

" تنافس القوى الاستعمارية على التجارة العابرة للصحراء في النصف الثاني من القرن 19م "

الأستاذ: إبراهيم بنقنه

جامعة خميس مليانة

b.betka10@gmail.com

تاريخ الارسال: 2018-03-07 تاريخ القبول: 2019-03-10 تاريخ النشر: 2019/05/25

الملخص:

يجد العالم الاقتصادي الحالي جذوره في التاريخ، وبالأخص تاريخ القرن 19م و20م، فمنذ البدايات الأولى للثورة الصناعية، خلقت الحياة الاقتصادية تطورات متسارعة، وشهدت الدول الأوربية تحولات عميقة ومهمة سواء الاقتصادية منها أو الاجتماعية، وأصبحت الفجوة كبيرة بين الدول المصنعة والدول غير المصنعة، صاحبها فكر استعماري إمبريالي للبحث عن المواد الأولية من جهة، وفتح أسواق جديدة من جهة ثانية، وبقيت إفريقيا الوجهة المفضلة والأقرب لتجسيد هذا الفكر، كما كانت من قبل ولأربعة قرون من الزمن مصدرا للثراء التجاري من بيع العبيد، وتوفير اليد العاملة لحقول العالم الجديد ومصانعه.

الكلمات المفتاحية:

القوى الاستعمارية، الاسواق الافريقية، التجارة العابرة للصحراء.

مقدمة:

كان مع مطلع القرن 19م، أن قررت بريطانيا باعتبارها أقوى إمبراطورية في العالم حينها منع وتجريم الاتجار بالبشر، وهذا ليس لاستيقاظ وعيها الإنساني ولكن لفقدانها مستعمراتها وأهمها الو. م. أ.، وسعت لتكريس مبدأ التبادل الحر والاستفادة من التقدم الصناعي والبحري لتصدير منتجاتها التجارية، وهو ما فتح السباق بينها وبين فرنسا خاصة، لإيجاد الأسواق في إفريقيا وللتزود بالمواد الخام الأخرى، خاصة أن كتابات الرحالة والمستكشفين نقلت لهم ما تزرع به بلاد السودان ما وراء الصحراء من تجارة لممالك وشعوب كثيرة، وما تدره كذلك أرباح التجارة العابرة للصحراء رغم سلعها المتواضعة مقارنة بالسلع الأوربية.

إزداد التنافس بين الفرنسيين والبريطانيين للسيطرة على هذه التجارة، وسعى كل واحد منهما أن يمد نفوذه إلى مناطقها، ولكن طبيعة الصحراء كانت قاسية، وطباع أهلها مع الأجانب خاصة من الطوارق كانت كذلك، وهو ما حتم عليهم محاولة إيجاد إتفاقيات للتجارة والحماية مع هؤلاء أول الأمر، والتفكير في مشاريع استثمارية كبرى بعد احتلالها فيما بعد، كمد طريق للسكة الحديدية. لكن المنطقة كانت تحت نفوذ الدولة العثمانية آنئذ، والتي كانت تستفيد هي الأخرى أيضا من هذه التجارة، وانزعجت لمزاحمة الفرنسيين لها، لذا أصبحت تعرقل نشاطهم للولوج إلى هذه التجارة، بل تحالفت مع البريطانيين ضدهم.

ستسلط هذه الدراسة بعض الضوء على هذا الصراع بين الدول، وتبرز أهمية التجارة العابرة للصحراء في نهاية القرن 19م، وكيف تأثر التجار العرب والطوارق من هذا التنافس على حساب تجارتهم ومصدر رزقهم، وذلك من خلال تفحص وثائق أرشيفية لتقارير الإدارة الاستعمارية الفرنسية في تلك الفترة، ولمصادر مكتوبة لرحلات استكشافية لضباط ورحالة فرنسيين وإنجليز حينها.

تحولات عميقة نحو اقتصاد الاستعمار:

قد تكون هناك فترات قليلة في تاريخ الدول الأوروبية التي شهدت فيها تحولات اقتصادية واجتماعية عميقة، ولكن ربما لم تكن بالأهمية التي سجلها القرنين 19م و20م الماضيين بسبب الثورة الصناعية، فلقد كان مثلاً إنتاج فلاح فرنسي في بداية القرن 19م يسمح بسد حاجة ثلاث إلى أربع أشخاص فقط، إلا أنه بنهاية القرن أصبح هذا الفلاح البسيط ينتج حاجة أزيد من 20 إلى 30 شخص على الأقل، كما زاد إنتاج مواد كانت كمالية في السابق بداعي التطور الصناعي، وأمام التزايد المستمر لهذا التطور في وسائل الإنتاج أصبحت الفجوة كبيرة بين الدول المصنعة والدول غير المصنعة، ومن بين الدول المصنعة كانت المملكة المتحدة التي تعتبر أول من ولج عالم التصنيع ورأت وزنها الإقتصادي العالمي يعود، كما أن دولاً مثل المم أ، واليابان وألمانيا وروسيا الذين التحقوا كلهم ولو متأخرين بركب التنمية والصناعة واحتلوا المراتب الأولى في الإقتصاد العالمي.

ولقد صحب هذا التنامي المتزايد بسرعة في الميدان الصناعي، تحولات هائلة أيضاً في عدة مجالات؛ منها تحولات تقنية من الفحم والنسيج وصناعات المعادن إلى محركات نفثة، كهرباء، كيمياء وكذلك تحولات إجتماعية: حيث ظهرت مجتمعات صناعية صاحبها ظهور النقابات، وتقنين العمل، والحماية الاجتماعية، وارتفاع مستوى المعيشة، وتغير نمط الحياة في العمران وفي العلاقات الاجتماعية، وتحولات على الصعيد الديمغرافي: فقد شهدت كل الدول المصنعة ثورة ديموغرافية، فبعدما كان عدد البشر حوالي 1 مليار نسمة فقط عند 1800م وصل إلى 3 مليار سنة 1960م وإلى 7 مليار نسمة حالياً، وكذا تحولات إقتصادية: عميقة أيضاً فالتزايد السريع للإنتاج صاحبه في الكثير من المرات الوفرة الزائدة في الإنتاج وبالتالي التضخم الذي أثر كثيراً على اقتصاد العالم الصناعي مثل أزمة 1929م، لتظهر الشركات العملاقة الإحتكارية الدولية التي بدأت تفكر في تصدير زيادة إنتاجها من السلع، والبحث عن مواد خام جديدة لزيادة الربح.

إقتصاد الإستعمار عند فرنسا وبريطانيا:

لقد كان بفقدان بريطانيا لمستعمراتها 13 في أمريكا 1776-1783م واستقلال مستعمرات إسبانيا في أمريكا اللاتينية بين 1810-1825م، واستقلال هايتي عن المستعمر الفرنسي مطلع القرن 19م، أن نادى بريطانيا لإلغاء تجارة العبيد منذ سنة 1814م (مؤتمر فيينا)، ورأت أن محاولات الدول للتحرر ما

يزيد إلا في إنهاكها ماديا وهو ما كان مع ثورة الهند 1857-1858م وتأكد هذا الأمر في ثورة زيلاندا الجديدة 1860-1870م، فبدأت تفكر في إيجاد سبل للتبادل الحر والاستفادة من التقدم الصناعي والبحري لتصدير منتجاتها التجارية والاستغناء عن بيع سلعها بالقوة كما هو الحال مثلما تدخلت في الصين ونتج عنه حروب الأفيون بين 1840 و 1860م¹.

من جهتها حققت فرنسا في عهد نابليون الثالث بعض الإنجازات باحتلال -زيادة عن الجزائر- كل من كاليدونيا الجديدة والسينغال وكوشينشين (الفيتنام) وكمبودجيا، ثم جاءت أزمة سنوات 1873-1896م لتعم كامل أوروبا والو م أ. نتيجة الإقتصاد الليبرالي وليس التبادل الحر، هذه الأزمة التي دعمت الإقتصاد الوطني أكثر وفتحت عهد الجري للمستعمرات بين فرنسا وبريطانيا بشكل أكثر، وألمانيا وإيطاليا بشكل أقل، ولكن مست أيضا البرتغال وهولندا وبلجيكا للترود أكثر من المواد الخام المعدنية والطبيعية، والبحث عن أسواق لمنتجاتهم الصناعية، وكذلك لرؤوس الأموال، واستقبال المهاجرين كعمالة، وسجلت هذه المنافسة في إطار شامل للعلاقات الدولية لأن هذه الأمبريالية لعدد الدول الأوربية -وحتى روسيا التي قامت باحتلال مناطق في سيبيريا وفي آسيا الوسطى- كان لها إمتياز مهم في الجوانب السياسية والعسكرية²، لذلك حققت فرنسا مجدها كإمبراطورية استعمارية خلال الجمهورية الثالثة 1880م-1912م.

إمتياز الأسواق الإفريقية:

لقد زار المستكشف الإنجليزي جيمس ريتشاردسون (1806-1851م) *James Richardson* (ممثل الجمعية البريطانية لإلغاء تجارة العبيد) منطقة غدامس التجارية متجها لمملكة البورنو نحو 1845م، وربط علاقات تجارية مع سكانها وحكامها³، وحدد أسهل طريق بين طرابلس وخدامس هو المار بين جبال الصحراء وقرية سيناون *Seenawen* الذي يمكن قطعه في 9 أيام مع جمل جيد، -لكن القوافل تقطعه في 23 يوم بمعدل مشي 14 ساعة يوميا- والجمل عادة يقطع 2,5 ميل في الساعة وهو ما يعني المسافة بين طرابلس وخدامس تتجاوز 300 ميل⁴، وسجل أن غدامس مدينة تجارية محضة ساهم في ازدهارها عديد القوافل التي تذهب حتى مدينة "كانو" عاصمة بلاد السودان الإقتصادية (كانو تبعد 15 يوما عن سوكونو *Sokoto* بالنيجر، و 30 يوما عن البورنو)، ويوميا توجد من إثنين إلى ثلاث قوافل معتبرة جدا بين غدامس وكانو⁵.

وذكر أن أهم سلعة لهذه القوافل كانت تتمثل في العبيد الذي يتم جلبه من تمبكتو أو البورنو مرتين إلى ثلاث مرات في السنة من طرف الطوارق لبيعهم في الشمال، ويقدر سعر العبد الجيد الشاب بـ 40.000 ودع في السودان، والرائج 30.000 ودع، وأبخسهم ثمنا بـ 15.000 ودعًا، وبيع العبد الجيد في غدامس بـ 40 محبوب *Mahboub* (~7 جنيه إسترليني)، والآخرين بين 15 و 20 محبوبا (1محبوب~5فرنك)، والعبيد مجبرين على قطع 4 أشهر مشيا على الأقدام في اجتياز الصحراء للوصول إلى طرابلس⁶، لذا حسب "ريتشاردسون" -الذي قدم رقما إحصائيا للسنوات الثلاث الماضية للعبيد الذين تم توريدهم من البورنو وبلاد السودان عبر طريق مرزوق فقط بـ 4500 عبد- وجب غلق أسواق طرابلس التي تتاجر بالعبيد وإيجاد إتفاقيات مع حكام البورنو وبلاد السودان للتجارة الشرعية والتبادل. في حين كان الطوارق هم من يقود هذه القوافل سواء كأدلاء أو حرس بين "غدامس" و"كانو" مروراً بواحات "غات" ثم "الآيبر" و"أغداس" ثم "الدمرغو" التي تعتبر أول موطن الزوج والتابعة لسلطة سلطان البورنو، ومن الدمرغو إلى كانو عبر مناطق زراعية هذه المرة، ويمكن تقدير المسافة بين غدامس وكانو بمسيرة 3 أشهر في العادة مع حساب مدة التوقف في كل مدينة للراحة والتجارة⁷.

إهتمامات الفرنسيين بالأسواق الإفريقية:

قد تكون المعلومات التي حَصَلَهَا الإنجليز من رحلة "ريتشاردسون" الأولى، هي من حفزت الفرنسيين كذلك في إرسال الضابط "أوجان دوما *Eugène Daumas*" بالنزول مع قافلة مثلي إلى بلاد الهاوسا (كاتسينة) في سنة 1847م على مسافة 1200كم، وتحصيل أهم المعلومات عن أسواق الجنوب وأهم السلع التجارية في بلاد السودان، وذكر بأن العملة المتداولة في كاتسينة وبلاد السودان حينها كانت تتشكل من نوع الصدف أو المحار ويعرف عند الزوج باسم "كوري *Coris*"، ويسمى عند العرب "الودع" (الغوري)، وعملة الشمال تسمى بوجو *Boujou* هذه الأخيرة تساوي 3,6 فرنك، في حين حدد قيمة "الكوري" بما يساويه في أسواق الشمال كما يلي: 2500 كوري في كاتسينة يساوي مثقال في الفزان، أو 675 قرش في طرابلس أو 10 جنيهات إسترلينية، أو 12,5 فرنك، (أي 1 ودع=0,5 سنتيم) لذا كان سعر البيع يتضاعف لأكثر من 5 إلى 7 مرات سعر الشراء فمثلا: قطعة قماش قطنية بطول 70 كودي *Coudée* (1كودي=50سم) تكلف 10 بوجو *boujou* (أي 36 فرنك) وتباع في كاتسينة بـ 50000 ودع (أي 254 فرنك) وهو ما يعادل 7 أضعاف سعر الشراء⁸.

كما قدم نماذج لقيمة السلع الموردة لبلاد السودان وسعرها المتضاعف كما يلي:

السلعة	سعر الشراء في الشمال	سعر البيع في بلاد السودان
12 قبعة تونسية (شاشية)	15 بوجو = 54 فرنك	75000 ودع = 375 فرنك
1 رطل قرنفل	1 بوجو = 3,6 فرنك	10000 ودع = 50 فرنك
1 رطل من الحرير	20 بوجو = 72 فرنك	100000 ودع = 500 فرنك
12 مرآة صغيرة الحجم	3,5 بوجو = 12,6 فرنك	12000 ودع = 60 فرنك
سيف من تونس أو من المغرب	5 أو 6 بوجو = 21,6 فرنك	10000 ودع = 50 فرنك
رزمة من الورق rame	14 أو 15 بوجو = 54 فرنك	50-60000 ودع = 300 فرنك
أوقية من المسك	10-11 بوجو = 39,6 فرنك	40-50000 ودع = 250 فرنك

تجدر الإشارة أنه فيما يخص سعر البيع فإن التجار البربر أو العرب لا يحملون معهم هذه الكميات من الودع، وإنما يقومون بتسجيل إسم كل مشتري وما عليه من دين (ودع) ليدفعها فيما بعد للسلع المشتراه منهم بما يعادل قيمتها من ودع، أي أن الودع هي العملة المحلية المتداولة هناك يتم من خلالها معرفة قيمة الأشياء في البيع والشراء فنجد مثلاً⁹:

السلعة المستوردة	سعر الشراء في بلاد السودان	سعر البيع في الشمال
باقة من ريش النعام	5000 ودع = 25 فرنك	40-50 بوجو = 180 فرنك
قطعة من جلد ثور مدبوغ	500 ودع = 2,5 فرنك	12-15 بوجو = 54 فرنك
جمل أو ناقة	30000 ودع = 150 فرنك	70-80 بوجو = 288 فرنك
وزنة من تبر الذهب بقيمة دورو إسباني (5 فرنك)، ذهب من الجنوب	12000 ودع = 60 فرنك	80 بوجو = 288 فرنك

يستخرج الودع من نهر النيجر الذي يبعد 10 أيام عن كاتسينة، ولكن السلطان كان يفرض جباية غالية جدا للأفراد الذين يحاولون إدخال هذه العملة، وبالتالي أصبحت السلطة هي من تحتكر إستخراجه¹⁰.

وبما أن هدف الأوربيين المعلن هو القضاء على تجارة العبيد وتعويضها بالتجارة الشرعية، كان لابد لهذا الضابط الفرنسي أن يقدم صورة عن تجارة العبيد المستمرة في بلاد السودان، وذكر أسعارها في كاتسينة كما يلي؛ سعر العبد زنجي بلحية بين 10000~15000 ودع، زنحية 10000~15000 ودع،

عبد شاب بـ 30000 ودع، زنجية شابة يختلف سعرها حسب جمالها من 50.000~60.000 ودع، طفل زنجي بـ 45000 ودع، طفلة زنجية من 35-40000 ودع¹¹.

كما ذكر أن قوافل الشمال الأربعة عادت بأعداد معتبرة من العبيد كما يلي؛ قافلة مثلي 400 عبد (منهم 300 جارية) وضمت 600 جمل، قافلة توات 1500 عبد وضمت 2000 جمل، قافلة غدامس التي نزلت حتى بلدة نوفي *Noufi* على ضفاف نهر النيجر جنوب سوكونو *Sokoto* (جلبت معها 3 آلاف عبد، و 3500 جمل)، وقافلة غات *Ghat* التي نزلت إلى بلدة كانو *Kano* الواقعة جنوب شرق كاتسينة، (جلبت إلا 800 جمل، و 500 عبد فقط)، ثم قافلة الفزان التي نزلت إلى سوكونو ولم تكن أكبر من قافلة غات. واجتمعت هذه القوافل (شهر ماي) خارج مدينة كاتسينة لانتظار بعضها البعض وتنظيم رحلة العودة المشتركة خوفا من قطاع الطرق، وبعد استئذان حاكم كاتسينة بالرحيل وطلب الأمان خرجت هذه القوافل¹².

ولما تعهد رؤساء القوافل الأربعة بالحماية المشتركة للجميع، أخذت القوافل رحلة العودة للديار تتقدمها قافلة غدامس أولا ثم تليها قافلة الفزان، ثم تليها قافلة غات، وفي الأخير قافلة توات، وفي كل يوم أو يومين تتداول هذه القوافل الترتيب بين المقدمة والمؤخرة، حتى لما تصل هذه القوافل إلى جبل أسبناونا *Asbenaona* بالقرب من جبل الهقار، يتم التخييم بمخيم خوا *Khousa* الواقع بحمادة هاود *Haoud* والقريب من أوقلع عصاوة *Oglaa Assaoua* منطقة الأبار الكثيرة للتزود بالمياه وهي نقطة إنفصال القوافل كل حسب وجهتها¹³.

صراع العلاقات الدبلوماسية:

استغلت بريطانيا موقعها رائدة لمحاربة تجارة الرقيق في العالم، وفرضت نفسها لمراقبة التزامات وتعهدات الدول على ذلك، ومن بينهم الدولة العثمانية التي وافقت على دعم التجارة الشرعية في أسواق ممتلكاتها الإفريقية، وأعطت امتيازات للتجار الإنجليز بتوريد سلعهم إلى إفريقيا عبر ميناء طرابلس لتجد طريقها إلى أسواق الداخل ضمن التجارة العابرة للصحراء، ولم يكن هذا التقارب العثماني-البريطاني لدعم التجارة ليفوت أنظار الفرنسيين، فقد راسل ممثلهم في طرابلس (القنصل) وأعلم سلطات بلاده في شهر مارس من سنة 1851م أن بريطانيا عينت نائب قنصل لها في مدينة غدامس التجارية، وأخبرهم بأن هذه الوكالة القنصلية كانت تنشط في هذه المنطقة منذ ما يزيد عن 18 شهرا، ومنتشرة في عدة مناطق من

المنطقة الطرابلسية عبر نواب لها في؛ مرزوق، وبنغازي، ودرنة، وعديد المناطق التي تعتقد أنه يجب أن يكون لها ممثل فيها للعمل على دعم تجارة السودان¹⁴، وكان الطريق العابر للصحراء من طرابلس إلى كانو وسوكوتو عبر مرزوق وغدامس وغات وبيلما هو الأكثر نشاطا حينها، لذلك سارعت فرنسا بأن يكون لها نصيب في هذا الطريق التجاري.

وقام الحاكم العام للجزائر حينها الجنرال "راندون *Jacques Louis Randon*" (1851م-1858م) بالاتصال برؤساء الطوارق وسلاطين إمارات إفريقيا ما وراء الصحراء، عن طريق رسائل مجاملة في سنة 1854م، بغرض إبرام عقود التجارة بين بلاد السودان والجزائر، لكنه يبدو أنه لم يتلق الرد منهم، وأرسل الفرنسيون عديد المستكشفين والضباط للحصول على مثل هذه الاتفاقيات ولمزيد من المعلومات أيضا عن هذه التجارة، فأرسلت كل من الضابط "إسماعيل بوضربة" في سنة 1858م إلى منطقة غات، ثم المستكشف "هنري ديفاريي *Henri Duveyrier*" الذي زار غات في سنة 1861م، واستطاع كسب ود طوارق الأزجر وزعيمهم الأمينوكال "إخنوخ" بوساطة صديقه الم رابط "الشيخ عثمان" الذي أمّنه في مهمته هذه، وسمح للسلطات الفرنسية أن تبرم عقد تجارة معهم والمعروف بـ "إنفاقية غدامس" في 26 نوفمبر 1862م، لما سجل أهمية طوارق "كال أزجر" في المساعدة على الربط التجاري بين الجزائر وبلاد السودان¹⁵.

كانت خطوة مهمة حصلت عليها فرنسا في كسب علاقات تجارية مع طوارق الأزجر الذين يسيطرون على أسواق غات وجانت، ويؤمنون في نفس الوقت القوافل التجارية المارة بهم وفي منطقة الآبير (صحراء شمال النيجر)، لكن فرنسا كانت تعلم أن أهم مدينة تجارية هي غدامس التي عينت بها بريطانيا قنصلا بها منذ 1851م، فعينت بدورها هي أيضا "محمد الثني" كوكيل قنصلي لها بهذه المدينة في سنة 1861م، ورفض الباب العالي هذا الأمر للعلاقات المتوترة بين البلدين بحجة أنه لا يمكن للرعايا أن يمثلوا أجنب، وهو ما دعى الحاكم العام للجزائر حينها "بيليسيي دوك دومالاكوف *Pélissier Duc de Malakoff*" يتقدم حينها بمراسلة الباب العالي في هذا الشأن لتوضيح الأمر ومراجعة هذا القرار¹⁶.

تم قبول طعن الحاكم الفرنسي للجزائر من طرف الباب العالي لنشاط الدبلوماسية الفرنسية، التي ضغطت على الإنجليز أيضا لدعم التجارة الشرعية خاصة أن فرنسا وبريطانيا كانتا قد وقعتا على إتفاقية التبادل الحر في سنة 1860م¹⁷، وحتى تدفع السلطات الفرنسية للجزائر بهذا المشروع أكثر رفعت تقريرا

إلى الإمبراطور "نابليون الثالث" في سنة 1862م، عن أهمية التجارة العابرة للصحراء مع إفريقيا الغربية والوسطى بتجارة بينية تصل لحدود 20 مليون فرنك لسوق استهلاكية مقدرة بحوالي 40 مليون نسمة، وقد تصل عائدات هذه التجارة لأزيد من 40 مليون فرنك إذا ما تم ربط هذه المناطق بطريق سكة حديدية عابر للصحراء¹⁸.

وظهرت كتابات تدعم هذا الطرح لعل الذي اشتهر منها حينها وأخذت رواجاً هو تقرير المهندس "أدولف دييوشال Duponchel A." عن رحلته المدعمة منذ سنة 1870م (كتابه 1878م) لرسم طريق السكة الحديدية¹⁹، حيث قدر حجم التجارة السنوية في مستعمرة السنغال لوحدها بـ 15 مليون فرنك، فماذا لو تم ربط جميع بلاد السودان بعد استعمارها، فالتجارة ستتضاعف أكثر وبإمكان فرنسا أن تريح من مستعمراتها ثلاثة أضعاف ما تربحه بريطانيا من مستعمراتها²⁰، فبلاد السودان تزخر بانتاج زراعي مهم حسب رحلة بارث خاصة من المنتجات الإستوائية (فيمكن إنتاج كميات كبيرة من الأرز، السمسم، الفول السوداني، الدخن، قصب السكر، القطن،...) في كامل السودان الأوسط من الباغيرمي في الشرق حتى تمبكتو في الغرب، والطريق الوحيد للتصدير الآن يتمثل في قوافل الإبل العابرة للصحراء التي تقطع ما بين 2000 إلى 3000 كم، وهو ما يزيد تكاليف التجارة، لذا فربط هذه المناطق بطريق سكة حديدية يعود بالفائدة الكبير على هذه التجارة وريح أسواق جديدة هناك، وهذا ما نجحت فيه أمريكا في مد خط السكة الحديدي الأطلسي من الشرق إلى الغرب في مدة 6 سنوات فقط²¹.

وذكر أهمية التجارة مع بلاد السودان التي يتم استيراد عديد المنتجات منها خاصة العبيد، تبر الذهب، العاج، ريش النعام، الشمع أو الفراء، مع أن بلاد السودان بحاجة ماسة للملح الذي يمكن تصنيعه من الشمال أو في الصحراء، فحسب الملازم ماج Mage الذي زار بلاد سيغو Ségou ووجد الملح بقيمة 2 إلى 3 فرنك للكيلوغرام، وهو متاح للأغنياء منهم فقط، لذا يمكن من هذه السلعة فقط تعويض ما بين 20 ألف إلى 30 ألف جمل المكلفة لنقل هذه البضاعة اليوم من مختلف ممالح الصحراء والأهم منها أربعة ممالح: إيجيل Ijil بالقرب من المحيط الأطلسي (بمساحة تقدر بحوالي 300 كم² يستخرج منها ألواح الملح بسمك 5 إلى 20 سم، وتصدر حوالي 20 ألف حمل في السنة باتجاه أعالي السنغال والنيجر)، ومن ممالح تاودني Taodény في الصحراء الغربية (مالي) أكبر ممون لمنطقة حوض النيجر، وممالح أمادغور Amadghor بجنال الهقار (تم هجرها من طرف القوافل لأن كال أهقار يبالغون في جباية

(الضرائب)، وممالح بيلما *Bilma* في الصحراء الشرقية (النيجر) أهم ممون لبلاد البورنو والهاوسا ويزيد تصديرها عن 30 ألف حمل سنويا، مع الأخذ بالاعتبار أن حمل جمل يزن من 150 إلى 200 كغ أي ما يعادل من 5000 إلى 6000 طن سنويا. لذلك من تجارة الملح وحدها عن طريق مد خط لسكة الحديد يمكن الاستفادة من تصدير قرابة 15 إلى 20 ألف طن من هذا الملح الصخري عبر كامل بلاد السودان، وبسعر إستهلاكي مقبول بين 200 إلى 300 فرنك للطن، وهو ما سيضاعف 10 مرات الإستهلاك الحالي، ولسد حاجة ما لا يقل تقديره بـ 50 مليون من السكان أي ما يعادل تجارة 500 ألف طن سنويا²².

ما من شك أن هذه الأرقام مبالغ فيها بعض الشيء، لكن الذي يهم هو أن المشروع لقي القبول لدى السلطات العليا في فرنسا، وتم تشكيل لجنة لدراسة مشروع مد خط السكة الحديدية الصحراوي، وكلف عديد الضباط باستكشاف طبيعة الأرض التي يمكن أن يمر منها هذا الطريق خاصة وأنها أراضي غير محتلة بعد وأهلها ينفرون من أي تواجد أوروبي فيها، فقد كانت هناك أحداث مؤلمة سجلت في تلك الفترة، ويتعلق الأمر بتصفية الرحالة الهولندية "تيني *Tinné*" التي نزلت من مرزوق نحو غات في سنة 1870م لزيارة كال آجر وزعيمها، وكذا الحال بالنسبة للرحالة الفرنسي "دورنو ديبييري *Dournaux Dupéré*" الذي زار غدامس في سنة 1874م وقتل هناك أيضا، والحال نفسه بالنسبة للرحالة الألماني "إروين دو باري *Erwin de Bary*" الذي توفي بغات سنة 1877م²³، ومما زاد في تعطل المشروع أيضا هو الأزمة الاقتصادية لسنوات 1873-1896م التي عمت كامل أوروبا والو. م. أ. (إنفجار قطاع العقارات، أزمة السيولة في البنوك والإفلاس)، زيادة لضريبة الألمان على فرنسا في حرب 1871م حينما طالب الألمان من الفرنسيين مبلغ 5 مليار فرنك وإقليمين كتعويض²⁴، ثم جاءت الضربة القاسمة للمشروع حينما أباد طوارق الأهقار بعثة العقيد "فلاترس *Flatters*" في سنة 1881م، الذي كلف باستكشاف أقاليم الصحراء وبلاد الطوارق لمعرفة أصلح التضاريس لمد خط السكة الحديدية هذه²⁵.

تحالف السلطة العثمانية مع قبائل الطوارق لإبعاد الفرنسيين:

أمام تزايد الأطماع الفرنسية للولوج للتجارة العابرة للصحراء، زادت مخاوف السلطات العثمانية في طرابلس وبدأت تتحين الفرص لقطع الطريق أمامها، وهو ما منحه إياها ذلك الصراع المتواصل بين قبيلة

الإيمينغساتن التابعة لطوارق كال آجر وطوارق كال أهقار لأكثر من ثلاث سنوات، ولما كانت الهزيمة تقريبا دائما من نصيب كال آجر طلب الأمينوكال "إخنوخن" مساعدة عرب الفزان من الحاكم التركي سنة 1875م، هذا الأخير الذي كان دائما يسعى لجعل مدينة "غات" *Ghat* التجارية تحت حكمه ونفوذه واستغل هذه الفرصة وأرسل حامية عسكرية للاستقرار في غات وبالتالي السيطرة على تجارتها، وهو الأمر الذي أغضب طوارق كال آجر كثيرا وحلفوا يمينا بأن لا يدفعوا الضرائب كما هو الحال مع المقيم التركي في غدامس دائما²⁶، ومنذ ذلك الحين تراجع دور "إخنوخن" بعد أن استلم من الأتراك برنوس الولاية لهم، وأصبح "الكايكان" التركي (قائم مقام) هو من له السلطة الفعلية وحاكم غات الحقيقي²⁷.

حاول الفرنسيون ربط علاقات تجارية مع المركز التجاري لغدامس إنطلاقا من مراكزهم في تقرت، ووادي سوف، وبسكرة، وشجعوا التجار الجزائريين من جهة والغدامسيين من جهة أخرى بتوفير الدعم والتسهيلات الكاملة لهم، ورغم موافقة تجار الطرفين في دعم هذا المسعى وبدء هذا النشاط، إلا أنه فشل أيضا، وهذا راجع بدرجة أولى لأوامر المقيم العثماني في هذه المدينة الذي لا يريد للفرنسيين أن يكون لهم أي حظ في هذه التجارة على حساب أصدقائهم الإنجليز في طرابلس، والذي كان يقوم بمعاينة أي تاجر يعمل أو يتاجر مع الرعايا الفرنسيين.

وكمثال على ذلك؛ كان في شهر مارس من عام 1894م أن قررت مجموعة من تجار "وادي سوف" الاستثمار في تجارة العاج التي تزخر بها مدينة غدامس لزيادة أرباحهم، خاصة وأن هؤلاء التجار قد لقوا الدعم والتشجيع من نقابة ورقلة-السودان الفرنسية (كعديد النقابات في بسكرة وقسنطينة، باتنة،...) للعمل لحسابها في تجارة هذه المادة²⁸، وهذا بعد سماع توفر ما يزيد عن 250 حمل من العاج، توجه هؤلاء التجار رفقة ممثل النقابة "بورجو" *Bergeaud* بقافلة بقصد شراء 10 أحمال بمجموع رأس مال يقدر بـ 20 ألف فرنك، لكن حاكم غدامس المقيم التركي القائم مقام "محمد درباسي" استدعى الحاج بلقاسم موسى والحاج العربي، ومنع هذا البيع، بحجة أنه منع بيع العاج، وريش النعام، والجلود المدبوغة للرعايا الفرنسيين، لأنها محجوزة للتجار الإنجليز في طرابلس، وهدد هذا "القائم مقام" التاجر الغدامسي "إبراهيم بن ليلي" المصاعبي بالعمل مع تجار الأعشاش (الوادي)، واتهمهم بالتجسس لصالح الفرنسيين، والعمل على تحويل تجارة غدامس-طرابلس مع الإنجليز لصالح الوادي مع الفرنسيين، كما استدعى بعدها كل تاجر غدامس وهددهم بالسجن إذا تجرأ واحد منهم ببيع العاج لتجار وادي سوف²⁹.

هذا الأمر هو ما دعى السلطات الفرنسية بأن تحتج لدى الباب العالي على تصرف المقيم التركي "محمد درياسي" في غدامس من طرف سفيرها هناك، وكرد فعل على هذا نصح الجنرال "دو لا روك" حاكم مقاطعة قسنطينة الحاكم العام في الجزائر على استغلال الفرصة، للضغط أكثر على الأتراك بالعزل الفوري لهذا "القائم مقام"، وتعويض التجار الجزائريين، وطلب تعيين فوري لوكيل قنصلي لفرنسا في غدامس³⁰، وأخيرا العمل على تحصيل إقرار رسمي من الحكومة العثمانية على حرية التجارة، وأمام زيادة الضغوط قبل الباب العالي هذا الاعتراض وتم تغيير المقيم التركي بـ غدامس³¹.

كما أغضب هذا الأمر كثيرا تجار مدينة غدامس وسكانها وحملوا القائم مقام السابق "محمد درياسي" قطع العلاقات التجارية مع أهل سوف، وطالبوا بتجديدها بشكل سريع، وطالبوا بتدخل "القائم مقام" الجديد ليضغط على الطوارق الذين رفعوا أجرة سعر النقل إلى 90 فرنك للجمل بعدما كانت 60 فرنك فقط بين الأيير و غدامس، مما سبب معاناة قوافل السودان في الأيير³². كما أصبح أهل غدامس يتذمرون من سياسة الأتراك في جباية الضريبة غير العادلة، فمرة نقل التاجر الشعامبي "أحمد بن لخضر" لمركز ورقلة الفرنسي تصريح اثنين من نبلاء قبيلة "بني زيغ" وهما "الحاج الطاهر باسيدي" و "البشير بن هيبة" في أن الكثير في غدامس يتمنى رؤية الفرنسيين يستقرون بها لإعادة تنظيمها وإنهاء الظلم بها، وكانت تقسم الضرائب التي تجبى في غدامس حينها كما يلي (أولاد بليل = 1500 دورو، الدرسان = 300 دورو، التتقان = 320د، الفرر = 300د، التسكو = 3000 دورو، بني درار = 200د، بني زيغ = 1400دورو) بمجموع 7020 دورو أي 35100 فرنك³³.

أهمية مدينة غدامس و غات في ازدهار التجارة الصحراوية:

أدرك الفرنسيون أن السلطات العثمانية لا تريد وصولهم إلى هذه التجارة، وتعمل على عرقلتهم خاصة وأنها أحكمت قبضتها على مدينة غات، زيادة على مدينة غدامس المركز التجاري الكبير التي فشلت كل محاولات بعث النشاط التجاري معه عن طريق وادي سوف وورقلة، وبالتالي هم بعيدون عن الطريق التجاري المهم الرابط بين ميناء طرابلس ومدينة كانو في منطقة الهاوسا (نيجيريا)، والذي تمثل مدينة غدامس و غات محطتين مهمتين فيه.

ففي التجارة الصحراوية القائمة على حركة القوافل هناك نوعين من التجار من يضمن نجاحها، إذ يعتبر التجار الغدامسيون الأثرياء هم الأكثر أهمية الذين يقيمون تجارتهم خاصة في غات وبلاد السودان،

أما السلع الموجهة لمنطقة البورنو فيتكفل بها التجار الطرابلسيين، واليهود والأوربيين، وتجار عرب من مدينة طرابلس في عمل مشترك. ففي الأوقات العادية تنطلق القوافل من طرابلس بعدد جمال يقدر ما بين 40 إلى 100 جمل، تتوزع بين شهر أبريل وأكتوبر، ولكن في حالة الأوضاع السيئة فإنها لن تكون سوى رحلة أو رحلتين فقط بعدد جمال يقدر بين 500 إلى 700 جمل في بداية ونهاية فصل الصيف، وتعتبر بلدة غات محطة مهمة في طريق قوافل طرابلس إلى السودان، ففيها يتم استبدال الجمال للمواصلات نحو الجنوب ونادرا ما يتم المواصلات بنفس الجمال التي تنطلق من طرابلس حتى السودان، وبالخروج من غات تصادف القوافل العديد من المناطق قليلة السكان ولكنها تابعة لقبائل الطوارق، مما تضطر القوافل لدفع ضريبة المرور لرؤساء هذه القبائل لشراء أمن وحماية القافلة، وكذلك للتزود بالأدلاء، ثم يعم الأمن حتى المرور ببلدة الكاوار العامرة بالأهالي السود البشرة (قبائل التبو) فتقدم القافلة الهدايا وتدفع ضريبة المرور لحاكمها، ودائما ما يعرض أهل هذه البلاد سلعهم لمقايضتها مع سلع القافلة، كما هو الشأن في كانو وسوكوتو أين تعرف المقايضة شكلا واسعا في البيع والشراء³⁴.

لقد ازدهرت التجارة بين طرابلس وبلاد السودان في سنتي 1890م و1891م عقب الانهيار الكبير لأسعار ريش النعام في نهاية سنة 1889م، مع ما قدمه انقطاع طريق مصر، وهو ما أدى إلى لجوء الكثير من القوافل التي كانت تمر بالوادي ودارفور باتجاه القاهرة بأن تأخذ طريق طرابلس مروراً بينغازي، كما زاد إنتاج جلد الماعز والتي كانت الو. م. أ. الأكثر طلباً له، إضافة إلى أن أكبر كميات "الناترون" كانت تأتي من منطقة الفزان أين يستخرج من البحيرات والبرك، لكن هذه التجارة تم التضييق عليها من طرف السلطات العثمانية الذين فرضوا ضرائب باهظة على تحصيله بغرض التصدير، هذا الازدهار راجع لكون الطريق سالمة وآمنة بين طرابلس والفزان كما أن مسالك الطرق جيدة بسبب مراقبة الأتراك لها، لكن الآبار قليلة بين الفزان وبلاد السودان، وتقدر أكبر مسافة سير دون وجود بئر بـ 5 أيام، مع أن القافلة الخارجة من طرابلس لا يمكن أن تزيد عن قطع 12 ميل في اليوم بحساب التوقف، لذلك تقطع القافلة المسافة من طرابلس إلى غات في حدود 7 إلى 8 أسابيع، ومن غات إلى بلاد السودان من 10 إلى 12 أسبوع، مع أنه ليس من الضروري جلب كميات كبيرة من الغذاء والماء لأنه يمكن التزود بهما في عديد المحطات في الطريق³⁵.

بعد منع تجارة العبيد على القوافل إزدهرت تجارة مادة "ريش النعام" ولكن بالأخص مادة "العاج" الذي كان ينقسم إلى نوعين؛ العاج اللين الذي يستجلب من منطقة "البورنو" والعاج الصلب الذي يأتي من المنطقة الممتدة ما بين شمال غرب غات وشمال سوكونو، ولقد كان بارتفاع أسعار مادة "العاج" في سنة 1890م أن جلب التجار كميات معتبرة منه من بلاد السودان في نهاية سنة 1890م وبداية سنة 1891م، ولكن بسقوط أسعاره من جديد في أسواق "لندن" خلال كامل سنة 1891م أصبحت الوضعية كارثية بالنسبة للتجار، حيث انخفض سعر عاج البورنو إلى النصف من قيمته، والذي يمثل ربع الاستيراد الكامل من المادة، في حين انخفض سعر عاج السودان الصلب بنسبة 25% من قيمته فقط، وما زاد التجار سوءا هو رفع الضريبة بمقدار الثلث في هذه السنة (1891م) من طرف حاكم طرابلس العثماني، وهو ما دعى أشرف وكبار تجار طرابلس يرفعون عريضة للسلطان العثماني بالقسطنطينية ضد باشا طرابلس هذا³⁶.

وأمام هذا التراجع زاد حجم التخزين بسرعة في نهاية السنة، وبدا المستقبل غامضا لأصحابها، وبالرغم من أن عاج السودان أقل من عاج زنجبار وعاج غرب إفريقيا، ومع ذلك فإنه في غضون أشهر قليلة تراكم ما مقداره 60 إلى 70 طنا في طرابلس، في حين تم تصدير 46 طنا فقط منه خلال سنة 1891م، ويمكن تقدير قيمة الواردات إلى طرابلس في حدود 120.000 فرنك والتي تمثل 70% منها من العاج وريش النعام، في حين تقدر قيمة صادرات السلع من طرابلس لتمر إلى بلاد السودان في حدود 100.000 فرنك والتي تمثل ما نسبته 70% من المنسوجات القطنية القادمة من مانشستر البريطانية، في حين 30% الباقية الأخرى فهي ألبيسة صوفية من النمسا وألمانيا إضافة لأدوات وخردوات ومصنوعات زجاجية ومرايا من فرنسا³⁷.

هذه المعلومات المهمة عن قيمة التجارة الصحراوية والتي يستفيد منها بشكل كبير التجار الإنجليز لم يكن ليفوت أنظار الفرنسيين، فمن خلال عديد مراسلات قنصلهم بطرابلس كانوا يعلمون أن التجارة العابرة للصحراء يكاد يستفيد منها ميناء طرابلس بشكل استثنائي، وفي تقرير للقنصل العام البريطاني في طرابلس وكذا للمعلومات التي حصلها الضابط "ريبيلي" *Rebillet* قدر قيمة السلع الأوروبية الموردة في سنة 1889م إلى السودان عن طريق بنغازي قد ارتفعت إلى حدود 2.500.000 فرنك، وفي المقابل السلع المصدرة من السودان قدرت بحدود 3 مليون فرنك، ومن جهة أخرى يقدم الطريق التجاري عبر

غدامس بين الصادرات والواردات رقم 2 مليون فرنك، في حين يقدم الطريق المار بغات 1 مليون فرنك، وهو ما يعني في المجمل تجارة بـ 8.500.000 فرنك بين طرابلس وبلاد السودان، كما وصلت قيمة تجارة القوافل بين طرابلس والسودان عبر بنغازي في سنة 1895م إلى حدود 7 مليون فرنك³⁸، والتي تنقسم كما يلي:

- 11 قافلة، منها 7 مشكلة من طرف الطرابلسيين بقيمة 700.000 فرنك من السلع الأوروبية باتجاه منطقة الوادي.

- 12 قافلة في كل واحدة حوالي 80 جملا باتجاه غات وكانو عبر غدامس بقيمة 900.000 فرنك من السلع.

- 4 قوافل في كل واحدة حوالي 200 جمل باتجاه الوادي عن طريق الفزان بقيمة 600.000 فرنك من السلع.

وأخيرا نحو 150 جملا يتوزعون في مجموعات صغيرة في طريق غات من جهة، وطريق غدامس من جهة أخرى بقيمة 150.000 فرنك، وهو ما يقدم في المجمل رقم 2.350.000 فرنك من الواردات، وهذا الرقم يمكن مضاعفته بالنظر لقيمة السلع المصدرة في رحلة العودة.

يُنظم تجار طرابلس عدة قوافل باتجاه السودان عبر طريق بنغازي والفزان للوصول إلى الوادي، وكانو والبورنو، كما أن تجار غدامس الذين يشترون سلعهم من طرابلس يأخذون طريق غدامس والتي منها ينظمون قوافل إلى غات وكانو أين يبادلون سلعهم فيها، ففي سنة 1896م مثلا تم توريد لنواحي بحيرة التشاد، والوادي، والكانم، وكانو بطريق بنغازي، وطريق الفزان، وطريق غات وغدامس ما قيمته 2.400.000 فرنك من المنسوجات القطنية، وقوالب السكر، ولفات الحرير، ومرايا صغيرة، وأغطية، ودبابيس، وأقمصة حريرية خفيفة، وعادت بما قيمته بـ 3.300.000 فرنك من منتجات العاج، والجلود، وريش النعام، وكانت قيمة ربح تجار غدامس في هذه الحركة التجارية بـ 1,200,000 فرنك في الواردات والصادرات³⁹.

أما فيما يخص التجار اليهود والانجليز والإيطاليين، والهولنديين، والرعايا الأتراك الذين كانوا يأخذون حصص في هذه القوافل، فإنهم فشلوا جميعهم في هذا المسعى مع تجار غدامس، لأنهم غير

منظمين في جمعية ويستثمرون رؤوس أموالهم كأفراد في هذه القوافل، وخاصة لما انخفضت أسعار ريش النعام في أوروبا أيضا. لذلك تعتبر كل التجارة باتجاه بحيرة التشاد والكانم، والوادي، والبورنو كانت بين أيدي التجار المسلمين لطرابلس وغدامس، كما ذكر في التقارير لسنة 96-97-1898م.

كما يعتبر ميناء مدينة بنغازي نشطا هو الآخر على غرار ميناء طرابلس، ففي سنة 1896م قدرت حجم المبادلات التجارية بين مدينة بنغازي وبلاد السودان برقم 1.425.066 فرنك، منها 520.818 فرنك قيمة السلع المصدرة لمنطقتي الوادي والبورنو، في حين تقدر قيمة السلع الواردة من بلاد السودان إلى بنغازي بـ 904.248 فرنك، والتي تعتبر ضعيفة ربما بسبب هجوم رابح فضل الله وجيوشه على المنطقة، وأهم سلع التي تم جلبها في هذه السنة كانت مادة "ريش النعام" بكمية مقدرة بـ 8469 كغ بقيمة مقدرة بـ 609.074 فرنك، إضافة لمادة "العاج" بكمية مقدرة بـ 20.077 كغ بقيمة مقدرة بـ 295.174 فرنك، وفيما يخص "ريش النعام" الذي يصل المنطقة الطرابلسية بشكل عام فقد كان يتم تنقيته وترتيبه وتعديله ويوضع في علب ليوجه لأسواق باريس، أما العاج فيوجه إلى أسواق لندن عن طريق شحنه في السفن التي تقدم إلى بنغازي كل سنة محملة بالشعير الذي يستخدم في صناعة "الويسكي" و"البيرة". هذا وتقدر تكلفة نقل السلع على ظهر الجمل بحمل قدره 150 كغ بسعر يتراوح بين 90 إلى 120 فرنك من بنغازي إلى الوادي⁴⁰.

خلصت تقارير الفرنسيين من خلال ما سبق: "أن التجارة العابرة للصحراء تتناقص كل عام عبر طريق غات وغدامس، بحوالي 2 مليون في سنة 1890م، و1.800.000 فرنك في سنة 1895م، بـ 1.200.000 فرنك في سنة 1896م، ولكن كانت تتزايد عبر طريق طرابلس، بنغازي، كبابو، التبو، الكانم، وعبر طريق الفزان؛ وهما الطريقان الأكثر أهمية، بقيمة يمكن تقديرها ما بين 4 إلى 5 ملايين فرنك بين الصادرات والواردات، لذا فالتجارة تمر عبر الطريقين بنغازي والفزان، ولا يمكن تحويلها إلى ممتلكاتنا إلا في حالة تجذرها بشكل أكيد في منطقة التشاد والكاوار وبيلمو والكانم والوادي، وهو ما يدعو إلى تسريع احتلالها قبل أن تظهر أطماع الإنجليز فيها بعد أن يثبتوا أنفسهم في السودان المصري"⁴¹.

التنافس الاستعماري على مراكز الطريق التجاري:

أمام هذه الأرقام المغرية جدا للتجارة العابرة للصحراء، والتي يكاد يستفيد منها الإنجليز بشكل كامل، والمتحالفين مع السلطات العثمانية التي تسعى بشتى الطرق إبعاد الفرنسيين عنها، ومع تزايد حمى

التكالب الاستعماري لمختلف الدول الأوربية على الأراضي الإفريقية بعد مؤتمر برلين (1884-1885م)، رأت فرنسا ضرورة الوصول أولا للمناطق الداخلية الجنوبية حتى تتمكن من السيطرة على جزء من الطريق التجاري العابر للصحراء.

ولعلمها بأن الأمر لن يكون ميسرا أمام تعنت القبائل الصحراوية في التعامل مع المستعمر الفرنسي وخاصة منها قبائل الطوارق، ولقطع الطريق أمام منافسيها الإنجليز والألمان عملت فرنسا على أن يكون التوسع الاستعماري من الجهتين الجنوبية والشمالية، ففي الشمال تمكنوا من بسط سيطرتهم على مدن الأغواط في سنة 1852م، بلاد ميزاب في سنة 1881م، وكذا ورقلة وتقرت والوادي في سنة 1885م، والقولية في سنة 1886م، وعين صالح في سنة 1899م، والهقار 1902م، شكلوا من خلالها عدة حصون صحراوية (لالمان *Fort Lallemand*، ميريبال *Miribel*، ماك ماهون *Mac-Mahon*... إلخ) كما قوا حضورهم في الجنوب التونسي. ومن جهة الجنوب الغربي تتبعوا نهر النيجر وأحكموا السيطرة على مدينة باماكو في سنة 1893، وتمبكتو في سنة 1894م، وساي *Say* في سنة 1896م، وزندر *Zinder* في سنة 1899م⁴².

ويبدو أن الإنجليز كانوا أكثر ذكاء من الفرنسيين لعلمهم أن منتجات التجارة السودانية المصدرة لطرابلس ومن ثمة للأوربيين، كان مصدرها مدن إمبراطورية الفولاني في منطقة الهاوسا (نيجيريا) التي عاصمتها سوكوتو *Sokoto* وبالأخص كانو *Kano* التي تعتبر عصب الإقتصاد فيها، لذلك سعوا للتوغل فيها من مراكزهم الجنوبية من "لاغوس *Lagos*"، وألزموا الفرنسيين بأن لا يتجاوزوا في توسعاتهم في غرب إفريقيا (منطقة أعالي السنغال والنيجر) لهذه المدن، وذلك وفق إتفاقيات جمعت الطرفين لتحديد الحدود بينهم، مثل التصريح الفرنسي البريطاني لـ 5 أوت 1890م، بمنح سوكوتو للإنجليز، وإتفاق 05 أوت 1895م، والإتفاق الفرنسي البريطاني لـ 14 جوان 1898م، الذي حدد حدود ضفاف نهر النيجر من ساي *say* حتى بحيرة تشاد باروا *Barroua* كحد فاصل بين الفرنسيين في الشمال، والإنجليز في جهة الجنوب.

لكن يبدو أن تطبيق هذا الاتفاق كان صعبا على أرض الواقع، خاصة لما سارع الفرنسيون مهمة مباشرة التوغل في أعالي السنغال والنيجر، وبعد رفض الإنجليز تجديد تصريح العبور في أقاليمها، خلف هذا الأمر مشكل مراجعة إتفاقية 14 جوان 1898م، والذي احتوت المادة 5 منه ودلت على تشكيل لجنة

مختلطة في مدة سنتين، لتعيين الحدود في شرق النيجر، وبدأت الأعمال في فيفري 1903م في جونجو Junjo في منطقة "الدالول ماوري"، مكان ارتباط الفريقين وانتهت نهاية جانفي 1904م في ضواحي بحيرة التشاد في كوكا ⁴³ Kuka، وبعد مضي 10 أشهر (التي استئنفت منذ 7 جويلية 1903م) من المفاوضات والمحادثات أفضت إلى ما اصطلح عليه المؤرخون بـ: "الوفاق الودي l'Entente Cordiale"، أو الإتفاق الفرنسي-البريطاني في 8 أبريل 1904م، وكان البند 8 يتعلق بـ التحديد الجديد لأراضي جنوبي النيجر والتشاد، كما جاء في البند 5 ترسيم الحدود بين السنغال وغامبيا⁴⁴. ثم تم الإتفاق النهائي بين فرنسا وبريطانيا، بعد سلسلة مفاوضات دامت لعدة سنوات باتفاقية نهائية في جويلية 1911م، تم بموجبها التحديد النهائي للحدود الجنوبية للنيجر مع نيجيريا.

مشروع الخط التجاري الفرنسي الموازي:

كان يظن الفرنسيون مع النجاحات التي حققوها في احتلال كامل مستعمرة الجزائر شمالا وربطها بمستعمرة غرب إفريقيا الفرنسية (AOF) الممتدة من السنغال حتى بحيرة التشاد، أن الطريق التجاري العابر للصحراء من طرابلس إلى كانو أصبح تحت تحكمهم لسيطرتهم على عديد محطاته التجارية في الجنوب مثل؛ زندر، أغداس، بيلما، كوكا، الكوار، التبستي،... إلخ، وبالتالي بإمكانهم الآن ربط مستعمرة الجزائر بتجارة بلاد السودان، وتغيير خط سير هذه التجارة لصالحهم على حساب الإنجليز وحلفائهم الأتراك المتمركزون في المنطقة الطرابلسية.

وبغرض فتح هذا الخط التجاري المنافس تبنى الحاكم العام للجزائر رأي القنصل العام لفرنسا في طرابلس البربر السيد "ريس Rais" في مراسلة له، والذي أكد: "أن التجارة العابرة للصحراء تزداد يوما بعد يوم بين طرابلس وزندر، وبأن القوافل في مرحلتها الأولى تكون في حماية الجنود (القوم) التابع لإفريقيا الغربية الفرنسية من زندر حتى الأيبر، لذلك من الطبيعي أن نعمل على سحب هذه القوافل إلى الهقار ولا تتوجه مباشرة إلى غدامس وغات، التي ليست من نفوذنا بل يستفيد منها أكثر التجار الإنجليز في طرابلس في علاقتهم الجيدة مع العثمانيين، حتى أصبح الطريق التجاري يمتد من مانشستر إلى زندر، ويحتكرها ممثلهم ونوابهم في كل من طرابلس وخدامس وأغداس، كما يشاع أيضا أنها حلت بطرابلس بعثة ألمانية لأغراض علمية وتجارية ستنتزل السودان الفرنسي ومنه إلى الكامرون، لذا وجب أخذ الاحتياطات في تأمين المراكز التجارية عبر الصحراء والسودان لمصالحنا قبل فوات الآوان، وذلك بإنشاء خط تجاري يمتد من

فرنسا إلى إفريقيا الوسطى عبر ممتلكاتها، ومنه خلق محطات كبرى لتزويد القوافل بالمنتجات الفرنسية، مثل أعداش، الهقار، التديكلت، وورقلة، كما يجب فتح محطات على الساحل في الجزائر أو تونس بإمكانها منافسة طرابلس، ويمكن أن تكون "فيليب فيل" (سكيدة) أو قابس (تونس)، ويبدو أن ميناء قابس هو الأنسب في هذه الحالة لتتعلق منه القوافل، على أنه عرف هذه التجارة سابقا مثل طرابلس، وهو ما يدعو لإعادة بعثه من جديد، كما أن السلطات التونسية تشجع الاستثمار الفرنسي وتفضله، وتجلى هذا الأمر في مرسوم البايك بتاريخ 2 ماي 1898م، الذي يعفي السلع الفرنسية من رسوم الجمركة، في حين تفرض على السلع المسماة أجنبية رسوم مرتفعة⁴⁵.

تواصلت مخططات الفرنسيين في تنفيذ هذا المشروع وتجسيد طموحاتهم خلال السنوات الأولى من القرن 20م، سجلتها عديد تقارير الضباط الفرنسيين الذين كانوا يجوبون الصحراء الوسطى بحثا عن المسالك الجيدة التي يمكنهم من خلالها تسهيل حركة القوافل، حيث إقترح الملازم الأول "توشار Touchard" (الذي قام بعدة دوريات في جهة "جانت" بغرض احتلالها) طريقا جديدا لحركة القوافل من تقرت إلى "تادنت Tadent" يمر من حصن لالمان *Lallemand* عبر تماسنين *Temassinine* ثم تماسينت *Temassint* وعين أزوا، مرورا بعين صالح، وهذا لتعويض طريق الشرق المعروف من غدامس غات أعداش وزندر وريح حوالي 350 كم وتقادي المنحدرات الوعرة لمرتفعات الأهقار. مع العلم أن "حصن لالمان" هي نقطة اشتراك الطريق القادم من قابس التونسية عبر ورقلة وعين صالح أو من "فيليب فيل، سكيدة" ورقلة عين صالح⁴⁶.

أثر الإستعمار في تراجع التجارة العابرة للصحراء:

كان بسبب التدخل المباشر للفرنسيين في السيطرة على مقدرات التجارة العابرة للصحراء ومحاولتهم التحكم فيها، أثارا سلبية على مردود هذه التجارة بسبب العداء الذي خلفه الاستعمار على شعوب وقبائل هذه المناطق المستعمرة والتي لم ترد التعاون مع الفرنسيين، بل قامت بعرقلة مشاريعهم عبر التعرض للقوافل التي تكون تحت حمايتهم، خاصة من طرف قبائل الطوارق المنتشرة في الصحراء (كال آيبر، كال وي، كال آجر، كال أهقار) وذلك منذ السنوات الأولى، فدائما ما كانت تشير التقارير الفرنسية أن التجارة العابرة للصحراء التي أشيد بها يبدو أنها إلى زوال منذ نهاية القرن 19م، فالحجم السنوي

للبنائات في منطقة العبور لزندر مثلاً، والتي كانت تقدر من 3000 حمل إلى 5000 حمل جمل في سنة 1890م، تناقصت إلى ألف حمل في سنة 1900م، ونزلت إلى 620 حمل في سنة 1901م.

وفي رسالة (بتاريخ بداية شهر صفر 1318هـ / 1900م) من التاجر الكبير "معلم يارو بن عبد الله" المقيم بزندر (النيجر) إلى قنصل فرنسا في طرابلس، يخبره فيها أنه بعد أخذ الإذن من السلطات الفرنسية في زندر بعد احتلالها بإرسال قافلة تجارية إلى طرابلس بغرض التجارة، تعرضت هذه القافلة للسلب من طرف الشعامبة بقيادة الشيخ "محمد بن عمران" وسيطر عليها بالكامل وقتل خادمه عيسى وصاحبه وبقيّة العبيد الذين كانوا في القافلة، وضيع في هذه القافلة 12 حمل من ريش النعام، وعدد 3770 قطعة من الجلود الحمراء والصفراء، مع 2 قنطار من ريش النعام (منها قنطار ريش أسود وأبيض، وقنطار حزم ريش)، مع البنادق والسيوف،... كما سلب هذ الشيخ محمد بن عمران قافلة أخرى له انطلقت من طرابلس بها سلع للتاجر "إسلام بن فرحات" وسمع له من ريش النعام والجلود لا يعرف عددها، "لذا يرجى من سيادتكم المحترمة أن تسترجعوا أملاكنا وتعهدوا بها في إلى وكيلنا "الحاج البشير بن احمد" والشيخ "النتي" ⁴⁷ *Teni*.

وفي سنة 1901م قام طوارق الإيكاسكازن (بالدمرغو-النيجر) بالإغارة على القافلة السنوية لغدامس، وتم سلبها بالكامل في رحلة عودتها من السودان إلى غدامس ثم طرابلس، وأطلق المركز الفرنسي بزندر فرقة الخيالة لملاحقة الناهيين، هذه الإغارة التي أودت بحياة حوالي 30 رجلاً من أشرف الطوارق، والكثير من رجال القافلة الغدامسيين والطرابلسيين، وخلفت هذه الحادثة ضجة كبيرة في غدامس خاصة عند كبار التجار الذين استثمروا جل رؤوس أموالهم في هذه القافلة المهمة وهو ما ينذر بإفلاسهم، كما رأى الغدامسيين أن تجارة السودان بدأت تضيع منهم لما ستتشره هذه الحادثة من رعب في وسط التجار بعدم المغامرة من جديد، ورأى الضابط صاحب التقرير أن هذا الأمر يلح على السلطات الفرنسية ضرورة إقامة مراكز متقدمة في الصحراء لحماية هذه التجارة أو مطالبة الأتراك بتفعيل حمايتهم إذا كانت هذه الأراضي تابعة لنفوذهم ⁴⁸.

مثل هذه الأحداث في التعرض للقوافل المحروسة خاصة من طرف الجنود الفرنسيين (فرق الصبايحية والمهاريست والرماة) لم تكد تنقطع في العقد الأول من القرن 20م، مما كان يؤثر على انتظام هذه القوافل في الشمال، وما زاد في تراجعها هو العداء الواضح لطوارق الأجر وأتباع "السلطان أمود"

الذين تحالفوا مع العثمانيين في أن يمتد نفوذهم حتى مدينة جانت في سنة 1906م بسبب تحرشات الفرنسيين بها، ولعل الحدث الأبرز هو قيام الإنجليز بربط مدينة "كانو" بخط سكة حديدية مع الساحل النيجيري، وبالتالي ربط منتجات هذه المدينة المعدة الوحيدة التي تصنع (ورشات ومصانع صغيرة) وتقدم منتجاتها للمراكز الأخرى كأسواق، هو ما أدى بتراجع عائدات هذه التجارة كثيرا، والتي ستراجع أكثر لما يظهر الصراع العثماني-الإيطالي حول ليبيا.

رغم هذه الظروف التي لا تساعد على بعث نشاط تجاري مزدهر كما كان في السابق، لكن سعت السلطات الفرنسية على أن يستمر هذا النشاط التجاري ليس بغرض توفير العيش للأهالي، وإنما بهدف تسهيل حصول مراكزها التي أقامتها في عمق الصحراء من التموين مثل؛ أغداس، بيلما، زندر، حصن مونتلسكي، حصن فلاترس،... إلخ، لذا اجتهد العقيد "لابيرين *Laperrine*" لما تولى قيادة "القيادة العسكرية العليا للوحدات" بأن يواصل تجسيد هذا المشروع، خاصة وأنه شكل فرق للمراقبة الصحراوية (شرطة الصحراء) للأهقار 1905م⁴⁹ ثم للآزر في ديسمبر 1907م، وذكر في دوريته لسنة 1908م أنه يعتبر أن الطريق العابر للصحراء الأقصر والأمن والسهل الذي به المياه هو الذي يمتد من ورقلة، تماسينين، أمغيد، واد إغرغر، تازروك، تغهاواوت، إزلاك، الدمغو،... في حين الطريق الذي به أكثر محطات فهو: قابس، حصن لالمان، تيماسينين، أمغيد، تيفيداست، عين أمغل، تامنغست، تغهاواوت، تازروك، آبير عبر عين أزوا، تازروك إزلاك عبر عين أبيغي *Abeggui*، إزلاك، أغداس⁵⁰.

لقد كانت هذه الطرق هي الأكثر ارتيادا من طرف التجار، ولكن بسبب غزوات السلب وكذا رفع إتاوات الطريق من طرف كالأهقار خاصة، جعل طريق القوافل يتحول عبر غات وإيفروان، لذا كان يرى أنه يجب العمل على إعادة هذه الطرق على سالف عهدها خاصة مع إنشاء مركز تماسينين وحامية التموين (غذاء وسلاح) في الأهقار.

لقد حاولت السلطات الفرنسية دائما أن تعمل على استغلال حركة القوافل هذه وتوجهها، فلما عقد مؤتمر نيامي *Niamey* في 20 جوان 1909م مثل مستعمرة الجزائر العقيد "لابيرين *Laperrine*" بأشراف الجنرال "مايني *Meynier*" مدير ديوان حاكم النيجر، وتم اقتراح إنشاء مركز للتبادل التجاري بين القوافل في المكان المسمى "آدربوكار *Ader-n-boukar*"، لأن بها بحيرة صغيرة توفر المياه ومراعيها جيدة للإبل، زيادة على موقعها الوسط بالنسبة لـ "غاو *Gao*" و"كيدال *Kidal*" و"نيامي".

والأهقار، لكن هذا المشروع فشل لأنه لم يرق للطوارق وليس من عاداتهم وتقاليدهم الاقتصادية، كما فشل مشروع آخر بفتح "سوق كبير Foire" بتمنراست في سنة 1930م لنفس الأسباب، وبقيت مدن أغداس، وتانوت Tanout، وتاوا Tahoua، والدمرغو Damergou، هي الأقطاب التجارية التي تستهوي الطوارق في التزود بالحبوب⁵¹.

لم تتوقف اهتمامات المقدم "لابيرين" في ذلك الوقت بفتح طريق تجاري صحراوي جديد مع عين صالح، والذي اقترح إنشاء نقطة تموين للقوافل (محطة تجارية) في قرية "تغهاوهاوت Tirhaouhaout" في جنوب الأهقار، لتجنب القوافل سير كامل المسافة بين أغداس وعين صالح، بل يتم التبادل في هذه النقطة فقط. كما اقترح بأن يكون هناك سوق سنوي تعرض فيه السلع لمدة 15 يوما (من 1 إلى 15) من شهر مارس أو شهر أكتوبر، وحسب اقتراح لابيرين دائما؛ يعتبر طريق طرابلس-غات-أغداس أنشط طريق تجاري حاليا (1912م) ليس لأنه الأقصر، وإنما لأن القوافل تتزود فيه في كل مرة من هذه النقاط التجارية، وحتى يمكن منافسة هذا الطريق يجب أن يكون هناك طريقان هما؛ الأول قصير: عبر تفرت-تماسين لكن مسالكه صعبة وخطر طوارق الأزرر قائم فيه بالغزو والسلب، والثاني طويل: من ورقلة-عين صالح-الأهقار لكنه مقدمة مرحلة أولى لطريق آمن ومضمون وسهل، ويعتبر هذا الأخير أحسن طريق تجاري يمكن إختياره⁵².

ومن الأمور التي كانت دافعا لإنشاء خط تموين للمراكز الفرنسية في بلاد السودان عبر الجزائر منذ سنة 1908م، هو ذلك الصراع الذي قام بين الأتراك والإيطاليين في ليبيا وأثر على سير الخط التجاري بين طرابلس وغات إلى الجنوب، وتحول لصالح قابس في تونس، ويعتبر الطريق من طرابلس-غامس-غات-جانت-تادنت-عين أزاوا-إيفروان-أغداس-زندر-كانو أطول طريق تجاري بين سواحل البحر الأبيض ووسط إفريقيا، يسلكه بشكل أكثر التجار الطرابلسيين، أما طوارق الهقار وكمال وي فهم الناقلون الرئيسيون لهذه القوافل، ويقدر عدد أحمال الجمال التي تعبر هذا الطريق سنويا بـ 2000 حمل جمل في سنة 1912م، الذي يبدو ضعيفا ربما نتيجة الصراع التركي-الإيطالي الذي عطل كثيرا التجارة العابرة للصحراء⁵³.

خاتمة:

لقد ساهمت التجارة العابرة للصحراء بدور هام جدا في حياة الشعوب بين الشمال والجنوب وفي داخل الصحراء، وكانت عاملا مهما في ربط وتمتين العلاقات بين هذه الشعوب على اختلاف مشاربها ومللها كحاجة إقتصادية ووسيلة من وسائل العيش أولا عبر قرون طويلة في الزمن، عرفت الازدهار والتطور خلال فترات كثيرة، وساهمت في بعث التواصل الحضاري ثانيا بين ضفتي الصحراء، ولم يشعر أهل الصحراء بالخصوص بأنهم منعزلون عن هذا العالم، لكن أمام النكبة الاستعمارية التي تعرضت لها المنطقة في شمالها وجنوبها تعرضت هذه التجارة لهزات عنيفة كادت أن تقضي عليها، وتقضي على قبائل وشعوب كثيرة بين المنطقتين لما رفضوا التعامل مع المستعمر الفرنسي خاصة، الذي كان أكثر جشعا ووحشية مقارنة بالأوروبيين الآخرين، لتتراجع عائدات هذه التجارة كثيرا وتقتصر على توفير كفاف العيش فقط، وهذا دون أن يتمكن المستعمر الفرنسي من تحقيق آماله وطموحاته فيها أيضا.

تعميش الإحالات ورصد المصادر:

¹ Hubert Néant : « Colonisation /Décolonisation » In **Dictionnaire d'histoire économique de 1880 à nous jours**. Ed. Hatier, France, 1992, p. 61

² Ibid., p. 62

³ James Richardson : **Travels in the Great Desert of Sahara, in the years of 1845 and 1846**. 2 Vol., Harrison and Co. Printers, London, 1848, V. 1, p. 91

⁴ Ibid. V. 1, p. 92 ; Ibid, V. 2, p. 480

⁵ Ibid. V. 1, p. 185

⁶ Ibid. V.1, p. 254 ; Mauroy M. : **Du commerce des peuples de l'Afrique septentrionales**. 2 Ed. Im. E. Duverger, Paris, 1845, p. 188

⁷ Ibid, pp. 189-190; Richardson J.: Op. Cit., V.2, p. 138 et p. 323

⁸ Eugène Daumas (le colonel), Ausone de Chancel: **Le grand désert** ; ou Itinéraire d'une caravane du Sahara au pays des Nègres. Imprimerie et librairie centrales de Napoléon Chaix et C^{ie}, Paris, 1848, pp. 235-238

⁹ Ibid., pp. 239-240

¹⁰ Ibid., p. 241

¹¹ Ibid., p. 243

¹² Ibid., 261-265

¹³ Ibid., 266-295

¹⁴ ANOM., Carton 22H33, Correspondance Ministère de la Guerre à M. le Ministre des Affaires Etrangères «Etablissement d'un Consul Anglais à Ghadamès», Paris, le 9 juillet 1851, 2p.

¹⁵ Henri Schirmer: Le dernier rapport d'un Européen sur Ghât et les Touareg de l'Air (journal de voyage d'Erwin de Bary). Extrait du **Bulletin de Géographie Historique et Descriptive**. N° 2, 1898, Imprimerie National, Paris, 1899, p. 11

¹⁶ تم تعيين "محمد الثني Theni" كوكيل قنصلي لفرنسا في غدامس، منذ سنة 1861م وتوفي 1870م وبقيت فرنسا دون وكيل قنصلي في غدامس منذ ذلك التاريخ حتى أراد قنصل فرنسا في طرابلس السيد "فيرو Féraud" فتحها في سنة 1881م مقترحا إسم الحاج الطاهر با سيدي من تماسين ويتبع الطريقة التيجانية وله علاقات جيدة مع الطوارق كذلك. أنظر للمزيد: ANOM., Carton 22H33, Lettre de M. le Consul Général de France à Tripoli de Barbarie à M. le Maréchal Pélissier Duc de Malakoff, Vice président du sénat Gouverneur Général de l'Algérie, Tripoli, 6 juin 1861, 3p. ; Lettre du M. le Ministre des Affaires Etrangères à M. Albert Grévy Gouverneur Général Civil de l'Algérie, Paris, le 6 mai 1881, 3p.

¹⁷ Hubert Néant : Op. Cit., p. 62

¹⁸ ANOM., Carton 22H26, Rapport adressé à sa Majesté l'Empereur Napoléon III par Gustave Sahler, Montbéliard (Doubs), le 16 novembre 1862. 15p.

¹⁹ توسيع شبكة سكة الحديد ومدها إلى عين صالح ثم إلى تمبكتو على مسافة تقدر بأزيد من 2000 كم تكلف حجم ميزانية قدرها 100 مليون فرنك، يمكن من خلالها خلق تيار تجاري ضخم مصحوبا كذلك بتيار هجرة بين الجزائر وبلاد السودان،

وهو ما يمكن من إنشاء مراكز حضارية جديدة وتعمير مناطق فارغة بتوفير متطلبات حياة أفضل مما يعيشه الأفارقة وسكان الصحراء اليوم، أنظر للمزيد: Henri Brousselard: **Les deux missions Flatters aux pays des**

Touareg Azdjer et Hoggar. 2 Ed. Librairie Furne, Paris, 1889, p. 286

²⁰ Duponchel A.: **Le chemin de fer trans-saharien.** Imprimeurs de l'Académie des Sciences et Lettres, Montpellier, 1878, p. 26

²¹ Ibid., pp. 28-29

²² Ibid., pp. 162-165

²³ Henri Schirmer: Op. Cit., pp. 3-11

²⁴ A.N.O.M, Carton 22H29, Dépêche Algérienne, jeudi 22 juillet 1897 ; Hubert Néant : Op. Cit., p. 62

²⁵ بتاريخ 7 نوفمبر 1879م أصدر وزير الأشغال العمومية الفرنسي بتكليف المقدم فلاترس Flatters، بالتوجه في رحلة إستكشاف بهدف "بحث ودراسة مشروع مد خط سكة حديدية من الجزائر بلاد السودان بين النيجر وبحيرة التشاد" عبر الصحراء، وفي سنة 1880م تأسست في باريس اللجنة العليا لعبور الصحراء برئاسة وزير الأشغال العمومية، والعقيد "بولينيكا De Polignac" والعقيد "فلاترس Flatters"، هذا الأخير لم يأخذ بنصائح "بولينيكا" في عبور الصحراء في رحلته الثانية سنة 1881م التي هلك فيها. أنظر للمزيد: ANOM., Carton 22H28, L. Morel 'La politique saharienne', Interview du Colonel de Polinac, Journal La Dépêche Algérienne, 8^e année, N° 2653, vendredi, 9 décembre 1892. ; Henri Brousselard: Op. Cit., p. 3

²⁶ لم يكن طوارق الأزجر يدفعون الضرائب للمقيم التركي في غدامس، ولما أراد هذا الباشا فرض الضريبة على التاجر الغدامسي "الحاج المختار ولد الحاج عون الله" لأنه ابن رجل غدامسي، وقف معه الطوارق بحكم أنه طارقي من أم طارقية هي ابنة عم لإخنوخ، وزوجته أيضا ابنة أخيه، والطوارق لا يدفعون الضريبة للأتراك، وهددوا القنصل التركي في طرابلس بسلب كل القوافل الطرابلسية إذا أصر هذا المقيم أخذ الضريبة منه. أنظر للمزيد: ANOM., Carton 22H33, Correspondance de M. De la Roque Général Commandant la Division de Constantine à M. le Gouverneur Général de l'Algérie, Constantine, le 22 janvier 1896, 3p.

²⁷ Henri Schirmer: Op. Cit., p. 12

²⁸ في سنة 1893م تم تحت إشراف الجنرال "دو لا روك de La Rocque" قائد مقاطعة قسنطينة إنشاء نقابة تجار (إتحاد تجار وادي سوف) في وادي سوف بغرض بيع المنتوجات الفرنسية في غدامس بسعر تنافسي وكان هذا الإتحاد تحت رئاسة قايد قبيلة الأعشاش "محمد بن موسى"، وأصبح التجار الفرنسيون يرسلون سلعهم إلى الوادي بكل أمان وطمأنينة للمتاجرة بها في غدامس أو جنوبا أكثر، ورغم أن كل تجار سوف ربطوا علاقة مباشرة مع المهندس "فوك Fock" ممثل نقابة ورقلة-السودان (إتحاد)، ولكن مع ذلك كان يرى المسؤولون الفرنسيون أنه يجب إنشاء مناطق حرة من كل الرسوم الجمركية في كل من تقرت والوادي لتفادي خسارة التجار في هذه البداية، يتم فيها توريد السلع الأوروبية بغرض التبادل وبفتح هذه المناطق الحرة يتم القضاء كذلك على السلع المهربة بكثرة من مدينة قابس التونسية، باللجوء إلى المناطق الحرة الفرنسية للتزود بالسلع مباشرة، ANOM., Carton 22H33, Correspondance du Général Commandant la Division de Constantine à M. le Gouverneur Général de l'Algérie, «Rapport du Capitaine P. Paret chef d'annexe de Touggourt» Constantine, le 01 juin 1898, 3p.

²⁹ ANOM., Carton 22H33, Correspondance du Général commandant la Division de Constantine De La Roque à M. le Gouverneur Général de l'Algérie, Constantine, le 21 avril 1894, 3p. ; Rapport du Capitaine Ropert chef de l'annexe d'El Oued sur une enquête au sujet de la défense faite aux indigents du Souf par le Kaimakan Mohammed Derbassi d'acheter de l'Ivoire à Ghadamès, El Oued le 18 aout 1894, 11p ; Bureau d'Arabe d'El-Oued, Cercle de Touggourt, subdivision de Batna, Procès-verbal d'information du témoin nommé Belgacem Moussa, le 28 juillet 1894, 5p. ; «L'incident de Ghadamès», Journal La Dépêche Algérienne, du 11 septembre 1894, N° 3344.

³⁰ طمأن التاجر "هاندبول بن فيجي" من الإيفوغاس حاكم مقاطعة قسنطينة بأن يكون في خدمته وينسق مع قايد الاعشاش "سي محمد بن موسى" في التحدث مع أصدقائه من تجار غدامس بقبول مكوث تجار تابعين لفرنسا في غدامس لأجل دعم التجارة بين غدامس والوادي، وبأن كل قبائل الإيفوغاس ورائه في حماية هذه التجارة بين المنطقتين، وأصبح بعدها "هاندبول" هو الوكيل التجاري لفرنسا في مدينة غدامس بأجر شهري يقدر بـ 600 فرنك إلى غاية وفاته في سنة 1898م، ليخلفه مواطنه "عبد النبي بن علي الفاغيسي" بعد تركية من الجنرال "دو لاروك" حاكم مقاطعة قسنطينة الذي إطمأن لولاء قبائل الإيفوغاس لقضيتهم. أنظر للمزيد: رسالة من هاندبول إلى حاكم مقاطعة قسنطينة، الوادي، بتاريخ 26 جانفي 1894م؛ ANOM., Carton 22H33, Correspondance du Général Commandant la Division de Constantine à M. le Gouverneur Général de l'Algérie, Constantine, le 09 février 1898, 7p

³¹ Idem.

³² ANOM., Carton 22H33, Correspondance du Gouverneur Général de l'Algérie J. Cambon à M. le Président du Conseil, Ministre de la Guerre, Ministre des Affaires Etrangères, Alger, le 20 avril 1895, 3p.

³³ ANOM., Carton 22H30, Correspondance du Général Bailloud Commandant la Division d'Alger à M. le Gouverneur Général de l'Algérie, «Nouvelles rapportées de Ghadamès», Alger, le 7décembre 1905, 2p.

³⁴ ANOM., Carton 22H33, Extrait du rapport du Consul anglais à Tripoli au M. de Salisbury sur le commerce de Tripoli en 1891, Tripoli, 24 mars 1892, 3 p.

³⁵ Idem.

³⁶ ANOM., Carton 22H33, Correspondance du Général Commandant la Division de Constantine à M. le Gouverneur Général de l'Algérie, Constantine, le 02 mai 1891, 2p.

³⁷ ANOM., Carton 22H33, Extrait du rapport du Consul anglais à Tripoli au M. de Salisbury sur le commerce de Tripoli en 1891, Tripoli, 24 mars 1892, 3 p.

³⁸ ANOM., Carton 22H33, Correspondance de M. Lacauy Consul Général de France à Tripoli de la Barbarie à M. Hanotaux Ministre des Affaires Etrangère à paris, «Le mouvement commercial entre Tripoli et le centre Africain...» Tripoli de Barbarie, le 9 février 1898, 16 p.

³⁹ Idem.

⁴⁰ ANOM., Carton 22H33, Le Vice Consul de France à tripoli de Barbarie M. Ed. Bertrand, « Note sur le commerce de Benghazi avec le Soudan », 10p.

⁴¹ ANOM., Carton 22H33, Correspondance de M. Lacauy Consul Général de France à Tripoli de la Barbarie à M. Hanotaux Ministre des Affaires Etrangère à paris, «Le mouvement commercial entre Tripoli et le centre Africain...» Tripoli de Barbarie, le 9 février 1898, 16 p.

⁴² وفقا لاتفاقية 5 أوت 1895م بين الانجليز والفرنسين تم بموجبه منح أراضي صحراوية جديدة للممتلكات الفرنسية، ومن أجل مباشرة احتلالها قرر الحاكم العام للجزائر "كامبون Cambon" إعادة تنظيم المقاطعات الثلاث، قسنطينة والجزائر ووهران، وتم بموجبه منح أحقية التوغل في منطقة توات والتديكلت لمقاطعة وهران، ومن ثم التوغل في أراضي الطوارق الذين قطع الاتصال معهم منذ القضاء على حملة فلاترس 1881م، كما تم إنشاء المركز العسكري في القولية، وإعادة تنظيم ملحق الوادي الذي أنشئ منذ سنة 1885م. أنظر للمزيد: ANOM., Carton 22H33, Exposé de la politique suivie dans l'extrême sud de l'Algérie par Monsieur Cambon Gouverneur Général, Alger, le 15 avril 1895, 10p

⁴³ كان الوفد المفاوض الفرنسي بقيادة النقيب مول Moll، بمساعدة النقيب تيلهو كاربينيتي Tilho Carpinetti و جاك Jacques، الدكتور غايارد Gaillard، الإداري هيمال Hummel وبعض ضباط الصف : مول ونائبه تيلهو كانوا يعرفون الأرض من قبل، فالأول كان رئيس مركز دولسو Dulsو سنة 1898، ثم مقيم فرنسا في زندر من سنة 1899م إلى سنة 1900م، والثاني كان قائد مركز غايا Gaya، أما من الجانب الإنجليزي فقاد المقدم إليوت Elliot اللجنة المكونة من الرقباء:

فريت Frith، وفولكس Foulkes، والضباط برتبة ملازم أول: غالاغر Gallagher فيليارس Villiers أندرسون Henderson إيفانش Evans، ستيوارت ورتلاي Stuart Wortley بيلاي هاميلتون Bailey Hamilton. أنظر للمزيد: Idrissa Kimba: **Guerres et Sociétés**. Etude Nigérienne N°46, Copedit, Paris, 1981, p. 96

⁴⁴ Ibid, p. 97

⁴⁵ ANOM., Carton 22H30, Correspondance de M. Le Gouverneur Général de l'Algérie Jonnart à M. le Ministre des Finances à Paris, «Commerce de la France avec l'Afrique Centrale», Alger, le 6 avril 1906, 4p

⁴⁶ ANOM., Carton 22H30, Correspondence du capitaine Touchard chef de bureau des affaires indigènes de Touggourt à M. le Commandant Ropert commandant militaire du territoire de Touggourt, Touggourt le 1 juillet 1907, 12p.

⁴⁷ ANOM., Carton 22H45, Lettre du commerçant Malem Yarou ben Abdellah au Consul de France à Tripoli, Octobre 1900, 2p.

⁴⁸ ANOM., Carton 22H33, Correspondance du Général Commandant la Division de Constantine à M. le Gouverneur Général de l'Algérie, «Razzia de la caravane annuelle du Soudan à Ghadamès», Constantine, le 27 octobre 1901, 3p.

⁴⁹ تم تشكيل فوج شرطة الأهقار وهي فرع أو مفرزة الجنوب التي كانت تابعة لمركز ملحق التدبيلات، بعدد محدود لتسهيل حرية حركتها وتأمين تموينها، فيما حدد مجال نشاط عملها جنوباً بالحدود المعينة بين مستعمرة الجزائر وإفريقيا الغربية الفرنسية، ومن الشرق عن طريق مسار حملة فورو-لامي، وفي جهة الغرب حتى الطريق الرابط بين أقبلي-تمبكتو وشمالاً حتى حدود خطي عرض 25° و 30° ماراً تقريباً بتاكسيت Taksit، تيت، وخا Kha، تاجموت وأسكسم، ولا يجب عليها الخروج من هذه الحدود في نشاط عملها إلا بإذن من السلطات العليا، أو في ملاحقة غزوة، يرأسها ضابط يدعى "قائد فوج شرطة الأهقار" وهو ممثل قائد ملحق التدبيلات في المنطقة، ومن أهم مهامها نجد: -ضمان أمن سكان الإقليم والقوافل المارة به - مواصلة حملة إخضاع قبائل الطوارق في المنطقة- فك وحل النزاعات التي تنشأ بين قبائل الملحق والقبائل المجاورة الأخرى التي تحت النفوذ الفرنسي - مواصلة دراسة الإقليم طبوغرافياً، جيولوجياً، المناخ، أنواع الحيوانات والنباتات- دراسة السكان في تاريخهم عاداتهم وتقاليدهم، التنظيم الاجتماعي واللغات- تنظيم حركة البريد من عين صالح كل 21 يوم على الأكثر ومواعيد التزويد بالمؤن للجنود في المراكز المختلفة في الجنوب. أنظر للمزيد: ANOM., Carton 22H30, 19^e Corps d'Armée, division d'Oran, subdivision d'Ain Sefra, commandement militaire des Oasis Sahariennes, Rapport du commandant Laperrine, Adrar, le 16 novembre 1905, 11p.

⁵⁰ ANOM., Carton 22H73, Rapport du Colonel Laperrine commandant militaire du territoire des Oasis, sur sa tournée dans le Tassili des Azdjer et le Ahaggar du 22 avril au 14 août 1908, 10p.

⁵¹ Marceau Gast: **Alimentations des populations de l'Ahaggar**, Etude Ethnographique. Ed. Arts et métiers graphique, Paris, 1968, p. 34

⁵² ANOM., Carton 14MIOM870

⁵³ Idem.