

الاستعمار الفرنسي ودوره في تحويل تجارة القوافل في شمال إفريقيا وإفريقيا جنوب  
الصحراء (ق19/ق20م)

*French colonialism and its role in transforming the caravan trade in  
North Africa and sub-Saharan Africa (19th / 20th century AD)*

- د.عبد المالك طاهري\*، جامعة أحمد درايعية أدرار (الجزائر)

abdelmalek.tahri@univ-adrar.edu.dz

تاريخ الاستلام: 2023 /07/14 تاريخ القبول: 2023 /12/30 تاريخ النشر: 2023 /12/31

ملخص: استخدمت القوافل التجارية منذ القدم كوسيلة للتبادل التجاري بين شمال إفريقيا وجنوبها، وبرز ذلك جليا في المنطقة الواقعة جنوب الصحراء، وفي الوقت الذي عرفت هذه التجارة من ازدهارا كبيرا، سعت الدول الأوروبية إلى استغلالها خاصة فرنسا التي حاولت منذ بداية دخولها إفريقيا رسم إستراتيجية اعتمدها لتنمية التجارة مع غالبية دول وسط القارة وغربها، ومن بين هذه الدولة الجزائر التي كان يعتبرها الأوروبيون بوابة للدخول إلى وسط إفريقيا، حيث تم احتلال الصحراء الجزائرية بداية من 1844م، وإخضاع طرقها للمصالح الاستعمارية، وقد كانت الجزائر تتوفر على شبكة من الطرق التي تربطها بين جل المناطق العمرانية، حيث تضمن نقل السلع عن طريق القوافل بين المناطق المجاورة لها، فاهتمت فرنسا بالصحراء أكثر من اهتمامها بالشمال لتتعرف على مسالك الصحراء ويسهل لها التوسع جنوباً. وقد سعت فرنسا بشتى الطرق والوسائل للسيطرة على التجارة الصحراوية فلجأت إلى جملة من الإجراءات التي مهدت لها الطرق لتحقيق أهدافها في شتى الجوانب سواء السياسية أو الاقتصادية أو الاجتماعية وحتى الثقافية، إذ تجسدت هذه السيطرة في بروز شركات واتفاقيات تفيد سكان المنطقة لتستحوذ على تجارتهم، و بالفعل تمكنت فرنسا من تحقيق هدفها في الوصول إلى التجارة الصحراوية التي أصبحت فيما بعد تحت تصرفها.

كلمات مفتاحية: الاستعمار؛ شمال إفريقيا؛ جنوب الصحراء، القوافل التجارية؛ السودان.

**Abstract:**

Commercial caravans have been used since ancient times as a means of trade exchange between North and South Africa, and this was evident in the region south of the Sahara, and at a time when this trade was known for its great prosperity, European countries sought to exploit it, especially France, which tried from the beginning of its entry into Africa to draw up a strategy adopted for the development of trade With the majority of countries in the middle and west of the continent, and among this country is Algeria, which was considered by the Europeans as a gateway to enter Central Africa, where the Algerian desert was occupied beginning in 1844 AD, and its roads were subjected to colonial interests, and Algeria was available on a network of roads that linked it between most urban areas , as it included the transportation of goods by caravans between its neighboring regions, so France paid more attention to the desert than to the north, to get acquainted with the desert paths and facilitate its expansion to the south.

France has sought in various ways and means to control the Saharan trade, so it resorted to a number of measures that paved the way for it to achieve its goals in various aspects, whether political, economic, social or even cultural. France was able to achieve its goal of gaining access to the Saharan trade, which later became at its disposal.

**Keywords:** colonization; North Africa; south desert; trade caravans; Sudan.

● مقدمة:

تعتبر التجارة العابرة للصحراء الدافع الحقيقي لدخول الاستعمار الأوروبي لدول إفريقيا، لتصريف منتجاته المصنعة، وفي ظل المنافسة الشديدة حول التجارة الصحراوية بين بريطانيا

وفرنسا، سارعت هذه الأخيرة لاحتلال الجزائر، باعتبارها جسراً يربطها بباقي مستعمراتها في إفريقيا، مستغلة شتى الوسائل والطرق لبلوغ هدفها، وهو نقل تجارتها بين سواحل البحر المتوسط والصحراء الكبرى، وكانت فرنسا تضع نصب عينها السيطرة على الجزائر والتي تعد بوابة القارة الإفريقية، لأجل التحكم في جميع الموارد والطرق التي تمتلكها، وخاصة التجارة الصحراوية التي تعد مصدراً هاماً يدر عليها أموالاً طائلة وخاصة تلك البضائع التي تصدّر وتستورد عبر القوافل المتنقلة بين البلدان، سواء من طرابلس مروراً بالجزائر وتونس أو من السودان وما جاورهما من البلدان، فعملت فرنسا على تطبيق عدة أساليب لخلق عراقيل لهذه التجارة لتتمكن من الاستحواذ عليها فبرزت بذلك طرق جديدة تخدم مصالحها، فعمدت عدة اتفاقيات ومعاهدات وجسدت على أرض الواقع كشركات احتكارية لتحكم قبضتها على هذه التجارة .

تهدف هذه الورقة البحثية إلى معالجة إشكالية أساسية متعلقة بالوجود الفرنسي في شمال إفريقيا ومعرفة السياسة التي انتهجتها فرنسا في تحويل تجارة القوافل من طريق طرابلس إلى الجزائر وتونس خلال نهاية القرن 19م وبداية القرن 20م، هذه الفترة التي تمثل بداية التوغل الفرنسي في الصحراء الجزائرية وانهياء تجارة القوافل، وتسيط الضوء على السياسة التي اتبعها المستعمر للسيطرة على النشاط التجاري في المنطقة خاصة تجارة القوافل التي كانت منتشرة في تلك الفترة. وذلك بالإجابة على التساؤلات التالية: فيما تمثلت سياسة الاستعمار الفرنسي في تحويل تجارة القوافل بين شمال إفريقيا والسودان؟ وما هي انعكاسات ذلك على دول المنطقة؟

## 1. دوافع الاستعمار الفرنسي لتحويل تجارة القوافل في شمال إفريقيا:

لقد كان لفرنسا العديد من الأطماع تجاه الجزائر وذلك من أجل السيطرة وإحكام قبضتها على تجارة الصحراء، والتواصل مع مستعمراتها في إفريقيا مما خلق تنافساً بينها وبين بريطانيا حول التجارة الصحراوية حيث شهدت المنطقة تحولاً كبيراً وتراجعاً للتجارة التقليدية، وذلك بسبب بروز الصراع بين فرنسا وبريطانيا على صحراء ليبيا مما أدى إلى تغيير الطرق التجارية وذلك لعدة أسباب نذكر منها:  
- تعرض فرنسا لمضايقات من طرف إنجلترا في طرابلس وطرد الفرنسيين من المنطقة والسيطرة على التجارة عبر الصحراء، وهذا ما جعل فرنسا تسارع في احتلال الجزائر ودراسة تجارة الصحراء وتحويلها

- من "غات" و "غدامس" نحو الجزائر، كما قامت فرنسا بدراسة الطرق التجارية ما جعلها تتوسع جنوبا لتوسيع تجارتها إلى دواخل إفريقيا<sup>1</sup>.
- القضاء على تجارة الرقيق التي شكلت ضربة قاضية للاقتصاد في المنطقة، والبحث عن أسواق جديدة لتصريف منتجاتها.
- الرغبة في السيطرة على التجارة الصحراوية .
- القضاء على "مملكة كانم" بسبب الغزو الفرنسي والانجليزي غرب إفريقيا.
- احتلال فرنسا ل "تمبكتو" عام 1904م بسبب الحروب وهذا أدى إلى شل حركة القوافل التجارية.
- المنافسة الانجليزية على تجارة طرابلس حيث أنشأت خطوط سكة حديدية من كانوا إلى لاغوس، مما أدى إلى توجيه تجارة بلاد السودان إلى المحيط الأطلسي بدلا من شمال إفريقيا.
- تدهور تجارة القوافل في ليبيا (طرابلس) وذلك بسبب نقص الطلب على بعض السلع من طرف الأوروبيين مثل: ريش النعام، الألبسة وبروز الحروب الداخلية والخارجية<sup>2</sup>.
- تحكم الدولة العثمانية في إقليم طرابلس (1551) من خلال قانون الأراضي عام 1885م وهذا كان عائقا بالنسبة لفرنسا لتحقيق مبتها.
- الضرائب التي كانت تدفعها الدول الأوروبية وإلغاء امتيازاتهم، وهذا أغضب مجموعة من الفئات التي شجعت الاحتلال الإيطالي لليبيا.
- عقد مؤتمر برلين (1883\_1884م) والذي قسمت فيه الدول الأوروبية إفريقيا إلى مناطق نفوذ وبدأت البحث عن أسواق أخرى<sup>3</sup>.
- بروز النفوذ الفرنسي الذي قضى على المنافسين، حيث أصبحت فرنسا المتحكم الوحيد في هذه الطرق مما أدى بالتجار إلى تحويل الطرق إلى ساحلية بدل التجارة الصحراوية.

---

<sup>1</sup> - محمد الصالح حوتية، توات والأزواد خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر للهجرة، دراسة تاريخية من خلال الوثائق المحلية، ج1، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2007م، ص50.

<sup>2</sup> - خولة غطاس وصفاء بوحفص، سياسة فرنسا في تحويل تجارة القوافل بين طرابلس وجنوب الصحراء نحو الجزائر وتونس (1844-1920)، مذكرة ماستر في التاريخ المعاصر، قسم العلوم الإنسانية، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الوادي (الجزائر)، 2017/2018، ص29.

<sup>3</sup> - علي عبد اللطيف حميدة، المجتمع والدولة ولاستعمار في ليبيا دراسة في الأصول الاجتماعية والاقتصادية والثقافية لحركات وسياسات التواطؤ ومقاومة الاستعمار (1830\_1932)، مركز دراسات الوحدة العربية، ط1، بيروت، 1995، ص ص 63 - 67.

- فرض طرابلس المكوس والضرائب العالية على البضائع المنقولة على طريقها بينما كانوا عاجزين عن تأمين أنفسهم وبضائعهم أثناء السفر في طرق القوافل الممتدة عبر التراب الليبي .
- ظهور الحركة السنوسية في المناطق الداخلية في طرابلس بعد تدهور الدولة العثمانية، والتي كانت مرهونة قبل كل شيء بضرورة تطور التجارة والزراعة لحماية طرق القوافل، وفي تلك الظروف تأسست الجمعية العمومية والتي كانت تكيّف نشاطها الديني والسياسي.
- ربط الجزائر بالسنغال إذ شكلت الجزائر الجنوبية قاعدة انطلاق آمنة للحملات<sup>1</sup>.
- تسهيل عمليات نقل قواتهم العسكرية وتوفير ظروف الاستقرار في المراكز العسكرية التي أنشئوها.
- ربط مستعمراتهم المختلفة بعضها البعض في الشمال والغرب والوسط .
- فتح طرق جديدة إلى دواخل إفريقيا بأثمان زهيدة.
- هبوط أسعار المنتجات السودانية بسبب المنافسة على الأسواق العالمية مع بعض البضائع المشابهة للسلع الواردة من مراكز أخرى من إفريقيا.
- انكماش تجار طرابلس والتقليل من نشاطهم وإيقاف بعض هذا النشاط بسبب تراجع الكسب الذي تدره تجارة القوافل، إذ أن عدد القوافل التي كانت تصل سنويا تراجعت بعدما احتلت إيطاليا طرابلس سنة 1911م والمناطق النائية بالسودان وبرنو، فقد كانت هذه المناطق مركز رئيسي لضرب هذه التجارة.

## 2. وسائل وأساليب فرنسا في تحويل تجارة القوافل بشمال إفريقيا:

لقد عملت فرنسا على تحويل الطرق التجارية من طرابلس لأجل السيطرة على التجارة الصحراوية حيث عملت على تغييرها من غات نحو الجزائر، وتظهر أهمية الربط بين الجزائر وتمبكتو باعتبار أن سكان الجنوب بأمس الحاجة إلى المواد الغذائية التي تأتيهم من الشمال، بالإضافة إلى فتح طريق الصحراء والعبور إلى ودان، وبالتالي سيطرة فرنسا على الصحراء ودواخل إفريقيا. إذ استطاعت أن تجعل الجزائر مدخل لتجارة بلاد السودان<sup>2</sup>، ومن الواحات مركز عبور لها ولكي تحقق مبتغاها في

<sup>1</sup> - دليّة رحمون، السياسة الزراعية الفرنسية في الجزائر وأثرها على المجتمع الجزائري (1930\_1914)، مذكرة ماستر في التاريخ المعاصر، جامعة محمد خيضر، بسكرة (الجزائر)، 2013/2012، ص 65.

<sup>2</sup> - ذكر القلقشندي: " أن بلاد السودان يحدها من الغرب البحر المحيط، ومن الجنوب الخراب مما يلي خط الاستواء، ومن الشرق بحر القلزم مما يقابل بلاد اليمن، ومن الشمال براري تمت ما بين مصر

السيطرة على طرق القوافل التجارية، اتبعت جملة من الأساليب السياسية والاقتصادية والاجتماعية وحتى الثقافية.

لقد شهدت المنطقة تحولاً كبيراً وتراجعاً للتجارة التقليدية، إذ برز صراع بين فرنسا وبريطانيا في صحراء ليبيا باعتبارها مفتاح التجارة الصحراوية، فعملت فرنسا على تغيير هذا الأمر وفق جملة من الإجراءات، ففي سنة 1844م أصدر البرلمان الفرنسي قانون ينص على مد منطقة الاحتلال نحو الجنوب والارتكاز حول مراكز المبادلات التجارية بين الشمال والجنوب، وفي سنة 1855م منحت "الجمعية الجغرافية" بباريس مبلغ يقدر ستة آلاف فرنك لمن يقوم برحلة من الجزائر إلى السنغال أو بالاتجاه المعاكس شرط أن يمر بتمبكتو ويقدم معلومات عن تجارة القوافل وطرقها ومواردها الطبيعية ومنتجاتها، وأهم المراكز التجارية وسلعها وأسعارها<sup>1</sup>.

ومن بين الرحالة الذين قاموا بهذه المهمة " لويس دو بونمان"<sup>2</sup> الذي كلفه الحاكم العام للجزائر القيام برحلة إلى غدامس وكان ذلك سنة 1856م، وبهذا توالى الرحلات الاستكشافية، بالإضافة إلى الاتفاقيات التي عقدتها فرنسا مع شيوخ القبائل، ثم جاءت فكرة وضع خط سكة حديدية عبر الصحراء في القرن 19 م بهدف نقل البضائع واختصار الوقت الذي تستغرقه القوافل، وبعد نجاح المشروع في شمال الجزائر أرادت فرنسا إيصاله عبر الصحراء مما نتج عنه طرق تجارية حديثة.

وبرقة، وبلاد عرب المغارة من جنوب المغرب إلى البحر المحيط". أما ابن خلدون فيقول: " والسودان أصناف شعوب و قبائل أشهرهم بالمشرق الزنج و النوبة، يلهم الزغاوة ويلهم الكانم، ويلهم من غربهم كوكو و بعدهم التكرور، و يتصلو بالبحر المحيط الى غاينة ". أنظر: الهادي المبروك الدالي، التاريخ السياسي والاقتصادي لإفريقيا فيما وراء الصحراء من نهاية القرن الخامس عشر إلى بداية القرن الثامن عشر، دار المصرية اللبنانية، ط1، القاهرة، 1999م، ص 18.

<sup>1</sup> - عبد المالك طاهري، منطقة توات في القرن 19م من خلال كتابات الرحالة والمستكشفين، قسم العلوم الإنسانية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، أطروحة دكتوراه في تاريخ الجزائر المعاصر، جامعة أحمد دراية، أدرار(الجزائر)، 2023/2022م، ص51.

<sup>2</sup> - لويس دو بونمان: ولد في باستيا (كورسيكا) بتاريخ 18 أكتوبر 1817م، انخرط كمتطوع في الفرقة الأهلية للدرك بالجزائر وكلف كمترجم عسكري مساعد، تقلد عدة مناصب منها رقيب في فرقة الصبايحية، قائد السرية خارج المصلحة، توفي في كال 13 جانفي 1887. أنظر:

Louis De Bonnemain, **Voyage à R'adamès (du 26 novembre 1856 au 7 janvier 1857)**, Revue Algérienne et Coloniale, T1, 1859, pp1-5.

كما اتبعت فرنسا سياسة أخرى وهي وضع حواجز في وجه القوافل التجارية بين الأقاليم في شمال إفريقيا وجنوب الصحراء وكان ذلك خلال القرن 20م، كما وضعت شبكات مراقبة القوافل التجارية واتهام القوافل بتهريب الأسلحة بين المستعمرات الفرنسية بشمال وجنوب الصحراء، وهذا أدى إلى إلحاق ضرر كبير بمحلات المغاربة، ومنع القوافل التجارية القادمة من الشمال والجنوب بالمرور سواء بالجزائر أو تونس أو طرابلس، وأصبحت هذه القوافل غير منتظمة<sup>1</sup>.

ولم تكتف فرنسا بذلك فقط إذ قامت بعدة استكشافات في الصحراء بين تونس والطرق الرئيسية التي تقع فيها وادي سوف وغدامس التي اكتشفها واعترف بها الرحالة "هنري دوفيري Henri Duveyrier"<sup>2</sup>، إذ تقتصر هذه الرحلة على جمع معلومات عن المنطقة من المواطنين، وفي عام 1891م عاد من الرحلة التي تمت بنجاح.

### 3. الطرق والمسالك الجديدة المستحدثة من طرف الاستعمار الفرنسي:

إن السياسة التي انتهجتها فرنسا من أجل تغيير سير القوافل التجارية من طرابلس نحو الجزائر وتونس أدى إلى استحداث ثلاث طرق جديدة هي :

- الخط الشرقي عبر غدامس .

- الخط الأوسط من وقلة إلى أمقيد ومنه نحو النيجر أو بحيرة تشاد .

- الخط الغربي عبر توات.

وقد تم اختيار الطريق الأوسط من أجل إعادة نشاط القوافل التجارية التي كانت تمر من ورقلة وبلاد الهوسا، وبين ورقلة وتمبكتو باتجاه مالي، وجاءت رحلة "فلاترز Flatters"<sup>3</sup> من أجل هذا

---

<sup>1</sup> - سميرة دعاشي، "واقع تجارة القوافل بين ضفتي الصحراء الجزائرية في ظل التغيرات التي أحدثتها فرنسا بالمنطقة بدايات القرن العشرين"، مجلة عصور الجديدة، جامعة وهران1(الجزائر)، المجلد13، العدد01، ماي 2023، ص ص278-300.

<sup>2</sup> - هنري دوفيري: هو رحالة جغرافي، أكبر مستكشف بالنسبة لفرنسا، وضع على عاتقه استكشاف الصحراء الجزائرية والمغربية بكل امتدادهما، فتح علاقات مع الأهالي قبل ربط علاقات تجارية مع فرنسا والجزائر والسودان، أنظر:

Henri Duveyrier, *Les Touareg du Nord*, Editeur Challamel Aîné, Paris, 1864, pp01-20.

<sup>3</sup> - فلاترز Flatters : ولد بفرنسا في 16 سبتمبر 1832م، دخل الكلية العسكرية "سان سير" تخرج منها برتبة ملازم في 08 نوفمبر 1854م، تقلد عدة مناصب منها نائب في مكتب قسنطينة تابع لمنطقة

الغرض لكن طوارق الهقار قتلوه فتوقف الزحف الكشفي والعسكري للجنوب الجزائري وإفريقيا الغربية ووسطها الذي كان يراد من خلاله ربط المستعمرات مع بعضها البعض.

وفي القرن 20م أحكمت فرنسا القبضة على ضفتي الصحراء فأنشأت منطقة استعمارية تسمى إفريقيا الغربية الفرنسية والتي تتألف من السنغال، موريتانيا، مالي، فولتا العليا، النيجر، ساحل العاج والداهومي. كما جعلت مدينة دكار ومينائها عاصمة اقتصادية، ولم تكتفي فرنسا بالمبادلات التجارية مع ساحل الجزائر وساحل غرب إفريقيا الفرنسية، وقد كان هناك العديد من التدفقات التجارية بين فرنسا ومستعمراتها والدول القريبة منها مثل المغرب وتونس، وبعد السيطرة على الصحراء الجزائرية وإفريقيا الغربية في القرن 20م عملت فرنسا على ربط الجزائر وباقي مناطق إفريقيا بخطوط برية وبحرية وجوية من أجل اختصار الوقت .  
وأهم هذه الطرق البرية:<sup>1</sup>

- طريق الجزائر الغربي المؤدي إلى غرب السودان، مروراً بتوات وتيدكلت، وكان هذا الطريق للخروج إلى أرض الزنوج، ويستغرق ما لا يقل عن 100 ألف رجل.
- الطريق إلى جنوب وقلّة أي طريق أمادجور الذي يمر من خلال أراضي خوجار، وتم التخلي عن هذا الطريق لقرنين من الزمن .
- الطريق من شرق الجزائر ويمر إلى غات مروراً بأراضي أزدرج، ويؤدي إلى وسط السودان .
- مسلك قابس القبلي من ورقلة ويمر بجنوب ملحقة الوادي على مسافة 150 كلم ويعرف بمسلك السكر.
- مسلك الوادي غدامس ويمر ببئر الجديد، وبئر سوفت، ومويت عيسى، إلى غدامس على مسافة تتراوح بين 360 إلى 390 كلم، لمسيرة 5 إلى 6 أيام .
- مسلك نفطة غدامس مروراً بوادي سوف، ويكون التقاطع في بئر الجديد مع قوافل الجزائر<sup>1</sup>.

تاقيطونت ( Takitount)، ثم لمنطقة تاوريرت ايغيل في 01 مارس 1859م، ثم نقيب سنة 1861م، قائد عسكري في الأعواط سنة 1876م، قتل من طرف الطوارق في تينترايين بالصحراء الجزائرية سنة 1881م. أنظر:

Narcisse Faucon, **Livre d'Or De L'Algerie**, éditeurs Librairie Algérienne et Coloniale, Paris, 1889, p273.

<sup>1</sup> - عثمان زقب، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في منطقة وادي سوف (1918-1947م) وتأثيرها على العلاقات مع تونس وليبيا، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الحاج لخضر، باتنة (الجزائر)، 2006/2005، ص115.

أما بالنسبة إلى طرق السكك الحديدية فإننا نجد السكة الحديدية الجزائرية والمعروفة باسم خطوط الاختراق، وهي تلك التي تتحرك من الشمال إلى الجنوب، متعامدة مع ساحل البحر الأبيض المتوسط والتي تخترق أو يجب أن تخترق المناطق الداخلية، حيث تمتلك محافظة وهران خط كبير بطول 465 كيلومتر من الساحل إلى عين سيقرا، وخط الاختراق في محافظة الجزائر بالإضافة لخطوط أخرى في صدد الإنجاز، والخط الموسع من بسكرة إلى ورقلة سيكون له القسم الأول من 210 كيلومتر من بسكرة إلى تقرت و 170 كيلو متر ثانية من تقرت إلى وقلة تم إتمامها في عام 1880 م، ويمكن ذكر الخط العابر من تبسة الذي يمتد إلى تونس وقفصة ويتحول شرقا إلى قابس<sup>2</sup>.

أما من ناحية الشرق فتتوغل شبكة من الطرق في البلاد التونسية إلى أن تصل إلى تونس عاصمة الجمهورية التونسية، ثم ينحرف جنوبا ليمتد إلى طرابلس ومنها إلى الإسكندرية، بالإضافة إلى الطرق التي تمتد بشكل طولي أي من الشمال إلى الجنوب فتربط بين الصحراء والتل وبين بلاد الجزائر والبلدان الإفريقية الأخرى وأهمها ما يربط بين وهران ورقان ثم يتوغل عند ثنية نهر النيجر<sup>3</sup>، وطريق قسنطينة وبسكرة وتقرت وورقلة ثم ينحرف نحو الغرب لتتصل بطريق الجزائر تمرناست ثم زندار بجمهورية النيجر<sup>4</sup>.

لكن هذه الطرق كانت تواجه مشاكل كثيرة ومختلفة منها الانحدارات، والانزلاقات وسيلان الأمطار، والتضاريس الوعرة خاصة المصنفة وطنيا والتي كانت مفروشة بطلاء سطحي، في حين أن كل هذا كان له تأثير كبير على أسعار النقل في المناطق الداخلية، والتي كان لها دوراً هاماً في تطوير التجهيزات المتعلقة بالطرق الغير معينة وخاصة المناطق الصحراوية، فقد كلفت هذه المشاريع الخزينة أموالاً باهظة فعلى سبيل المثال الطرق الرئيسية في عمالة الجزائر سنة 1883م كلفت 185000 فرنك كمصاريف مضافة، أما عمالة وهران فقدرت الميزانية الإضافية بحوالي 205000 فرنك، أما فيما يخص

<sup>1</sup> - E.carette, **Recherches sur la Géographie a le Commerce de l'Algérie méridionale**, Baploration scientifique de l'Algérie, 1844, p137.

<sup>2</sup> - Maurice Wahl, **L'Algérie**, librairie Germer Bailleres et Cie, Paris, 1882, p200.

<sup>3</sup> - Olivier Pliez, " Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara", **Méditerranée**, 3 Avril 2002, T 99, p 32- 33.

<sup>4</sup> - عبد القادر حليبي، **جغرافية الجزائر الطبيعية ، بشرية ، اقتصادية**، ط2، الجزائر، 1968م، ص267.

عمالة قسنطينة فقد قدرت الميزانية الإضافية بحوالي 168000 فرنك. ومما لا شك فيه أن السلطات الفرنسية لا تنفق ذلك على لا شيء، بل من أجل أن تحقق أهدافها من وراء ذلك، لتعويض نفسها أضعاف مضاعفة<sup>1</sup>.

#### 4. سياسة فرنسا التجارية من خلال الاتفاقيات والمعاهدات:

تعد كل من الاتفاقيات والمعاهدات وسيلة من وسائل الاحتكار التجاري، والتحكم في الطرق الرئيسية للتجارة من أجل أن تحقق فرنسا أهدافها في الصحراء وإفريقيا الغربية، حيث تضمن هذه المعاهدات عدم وقوع مشاكل بين الأطراف إذ تمثل وثيقة حماية، ومن بين هذه المعاهدات والاتفاقيات نذكر أهمها على النحو التالي :

- معاهدة الحماية مع بني ميزاب 19 أبريل 1853 م: والتي نصت على حق فرنسا في التحكم وبسط نفوذها على الميزابيين، مع دفعهم ضريبة سنوية لفرنسا وبالمقابل تتعهد فرنسا بحريتهم التجارية بين التل والصحراء والإبقاء على عاداتهم ومؤسساتهم القضائية .

- اتفاقية تم عقدها مع زعيم الأزجر: وأهم بنودها إقرار الصداقة والتبادل التجاري مع زعماء قبائل الطوارق، والتزم السلطات الفرنسية وزعماء الطوارق بفتح طرق التجارة للفرنسيين إلى السودان وتحديد المكوس ( الضريبة )، مما أدى إلى توسيع شبكة النشاط التجاري بين الفرنسيين والجنوب الجزائري وكذا جنوب إفريقيا والصحراء، وفتح أبواب الاستعمار.

- الاتفاقية التي أبرمتها فرنسا مع الشيخ "أيخونخن"<sup>2</sup>: والتي من ضمنها ضمان مرور القوافل التجارية الفرنسية عبر أزجر<sup>3</sup>.

- معاهدة لتحسين العلاقات بين طوارق أزجر وطوارق قبيلة كلوي: والتي يضمنها الشيخ أيخونخن من أجل توفير الجو الملائم للقوافل الفرنسية .

- تقارير الكولونيل كولومبو Colonel Colomb: بشأن مسألة التجارة العابرة للصحراء، بالإضافة إلى إلغاء المرسوم المؤرخ في 25 جوان 1860 م، الحظر الذي يفرضه المرسوم الصادر في 16 ديسمبر 1843 لاستيراد المنتجات الصحراوية السودانية.

<sup>1</sup> - عبد الحكيم رواحنة، السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر (1870- 1930م)، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الحاج لخضر، باتنة (الجزائر)، 2013/ 2014، ص 74.

<sup>2</sup> - محمد سعيد القشاط، التوارق عرب الصحراء الكبرى، مطابع اديتار، ط2، سردينيا، 1989م، ص39.

<sup>3</sup> - إبراهيم مياشي، توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري ( 1881 - 1912 م )، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1996، ص 83.

- إنشاء مكتب الجمارك لتنفيذ المرسوم الإمبراطوري في 20 أوت 1860 م: تقرير 22 أوت 1860 م بشأن إنشاء الوكالات الفرنسية للتجارة الجنوبية في غدامس، غات، وورقلة، وعين صالح<sup>1</sup>.  
ومن نتائج هذه الاتفاقيات، توسيع عمليات التبادل التجاري بين فرنسا والجنوب الجزائري والصحراء الإفريقية، وفتح أبواب الاستعمار، واستغلال المناطق الجديدة للحصول على منتجات أخرى من طرف فرنسا، والتي تعاني نقصاً في الحصول عليها.

## 5. إنشاء فرنسا الشركات الاحتكارية للسيطرة على التجارة:

لاستنزاف موارد الصحراء التي كانت تصدر وتستورد بين الشمال والجنوب ومختلف الأقطار، أسست الإدارة الفرنسية العديد من الجمعيات والشركات الاحتكارية، لتسهيل مهمة التغلغل فيها، وكذا البنوك التجارية منها:

- أ- الشركة الملكية الإفريقية: والتي تأسست في 22 فيفري 1741 م، وبرزت من أجل التنافس التجاري، حيث قامت باحتكار تجارة الحبوب التي كانت تتنافس فرنسا وانجلترا عليها<sup>2</sup>.
- ب- شركة النقل: تأسست سنة 1890 م على يد "ديفيك مارسال"، في وادي ريغ تحت اسم الشركة الصحراوية للسيارات بعقد يدوم 99 سنة، لنقل البضائع من الشمال نحو الجنوب، مروراً بتقرت، إذ عرفت ازدهاراً بعد إنشاء السكة الحديد في تقرت سنة 1914 م.
- ج- شركة السيد باري: والتي كانت تجارية تركز على تجارة الحبوب والصفوف، والجلود، والشحم، وصيد المرجان، بقيت حكراً على الدولة، والتي كانت تتاجر في الحبوب والصفوف وتشتريها من الفلاحين بأثمان زهيدة وبيعها بأسعار باهضة. وأصبحت فيما بعد تحتكر التجارة الخارجية.
- د- شركة الفلاحة والصناعة لصحراء الجنوب: وكانت تسيطر على 24000 نخلة في الجنوب<sup>3</sup>.
- هـ- شركة وادي ريغ: أنشأها الأوروبيين القاطنين في المنطقة كانت تملك خمسين ألف نخلة.
- و- شركة باتنة و الصحراء الجزائرية للزراعة الصناعية: أنشأت تحت قيادة "جورج رولاند الأكبر"، والذي قام بعدة دراسات حول الثورة المائية بوادي ريغ.

<sup>1</sup> - نفسه، ص 84.

<sup>2</sup> - خولة غطاس و صفاء بوحفص، مرجع سابق، ص 40.

<sup>3</sup> - حميدة عميروبي وآخرون، آثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري (1830م - 1954م)، المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954م، الجزائر، 2007م، ص 60.

ي- تأسيس الفرنسيون لشركة في جويلية سنة 1893م: تضم عددا من تجار الوادي المرتبطين بنقابة ورقلة في تجارتهم مع السودان، وكان ممثل النقابة بقسنطينة. ولكنها لم تنجح في مهامها، وكذلك أسست فرنسا جمعية التجارة لإفريقيا الغربية، البنك التجاري الإفريقي، وبنك إفريقيا الغربية، والشركة الصناعية التجارية الإفريقية، والوكالة الإفريقية في 8 فيفري 1794م.

## 6. وسائل الاستعمار الفرنسي البديلة للمعاملات التجارية:

غيّرت فرنسا من طرق المعاملة بين التجار، وذلك بتغيير المكايل والموازن التي تواجدت في المنطقة منذ فترات طويلة وقبل دخولها الجزائر، وعوضتها بمكايلها وموازينها، مع فرضها على الجزائريين، مرجعين ذلك إلى أن الأحجار والأوزان تختلف باختلاف المنطقة.

أما فيما يخص النظام النقدي الاستعماري، فإن ظاهرة تدهور العملات الانتقالية وانتشار النقود المعدنية البريطانية والفرنسية، فتعود إلى منتصف القرن التاسع عشر، بتشجيع من الحكومات الاستعمارية على استخدامها بطرق ثلاث هي:<sup>1</sup>

- سحب العملات الانتقالية من التداول.

- دفع أجور قوة العمل المتزيدة الحجم بالنقود المعدنية الأوروبية.

- الإصرار على تحصيل الضرائب نقداً، مع حرص بعض الشركات الأجنبية على تطور التجارة النقدية.

وما يدل على استعمال الفرنك الفرنسي بالصحراء، هو بعض الاتفاقيات التي تنص على استعمال عملة الفرنك الفرنسي عند بني ميزاب، من خلال تقييدات مالية سنة 1865 م أنها تمت بالفرنك الفرنسي،<sup>2</sup> وفي أواخر القرن التاسع عشر كانت المناطق الواقعة في إفريقيا الغربية قد تزايد وبشكل ملحوظ استخدامها للنقود الأوروبية في التجارة، ومع دخول القرن العشرين كانت المعاملات النقدية منتشرة في إفريقيا الغربية. وقد أدى التداول المتزايد للعملات الأوروبية إلى إدخال المؤسسات المصرفية الحديثة، وكان أول بنك ناجح في إفريقيا الغربية هو "بنك السنغال" الذي أنشأ في سان لوي سنة 1854م.

<sup>1</sup> - يحي بوعزيز، مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، دار البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009م، ص ص 40-45.

<sup>2</sup> - أحمد مريوش، "التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري وردود فعل سكان الهقار 1916م"، مجلة المصادر، المركز الوطني للدراسات والبحث في تاريخ الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954 (الجزائر)، العدد 11، 2005م، ص ص 119-120.

## 7. الانعكاسات الاقتصادية لتحول تجارة القوافل على الجزائر ومنطقة شمال إفريقيا:

تجوب القوافل التجارية الصحراء الجزائرية والصحراء الإفريقية محملة بالسلع النادرة فيما ما يصدر و ما يستورد، لذلك كان التوسع الفرنسي كارثة كبيرة على الاقتصاد الجزائري خاصة والشمال الإفريقي عامة، مما انعكس سلباً على الجزائريين وما جاورهم ويمكن تلخيص أهم الانعكاسات فيما يلي<sup>1</sup>:

- القضاء على تجارة القوافل التي كانت قائمة بالمنطقة من خلال إنشاء طرق جديدة، وتغيير طريقة نقل البضائع التي كانت تتم عن طريق العربات والشاحنات مما أدى إلى ضعف التبادل التجاري بين الشمال و الجنوب.

- عمليات النهب والسلب وإرهاق السكان بالضرائب والغرامات، بالإضافة إلى سنوات القحط والجفاف.  
- تراجع تجارة القوافل ابتداء من سنة 1890 م، خاصة تجارة التمور التي كانت من المنتجات الأساسية في الصحراء وسدت كل الطرق أمامها وخاصة الطريق نحو السودان، وتراجع عدد صناعات الزرابي في منطقة بني ميزاب.<sup>2</sup>

- القضاء على تجارة القوافل المعهودة قبل دخول الاستعمار، وذلك بإنشاء العديد من الطرق بجانب السكة الحديدية التي أنشأتها فرنسا لتسهيل التواصل بين الصحراء ومختلف المناطق التي كانت في الشمال أو في جنوب الصحراء ( السودان ) .

- كما أن العديد من المنتجات أصبحت غير رابحة للمنافسة بين الدول الأوروبية، كما مارس العديد من التجار التجارة الخفية .

- كما ورد في ختام الدراسة التي قام بها أوقستان سنة 1906 م تحت عنوان " التغلغل في الصحراء " عندما كتب يقول: « إنه بكل تأكيد أن الصحراء لا تستحق التوضيحية بالكثير من الرجال ولا بالكثير من الأموال من أجلها فهي ذات أهمية ضئيلة ... للقيام بعمل الشرطة وهذا هو الأساس»<sup>3</sup>. إذ يعترف بأن التغلغل في الصحراء أدى إلى انهيار التجارة التي استبدلت بالداكين المتمركزة في شمال الصحراء.

<sup>1</sup> - حميدة عميراوي وآخرون، مرجع سابق، ص138.

<sup>2</sup> - نفسه، ص 140.

<sup>3</sup> - جمال قنن، قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1994م، ص149.

- تغيير وسائل الدفع المعروفة كالمقايضة إلى التعامل بالنقود مما أثر على التجارة العابرة الصحراء .
- التأثير في الجانب الاجتماعي بانتشار المجاعة وبشكل دائم مع نجم عنه تناقص في عدد السكان.
- إلغاء تجارة الرقيق التي كانت ضربة قاضية لتجارة القوافل التي كانت تقام مع غدامس عموماً، فبالنسبة لوادي سوف مثلاً في سنة 1890 م صارت المعاملات لا تمثل إلا خمس ما كانت عليه عام 1850م، مما جعل غدامس تتجه إلى أسواق أخرى، فكان ثمن العبد الواحد في غدامس يشتريه تجار وادي سوف بقيمة 200 فرانك في سنة 1900م، ووصل عام 1920م إلى 100 فرانك .
- انقراض المراكز الصحراوية لتجارة الذهب والملح، ففي سنتي 1890م - 1891م قامت 6 قوافل من الإبل يقودها 3504 رجل بجلب ما قدره 725000 فرنك ذهبي إلى " جيري - فيل " و " غورارة " منها 7194 من الغنم و 12000 حملاً من التمر، ورجعت محملة بما قدرة 305000 فرنكاً فكان ربحها نصف مليون فرنك ذهبي، و في سنة 1903م أيضاً جهز أولاد سيدي الشيخ 1361 من الإبل إلى "غورارة" فحصلوا في فترة شهرين ونصف على ربح قيمته 56 فرانك لكل جمل، وكانت القوافل الجزائرية في الجنوب ترد على سبخ " أمادغور " و " تاوديني " <sup>1</sup>.
- انهيار وتقهر البضاعة التقليدية في التل الجزائري بعد اجتياح البضائع الأوروبية.
- هجرة صغار الفلاحين الجماعية نتيجة القضاء على تجارة العبيد.
- شكل استخدام الحافلات والشاحنات خاصة فترة الثلاثينات والأربعينات من القرن العشرين، ضربة قاسية لتجارة القوافل، وأصبحت الجمال مع مرور الوقت لا تؤمن سوى نقل السلع في المناطق التي لا تتوفر على مسالك للسيارات.
- رغم ذلك فقد كان لإنشاء السكة الحديدية دورا بارزا في ضمان تسليم أكثر من سلعة بشكل منتظم، وهي جد مهمة لنقل التمور، والأغذية السريعة التلف وتخضع لتقلبات الأسعار في وقت لاحق، وهذه من الإيجابيات البارزة من الناحية الاقتصادية <sup>2</sup>.
- أما تجارة القوافل وسط الصحراء، فإن الشعانبة الذين كان مجال تنقلهم يمتد من الحدود الليبية في غدامس وواحات فزان شرقاً حتى العرق الغربي ومن وادي ميزاب شمالاً حتى عين صالح جنوباً، بفعل الضغط الفرنسي لتجارة القوافل التي كان يعتمد عليها الشعانبة، لجلب السكر والشاي

<sup>1</sup> - Association Française pour l'avancement des Sciences, **Congrès d'Oran 1888, Oran et l'Algérie en 1887**, Notice Historiques, scientifiques et économiques, T2, Alger, p182.

<sup>2</sup> - عثمان زقب، مرجع سابق، ص113.

- والشعير ... الخ، قد أصابها الركود، الأمر الذي جعلهم يتحولون من تجارة القوافل إلى فتح متاجر<sup>1</sup>، فقد شمل نشاطهم هذا كل المنطقة الممتدة من جانت إلى أدرار ومن غرداية حتى تامنراست.
- تداعي أركان السلطة لأغلب أو لممارسي القيادة بعد اختفاء تجارة القوافل.
- الحواجز التي أقامتها فرنسا في وجه القوافل التجارية بين الأقاليم في شمال إفريقيا وجنوب الصحراء، والشبكات الخاصة بمراقبة القوافل التجارية، أدى إلى إلحاق ضرر كبير بمحلات المغاربة، ومنع القوافل التجارية القادمة من الشمال والجنوب بالمرور سواء بالجزائر أو تونس أو طرابلس، وأصبحت هذه القوافل غير منتظمة<sup>2</sup>.
- أنماط الحياة التقليدية في الصحراء الكبرى لم يصحها الدمار النهائي إلا بعد 1900م، بسبب المستجدات التي طرأت على الصحراء، حيث باتت كل من الجزائر وتونس و إفريقيا الغربية تحت سيطرتها، فأصاب الحركة التجارية خللاً واضحاً.
- بفعل التغلغل في الصحراء الجزائرية حدث تخلخلاً في الحركة التجارية بين أسواق الداخل والخارج، في حين كانت ورقلة مخزناً للبضائع المستوردة بين الشمال والجنوب، كما أن القوافل المارة عليها من بسكرة والقادمة من سكيكدة وقسنطينة قد منعت من طرف فرنسا، بحجة أنها تقل المون للثوار، كما منعت القوافل القادمة من الجريد التونسي لنفس السبب حتى قوافل ميزاب لم تسلم من ذلك<sup>3</sup>، بالرغم من وجود اتفاقية حماية بينهم، مما شل الحركة التجارية الموجهة إلى إفريقيا الغربية وجعلها تسير بطريقة غير منتظمة .
- عزوف العديد من تجار ورقلة للقيام بتجارة العبيد بعد السياسية التي اتخذتها فرنسا في مراقبة القوافل، بعدما كانت أقصى نقطة تصلها قوافل ورقلة في كثير من الأحيان إلى تينجورارين أو غات أو غدامس، لتعود محملة بما تشتريه من بضاعة جنوب الصحراء .

<sup>1</sup> - Tillion André, marie joseph, Roger Alfred, **Conquête Des Oasis sahariennes au Tidikelt, au Gourara au touât, dans la zouzfana et dans la Saoura en 1900 et 1901**, Henri Charles –lavauzlle Édition militaire, paris, p628.

<sup>2</sup> - أندري نوشي وآخرون، الجزائر بين الماضي والحاضر، تر: اسطنبولي راج ومنصف عاشور، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984م، ص404.

<sup>3</sup> - محمد العربي الزبيري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، دت، ص165.

و مما زاد الأمر سوء مرور الجزائر وتونس بمجموعة من الأزمات انعكست بشكل سلبي وكبير على تجارة القوافل نذكر منها :

- انتشار الأوبئة في بعض القبائل، بالإضافة إلى الأزمات الحادة التي مرت بها أغلب المناطق من بينها آفة الجراد التي كان يطلق عليها " ربح الصحراء"<sup>1</sup>.

- الجفاف والقحط الشديد أدى إلى هلاك الناس والمواشي .

- انتشار مرض الكوليرا والتيفوس سنة 1866م واشتد خطره سنة 1867 م، وعانى الجزائريون

من انعدام وسائل الوقاية الصحية لديهم فكانوا يموتون جماعات كبيرة في القرى والمدن والطرق.

أما بالنسبة لقوافل الغرب فإن قوافل المشرية، و قوافل البيض، و قوافل عين الصفراء

تقلصت تجارتهم بعد تعميم استعمال السيارات والشاحنات في الصحراء، فأصبحت تجارتهم تمارس بطريقة غير مباشرة في الهقار<sup>2</sup>.

### خاتمة:

نستنتج مما قدمناه في هذه الدراسة والتي تناولت دور الاستعمار الفرنسي في تحويل تجارة

القوافل في شمال إفريقيا وإفريقيا جنوب الصحراء خلال نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن

العشرين أن الصحراء الإفريقية الكبرى ورغم قسوة مناخها لم تشكل حاجزاً للتواصل بين سكان

ضفتها الشمالية والجنوبية، كما كانت القافلة الوسيلة المثلى والوحيدة للنقل في الصحراء حيث تضم

مجموعة من التجار تجمعهم مصلحة مشتركة، رغم تعدد الطرق والمسالك بين الشمال الإفريقي

وجنوب الصحراء التي شكلت فسيفساء على خارطة إفريقيا، وقد عمت ظروف سياسية على تغيير

مسارها.

لقد كان احتلال فرنسا للصحراء الجزائرية في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين

بداية شل للحركة التجارية مع بلدان إفريقيا جنوب الصحراء، وذلك بتشديد الرقابة على القوافل

التجارية وتحريم تجارة الرقيق التي كانت المتصدرة في تجارتهم، وفرض ضرائب ورسوم مختلفة على

القوافل التجارية مما أثر سلباً على الطرق التجارية مؤدياً إلى انكماشها وتراجع التجارة التقليدية مع

بداية القرن العشرين، هذه السياسة التي اتبعتها فرنسا لتحقيق مبتهاها معتمدة على تجارة القوافل،

لنقل منتجاتها إلى الأسواق المحلية وجنوب الصحراء إلى غاية استبدال الطرق التقليدية للنقل و

استعمال السيارات والشاحنات .

<sup>1</sup> - أ.ج. هوبكنز، التاريخ الاقتصادي لإفريقيا الغربية، تر: أحمد فؤاد بليغ، المطابع الأميرية، القاهرة، 1998م، ص 161.

<sup>2</sup> - سميرة دعاشي، مرجع سابق، ص ص 278-300.

قائمة المراجع:

أ- العربية:

- إبراهيم مياشي، توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري ( 1881 - 1912 م )، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1996.
- أ.ج. هوبكنز، التاريخ الاقتصادي لإفريقيا الغربية، تر: أحمد فؤاد بليغ، المطابع الأميرية، القاهرة، 1998.
- أحمد مريوش، "التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري وردود فعل سكان الهقار 1916م"، مجلة المصادر، المركز الوطني للدراسات والبحث في تاريخ الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954 (الجزائر)، العدد 11، 2005.
- أندري نوشي وآخرون، الجزائر بين الماضي والحاضر، تر: اسطنبولي رابح ومنصف عاشور، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984.
- جمال قنان، قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1994.
- دليلة رحمون، السياسة الزراعية الفرنسية في الجزائر وأثرها على المجتمع الجزائري (1930\_1914)، مذكرة ماستر في التاريخ المعاصر، جامعة محمد خيضر، بسكرة (الجزائر)، 2013/2012.
- الهادي المبروك الدالي، التاريخ السياسي والاقتصادي لإفريقيا فيما وراء الصحراء من نهاية القرن الخامس عشر إلى بداية القرن الثامن عشر، دار المصرية اللبنانية ، ط1، القاهرة، 1999.
- حميدة عميروبي وآخرون، آثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري ( 1830م- 1954 م )، المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954م، الجزائر، 2007.
- يحي بوعزيز، مع تاريخ الجزائر في المنتقيات الوطنية والدولية، دار البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
- محمد الصالح حوتية، توات والأزواد خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر للهجرة، دراسة تاريخية من خلال الوثائق المحلية، ج1، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2007م.
- محمد العربي الزبيري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، د.ت.
- محمد سعيد القشاط، التوارق عرب الصحراء الكبرى، مطابع اديتار، ط2، سردينيا، 1989.

- سميرة دعاشي، "واقع تجارة القوافل بين ضفتي الصحراء الجزائرية في ظل التغيرات التي أحدثتها فرنسا بالمنطقة بدايات القرن العشرين"، مجلة عصور الجديدة، جامعة وهران1(الجزائر)، المجلد13، العدد01، ماي 2023.

- عبد الحكيم رواحنة، السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر (1870-1930م)، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الحاج لخضر، باتنة (الجزائر)، 2013/2014.

- عبد المالك طاهري، منطقة توات في القرن 19م من خلال كتابات الرحالة والمستكشفين، قسم العلوم الإنسانية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، أطروحة دكتوراه في تاريخ الجزائر المعاصر، جامعة أحمد دراية، أدرار(الجزائر)، 2022/2023.

- عبد القادر حليمي، جغرافية الجزائر طبيعية، بشرية، اقتصادية، ط2، الجزائر، 1968.

- علي عبد اللطيف حميدة، المجتمع والدولة ولاستعمار في ليبيا دراسة في الأصول الاجتماعية والاقتصادية والثقافية لحركات وسياسات التواطؤ ومقاومة الاستعمار (1830\_1932)، مركز دراسات الوحدة العربية، ط1، بيروت، 1995.

- عثمان زقب، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في منطقة وادي سوف (1918-1947م) وتأثيرها على العلاقات مع تونس وليبيا، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الحاج لخضر، باتنة (الجزائر)، 2005/2006.

- خولة غطاس وصفاء بوحفص، سياسة فرنسا في تحويل تجارة القوافل بين طرابلس وجنوب الصحراء نحو الجزائر وتونس (1844-1920)، مذكرة ماستر في التاريخ المعاصر، قسم العلوم الإنسانية، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الوادي (الجزائر)، 2017/2018.

ب- الأجنبية:

- E.carette, **Recherches sur la Géographie a le Commorce de l'Algérie méridionale**, Baploration scientifique de l'Algérie, 1844.

- Association Française pour l'avancement des Sciences, **Congrès d'Oran 1888, Oran et l'Algérie en 1887**, Notice Historiques, scientifiques et économiques, T2, Alger.

- Henri Duveyrier, **Les Touareg du Nord**, Editeur Challamel Ainé, Paris, 1864.

- Louis De Bonnemain, **Voyage à R'adamès (du 26 novembre 1856 au 7 janvier 1857)**, Revue Algérienne et Coloniale, T1, 1859.

- Maurice Wahl, **L'Algérie**, librairie Germer Bailleres et Cie, Paris, 1882.

- Narcisse Faucon, **Livre d'Or De L'Algerie**, éditeurs Librairie Algérienne et Coloniale, Paris, 1889.

- Olivier Pliez, " Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara", **Méditerranée**, 3 Avril 2002, T 99.
- Tillion André, marie joseph, Roger Alfred, **Conquête Des Oasis sahariennes au Tidikelt, au Gourara au touât, dans la zouzfana et dans la Saoura en 1900 et 1901**, Henri Charles –lavauzlle Édition militaire, paris.