد
- Meunié, (J) : le Maroc Saharien des origines au 17^{ème} s (1670). Volume II, 1982, librairie Kline Kieck, p.868.)
- والذي تحدثت عنه فاطمة الزهراء طموح حيث أشارت إلى أن هذا الطاقم كان على رأسه الحراس لتفصي أحوال الطريق، وبمجموعة ثانية مهمتها السير على سير القافلة، وأخرى تقوم بمراقبتها من الخلف، هذا بالإضافة إلى المنادي الذي يقوم بتبليغ أوامر الدليل، وجهاز ديني وقضائي يرافق القافلة ويشمل المؤذن، والإمام، والعدول لتوثيق المعاملات والأحداث التي تعرفها القافلة (طموح، "أكبار"، م.س، ص.599).
- 14- طموح، م.س، ص.599. --- 15- أحمد البوزيدي، التاريخ الاجتماعي لدرعة. رسالة دبلوم الدراسات العليا تحت إشراف أحمد التوفيق، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، الرباط، 1984، ص.445. --- 16- مجهول، تذكرة النسيان في أخبار ملوك السودان، تحقيق هوداس، باريس، 1901، ص.101.
- 17-Meunié, (J) : Op.cit., p.868.
- 18- الحسن الوزان، وصف إفريقيا. تعريب محمد حجي ومحمد الحضمر، الشركة المغربية للنشر، بيروت، ط2، 1983م، ج1، ص276.
- 19- El Alaoui, (A) : Op.cit., p.59. --- 20- Attilio, (G): Op.cit., p.199. --- 21- Attilio, (G): Op.cit., p.192.
- 22- طموح، "أكبار"، م.س، ص.599./
- De Castries, H: les Sources Inédites de l'histoire du Maroc. France, T.II. p.267. --- 23- Ibid.
- 24- طموح، م.س، ص599./ El Alaoui, (A) : Op.cit. p.59.
- 25- نفسه/ Ibid.
- من الأمور التي تثير الاستغراب، أن القافلة التي عبر صحبتها T.Pellow كانت تحت قيادة عجوز عربي مكفوف، تمكنوا بفضلها من الوصول إلى شنكيط والعودة منها في اتجاه الجنوب المغربي وهم سالمين (Morsy, (M) : Op.cit., p.162.)، وقد أبدى Pellow تحججه من ذلك العجز الذي تميز بمعرفته الكبيرة للرمال ولراحتها، بحكم رحلاته المتعددة عبر الصحراء التي بلغت ثلاثين رحلة اكتسب بفضلها تجربة هائلة، اعتمد عليها في رحلاته الأربع الأخيرة عندما أصبح يشعر بتراجع وتدهور في قدراته البصرية (Ibid., p.165). --- 26- الوزان، م.س، ص.129.
- 27-Meunié,(J) : Op.Cit. p.767.
- شكلت كليم خلال القرن الثامن عشر نقطة تجمع جميع القوافل الآتية من تارودانت عبر تزنيت أو إفرن الأطلس الصغير، وكذا القوافل المنطلقة من واحات آقا وطاطا: (Abitbol,(M) :T et les A ,p.187.)
- 28- Park, (M) : les Trois Voyages du Maroc et dans l'intérieur de l'Afrique (1787-1804). Volume XXXIV, Paris, Bibliothèques d'aventures et des voyages, p.202.
- 29- Meunié, (J) : Op.cit., p.408. --- 30- El Alaoui,(A) : Op.cit.,p.60.
- 31- الغربي، 1982، ص.461. --- 32- نفسه، ص462. --- 33- نفسه، ص.461.
- 34- Meunié,(J) : Op.cit. p.407. --- 35- Ibid.
- 36- طموح، م.س، ص.599./ Deschamps,(H) : Op.cit. p.234.
- 37- نفسه. El Alaoui, (A) :Op.cit., p.58-59.
- 38-Mauny,(R) :« Notes sur les grands voyages de Léon l'Africain ». Hesperis.Tome XLI, Année 1954, 3ème et 4ème Trimestre, p.389.
- لعل المفارقة التي تسترعي هنا الانتباه والتساؤل في نفس الوقت، هي أن بعض الدراسات تشير -عكس ما ذهبنا إليه - إلى توافد القوافل المغربية على بلاد السودان في كل وقت من السنة فيمشال أبيطبول يشير حسب مصدر سوداني مجهول إلى أن "قوافل الغرب- أي المغرب- كانت في بداية القرن الثامن عشر تقدي في كل وقت من السنة على بلاد السودان وهي محملة بمنتجات رخيصة". (Abitbol,(M) :«Le Maroc et le commerce ».Op.cit., p.13.)
- تقريباً " وأن عددها كان يتضاعف في أوائل شهري أبريل وأكتوبر " (الغربي، م.س، ص.461)، ولحل هذه الإشكالية، يمكن أن نفترض أن الأمر هنا ربما يتعلق بالقوافل التجارية المنظمة والخاضعة لمراقبة المخزن والتي كانت تسلك على الخصوص الطريق المخزني الذي توفر بدوره على التجهيزات الضرورية، كالطريق الملكي المار عبر درعة- تغازي- تنبكت زمن أحمد المنصور:

Abitbol,(M) : Tet les A ,p.185.)

والطريق السلطاني في عهد المولى إسماعيل، لكن مهما بلغت درجة الافتراض من الصحة، فإن هناك إشارات تجعلنا نقتنع بأن إرسال القوافل التجارية إلى تينكت، كان قليل الوقوع، فتجار زكاوست وإفرن على سبيل المثال، كانوا يرسلون قافلة تجارية إلى بلاد السودان مرة واحدة في السنة أو خلال سنتين أو ثلاث سنوات، نظرا لطول الرحلة والمشاكل التي كانت القافلة تواجهها: (Meunié,(J) :Op.cit., p.407.)

39- Meunié,(J) :Op.cit.,p.407.---- 40- Meunié,(J) :Op.cit.,p.407-408.

41- Tamouh,(F.Z) : le Maroc et le Soudan au XIXs (1830-1894).Contribution à une histoire interrégionale de l'Afrique, thèse en vue du doctorat de 3ème cycle. Sorbonne, 1982, Paris 1, p.76.

فالطريق الشرقي الذي ربط بين تينكت وتغازي، رغم أنه كان أقصر الطرق التجارية التي ربطت المغرب بحوض النيجر، فإنه كان نسبيا أقل إقبالا من طرف التجار انطلاقا من الجنوب المغربي لعدة اعتبارات منها قساوة الظروف الطبيعية. (Abitbol,(M) :Tet les A ,979,p.190.)

42- Ibid., p.78. ---- 43- Tamouh, (F.Z) : Op.cit.,p.78.----

44- طموح، م.س، ص.600.

45-Ki-Zerbo,(J) :Op.cit., p.165.

46- كرنخال مارمول، إفريقيا. ترجمة محمد حجي ومحمد زنيبر، الجمعية المغربية للتأليف والنشر الرباط، 1984، مطبعة مكتبة المعارف الجديدة، ج1، ص.49.

47- طموح، م.س، ص.598-599.---- 48- مارمول، م.س، ص.49. والوزان، م.س، ص.76.

49- Devisse, (J) :Op.cit. Marge 197, p.371.

50- المغربي، 1982، ص.464.

51- محمد أعغيف، "المسالك الصحراوية توات حلقة اتصال بين المغرب وإفريقيا الغربية". ندوة العلاقات بين المغرب وإفريقيا، منشورات جمعية موظفي كلية الآداب والعلوم الإنسانية، دت، الرباط، منشورات عكاظ، ص55.

52-Tamouh,(F.Z) :Op.cit., p.88.

ومحاضرات السلك الثالث، الموسم الجامعي 1988/87 لنفس الباحثة.

53-Ki- Zerbo,(J) : Op.cit, p.165.

محمد مزين، "المغرب وبلاد السودان"، مذكرات من التراث المغربي، عدد 3، 1985، مدريد، ص.212.

54- Meunié,(J) :Op.cit., p.392-403.

55- الوزان، م.س، ص.122-123.

Meunié,(J) : Op.cit.,p.406. Issifou,(Zakari Dramani) :L'Afrique Noire dans les relations internationales au XVI s. Analyse de la crise entre le Maroc et le Sonrhail, Paris, 1982, éditions Karthala, p.103.

56-Ibid., p.103-104.----57- Abitbol,(M)- Tet les A ,1979,p.185.le Maroc et le commerce transsaharien... , p.13.

يمكن أن نذكر هنا على سبيل المثال، تصرفات بعض قبائل الرحل - كالبرايش والطوارق - التي تسببت في اضطراب الرواج التجاري بين وادي النيجر: Abitbol,(M) : «le Maroc et le commerce transsaharien...», p.7.

58- Labouret,(H) :« L'Afrique précoloniale».Que sais-je ? N° 241, 1959, Paris, Presses universitaires de France, p.42. ---- 59 - Abitbol,(M) : Tombouctou et les Arma,1979,p.186-187.

60- أعغيف، م.س، ص.54/الحسين بولقطيب، "العلاقات التجارية بين المغرب والسودان الغربي خلال العصر الوسيط". مجلة أمل، عدد 6، 1995، الدار البيضاء، ص.15. ---- 61- المغربي، م.س، ص.51. Ki-Zerbo,(J) : Op.cit.,p.165.

62- لطيفة بناي سميرس، "العلاقات المغربية السودانية في سياسة الأمر الحاكم بالمغرب من القرن السادس عشر إلى نهاية القرن الثامن عشر"، مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية، عدد 5، 1989، فاس، ص.158.

63- Meunié,(J) :Op.Cit, p.392.

64- مجهول، تذكرة النسيان، ص185/101 Abitbol, (M) :Tombouctou et les Arma.

65- عبد الرحمن المؤذن، البوادي المغربية قبل الاستعمار قبائل إيناون والمخزن بين القرن السادس عشر والتاسع عشر، مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، سلسلة رسائل وأطروحات رقم 25، 1995، ص.363، ورغم هذه الحراسة المشددة، فإن عملية العبور لم تخل من صعوبات ومشاكل، ففي سنة 1607 لم يلبث الحرس الذي أرسله المولى زيدان مع قافلة تجارية أن ثار ضده فضاعت كمية من الذهب تزيد عن أربعة أطنان:

Brignon, (J) et autres : Histoire du Maroc/Casablanca, 1967, Hatier, Paris 6ème librairie nationale, p.219.

- 66- محمد الضعيف، تاريخ الضعيف، تحقيق وتعليق أحمد العماري، دار المآثورات، الرباط، ط1، 1986، ص43.
- 67-Brignon, (J) et autres : Histoire du Maroc, p.247.
- في هذا الإطار يشير الناصري إلى أنه "عزا صحراء السوس قبلغ آقا وتيشيت وشنگيط ونحوم السودان". أحمد الناصري، الاستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى. تحقيق جعفر الناصري ومحمد الناصري، دار الكتاب، الدار البيضاء، 1956، ج7، ص57-58، ويضيف أنه أمر بإنزال "مائة من خيل العبيد بعياهم بكل قلعة لحراسة الطرقات وبكل قلعة فندق لمبيت القوافل"، و"لم يبق في هذه المدة بأرض المغرب سارق ولا قاطع طريق". نفسه، ص63-97.
- 68- محمد الطيب القادري، النقاط الدرر ومستفاد المواعظ والعبر من أخبار وأعيان المائة الحادية والثانية عشر. دراسة وتحقيق هاشم العلوي القاسمي، بيروت، 1981، دار الآفاق الجديدة، ط1، ص19.
- 69- محمد حجي، "العلاقات الثقافية بين المغرب وإفريقيا الغربية خلال القرن 18 من خلال كتاب فتح الشكور". العلاقات بين المغرب وإفريقيا الغربية، منشورات جمعية موظفي كلية الآداب والعلوم الإنسانية، بدون تاريخ، الرباط، منشورات عكاظ، ص24-70-71، الناصري، 1956، ج8، ص108.
- Abitbol, (M) : Tombouctou et les Arma, p.187.
- 71- أحمد بن القاضي، المنتقى المقصور على مآثر الخليفة المنصور. دراسة وتحقيق محمد رزوق، الرباط، 1986، مكتبة المعارف، ج2، ص827-828. ومؤرخ مجهول، تذكرة النسيان، 1901، ص66. والغربي، 1982، ص463.
- فالمقصود الذهبي مثلا، جمع شيوخ قبائل الصحراء في قصره، وأخذ منهم العهود بتولي وتحمل المسؤولية (بن القاضي، 1986، ص827-828. والغربي، 1982، ص463)، أما المولى إسماعيل، فتحالف مع عرب معقل وقبائل أخرى ارتبط مصيرها بالأسرة الشرفية على أساس قيامها بحماية القوافل التجارية - المنحدرة من سوس - والمختزقة للمجال التابع لنفوذها: Abitbol, (M) : Tombouctou et les Arma, p.186.
- 72- أعيف، م.س، ص54. تعود هذه الأهمية التي أولتها الزوايا للطرق التجارية إلى كون ظهور وتأسيس هذه المؤسسات الدينية في المجال الصحراوي تم عند انطلاق ووصول الطرق التجارية العابرة للصحراء. (Brignon, J) et autres : Op.cit., p.226)
- 73- البوزيدي، م.س، ص445. ولإبراز الدور الإيجابي والفعال الذي اضطلعت به الزوايا في التجارة الصحراوية، يمكن أن ندرج حالة الشيخ سيدي المختار الكتيبي الذي تمكن بفضل النفوذ القوي الذي تمتع به عائلته، من ضمان الأمن للقوافل التجارية في القسم الجنوبي من الطريق الرابط بين توات وتينكت، حيث كان يجوب الصحراء التابعة له، ويقوم بعدة عمليات استهدفت نشر الأمن وحماية القوافل. (Op.cit., p.88)، ويشير أبيتبول في هذا الإطار، إلى أن هذا الاتفاق بين الطرفين، غالبا ما كان يعقبه حفل الذبيحة، أي تقدم حيوان على شرف الشخص الذي طلبت منه مهمة الحماية (Abitbol, (M) : Tombouctou et les Arma, p.191.)، كما يمكن أن ندرج كذلك، الدور الذي قامت به الزاوية القادرية في العهد الإسماعيلي، حيث راقبت تجارة القوافل المارة عبر آقا، وسمارة، وشنگيط، وأبي تلميت، وكذا دور قبائل معقل التي استعملت نفس الغاية. (Brignon, (J) et autres : Op.cit., p.247.)
- 74- Ibid.
- 75- Abitbol, (M) : Tombouctou et les Arma, p.187.
- 76- Abitbol, (M) : «de Maroc et le commerce transsaharien...», p.7.
- 77- لا شك أن اهتمام قبائل الرحل - التي كانت تبدو من خلال تشغيبيها على المخزن كعامل معرقل للنشاط التجاري الصحراوي - بحماية القوافل التجارية المارة عبر المسالك الواقعة في مجال نفوذها، راجع بالأساس إلى كونها كانت تعتبر تلك المسالك ملكا لها وموردا من مواردها الاقتصادية (أعيف، م.س، ص55).
- 78- Meunié, (J) : Op.cit., p.406/Lemprière, (W) : Op.cit., p.202.
- 79- لا شك أن ظاهرة الحرس المسلح المكون من قطاع الطرق تعد في حد ذاتها مفارقة تسترعي الانتباه وتثير العديد من التساؤلات، لكن مع ذلك، يمكن القول، - مع نوع من المحازفة - بأن هذه الظاهرة ربما لها علاقة أساسا بتبادل المصالح بين الطرفين، فالتجار بدون شك كانوا يتطلعون إلى الاستفادة من الخصائص المتميزة التي اتسم بها قطاع الطرق، من شجاعة، ومعرفة جيدة للمسالك التجارية، وتجربة كافية لعبور الصحراء، أما قطاع الطرق الذين أنيطت بهم هذه المهمة، فإن هدفهم بالدرجة الأولى تمثل في المحاسن المادي.
- 80- Ajayi, J.Fade et Crowder, (M) : «Le commerce transsaharien du III s à la fin du XIX s». Atlas historique de l'Afrique, 1988, Paris, les éditions du Jaguar, p.78.
- 81- الحسين عماري، المغرب والتجارة العابرة للصحراء من القرن XV إلى القرن XVII م، رسالة دكتوراه مرقونة، نوقشت برباط كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، بتاريخ 2003/07/01، ص208. ---82- عماري، م.س، ص209-223-224-226. ---83- نفسه، ص209-233.
- 84- Mauny, (R) : « Tableau Géographique de l'Ouest Africain au moyen âge d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie ». I.F.A.N 1961, DAKAR, p.330-424.

85- Cissoko, S.Mody : Tombouctou et l'Empire Songhay, Op.cit., p.144.

86- Mauny,(R) : Op.cit.,p.327.----- 87- Lemprière,(W) : Op.cit.,p.203.

88-حسن حافظي(العلوي)، سجلماسة وإقليمها في القرن الثامن الهجري /الرابع عشر الميلادي.مساهمة في دراسة مجتمع الواحات في العصر الوسيط، المحمدية، 1417هـ/ 1997، مطبعة فضالة، ص158.

89- Cissoko, S.Mody : Tombouctou et l'Empire Songhay, Op.cit., p.144

90- Mauny,(R) : Op.cit.,p.327.---- 91- Meunié,(J) : Op.cit.,p.170.

ABSTRACT:

The role of the desert caravans in trade relations between Morocco and sub-Saharan Africa in modern times

This intervention seeks to highlight the active role played by desert caravans in trade relations that were between Morocco and Sudan in modern times, forming a good way that contributed to the creation of a merger and relations between the two parties. They had also consistently served as a travelling exhibition and a process of selling and buying.

And if their importance may vary with important routes and commercial potential offered by each shopping center, the desert caravans had in turn contributed to the prosperity of the trans-Saharan trade routes.

This paper also attempts to give an idea about the organization of the loan convoy to cross the desert, and its social composition, operation and regulation mechanisms in what was submitted, because in addition to the presence of a large number of camels in the convoy through, there were also a significant number of travellers, traders, and camels books.

This composition desert convoy was associated with the importance of the trans-Saharan trade and the conditions by which this activity was monitored, particularly due to security and the importance of roads and shopping centers.

The elements of this team - which often belonged to a Saharan tribe - assumed a common way a set of tasks, making the convoy to describe as "a city that moves."

The trade caravan had also experienced supervision elite constituted the best traders and representatives of religious and political authorities, in turn the Makhzen had dealt with the organization of the profession indexing and driving convoys, Jews also played a crucial role in organizing the convoy had since held various functions such as the selection of guides, the reward of the note, the performance of duty, and negotiation on convoy protection.

Nomadic tribes were behind most successful business operations between southern Morocco and Sudan, through their knowledge of desert roads and indexing of trade caravans.

And since it was the most experienced person who acted with the help of a professional guide the task of directing and organizing the conduct of the convoy, and to determine the times of departure and arrival, and due to the fact that the task of the guide in the wilderness was difficult, the choice of the person who will take this serious responsibility underwent several conditions, such as experience, sufficient familiarity and detailed knowledge of trade routes and their natural characteristics in order to determine wells, and know the scene of pastures and anticipation of storms, and the

movement of sand dunes, in addition to the availability of sufficient courage and intuition to avoid ambushes that the bandits would put the convoy, as well as the capacity for dialogue and negotiation with the heads of centers that the convoy had been their way, or with people who watched the protection of trade routes to ensure the safety of the convoy, and define taxes passage or entry to commercial markets.

Private convoys were to join either the Makhzen the convoy to cross the desert that was not without difficulty and problems, or join other convoys from some cities to cross the desert in mass and in accordance with a well-regulated organization.

The desert crossing lasted up to six or eight months of back and forth, the trip was often done at night, but during the day the convoy stopped in the afternoon to break under the tents and prepare for the new travel at night.

Convoys often travelled in winter or autumn to avoid dust devils that could cover the well, and excessive heat, and to enjoy the presence of some pasture in the Sahara, and because the wilderness for another season, was in itself a major challenge, while the return was at the end of this season to take advantage of the existence of pasture and avoid increasing water consumption.

The possibility of exposure to losses in the desert require the supervisor to conduct convoy and stakeholders of the subject to take the necessary precautions to provide water and a security system that could protect trade convoys the success of the transit process, and the Makhzen and fraternities and other elements played an important role in this context.

Given the importance and the critical role desert caravans played in trade relations between Morocco and Sudan during the specified period, this paper aims to answer the following question:

What were the contribution limits of the desert caravans in the commercial communication between Morocco and Sudan?

What was the organization that was in preparation for crossing the desert?

What was the social composition of the caravan of the desert, and the mechanisms it had suffered, and encountered problems and the steps the supervisor's conduct of the convoy, and interested parties on this matter should be taken to provide a security system that could ensure the protection of the caravan and the success of the process of crossing the desert strewn with many risks?

What were the commercial materials carried by the trade caravans as part of the trade conducted between the Moroccan and Sudanese parties?