

الصعوبات الأمنية للتجارة الصحراوية عبر طريق السودان الأوسط خلال القرن 19
*Security difficulties of the desert trade Through the Central Sudan
 Road during the 19th century*

1- عبدالباسط قلفاط*، جامعة جيلالي بونعامة - خميس مليانة (الجزائر)

a.kalafat@univ-dbkm.dz

تاريخ الاستلام: 2021/12/04 تاريخ القبول: 2021/12/23 تاريخ النشر: 2021/12/31

ملخص: تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أسباب تدهور التجارة الصحراوية بين الشمال الإفريقي وبلاد السودان خلال القرن 19 وبداية القرن 20 في أحد أهم الطرق التجارية، هو طريق السودان الأوسط الذي شهد من قبل انتعاش حركة تبادل السلع بين ثلاث أقاليم رئيسة هي بلاد السودان وبلاد المغرب وأوروبا؛ ولكن بداية من القرن 19 ظهرت مجموعة من العوائق البشرية والسياسية التي هددت أمن التجارة وأثرت سلبا على نشاط القوافل الصحراوية، بعض تلك التحديات كانت تقليدية وأخرى وهي الأصعب ارتبطت بتغير العلاقات الدولية لصالح القوى الاستعمارية الأوروبية. ركزت الدراسة على التعريف بأهم حواضر طريق السودان الأوسط من الشمال إلى أواسط القارة الإفريقية فيما يعرف اليوم ببلاد غانا ونيجيريا، ولعل أهم تلك الحواضر هي: طرابلس وغدامس وغات وكانو؛ ثم تطرقت إلى العوامل الأمنية والسياسية المتحكمة في نشاطها التجاري، في منطقة شاسعة تتوزع فيها القبائل وترتبط بممالك وكيانات سياسية متصارعة حيناً ومتحالفة أحيانا أخرى. كما حاولت في هذه الورقة الكشف عن الدور السلبي للتدخل الأوروبي على أمن القوافل التجارية، ذلك التدخل الذي انتهى بالدول الاستعمارية إلى السيطرة على التجارة الصحراوية عبر عدة وسائل، وكانت النتيجة أن تراجع الدور التجاري والحضاري لطريق السودان الأوسط كغيره من الطرق الرابطة بين حواضر الشمال الإفريقي وأقاليم وحواضر إفريقيا جنوب الصحراء، بعد أن تغيرت قواعد وأسس العلاقات الدولية في المنطقة لصالح قوى استعمارية إمبريالية أجنبية.

كلمات مفتاحية: تجارة القوافل - طرابلس الغرب- غدامس - غات- الدولة العثمانية - الدول الاستعمارية.

*- المؤلف المرسل

Abstract:

This study aims to highlight the causes of deterioration of the desert caravan trade between North Africa and the countries of Sudan in nineteenth century and early if twentieth century in one if the most important trade routes, This road has witnessed – in particular- the boon of trade exchange between three main regions: the countries of Sudan and the countries of Maghreb and Europe, But at the beginning of the 19th century a number of human and political causes that threatened trade security and affected negatively on the activity of desert caravans.

This study also focuses on determining the the most important commercial cities on the central Sudan road, such us: .tripoli (libya)-ghademes- ghate- Canu (in north nigeria), as well as revealing the controlling factors in its commercial activity and highlighting the role of European intervention in the deterioration of these cities.

Lately- the caravan trade throws the African desert became from memory after that the Colonial states share the large African desert and used the modern transportations instead of camels.

Keywords: caravan trade - Tripoli-(libya)- Ghadames- Ghate - Ottoman Empire - the Colonial states.

مقدمة

لم تكن الصحراء الكبرى رغم الصعوبات الطبيعية التي تخصها يوما حاجزا أمام التبادل الحضاري المثمر بين دول الشمال وأقاليم السودان، وكان التبادل التجاري هو القناة الأساسية التي تم من خلالها هذا التبادل، فقد كانت أهم حواضره معبرا لقوافل التجار وطلبة العلم وشيوخ ومريدي الطرق الصوفية، مثل توات وورقلة وغدامس ومرزق وغات وكانو وغيرها، وكذلك قوافل الحج بين مختلف جهات الصحراء الكبرى، وخير دليل لهذه الحقائق هي نظرة سريعة على خريطة شبكة الطرق الرئيسية والثانوية التي كانت تربط شمال الصحراء الكبرى بجنوبها، والتي تمتد وتنتشر كانتشار أوعية الدم في الجسم، فتمد هذا الإقليم بالحياة بل وتمكنه من المساهمة في بناء الحضارة الإنسانية، وقد جعلت تلك الحواضر والأقاليم الصحراوية التنوع العرقي أداة حضارية فعالة في خدمة التواصل بين عدد من القارات والحضارات.

ارتبط ازدهار التجارة الصحراوية بقضية توفر الأمن، فقد واجهت القوافل خاصة في المناطق التي تختفي أو تضعف فيها سلطة الأقاليم وشيوخ القبائل وسلطة الدولة المركزية صعوبات أمنية لا سيما في المناطق الجنوبية، وقد حرص التجار ورؤساء القوافل دائما على مواجهة تحدي غياب الأمن،

والعمل على توفير الخدمات الضرورية لقوافلهم، وستحاول هذه الورقة البحثية تتبع تلك التحديات الأمنية في أحد أهم الطرق التجارية الذي كانت تسلكه القوافل بين شمال إفريقيا وبلاد السودان، فما هي أسباب غياب الأمن في هذا الطريق المسعى بطريق السودان الأوسط؟ وكيف كان مصير هذه التجارة في نهاية القرن 19؟

1- طريق السودان الأوسط وأهم حواضره التجارية: كشفت الدراسات التاريخية والأثرية على قدم المسالك التجارية بين الشمال والجنوب، والتي تعود إلى أكثر من 14 قرناً قبل الميلاد، وقد استعملها الرومان والفينيقيون والإغريق¹، وزاد نشاط تلك المسالك ودورها الحضاري بعد دخول المنطقة تدريجياً ضمن نطاق الحضارة الإسلامية²؛ والطرق الكبرى للقوافل بين الشمال والصحراء ثلاثة هي: طريق تافيلالت تنبكتو في الغرب وطريق طرابلس غدامس غات ثم أحير فكانو في الوسط، وثالثاً طريق طرابلس مرزق كوار إلى إقليم البرنو في السودان الشرقي وهو تقريبا موازي للطريق الثاني³؛ ومع وجود طرقاً أخرى أقصر مسافة كانت تستعمل في بعض الأحيان ولكن في حالات استثنائية، لأنها لا تتوفر على الشروط الطبيعية والبشرية الملائمة، وتبقى دائماً الطرق الثلاثة السابقة هي الأضمن لتوفر الماء والكلأ والأمن رغم ما يتخلله من نهب وابتزاز.

وقد تعرض لهذه المسالك عدد من الرحالة المسلمين كابن حوقل والإدريسي وابن بطوطة وحسن الوزان وغيرهم، وحسب تلك المصادر والدراسات الأثرية فأهم وأقدم تلك الطرق القادمة من الشمال إلى الجنوب هو طريق طرابلس إلى غدامس ثم غات ومنها إلى حواضر السودان الأوسط كأحير وبرنو وكانو⁴؛ وترجع أهمية هذا الطريق لارتباطه بشبكة من الطرق الرئيسية والثانوية تصله بحواضر وقرى الجزائر وليبيا وتونس والهضاب العليا وأقاليم وممالك الصحراء، من المحيط الأطلسي غرباً إلى مصر وسواحل إفريقيا الشرقية، ومن حواضر

¹ - محمد عمر مروان، الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في مدينة غدامس خلال العهد العثماني الثاني (دراسة من خلال الوثائق المحلية)، ج 1 رسالة مقدمة لنيل درجة دكتوراه الدولة في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر 2، 2005-2006، ص 192-193.

² - كتب عدد من الرحالة العرب عن بلاد السودان مثل ابن حوقل، البكري، الإدريسي، ابن بطوطة. أنظر: رجب نصير الأبيض، طرابلس الغرب في كتابات الرحالة خلال القرن 19، المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية، ط 1، طرابلس (ليبيا)، 2009، ص 162.

³ - ادبل يو بوفيل، تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير، ت. الهادي أبو لقمة، ومحمد عبد العزيز، منشورات جامعة قار يونس، بنغازي، 1988، ص 384. وكذلك أنتوني جوزيف كاكيا، ليبيا في العهد العثماني الثاني 1835-1911، ت يوسف حسن العسلي، دار الفرجان، طرابلس (ليبيا)، 1975، ص 137.

⁴ - يحي بوعزيز، "طرق القوافل والأسواق التجارية بالصحراء الكبرى: تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن 19"، منشورات معهد البحوث والدراسات العربية، بغداد، 1984، ص 132.

بلاد السودان بوسط إفريقيا إلى طرابلس ومدن تونس والجزائر وفاس بشمال القارة، وقد زادت أهميته في النصف الثاني من القرن 19 بعدما هدد الاحتلال الفرنسي للجزائر تجارة الطريق الغربي¹.

تسير في هذا الطريق عادة رحلتان في العام واحدة ذهاباً وأخرى إياباً في مدة لا تقل عن 8 أو 9 أشهر، ويبلغ طول هذا الطريق بين طرابلس وكانو 2800 كلم حسب الرحالة الألماني غوتلوب أدولف كراوزه (Gottlob Adolf Krause)²، وتمر فيه القوافل على 18 محطة تجارية هي حواضر ومدن وأسواق، حيث تلتحق بهم قوافل وتجار مسالك وطرق أخرى كتلك القادمة من قابس ووادي سوف وتقرت وورقلة وعين صالح ومرزق وغيرها؛ وحسب كتب الرحالة فإن هذا الطريق يعتبر من أخطر الطرق لوجود القبائل الصحراوية المهددة للقوافل التجارية خاصة في مرحلتيه الثانية والثالثة من غدامس إلى كانو، وأهم حواضره التجارية هي:

1-1 ميناء طرابلس: ترجع أهمية هذه المدينة تجارياً إلى أنها كانت من أكبر موانئ الضفة الجنوبية للبحر المتوسط في الفترة الحديثة، حيث تتم عملية التبادل التجاري بين بضائع بلاد المغرب والمشرق العربيين وبلاد السودان والسلع القادمة من أوروبا، ولذلك اعتبر الكثير من الرحالة والمؤرخين أن شهرة ومكانة مدينة طرابلس تعود إلى الدور التجاري الذي كانت تقوم به، إضافة إلى أنها تستقبل القوافل التجارية القادمة من الصحراء عبر طريقين رئيسيين هما الأوسط والشرقي، ولم يجتمع هذا لأي مدينة ساحلية في الشمال الإفريقي، وكذلك لاتصاله بمسالك ثانوية تربطه بالطريقين الآخرين كمسالك تمبوكتو توات غدامس وتوات عين صالح غات ومرزق غات³.

يقدم الرحالة الألماني غيرهارد رولفس⁴ (Gerard Rohifs) الأسباب التي جعلت طرابلس هي الميناء الطبيعي للتجارة مع بلاد السودان، فإذا جاءت القوافل عبر الطريق الشرقي إلى طرابلس فهو أقرب وأكثر أماناً، وإذا جاءت من غدامس فإن كانت قابس بتونس أقرب فالطريق إلى طرابلس لا توجد فيه منعرجات وهو أكثر أماناً،

¹ - جاسم محمد شطب العبيدي، "التجارة الصحراوية الإفريقية والمسألة الشرقية في القرن 19 ومطلع القرن 20"، مجلة جامعة كربلاء العلمية، جامعة كربلاء، العراق، المجلد التاسع، العدد 4، 2011، ص 58.

² - عماد الدين غانم، الدواخل الليبية في مجموعة دراسات الرحالة الألماني غوتلوب أدولف كراوزه، منشورات مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، طرابلس، 1998، ص 133.

³ - رجب نصير الأبيض، طرابلس الغرب في كتابات الرحالة خلال القرن 19، المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية، طرابلس (ليبيا)، 2009، ص 163 وما بعدها.

⁴ - غيرهارد رولفس (1831-1897) عسكري وطبيب ورحالة ودبلوماسي، ملماً بالجغرافية واللغات، عمل رولفس في الفرقة الأجنبية في الجزائر سنة 1855 وقام بعدة رحلات في الجزائر ومراكش وليبيا والحبشة خلال الخمسينات والستينات وسجلها في كتبه مثل: "صعود الأطلس الكبير واحات كافيلت" و"رحلة عبر أفريقيا". أنظر: "أتيليو موري، الرحالة والكشف الجغرافي في ليبيا، تعريب: خليفة محمد التليسي، المنشأة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، طرابلس، 1984 ط 2 ص ص 15-19.

وإذا انطلقت قافلتان في نفس اليوم وبنفس السرعة واحدة إلى طرابلس والآخرى إلى قابس تصلان في نفس اليوم مع فارق امتيازات طريق طرابلس¹؛ وقد رأى فيها القنصل البريطاني جورج وارنغتون² (George Warrington) مدينة شديدة الأهمية في نهاية أحد أهم الطرق التجارية الصحراوية وأكثرها ربحاً اقتصادياً، واعتبرها عقدة تجارة الصحراء ومفتاح إفريقيا القريب³.

2-1 محطة غدامس: تعود أهميتها أولاً إلى ارتباطها بعدة حواضر محيطة بها من كل جهة، فأغلب القوافل التجارية الصحراوية تمر بها، وتلك الشبكة من الطرق تقطع حاضرة غدامس من الشمال إلى الجنوب ومن الشرق إلى الغرب، إضافة إلى طريق ركب الحج الصحراوي القادم من المغرب الأقصى وبلاد السودان الأوسط والغربي وكذلك قرى ومدن الهضاب العليا والصحراء الجزائرية.

وترجع كذلك أهمية هذه المدينة إلى مكانة ودور تجارها وأعيانها في الحركة التجارية، وقدرتهم المالية وخبرتهم بتسيير القوافل ووجودهم في أغلب المحطات التجارية شمالاً وجنوباً؛ وتشير الدراسات إلى أن غدامس كانت بها شبكة من الطرق الداخلية بين واحاتها وقرائها وأخرى خارجية مع حواضر الصحراء، فزادت من أهميتها التجارية والدولية، وتجارياً تعتبر محطة أساسية لمد الصحراء بسلع الشمال وأوروبا⁴، كما كان الغدامسيون هم التجار الرئيسيون بين البحر وإفريقيا الوسطى، وقد حدد رولفس المسافات بالكلم بينها وبين عدد من الموانئ الشمالية والحواضر الصحراوية المحيطة بها من كل جهة⁵؛ وتربطها عدة طرق بمحطات حسب الرحالة جيمس ريتشاردسن (James Richardson) وقد سلك إحداها هروبا من هجمات الشعانية⁶، كما سلك الرحالة غيرهالد رولفس طريق طرابلس مرزق عبر غدامس سنة 1869 ووجد به آثاراً رومانية ومياه وأعشاب ولكنه قليل الأمان في بعض المناطق⁷؛ ولعل هذه المكانة هي التي أغرت قطاع الطرق

¹ - عماد الدين غانم، مرجع سابق، ص 132-133.

² - عُين وارنغتون قنصلاً عاماً لبريطانيا بطرابلس ليبيا سنة 1814، اتصف بالحنكة والكياسة كسب ثقة الباشا العثماني بها وكذلك ثقة عدد من الدول والممالك الأوروبية التي كان يمثلها، نجح في تسيير السياسة البريطانية ومصالحها بالمنطقة والصحراء، وفي إدارة الصراع الاستعماري مع فرنسا. جاسم العبيدي، مرجع سابق، ص 57.

³ - نفسه، ص 56.

⁴ - غيرهارد رولفس، عبر إفريقيا من البحر المتوسط إلى بحيرة تشاد وإلى خليج غينيا، ج 1، ت. عماد الدين غانم، منشورات مركز البحوث والدراسات الإفريقية، سبها (ليبيا)، ص 103. وكذلك نصير الأبيض، مرجع سابق، ص 210.

⁵ - عماد الدين غانم، مرجع سابق، ص 132.

⁶ - محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص 298.

⁷ - غيرهالد رولفس، مصدر سابق، ص 99.

والعصابات والدول الاستعمارية التي أرسلت عددا من الرحالة لتحديد مكانتها، خاصة الفرنسيون الذين حاولوا الاستيلاء على قوافل غات وغدامس في عهد الحاكم العام في الجزائر المارشال راندون¹، وقد شجعتهم على ذلك الصراعات التي كانت موجودة بين القبائل خاصة بعد تراجع نفوذ السلطة العثمانية بها.

1-3 محطة غات: يقول رولفس في مخطوطه الذي كتبه مما أملاه عليه صديقه الحاج عثمان واعتبره أصح مما كتبه الرحالة الأوروبيون عن غات: "ما من مدينة بين مدن الصحراء الكبرى المترامية الأطراف يمكن أن تقاس أهميتها التجارية مع غات، إنها تقع ولا شك في قلب الصحراء إلا أنه موقع مناسب على وجه الخصوص ومن خلاله يتضح تلقائيا توسع وازدهار هذا السوق الخاص بتجارة القوافل"²؛ فهي من البوابات الرئيسية للصحراء الكبرى وملتقى طرق الشمال والجنوب، ومحطة لقوافل حواضر الشمال مع كل بلاد السودان³.

يتحكم في حركة القوافل في الأقاليم الصحراوية قبائل التوارق بقسميها الهقار والأزقر، وفي منطقة قبائل الأزقر تقع مدينة غات⁴؛ وإذا كان لتجار غدامس موقع قدم بها نتيجة قدرتهم التجارية وتحكمهم في تجارة قوافل الطريق الأوسط خاصة، فإن الكثير من التجار الجزائريين كانوا لا يتجاوزون مدينة غات ويتجنبون الذهاب إلى أسواق السودان لشراء العاج وريش النعام وحب العبيد، وهذا نتيجة الصعوبات الطبيعية والمناخية كالجوع والعطش وعدم احتمال المسافات الطويلة، إضافة إلى التهديدات الأمنية⁵.

ترجع مكانة هذه المدينة كذلك لارتباطها بمجموعة من المدن والمحطات التجارية عبر شبكة من الطرق تمدها بكل تجارة وسلع الشمال وبلاد السودان⁶، فأشهر المدن التي تقع في الناحية الجنوبية مدينة أحير، ولكن هذا الطريق كان صعبا حيث تعرضت فيه القوافل لاعتداءات الطوارق والخنافة وكذلك خطر الكتبان الرملية المتنقلة، إضافة إلى صعوبة هذا الطريق في إقليم كل أوي "Kel Owi" حيث يلتقي في منتصفه عند عين أزاوا بالطريق القادم من توات، وفي الطريق إلى أحير يمر التجار عبر نقطة التقاطع في افروان التي

¹ - جاسم العبيدي، مرجع سابق، ص 59-60. ومحمد بن عثمان الحشائشي، الرحلة الصحراوية عبر طرابلس وبلاد الطوارق، علق عليها محمد المرزوقي، الدار التونسية للنشر، تونس، 1988، ص 117.

² - عماد الدين غانم، مرجع سابق، ص 73.

³ - عبد القادر جامي، من طرابلس الغرب إلى الصحراء الكبرى، ت. مصطفى الأسطى، دار المصراطي للطباعة والنشر، طرابلس (ليبيا)، 1974، ص 130.

⁴ - عماد الدين غانم، مرجع سابق، ص 75-76.

⁵ - محمد العربي الزبيري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري في الفترة ما بين 1792-1830، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1972، ص 180.

⁶ - عن طرق القوافل من غات إلى الحواضر الصحراوية أنظر: بشير قاسم يوشع، غات ملامح وصور، المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية، طرابلس (ليبيا)، 2010، ص ص 63-65. وكذلك نصير الأبيض، مرجع سابق، ص 209.

يصلها طريق الحج القديم القادم من تمبكتو الى غات فمرزق فسيوة بمصر¹؛ وبعد أحير نجد مدينة أغاديس التي تبعد عنها مسافة سبعة أيام لا يلقى فيه الرحالة الماء إلا مرة واحدة، كما يوجد طريق آخر مباشرة من غات إلى أغاديس تقل فيه العوائق الطبيعية²، وتمثل هذه الأخيرة الميناء الداخلي لتجارة الذهب أيام مملكة السنغاي الذي يصلها من مركز غاو، ثم يأخذ طريقه إلى طرابلس ومصر عبر الطريقين الأوسط والشرقي، ولما استولى المنصور الذهبي على مدينتي تمبكتو وغاو نقص الذهب وتراجعت مكانة أغاديس التجارية مع بقاء تجارتها في الملح مع المدن والأقاليم الجنوبية كإقليمي كاوار والهاوسا؛ والمحطة الثالثة هي دامركو(شمال نيجيريا) الواقعة في مقاطعة بورنو، والمحطة الرابعة هي كاتشنه والخامسة هي سقاطو(أفنو) وهي عاصمة بلاد السودان³.

1-4 مدينة كانو: لا تقل مكانتها عن مدينة تمبكتو وسكانها معظمهم من قبائل الهاوسا⁴، وكان بها جالية طرابلسية وغدامسية تسهر على خدمة مصالحها التجارية، واقتصادها يقوم على بعض المحاصيل الزراعية التي تزيد عن حاجتها، كما تشتهر ببعض السلع الحرفية التي تصدرها لكل إقليم السودان خاصة منها حرفة النسيج وصبغ الملابس القادمة إليها حتى من طرابلس، وتكمن أهميتها حسب الرحالة الانكليزي بارث "Barth" في تلك "العلاقة الوثيقة التي تجمع بين مهارات التجارة والتصنيع، فقد كانت صناعتها تملك خصائص المنافسة التي أفسحت لها المجال في عدد من الحواضر الصحراوية والشمالية ووصلت الى ساحل المحيط"⁵، أما وارداتها فتأتي جُلها من الأير والشمال⁶؛ وأخذت مركز السوق الأول في إقليم الهاوسا بعدما أصبح الطريق يصلها عبر مركزي زندر وكاتشنه⁷؛ ومن العوامل المتحكمة في الحركة التجارية لهذه المحطات من إقليم السودان، ذلك التنافس بين زعمائها وتجارها لجلب القوافل إليها، مثلما وقع بين شيوخ بورنو وكانو في النصف الثاني من القرن 19⁸.

1 - ادبل يو بوفيل، مرجع سابق، ص 391-392.

2 - محمد العربي الزبيري، مرجع سابق، ص 162.

3 - نفسه، ص 162-163.

4 - مدينة كانو عاصمة دولة كانم كانت تتربع على إقليم واسع من بلاد الهاوسا وبلاد الهجار، ولكنها تراجعت أمام امتداد دولة السنغاي من الشمال الغربي منذ القرن 16. عنها وعن الدويلات المجاورة لها أنظر: ادبل يو بوفيل، مرجع سابق، ص 367-368.

5 - Henri Barth, **Voyage dans l'Afrique septentrionale et centrale**, T1, Bohné libraire, Paris, 1860, P.126.

6 - ادبل يو بوفيل، مرجع سابق، ص 394-395.

7 - نفسه، ص، 391-393.

8 - Barth, T1, Op .Cit, P, 318-319.

إن القافلة المنطلقة من حواضر الشمال يلتحق بها التجار في كل محطة حتى يصل حجمها إلى 1000 بعير ويزيد، وهي مقسمة إلى مجموعات حتى يسهل التحكم فيها، وبعض الإبل تحمل السلع وأخرى للماء والزداد فقط، كما أن بعض القوافل الكبيرة والمهمة يصحبها التجار أنفسهم وأعيان تلك الحواضر، كما كان يفعل أعيان غدامس حسب رواية الحشائشي¹؛ وكلما زاد حجم القافلة كلما أثر في سرعتها².

قسمتنا في هذه الدراسة ما يعرف بطريق السودان الأوسط إلى ثلاث مراحل، حيث يبدأ الطريق بمدينة طرابلس وينتهي إلى مدينة كانو، وأهم محطات الطريق التي تستريح فيها القوافل وتقام الأسواق هي: غدامس وغات وتينتالوست، حيث تتقاطع مع طرق تجارية قادمة من الشرق والغرب، وتلتحق بها أو تنفصل عنها قوافل جهات أخرى خاصة مدينتي غدامس وغات؛ والمخاطر الأمنية التي تهدد القوافل كانت تزداد كلما اتجهنا جنوبا، وسوف لن نتعرض في هذه الدراسة للصعوبات الطبيعية والمناخية.

لقد تعددت العوامل البشرية والسياسية التي هددت أمن القوافل في هذا الطريق، وسهلت فيما بعد سيطرة الاستعمار الأوروبي على التجارة الصحراوية، ولعل أهم تلك العوامل الحاسمة في انهيار التجارة تلك الصراعات السياسية بين الأمراء والممالك الصحراوية، والتي أدت إلى حروب طاحنة خربت مدنا ومحطات تجارية، وكذلك الثورات والتمردات التي كانت تقوم ضد الدولة العثمانية خاصة في الجزئين الأوليين بين طرابلس وغات، وثالثا الحروب بين القبائل وبطون القبيلة الواحدة كتلك التي كانت بين الشعانية والتوارق وأخرى كانت بين قبيلتي أزقر وهجار، ورابعا الصراع بين الزعامات الروحية والطرق الصوفية مثل التي كانت بوادي وبورنو وكانو، فهددت طرق التجارة القادمة لهذه الحواضر³؛ إضافة إلى القبائل والعصابات التي تمتنن النهب والسلب خاصة في المناطق التي تضعف فيها سلطة الممالك والأمراء والدولة العثمانية، ولا ننسى في الأخير عامل التدخل الأوروبي الذي استغل ضعف وتراجع الدور العثماني والصراعات القبلية في المنطقة؛ وبسبب هذه العوامل التي تهدد القوافل ورأسمال التجار كان شيوخ القبائل وكبار التجار وأعيان المدن يتابعون تلك الصراعات والحروب من أجل تجنب تجارتهم المهالك، والتدخل للصالح أو الضغط لملاحقة قطاع الطرق، ولكن أحيانا تصل تلك "الفتن" بين القبائل والسلطنات إلى تهديد كل المسالك التجارية بالصحراء.

¹ - محمد بن عثمان الحشائشي، مصدر سابق، ص 141-142.

² - محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص 281.

³ - رابح الزبير ضابط في الجيش المصري الذي كان يقوده سليمان باشا في منطقة بحر الغزال بالسودان ولما حاول هذا الأخير الاستقلال عن الحكومة المصرية وجهت له جيشا ففر رابح الزبير جنوبا وتمكن من تأسيس جيش سنة 1879 والانفصال في منطقة وادي وتشاد وكانم إلى أن انهزم أمام القوات الفرنسية سنة 1900 عندما دخلت تشاد. نفسه، ص 388.

2- الصعوبات الأمنية في مراحل الطريق الثلاثة

سنحاول فيما يلي تتبع بعض هذه الصراعات والاعتداءات وأثرها على أمن القوافل في كل مراحل الطريق، مع العلم أن تأثير هذه العوامل تختلف أهميتها بين منطقة وأخرى ومن مرحلة زمنية لغيرها، إضافة إلى أنها كانت في المرحلة الأولى تهديدات أمنية محلية، وانتهت في نهاية القرن 19 إلى تهديدات بتدخلات استعمارية خارجية تستغل الصراع بين القوى المحلية.

2-1 صعوبات المرحلة الأولى (طرابلس - غدامس): في هذا الجزء من الطريق يقوى حضور السلطة المركزية العثمانية أو من ينوب عنها، ويتراجع تهديد القبائل المعتدية كما يقل الصراع بين القبائل، ويبقى أكبر عوامل التهديد هو الصراع بين القبائل والسلطة العثمانية في طرابلس وفزان وبرقة وغيرها، حيث يؤثر على نشاط القوافل في الطريقين الأوسط والشرقي، ولتلك التمردات والثورات أسباب يمكن إيجازها في طبيعة وحدود التبعية السياسية والاقتصادية لهذه الأقاليم للولاة العثمانيين، ومن نماذج هذه الصراعات ذلك التمرد من قبائل إقليم برقة سنة 1838 ضد "طوسون باشا" حاكمها حول دفع الضرائب، كان من نتائجه مقتل خمسين رجلا من القبائل وتهديد نشاط تجارة الصحراء¹؛ وكذلك الفتن والاضطرابات التي كانت على عهد يوسف باشا القرمانلي نتيجة لعدة عوامل أهمها فرض الضرائب المجحفة على القبائل²؛ فأصبح الخطر قائما على قوافل الطريقين الأوسط والشرقي نتيجة ضعف السلطة وغياب الأمن، وفي هذه الظروف يكون أمن التجار مهددا من قبل القبائل ومن العصابات المحدودة العدد التي لا رادع لها؛ وقد يستمر هذا الوضع لسنوات كما حدث في بداية القرن 19، فقد توقفت حركة القوافل نتيجة للخطر الذي كان قائما³؛ وقد أشار إلى تلك الحروب وأثرها جيمس ريتشاردسن أثناء رحلته سنة 1845 إلى درجة أن اعتبرها "صراع لا تنفع معه توصيات من السلطة العثمانية في طرابلس"⁴.

¹ - ميلاد امحمد الزليطني، "الصعوبات الدشرية التي واجهت الرحالة العرب والأوروبيين عند عبورهم الأراضي الليبية في الفترة ما بين 1798-1923"، مجلة البحوث الأكاديمية، يصدرها فرع الأكاديمية الليبية بمصراتة، https://archive.org/download/20191208_03 ص 462.

² - مثل ثورة عبد الجليل سيف النصر بين 31-1842 بإقليم فزان. أنظر: محمد امحمد الطوير، "ثورة عبد الجليل سيف النصر ضد الأتراك العثمانيين في ولاية طرابلس الغرب"، مجلة البحوث التاريخية، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، السنة 20، ع 01، يناير 1998، ص 171. وعن الثورات الأخرى أنظر: نصير الأبيض، مرجع سابق، ص 128 وما بعدها.

³ - امحمد الزليطني، مرجع سابق، ص 464.

⁴ - جيمس ريتشاردسن، **ترحال في الصحراء**، ترجمة الهادي مصطفى أبو لقمة، منشورات جامعة قار يونس، بنغازي، 1993. ص، 120.

أما تهديد عصابات قطاع الطرق في هذا الجزء فقد كانت فردية أو مجموعات صغيرة، وسرعان ما تطاردها السلطات المحلية والقبائل المتواجدة بين طرابلس وغدامس، خاصة وأن هذا الطريق تسلكه أحيانا قوافل الطريق الشرقي ثم تتحول عنه عند غدامس شرقا باتجاه مرزق، وهو ما وقع للقافلة التي كان فيها الرحالة الألماني رولفس حيث تعرض للسرقه مرتين، الأولى في قرية لبدة والثانية بقرية مزدة الواقعة جنوب جبل غريان أين كانت تنشط عصابة معروفة ومهابة في المنطقة، ولم يستطع أعيان المدينة استرجاع بندقية رولفس الا بدفع فدية، ثم طالبه زعيمها بدفع فدية أخرى وإلا تكون قافلته مهددة في طريقها إلى غدامس¹؛ وتعرض مرة ثالثة بعد مسيرة يوم جنوب مزدة في الطريق إلى مرزق لتهديد ومحاولة سطو من عصابة مكونة من حوالي عشرة أفراد².

كانت المنطقة الواقعة بين جبل غريان وغدامس كثيرا ما تتعرض فيها القوافل للاعتداء، بسبب الصراع الذي كان بين قبائلها، ولعل من أبرز عوامل ذلك الصراع هو التنافس في خدمة وتأمين القوافل التي تمر بأراضيها، ونفس تلك الوضعية في الجهة الجنوبية حيث تقيم قبائل ورغمة وفروعها الواقعة في الجنوب التونسي وكذلك قبائل وادي سوف التي يمتن بعضها قطع الطريق وبعضها تشتترط خدمة القوافل أو لا تضمن أمنها، خاصة عندما تضعف السلطة المحلية أو يقل عدد حراس القافلة، ورغم ذلك يرى رولفس أن السفر عبر منطقة طرابلس إلى غدامس في عمومها آمن ما عدا على الحدود التونسية حيث تتعرض القوافل للغزو، وبعض العصابات تقصد المواشي أكثر من القوافل التي عادة ما تكون مسلحة وقوية³.

إن تهديد القبائل يبقى قائما ما لم تتكفل هي نفسها بخدمة القوافل، وهي الخدمة التي تتعلق بتوفير جمال النقل والحراسة وبعض عمال القافلة وإلا لا يضمن شيوخ القبائل أمنها، بل أصبح من المعتاد أن تطلب القوافل هذه الخدمات من القبائل التي تمر القافلة بأراضيها وهو نوع من الابتزاز⁴، وقد وقع هذا لرولفس عندما غير هو ومن معه الجمالين القادمين معه من مزدة وأجر آخرين ليوصلوه إلى غدامس⁵، وفي المحطة التالية بقرية ماترس أخبر الجمالون الرحالة أن الطريق في المرحلة القادمة ليس آمنا بالكامل، وعرضوا عليه خدمة المرافقة والحراسة، لا سيما وأنهم يملكون بنادق فاستأجرهم مضطرا حتى لا يتعرض للاعتداء؛ ومن القبائل التي كانت تهدد أمن القوافل في نهاية هذه المرحلة فروع قبيلة نفاوة التي كانت قريبة مدينة غدامس . كانت مسؤولية تجنيب القافلة المخاطر الأمنية تعود لرئيسها، فإذا علم بقلة أمن الطريق ينتظر لأيام وأسابيع أو يغير الطريق إلى آخر أصعب وأطول ولكنه أكثر أمنا، "...وحتى أنه أتت قوافل من طرابلس والجبل

¹ - غيرهارد رولفس، مصدر سابق، ص 83.

² - نفسه، ص 124-125.

³ - نفسه، ص، 86.

⁴ - وأهم القبائل التارقية بين غدامس وغات أنظر: قاسم يوشع، مرجع سابق، ص 30.

⁵ - غيرهارد رولفس، مصدر سابق، ص 92-93.

قاصدة لغدامس حتى قام جل من كان بسيناون (تقع شمال شرق غدامس وتقطعها قبيلة أولاد عون الله العربية) وشعوى وجاءوا بتلك القافلة على طريق درج -تقع غرب غدامس- ومن درج لغدامس وما قدروا أن يسلكوا على طريقهم المعلوم...". وفي نص آخر "ولخوف الطريق المعتاد وعدم أمن به توجه هو ومعه رجلا من طريق آخر على الطريق المعتاد خمسة أيام..."¹. وكثيرا ما كانت شكاوى التجار وأعيان غدامس تصل السلطات الحاكمة في سوف وتقرت وورقلة وطرابلس لكي يسترجعوا ما ضاع منهم، ويطلبوا مطاردة عصابات القوافل.²

2-2 صعوبات المرحلة الثانية (غدامس - غات): من أهم الخدمات التي يقدمها شيوخ القبائل للقوافل هي ضمان أمنها وأبرز - آليات التأمين التفاوض مع القبائل التي تمر عليها القوافل والسعي للصلح بين القبائل المتصارعة³، وكذلك تقصي الأخبار ومراسلة الوكلاء والأصحاب لجمع المعلومات حول الأوضاع الأمنية في طرق القوافل والأسواق، وقد كان أعيان وتجار غدامس وغات يتراسلون مع نظرائهم ووكلائهم لمعرفة أخبار الجنوب وتهديدات القبائل⁴، مثلما وصل تحذير إلى تجار غدامس من غزو محتمل لقبيلة نفاوة على غدامس، وكذلك استعداد إحدى قبائل الهجار لاحتلال غات لولا تدخل الأعيان والسعي للصلح⁵؛ وفي آخر هذه المرحلة تتولى جميع قبائل طوارق الأزقر تأمين المواصلات والخدمات والصلح بين القبائل المتصارعة⁶.

إن قبائل التوارق وسلطاناتهم لم تتوحد يوما كما توحدت في عهد المرابطين، ثم رجعت إلى التشتت والصراع فيما بينها ومع غيرها من القبائل والممالك الصحراوية، وتتميز بلادهم بالشساعة في وسط الصحراء الكبرى مع الجفاف وقلة الموارد، فهي تمتد من غدامس إلى كل شمال مالي والنيجر ومن شرق تشاد إلى السودان الغربي؛ تسيطر تلك القبائل في هذا الإقليم على أهم الحواضر والمحطات التجارية والمسالك الصحراوية؛ هذه السيطرة التي أصبحت عاملا اقتصاديا مباشرا لعدد من الحروب، حيث تسيطر بعضها على طرق القوافل فتسترزق من خدماتها وتأخذ ضرائب مقابل المرور بأراضيها أو تنهب ما فيها من غنائم، في حين تقل الموارد عند أخرى مع الجفاف الذي كثيرا ما يمس مناطق دون أخرى فتكثر الرحلات بحثا عن المياه والكلأ لحيواناتهم فتنشأ الصراعات، ونتيجة لهذه الأسباب أو بعضها قامت حروب طاحنة كانت أول ضحاياها

¹ - عماد الدين غانم، مرجع سابق، ص 91.

² - محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص 374 نقلا عن وثائق محلية.

³ - Marc Fournel: **La Tripolitaine , Les routes du Soudan** , challamel Ainé , librairie coloniale ,1887 Paris.p176.

⁴ - نصير الأبيض، مرجع سابق، ص 51-52.

⁵ - أهم قبائل الأزقر قرب غات: الزوائد- الحطمان- القوائد - الحساونة-المقارحة. محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص 376.

⁶ - نصير الأبيض، مرجع سابق، ص 41-42.

التجارة الصحراوية، فتهب القوافل والمدن والأسواق، وأبرز هذه الحروب حرب "أنطروان" بين سلطنتي "الهجار" و"تكريقرت" في أواخر القرن 19، وسببها المباشر إغارة مجموعة من الهجار على أحياء قبيلة "كل أفادي" ونهبها¹.

لقد كانت الاضطرابات التي تحدث في صحراء طرابلس تؤثر مباشرة على سير القوافل في الطريقين الأوسط والشرقي، وهذا نتيجة لتقاربهما من جهة ولأن القبائل كانت تقطن منطقة واحدة وفي صراع مع بعضها، فجنوب غدامس بحوالي 350 كلم كانت توجد قبيلة فوغاس وهي من قبائل الطوارق، وفيها قتل ثلاثة مبشرين فرنسيين²، وجنوب منطقة فزان كانت تسكن قبائل عربية وكانت في حرب مع التوارق القاطنين جنوبهم وفي تحالف مع بعض قبائل غات. أما في الجنوب فنجد قبائل الشعانية والطوارق والتبو وغيرها، والتي كانت في صراع دائم خاصة بين الشعانية والتوارق، ومن نتائجه نهب القوافل وتفليس التجار خاصة عندما تهب كل القافلة، وقد دلت الوثائق على أن بعض أسباب تلك الاعتداءات هي الصراع بين القبائل الصحراوية على مناطق النفوذ، مما يستدعي تدخل أعيان غدامس في الصلح بين قبائل الطوارق والشعانية³.

في إقليم فزان - عاصمته مرزق- كانت القوافل تتعرض لنهب قبائل التوارق القادمة من الجنوب، وقد حاول سلاطين مرزق معاقبتهم، وامتدت اعتداءاتهم الى مدينة غات؛ والى جانب التوارق كانت قبائل التبو أو كما يسميها الوزان برداوة تساهم في تجارة القوافل وتتركز في أوجلة وخاصة في إقليم التبستي⁴؛ ونجد بجوارها قبيلة تنيلكوم التارقية التي تضمن النقل والخدمات في آخر هذه المرحلة وحتى للقوافل القادمة من مرزق، وكانت تلك القبائل تقطن بين مرزق وغات، وتسكن بعض أفرعها قرب مدينة سها، وتتكون هذه القبيلة من حوالي 350 الى 400 عائلة، وهي التي وفرت الخدمات لقافلة بارث من مرزق إلى أحيير⁵.

أما الاتفاقات التي تكون بين القبائل في نهاية الحروب أو بواسطة الصلح الذي تدخلت فيه أطراف أخرى فسرعان ما تنهار وتصبح غير مجدية، حيث تنقض العهود لأتفه الأسباب وحسب أحد الرحالة فان خطورة هذه القبائل على الرحالة والقوافل بصفة عامة تعود "لعدم خضوع الرؤساء من ذوي الرتب الدنيا لتعليمات وأوامر رؤسائهم"⁶. يتفق الرحالة العثماني عبد القادر جامي - كان قائدا وقائما لغات نائبا عن حاكم فزان-

1 - محمد سعيد قشاط، التوارق:عرب الصحراء الكبرى، مركز دراسات وأبحاث شؤون الصحراء، ط2، 1989، ص 57. وانظر كذلك: ادبل يو بوفيل، مرجع سابق، ص 99.

2 - ميلاد امحمد الزليطني، مرجع سابق، ص 466.

3 - محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص 374.

4 - بوسليم صالح وعلون عبد القادر، "تجارة القوافل الصحراوية بين الجزائر وطرابلس الغرب على العهد العثماني"، مجلة أفاق للعلوم، جامعة الجلفة، المجلد 03، ع 01، ص، 152-153.

5 - Barth, T1, Op. Cit, P, 106.

6 - جيمس ريتشاردسن، مصدر سابق، ص 127.

مع باقي الرحالة الآخرين على أن قبائل الطوارق يمارسون السلب والنهب ولكنه يقول أن إرضاءهم ممكن ومقاومتهم سهلة¹؛ وأكد الرحالة الحشائشي على شدة عداوة الطوارق للرحالة الفرنسيين، لأنهم يشتغلون بالتجسس أكثر من التجارة، وضعف الحماية في نظره متأتي من قلة حراس القوافل الذين تكلفهم السلطة العثمانية².

2-3 صعوبات الطريق في مرحلة غاط - كانو: تعتبر هذه المرحلة أطول المراحل في طريق السودان الأوسط حيث تأخذ أكثر من نصف المسافة، وتبدأ بمدينة غات أين تلتقي مجموعة من طرق وقوافل الشمال لتكتمل مسيرتها تجاه كانو وحواضر بلاد السودان، وإذا كان آخر الجزء السابق يخضع في النصف الأول من القرن 19 لقبائل هجار الأزجر، فإن المنطقة الفاصلة بين غات وبين أحير خاضعة لقبائل كيل جريس من الطوارق، وتسيطر على معظم الطريق قبائل التوارق إلى نهاية حدود سلطنة كيل أغرس وسلطنة تمزغد، ثم تليهم في الطريق قبائل الهاوسا والفولاني قبل الوصول إلى كانو.

إن اقتصاد التوارق محدود فهم لا يمارسون الزراعة إلا قليل "ويعتبرونها من عمل العبيد والطبقات السفلى"، ويشتغلون بتربية الحيوانات وصيد النعام والزراف التي يأتون بها إلى أسواق غات ليستبدلونها بالتمر والملح والشاي والسكر وبعض المقتنيات الغالية كالقماش، ونفس هذه المبادلات يقومون بها في أسواق الشمال كتوات ومرزق³. ولما كانت طرق القوافل الصحراوية مزدهرة قبل وصول الاستعمار الأوروبي، كانت قبائل التوارق تسيطر عليها بأخذ الهدايا والمبالغ الباهظة أحيانا مقابل توفير الحماية والخدمات التي تحتاجها⁴؛ وتعتبر قبائل كيل تن كوم أهم قبائل التوارق التي تؤجر الجمال وتخدم القوافل بين غات وبلاد السودان، وفي الطريق إلى برنو عادة ما يمتلك التجار الأغنياء إبلهم⁵؛ ومن ضرورات الخدمة التي تقدمها القبائل هي التوسط بين زعماء القبائل والسلطنات المتصارعة لضمان أمن القوافل⁶، ويساهم في هذه العملية أحيانا كبار التجار والأعيان المسؤولين عن القوافل والأسواق التجارية، مثلما سعى تجار غات للصالح بين الطوارق الأزقر ومنغساتن حتى يضمنون تسيير قوافلهم وأمن تجارتهم⁷.

¹ - عبد القدر جامي، مصدر سابق، ص 161 وما بعدها.

² - محمد بن عثمان الحشائشي، مصدر سابق، ص 128.

³ - محمد سعيد قشاط، مرجع سابق، ص 75-77.

⁴ - نفسه، ص 77. عدد المؤلف من تلك الطرق عشرة جملها تمر بليبيا.

⁵ - نصير الأبيض، مرجع سابق، ص 49. ومحمد عمر مروان، مرجع سابق، ص 130-131.

⁶ - Barth, Op.Cit, P 194-196

⁷ - محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص 374.

حسب بارث فان أخطر ما يهدد الرحالة والقوافل في إقليم ما وراء غات قطاع الطرق والمناخ¹، وقد نصح أحد زعماء غات الرحالة الانكليزي ريتشاردسون بخطورة قبائل التوارق وعدم التزامهم بأية موائيق وعهود، فتخلى عن مواصلة رحلته سنة 1846²، وكذلك يوجد خطورة قبائل التبو الذين وصفهم بعض الرحالة بأنهم أهل غدر وخيانة؛ ونجد في هذا الإقليم الواسع كذلك قبيلة الورقلة بهضبة الطابونية التي كانت سببا في تدهور الأوضاع الاقتصادية، وكثيرا ما كانت القوافل تتجنب هذا الطريق فرارا من اعتداءاتها³؛ وعندما خرجت قافلة بارث من غات الى تينتالوست - تقع بإقليم أغاديس - وصلته تهديدات من بعض أهل جانت، ولما وصلت القافلة إلى بئر أروكام طلبت منها قبائل الهجار المغادرة وعدم المرور من أراضيها ودخول مدنها⁴.

كانت السلطنات التي تضمن أمن القوافل هي التي تطارد وتعاقب قطاع الطرق والقبائل المعتدية التي تمتن السلب والنهب في هذه المنطقة، وكثيرا ما كانت تلك السلطنات تتلقى دعما من السلطات العثمانية في الشمال، حتى أصبح طريق القوافل عبر فزان الى كاوار واقليم البورنو أسهل المسالك التجارية وأكثرها أمنا حتى منتصف القرن 19 ولكن تدهور الحال تدريجيا⁵؛ ومن مساعي فرض الأمن مطاردة سلطان أغاديس لقبيلة الافاد "E Fade" الى الجبال بعد اعتداءاتها المتكررة على القوافل التجارية، وهو ما يدل على انعدام الأمن وصعوبة بسط السيطرة، ومن القبائل التارقية ذات الصيت السيئ في الاعتداء على القوافل في هذه المنطقة قبيلة هدرانغ المتواجدة في بلاد الكيلوي⁶؛ كما تعرضت مدينتا اديري "Ediri" وتيديك Tidik لهجوم

1 - Barth, T1, Op .Cit, P, 196. -

2 - جيمس ريتشاردسون، مصدر سابق، ص 126-313.

3 - Barth, Op .Cit, P, 85. اضطر بعض الرحالة للاستعانة بأحد أعيان مدينة أغاديس لدخول المنطقة. Ibid , p 101 وكذلك كانت قوافل ورقلة تتجنب طريق غات أحيير فرارا من اعتداءات قبائل الخنافس والهجار. محمد العربي الزبيري، مرجع سابق، ص 162.

4 - Barth, Op .Cit, P, 148 et 153. ومن اعتداءات قبائل الطوارق بهذا الاقليم قتلهم للرحالة الهولندية تينا قرب مدينة غات سنة 1869. ميلاد امحمد زليتنى، مرجع سابق، ص 365.

5 - كان هناك تعاون بين يوسف باشا القرماني والشيخ محمد أمين الكانمي حاكم بورنو في بداية القرن 19 من نتائجها ازدهار التجارة. نصير الابيض، مرجع سابق، ص 39-40. وكذلك ادبل يو بوفيل، مرجع سابق، ص 397.

6 - Barth, Op .Cit, P, 163-241-273. -

قبيلة أولاد سليمان التي يصف بارث أهلها بالمتعصبين¹؛ وأشهر تلك الاعتداءات تلك التي وقعت سنة 1901 قرب دمرقو حيث كانت تحتوي على كل رأسمال تجار غدامس وقد ساهمت في انهيار تجارتهم².

إن انتشار قطاع الطرق والقبائل المغيرة أثر سلبا على التجارة الصحراوية، وهذا بسبب توقف القوافل لأسابيع أو تغيير مسارها مما يزيد في تأخرها وكلفتها، وكذلك تتعب بعض الإبل وقد لا يجد الرحالة بما يعوضون وإذا وجدوا ترتفع الأسعار أو يقعون تحت ابتزاز الجمالين؛ إضافة إلى أن قطاع الطرق موجودون في كامل الطريق ويشتد خطرهم كلما توجهنا جنوبا. تعود أيضا بعض أسباب تدهور الأمن في المنطقة إلى الأوضاع الاقتصادية الصعبة لأقاليم الصحراء الواسعة الممتدة من غات إلى كانو وبرنو، فانتشرت ظاهرة الاعتداءات على القوافل، كما أن الصراعات السياسية والعسكرية بين سلطنات بلاد السودان هددت هي الأخرى أمن القوافل، وإذا كان السفر داخل حدود الممالك والسلطنات أمر هين فإن خارجها وفي مناطق الصراع يصبح الأمر صعبا، بعدما مزقت الحروب التي كانت بين القبائل والسلطنات هذه الأقاليم.

لعل من أكبر تلك الحروب هجمات قبائل الفولاني في منتصف القرن 19 على أقاليم شمال كانو ضد قبائل الهاوسا، وخلال تلك الهجمات سيطروا على مصدر تجارة الرقيق حيث كانوا يصطادون رقيق الهاوسا ويبيعونه للتجار في كانو، ولكن كانت هناك هجمات عكسية من بعض زعماء الهاوسا مثل السيد البوخاري حاكم منطقة "هديجة" الذي هدد مدينة كانو نفسها عدة مرات³.

وصلت إحدى تلك الصراعات إلى تجيش قبائل الطوارق لفروعها من أجل الاستيلاء على غات، ووقعت المحاولة مرتين سنتي 1874 و1877، وفيها تحالفت قبائل هجار الشمال الأوراغن والأمنغستن، والنتيجة هي توقف نشاط الأسواق ليس في غات وحدها ولكن تأثرت بها توات وغدامس ومرزق وغيرها، بسبب التحديات المفروضة على حركة القوافل، وهو عامل سياسي أثر سلبا على القوافل والنشاط التجاري بالمدن والأسواق؛ ومن نتائجها كذلك انضمام مدينة غات إلى الدولة العثمانية⁴؛ وفي مرحلة ثانية قامت حربا بين الأوراغن والأمنان تحالف فيها بعض فروع الهجار مع قبائل عربية في فزان كانت خاضعة اسميا للدولة العثمانية، فذهبت بإذن ممثلها في مرزق وتحالفت مع هجار الشرق ضد قبائل هجار الغرب المتمركزون في غات، وألحقوا بهم هزيمة بسبب تطور أسلحتهم، ودخل زعيم التوارق الشرق أخنوخن تحت المظلة العثمانية حتى لا يعود خصومهم وكذلك حتى يمنعوا التدخل الفرنسي في المنطقة، ورفع علم الدولة العثمانية في غات مرة أخرى

¹ - جيمس ريتشاردسن، مصدر سابق، ص 510. و Barth, Op .Cit, P, 89. ونصير الأبيض، مرجع سابق، ص 173.

² - محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص 380.

³ - اديل يو بوفيل، مرجع سابق، ص 380-381.

⁴ - توجد سلسلة من الحروب بين قبائل الهجار خلال الستينات والسبعينات من القرن 19 أنظر: عماد الدين غانم، ص ص 88-90.

بحضور ممثلها من مرزق، وانتهت الحرب بصلح بين قبائل الطوارق المتصارعة وبقاء القوات العثمانية بالمدينة¹.

ومن أسباب الحروب بين قبائل الهجار ذلك الصراع حول العيون المالحة في "تقدا" و"انقال" وعلى المراعي²، والتي كانت ملتقى سنويا يجتمع فيه أصحاب الإبل التي تردها من كافة الاتجاهات من بلاد التوارق وحتى قبائل الأير، ومن الأسباب كذلك ايواء بعض السلطنات للقبائل المنتشقة، كما حدث بين سلطنة "تكريقرت" و"أطرام" وكذلك بين "كل أقرس" و"تكريقرت"، إضافة إلى نشاط الطرق الصوفية الإصلاحية الذي تقبله بعض القبائل وترفضه أخرى فتدخل في صراع بينها³.

تشددت الحروب أحيانا بين السلطنات كما وقع عام 1891 بين سلطان كانو وسلطان زندر، وانتصر الأخير الذي غنم الأسرى والسلع، وتسبب الوضع في غلق طريق التجارة فاضطرت القوافل إلى تغيير الطريق عبر كاتشنة وهو أطول وأكثر كلفة⁴؛ كما شهدت المنطقة الواقعة في اقليم أغاديس حربا طاحنة بين قبيلة كيل أوي "Kel Owi" التارقية وأولاد سليمان العربية الواقعة جنوبها في الطريق إلى كانو، تغلبت فيها القبيلة التارقية حسب بارث ولكن الحرب أضرت بالقوافل والأسواق التجارية⁵، وأوجدت حالة من الفوضى والاضطراب، حيث انتقمت قبيلة كيل أوي واستولت على قطاعان إبل أولاد سليمان وخدماتها للقوافل بالمنطقة، كما سعت لبيسط سيطرتها على البحيرات المالحة في باليما، مما جعلها أكثر عدوانية خاصة على الأجانب، وقد تأثرت التجارة سلبا بهذا الصراع بين قبائل السودان الذي يبدو أن أهم أسبابه هو السعي للسيطرة على أحد الموارد الحيوية المتمثل في مادة الملح؛ وهو ما جعل منطقة كاسوا Gasaoua - على حدود النيجر ونيجيريا- تتميز بحالة الحرب وعدم الاستقرار بين القبائل القاطنة في الحدود بين بلاد السودان وبلاد الطوارق، حيث تقطن قبائل الفولاني التي تمارس هي الأخرى قطع الطريق في المنطقة الواقعة ما قبل الوصول إلى حاضرة كانو⁶.

3- تهديد الاستعمار الأوروبي لأمن الطرقات

سبقت التدخلات الأوروبية عشرات الرحلات التي قام بها الجواسيس تحت تسميات مختلفة، وبعضهم ادعى الإسلام، وهي نفس المرحلة التي مرت بها منطقة المغرب العربي قبل 1830، وأثناء هذه المرحلة والمرحلة

¹ - كان الصلح في 23 ماي 1879. للمزيد أنظر: نفسه، ص ص 91-101.

² - Edmond Bernus, **Les Touareg pasteurs et guerriers des sables** . ed Berger levrault .collection ((explorer)) paris 1984.pp104,105

³ - محمد سعيد قشاط، مرجع سابق، ص 58-59.

⁴ - محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص 375-376.

⁵ - الرحالة بارث أبدى ارتياحه لانتصار قبيلة كيل أوي ورافقه بعض حراسها في رحلته Barth, T1,

Op .Cit, P, 113.

⁶ - Ibid, P, 182- 330

التالية وقع تنافس شديد بين الدول الاستعمارية في إفريقيا خاصة فرنسا وبريطانيا وكثيرا ما كانت الشعوب الإفريقية ضحية ذلك الصراع.

3-1 أثر تغير ميزان القوى الدولية الجديد على إفريقيا: إن تجارة القوافل الصحراوية أغرت الأوروبيين في الفترة الحديثة وجعلت من موانئ شمال إفريقيا مراكز تبادل بضائع الصحراء مع أوروبا¹؛ ولما تقدمت الدول الأوروبية في بناء نفسها وتحديد صراعاتها خاصة بعد مؤتمر فيينا سنة 1815 حوّلت نظرتها إلى إفريقيا، وسعت للوصول إلى مصادر السلع والاستيلاء على التجارة الصحراوية²، وقد شجعهم على ذلك أن دواخل الصحراء الكبرى أصبحت تعيش في أقاليم مستقلة أو شبه مستقلة عن الدولة العثمانية والدول أو الإيالات المغربية في الشمال الإفريقي، واكتفت في أحسن الأحوال بدفع الضرائب وما يثبت التبعية السياسية الرمزية، وهذا بسبب بعد المسافة وضعف الدول المركزية وتخلف وسائل الدولة العثمانية في حكم أقاليمها، في وقت طوّرت الدول الأوروبية في سياستها ووسائلها المادية والمعنوية في حكم نفسها والدول التي استعمرتها.

لعل أهم ما يميز العلاقات الدولية خلال القرن 19 هو سعي الدول الأوروبية الاستعمارية إلى استخلاف الدولة العثمانية (الرجل المريض) في عدد من المواقع ومنها التجارة الصحراوية في إفريقيا، وهذه العملية كانت قد بدأت منذ نهاية القرن 18 فيما اصطلح على تسميته بالمسألة الشرقية، وتعتبر مسألة تحريم تجارة الرقيق بعد مؤتمر فيينا أهم أدوات التدخل الأوروبي في إفريقيا، كما تدخلت في الصراع بين ممثلي السلطة العثمانية في ليبيا وكانت لها يد في الثورات التي قامت ضد الباشا يوسف القرمانلي³.

إن من أكبر الصعوبات التي اصطدم بها الأوروبيون هي رفض سكان المنطقة لهم وتعارض مصالحهم مع ما تبقى من الوجود العثماني، وكذلك مقاومة بعض الطرق الصوفية لهم خاصة السنوسية في وسط وشرق الصحراء الكبرى؛ لم يستطع الأوروبيون في البداية السيطرة على تلك الأقاليم والمسافات الطويلة بين قراها وحواضرها، حيث العطش والحر وقلة المياه، وفيها يقطن الطوارق المثلثون المحبون للحرب، وقد اعتمد الرحالة الأوروبيون على بعضهم في استكشاف المنطقة للاستعمار الحديث المتعطش للتملك والاستغلال، ولكن فئة أخرى منهم لاحقت الرحالة وقتلتهم حيث وجدتهم⁴.

لعل أهم الأسباب البشرية التي أثّرت في تدهور التجارة الصحراوية الإفريقية في أواخر القرن 19 هي وصول الحركة الاستعمارية للمنطقة وتدخلها في العلاقات التجارية وميزان القوى، خاصة بعد احتلال فرنسا لمالي والنيجر وتشاد سنة 1891 وقبلها تونس والجزائر، فتمكنت من محاصرة كل الطرق التجارية القادمة من

¹ - اديل يو بوفيل، مرجع سابق، ص 383.

² - جاسم العبيدي، مرجع سابق، ص 55.

³ - لعب القنصل البريطاني دور كبير في التنافس بين والي طرابلس ونائبه في فزان. ريتشاردسون، مصدر سابق، ص 515.

⁴ - عبد القادر جامي، مصدر سابق، ص 188.

الصحراء إلى الشمال، كما احتلت بريطانيا نيجيريا في نفس الفترة وبدأ الصراع بينهما للسيطرة على الحواضر الصحراوية ومسالك القوافل¹؛ شرعت الدول الاستعمارية أولاً بفرض الضرائب على السلع الداخلة والخارجة، ثم سعت إلى تغيير مسار القوافل لتمر على مدن الجزائر وتونس كعين صالح وقابس، ونفس السياسة طبقتها عندما احتلت فرنسا واداي وكانم شرق الصحراء الكبرى سنة 1904، ووصلت سنة 1910 إلى قتل وذبح حراس القوافل والتجار بحجة أنهم قطاع طرق²؛ وكان هذا التواجد البريطاني الفرنسي بالمنطقة على حساب النفوذ العثماني الذي أخذ في التراجع السريع ولم يعد موجوداً خارج ضواحي طرابلس.

2-3 وسائل الحركة الاستعمارية في الاستيلاء على تجارة القوافل: نتيجة لهذه الظروف الجديدة أصبحت القوافل التجارية التي تجوب الصحراء مهددة بهجمات الجيوش الغازية ولا تستطيع تأمين الطرقات³، وتشير الوثائق أنه خلال القرن 20 تدخلت السلطات الفرنسية في استغلال وتوجيه تلك الصراعات ضد القبائل وضد بعض القوافل حسب مصلحتها⁴؛ ومن هذه التدخلات تحالف الفرنسيين مع أعداد كبيرة من قبيلة الشعانبة، فوفرت لهم السلاح لحرب خصومهم من قبائل الهجار، وقد كانوا أهل حرب وسطو على القوافل، وانخرط بعضهم في فيلق الجمالة الفرنسي المنشأ سنة 1902⁵؛ كما ساعد الفرنسيون بعد دخولهم الجزائر بعض فروع الهجار ضد سلطنة "تكريريت"، وفي الطرف الآخر دعم الإيطاليون قبيلة الأزغر وحاكمها في غات ضد قبيلة منغاستن التي رفضت الخضوع لهم، وأرسلت أسلحة لحلفائهم عبر غدامس ليحاربوا مجاهدي غدامس المنسحبين إلى فزان من المناطق الشمالية ومنهم قبيلة منغاستن⁶؛ ويؤكد بعض الباحثين أن القبائل التي اعتدت على التجارة الغدامسية مثل ورغمة والشعانبة في طريق السودان الأوسط والمحطات التجارية كانت من ورائها فرنسا رغبة في السيطرة على التجارة الصحراوية⁷.

يكشف الرحالة رولفس عن جهود الفرنسيين لتحويل قوافل التجارة العابرة للطريق الأوسط عبر غات وخدامس إلى الجزائر، ويقدم أسباب فشل العملية وبعض من حاول تسهيل المهمة لهم، ويكشف -رولفس- عن الأسباب "العميقة" لهذا الفشل، ولعل أهمها في نظره العامل الديني إذ أن تجار غات وخدامس يرفضون

¹ - سبق هذا الصراع التنافس الشديد بين مستكشفي الصحراء من الرحالة الأجانب لجمع المعلومات حول كيفية احتواء التجارة الصحراوية والوصول إلى مصادرها في بلاد السودان. أنظر: جاسم العبيدي، مرجع سابق، ص 57.

² - محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص ص 389-390-407.

³ - محمد العربي الزبيري، مرجع سابق، ص 161.

⁴ - محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص ص 375-377.

⁵ - اديل يو بوفيل، مرجع سابق، ص 405-406.

⁶ - محمد سعيد قشاط، مرجع سابق، ص 57. وجاسم العبيدي، مرجع سابق، ص 59.

⁷ - محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص 380.

العمل تحت وصاية كافر، إضافة إلى الأسباب التجارية والطبيعية وغيرها، وينتهي إلى القول أن "رغبة فرنسا في السيطرة على تجارة عبر الصحراء لن تتحقق إلا عندما تصبح سيدة الموقف في طرابلس"¹.

لما فشلت فرنسا في الاستيلاء على قوافل طريق السودان الأوسط قامت بمحاصرتها من الجهة الجنوبية بعد احتلال مالي والنيجر والسنغال واحتلال انجلترا نيجيريا، فسيطرتا بذلك على مصادر التجارة الصحراوية في تمبكتو وكانو وبرنو، وأصبحت الدولتان تفرضان ضرائب مرتفعة على التجار القادمين من الشمال خاصة منهم الغدامسيون، بل أجبرت فرنسا قوافل الطريق الأوسط في زندر وتمبكتو على التوجه إلى المدن الجزائرية كعين صالح وورقلة وتقرت وسوف ومنها إلى قابس وعنابة².

من خلال ما سبق تتضح الانعكاسات السلبية للصراعات بين الدول الأوروبية على نشاط القوافل الصحراوية، وكذلك تأجيج النزاعات القبلية والحروب بين سلطنات وممالك بلاد السودان، هذا كله في ظل الضعف السياسي والعسكري الذي أصاب السلطات القرمانلية والعثمانية، وهو ما كشف على أهداف الرحالة والمستكشفين الأوروبيين الذين توافدوا على المنطقة منذ نهاية القرن 18 وتزايد نشاطهم وتنافسهم خلال القرن 19³.

إن قلة أمن الطريق والصعوبات التي تتخلله تؤثر في نشاط القوافل، فالنقل كان يتم على مراحل والأسعار تتغير نزولا وصعودا بين سنة وأخرى بل بين رحلة وأخرى، ولعل أبرز انعكاسات غياب الأمن هي تزايد أسعار البضائع خاصة منها القادمة من الجنوب إلى الشمال، مما أضر بالقدرة المادية والتنافسية للتجار والأسواق والحواضر، بل كانت بعض القوافل تضيق بالكامل نهبا لقطاع الطرق من العصابات والقبائل فيذهب كل رأسمال أصحابها، وعبثا حاول كبار تجار وأعيان الحواضر الصحراوية معالجة المشكل الأمني في المنطقة خاصة عندما دخلت الدول الأوروبية على الخط في الثلث الأخير من القرن 19.

نتيجة للمعوقات البشرية السابقة أدرك الرحالة والسياسيون والباحثون صعوبة استمرار نشاط التجارة الصحراوية، فتساءل رولفس: "هل تحافظ تجارة غات على وضع ازدهارها الحالي أم أنها ستزيد أو تضر؟" وحدد خمسة شروط لبقاء وتطور نشاط طريق غات طرابلس وهي: عامل الطلب على التجارة ثم سهولة ورخص وأمان وسرعة النقل، وبعد دراسة لهذه الشروط ولدخول الانكليز على الخط ينتهي إلى أن: "تجارة غات ستستمر في الازدهار بعض الوقت إلا أنه لا مناص من انهيارها"، وستضطر القبائل إلى الهجرة جنوبا إلى بلاد السودان الخصبة أو شمالا نحو البحر المتوسط، ويستعين في إثبات صحة موقفه برأي لباحث وعسكري فرنسي عاش في السنغال يتوقع انهيار تجارة الصحراء بتوقف تجارة العبيد وإعادة ترتيب الأوضاع السياسية

¹ - قدم رولفس الأسباب الحقيقية لفشل الفرنسيين في مشروع تحويل طرق التجارة. عماد الدين غانم، ص 134-136.

² - محمد عمر مروان، مرجع سابق، ص 390.

³ - ميلاد امحمد الزليطني، مرجع سابق، ص، 462.

في شمال إفريقيا (الاحتلال)، ومن يستحود - في نظرهما- على تجارة نهر النيجر سيملك تجارة السودان الأوسط والدور سيلعبه مستقبلا الانكليز¹.

خاتمة

يمكن حصر أبرز أسباب تدهور أمن نشاط التجارة الصحراوية في سوء التنظيم العتيق لسير القوافل، وكذلك تراجع دور الدولة العثمانية (الرجل المريض) ليس في منطقة الصحراء فقط ولكن في أقاليم هي أقرب وأهم استراتيجيا لها، ولعل من مظاهر ضعف السلطات العثمانية بالمنطقة زيادة الضرائب على التجار، وفشلها في توفير الأمن للقوافل والرحالة ولم تستطع توقيف تجارة الرقيق، مما سبب لها مشاكل مع الدول الأوروبية التي تزايدت تدخلاتها وأثر ذلك على تراجع نشاط القوافل؛ كما لا ننسى أن التفوق الغربي كان بارزا منذ عقود في المجالات السياسية والعسكرية والاقتصادية والفكرية، ومن نتائجه على النشاط التجاري بالمنطقة التغلغل الاستعماري في وسط القارة بعقلية رأسمالية متوحشة مسنودة بجيوش قوية وحديثة، فسيطرت على مصادر التجارة الصحراوية وطرق تسويقها الجديدة والقديمة، وأقامت محطات جديدة في نيجيريا والنيجر ومالي والسنغال وغيرها؛ إضافة إلى أن عقلية المجتمعات المحلية لم تتطور في مواجهة التحديات التي واجهت تجارتهم، بل لم يستطيعوا التغلب حتى على الصعوبات الأمنية السابقة والتخلي على أسباب الحروب الأهلية بين القبائل والسلطنات.

في الأخير يمكن التنبيه إلى أهمية الوثائق والمصادر العثمانية حول موضوع التبادل التجاري والبعد الحضاري عموما بين دول وأقاليم إفريقيا جنوب الصحراء وشمال القارة، إضافة إلى ثراء وقيمة الوثائق المحلية والروايات الشفوية والأدب الشعبي الإفريقي للاستفادة منه في الكتابة التاريخية، مع ضرورة الاستعانة ببعض العلوم الإنسانية كالآثار والأنثروبولوجيا، والتي يمكن من خلالها التخفيف من عبء نوعية وتحيز المادة التاريخية التي وفرتها الوثائق والمصادر والدراسات الغربية عموما والفرنسية على وجه الخصوص حول المنطقة خلال الفترة الحديثة والمعاصرة.

المصادر والمراجع

أ - العربية

- الأبيض رجب نصير، طرابلس الغرب في كتابات الرحالة خلال القرن 19، المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية، ط1، 2009، طرابلس، ليبيا.
- أتيليو موري، الرحالة والكشف الجغرافي في ليبيا، تعريب: خليفة محمد التليسي، طرابلس: المنشأة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، ط2، طرابلس، 1984.

¹ - عماد الدين غانم، مرجع سابق، ص ص 136-148.

- أنتوني جوزيف كاكيا، ليبيا في العهد العثماني الثاني 1835-1911، ت يوسف حسن العسلي، دار الفرجان، طرابلس (ليبيا)، 1975.
- بوسليم صالح وعلون عبدالقادر، تجارة القوافل الصحراوية بين الجزائر وطرابلس الغرب على العهد العثماني، مجلة أفاق للعلوم، جامعة الجلفة، المجلد 03، ع 01.
- بوعزيز يحي، طرق القوافل والأسواق التجارية بالصحراء الكبرى "تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن 19، بغداد، معهد البحوث والدراسات العربية، 1984.
- بوفيل ادبل يو، تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير، ت. الهادي أبو لقمة، ومحمد عبد العزيز، منشورات جامعة قار يونس، بنغازي، 1988.
- جامي عبد القدر، من طرابلس الغرب إلى الصحراء الكبرى، ترجمة: مصطفى الأسطى، طرابلس، دار المصراتي للطباعة والنشر، 1974.
- الحشائشي محمد بن عثمان، الرحلة الصحراوية عبر طرابلس وبلاد الطوارق، علق عليها محمد المرزوقي، تونس، الدار التونسية للنشر، 1988.
- رولفس غيرهارد، رحلة عبر إفريقيا (من البحر المتوسط إلى بحيرة التشاد وإلى خليج غينيا)، ج 1، ت، عماد الدين غانم، منشورات مركز البحوث والدراسات الإفريقية، سها. 1988.
- ريتشاردسون جيمس، ترحال في الصحراء، ت. الهادي مصطفى أبو لقمة، منشورات جامعة قار يونس، بنغازي، 1993.
- الزبيري محمد العربي، التجارة الخارجية للشرق الجزائري 1792-1830، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1972.
- الزليطني ميلاد امحمد، الصعوبات البشرية التي واجهت الرحالة العرب والأوروبيين عند عبورهم الأراضي الليبية في الفترة ما بين 1798 - 1923، مجلة البحوث الأكاديمية.
- الطوير محمد امحمد، ثورة عبد الجليل سيف النصر ضد الأتراك العثمانيين في ولاية طرابلس الغرب، مجلة البحوث التاريخية، السنة العشرون، ع 01، يناير 1998، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية.
- العبيدي جاسم محمد شطب، التجارة الصحراوية الإفريقية والمسألة الشرقية في القرن 19 ومطلع القرن 20، مجلة جامعة كربلاء العلمية، المجلد 9، ع 4، 2011.
- أبو عجيلة محمد الهادي، التنافس الإنجليزي الفرنسي حول ليبيا في عهد يوسف باشا القرماني، مجلة البحوث التاريخية، السنة 15، ع 01، يناير 1993، منشورات مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية.
- عماد الدين غانم، الدواخل الليبية في مجموعة دراسات للرحالة الألماني غوتلوب أدولف كراوزه، منشورات مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 1998.
- قشاط محمد سعيد، التوارق: عرب الصحراء الكبرى، مركز دراسات وشؤون الصحراء، ط 2، 1989.

- مروان محمد عمر، الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في مدينة غدامس خلال العهد العثماني الثاني (1832-1912)، رسالة دكتوراه، قسم التاريخ، جامعة الجزائر 2، 2005-2006.

- يوشع بشير قاسم، غات ملامح وصور، المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية، طرابلس، ليبيا، 2010.

ب- الأجنبية

-Henri Barth, Voyage dans l'Afrique septentrionale et centrale, T1, Bohné libraire, Paris, 1860.

- Edmond Bernus, Les Touareg pasteurs et guerriers des sables . ed Berger levrault .collection ((explorer)) paris 1984.

Marc Fournel, La Tripolitaine ,Les routes du Soudan, challamel Ainé,librairie coloniale, Paris,1887.

الملاحق

الملحق 01



طرق القوافل التجارية بين بلاد المغرب الكبير وبلاد السودان

المرجع: بوفيل ادبل يو، تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير، ص 390.