



المحاضرة الخامس عشر (15)

الطرق والمسالك التجارية خلال الفترة الحديثة.



عناصر المحاضرة:

- تمهيد
- الطرق البرية وأنواعها.
- الطرق البحرية
- التجارة الداخلية والبيئية
- خاتمة

تقديم: تعتبر التجارة محرك اقتصاد لأي قطر، والمؤشر الحقيقي على توازنها، بتنشيط المجال الزراعي والصناعي، لضمان استمرارية تدفق الأموال وتداولها بين الأفراد في مختلف الفترات التاريخية سواء في الماضي أو الحاضر، وهذا ما سنحاول إسقاطه على أقطار المغرب العربي في الفترة الحديثة: العهد العثماني بالنسبة للإيالات المغاربية الثلاثة الجزائر وتونس وطرابلس الغرب (ليبيا)، والفترة السعدية بالنسبة للمغرب الأقصى.

1. الطرق التجارية : لقد وصف الرحالة تلك الطرق البرية والبحرية وما تطرحه من صعوبات وما توفره من امتيازات إلى جانب أهميتها مثل رحلة العياشي والتمقروتي في القرن 16م والورثياني في القرن 18م، فساهمت الطرق البرية كطريق الحج على ازدهار التجارة بالمغرب العربي ما بين واحات الجنوب والأقاليم الشمالية، كما ارتبطت هذه الطرق بالوضع الأمني الداخلي والخارجي ومنها:

***الطرق البرية:** وهي طرق أو مسالك تتبعها القوافل في رحلتها، على شكل خطوط طبيعية آخذة أسهل المسالك حول الصخور أو كتل الرمال أو الأودية الصغيرة، وبعض منها يسمى طرق تجارية وأخرى طرق للحج ولا يمكن أن يكون هناك تميز واضح بينهما لمعرفة أي منها يستخدم لأي الغرضين، إلا أن طرق التجارة أقدم بالقياس من طريق الحج التي حددت في العهد الإسلامي¹ وانقسمت الطرق البرية في المغرب العربي في العهد العثماني إلى قسمين سلطانية وجهوية، فالسلطانية وهي الطرق الكبرى التجارية، وترتبط أقطار المنطقة فيما بينها ومع المشرق العربي، ودواخل إفريقيا المعروفة باسم السودان².

أنواع الطرق التجارية البرية:

أ-**الطريق الشمالي (الثلي):** يطلق عليه اسم الطريق السلطاني وهو طريق شمالي يمتد من الشرق إلى الغرب ويأتي من المشرق مرورا سيرت طرابلس وصولا إلى القيروان الكاف مرورا بقسنطينة. ومنها يتفرع إلى عدة طرق جزء منه إلى عنابة مرورا بالقل وجزء إلى بجاية³ وجزء آخر إلى بسكرة وهو مسلك الحجاج (الركب المغربي) ومنه إلى جنوب تونس متجهين نحو المشرق حيث كانت تعتبر بسكرة محطة رئيسية لقوافل الحجيج⁴ ليواصل

¹ نورة بنت معجب بن سعيد حامد، الصلات الحضارية بين تونس والحجاز، دراسة في النواحي الثقافية والاقتصادية والاجتماعية 1326-1256هـ/ 1908-1840م، دار الملك عبد العزيز، الرياض، 2005، ص 179.

² ناصر الدين سعيدوني، النظام المالي...، ص 38.

³ محمد الزوبيري، مدخل إلى تاريخ المغرب العربي الحديث، الطبعة 2، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1984.

⁴ عزى عبد الرحمن، التواصل القيمي إلى الرحلة الورثانية بنزهة الأنظار في فضل علم التاريخ والأخبار من تأليف سيدي حسن بن محمد الورثاني 1225-1193، الجزائر مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، الجزائر 2011.



طريقه من قسنطينة إلى سطيف والبويرة والجزائر مرورا على البليدة وصولا إلى تيارت ومعسكر وبدوره يتفرع إلى جزئين جزء إلى مستغانم وجزء إلى وهران ليواصل السير إلى تلمسان ووجدة وتازة وفاس ويتفرع إلى عدة طرق أخرى لينتهي مساره إلى مراكش.

لقي هذا الطريق اهتماما كبيرا من طرف السلطة العثمانية تسهيلا لمهمة الحملات العسكرية وتسيير القوافل الجبائية من مختلف مناطق الايالة كما كان له دورا هاما في انتعاش الحواضر الكبرى التي كان يربط بينها.

ب- الطريق الأوسط: هذا الطريق يساير الطريق الشمالي بل في بعض الأحيان يتقاطعان في محطات مشتركة إلا أنه أقل حركة ونشاط منه حيث تعتبر منطقة "فقيق" نقطة انطلاق من المغرب نحو المشرق دون نسيان الطرق الفرعية من هذه المدينة¹ حيث يتقاطع مع الطريق الشمالي ومنه إلى المشرق.

ج- الطريق الصحراوي: هو من الطرق القديمة حيث يربط هذا الطريق بين الأقاليم الجنوبية لبلدان المغرب العربي الحديث وهو أكثر نشاط وحركة بينها حيث يستحوذ على أهم التجارات: تجارة العبيد والملح والذهب وريش النعام، كما وأنه الأقصر مسافة مقارنة بالطريق الشمالي التالي.

حيث ينطلق من تافيلالت ومن خروجه من المغرب ينقسم إلى قسمين سمي القسم الأول القصور: يمر من الغرب باتجاه الشرق بالمحطات التالية: بشار، عين ماضي، تاجموت، بسكرة. وعند دخوله الأراضي التونسية يمر على نقطة توزر، الحامة وصولا إلى طرابلس وهذا الطريق مفضل عن طريق الواحات لوفرة المياه على مسافات متقاربة كما أنه طريق آمن².

أما المسلك الثاني فهو طريق الواحات؛ حيث يتوغل في أعماق الصحراء ليمر بتوات وهذا من أجل تبديل العملة لرخص الذهب فيها كما تعتبر محطة تلاقي لتجار الشمال والجنوب وصولا إلى عين صالح ليصعد إلى ورقلة ومنها إلى توقرت وصولا إلى الوادي ومنه إلى قرى نفاوة بتونس ثم طرابلس ومنها نحو المشرق³.

2- الطرق البحرية: محصورة في رحلات بحرية بين الموانئ الواقعة على الشريط الساحلي للبحر الأبيض المتوسط، وكانت السفن التي تقوم بعملية الشحن أو نقل البضائع في غالبيتها إما سفن تركية أو أوروبية، وكانت الحكومات وتجار المنطقة يقومون باستئجارها، فكان هؤلاء المتعهدون الأوروبيون يقومون برحلات بحرية مقابل ربح مالي يأخذونه عن كل شحنة من البضائع التي ينقلونها سواء فيما بين الأقطار الإسلامية أو مع الدول الأوروبية وهذا النوع من الطرق كان قليل الاستعمال إذا ما قورن بالبري بسبب التكاليف الأوروبية على سواحل دول المنطقة مع انتشار القرصنة⁴.

3- البنية التجارية بالمغرب العربي الحديث:

التجارة الداخلية: لقد شهدت المنطقة حركة تجارية متفاوتة بين الازدهار والركود، إلا أنها لم تفتقر بين أقطارها وارتبطت في ذلك بالعلاقات السياسية فيما بينها، ويمدى توفر الأمن والاستقرار، والمنتجات من فلاحية وحرفية، مستعملة السيولة النقدية والمقايضة، وكانت تتم التجارة الداخلية في أسواق محلية أو جهوية، يومية أو أسبوعية،

¹ - سعيدوني ناصر الدين، ورقات جزائرية...، ص 387 وما بعدها.

² - الدرعي أحمد بن محمد، الرحلة الناصرية 1709-1710، تحقيق عبد الحافظ مملوكي، الإمارات العربية، دار السويدي للنشر والتوزيع، 2011.

³ - بوترعة علي، القوافل التجارية ودورها في العلاقات الحضارية بين بلاد المغرب العربي ومنطقة السودان وجنوب الصحراء خلال القرنين 18-19م، شهادة ماجستير في التاريخ الإفريقي، أدرار 2009-2010.

⁴ - عمر علي بن إسماعيل، انهيار حكم الأسرة القرمانيية في ليبيا 1835-1795م، ط 1، مكتبة الفرجاني، بيروت، 1956، ص 225-228.



كما ارتبطت هذه الحركة بالقوافل القادمة من مختلف المناطق القريبة أو البعيدة عن الحواضر الرئيسية كمدينة الجزائر وطرابلس الغرب وتونس.

التجارة البينية: كانت درجة النشاط التجاري بين دول المنطقة كبيرة بالرغم من التشابه الكبير في العديد من المواد، إلا أن عوامل كثيرة ساهمت في هذه الصلات التجارية منها دور الوساطة الذي تلعبه المنطقة ككل في المبادلات التجارية بين جنوب الصحراء واوربا، إضافة إلى طبيعة سكان المنطقة والصلات الإنسانية الموجودة بالرغم من وجود الحدود القطرية التي اعتبروها شكلية. ورغم الصعوبات السياسية بين الأقطار إلا أنه وجدت مبادلات كالتالي كانت بين مدن وحواضر بايليك الشرق نحو تونس¹، وحتى بين تونس وطرابلس الغرب... كما أن قافلة الحج المغربي التي كانت تمر ببعض مدن المغرب العربي شهدت أماكن توقفها إقامة أسواقا مفتوحة لتبيع مما كانت تحمله، وتتزود بما تحتاجه منها من مؤن ومنتجات². كما طبع على تجارة المغرب العربي المواد الكمالية الترفيحية، التي درت أرباحا على المساهمين فيها.³

4- التمثيل التجاري: يقصد به تعيين وإرسال وسطاء أو وكلاء تجاريين حتى يعرفوا باسم القناصل، وكان هؤلاء الوكلاء يقومون بدور يشبه دور قناصل أوروبا، فقد استقر التونسيون في طرابلس الغرب ومارسوا تجارة الجملة في الحبوب والحيوانات وخاصة بسوق الرباع كما كان للغدامسيين دار مشهورة في تونس وهي بمثابة وكالة تجارية لهم حتى أن صالح باي كانت له وكالة بباب المنارة بتونس قصد التجارة⁴ في المقابل كان كثيرا ما يعين من الجاليات اليهودية هؤلاء الوكلاء فذروا أموالا طائلة، ومن تم تحويل مبالغ مالية كبيرة من خزينة حكومات المغرب العربي إلى جيوب هؤلاء المتعاملين من يهود وحتى أوروبيين، والذين عمدوا في نهاية الحكم العثماني إلى إغراق المنطقة بالديون، لضمان سيطرة الرأسمال الأجنبي على التجارة باحتكار بعض أنواع من المحاصيل.

اتسمت المبادلات التجارية المغاربية بنوع من الخاصية فقد كانت نشيطة في سنوات فاترة وفي أخرى حسب الوضع السياسي السائد بين دول المنطقة. كما عرفت المبادلات التجارية عدة معوقات كالمنافسة الخارجية، والأزمات المالية وتأثير العوامل الطبيعية والبشرية والنظام الجمركي، والاحتكارات الأوروبية واليهودية... **خاتمة:** إن التغلغل الرأسمالي الأجنبي من خلال الشركات الاحتكارية التي احتكرت نشاط مجموعة من السلع التجارية قد ساهم في تراجع اقتصاديات أقطار المغرب العربي في الفترة الحديثة مستغلين فرصة التحولات الاقتصادية العالمية. إن اقتصاد المنطقة المغاربية عرف ازدهارا في القرنين السادس عشر والسابع عشر، ثم تراجع كبيرا في أواسط القرن الثامن عشر، وانتهي بحالة من الضعف أدت إلى انهيار النظم السياسية لدول المنطقة في القرن التاسع.

¹ أبو القاسم سعد الله، محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث (بداية الاحتلال)، ط 3، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1982، ص 156.

² ريتشارد، تولي، عشر سنوات في بلاط طرابلس، تعريب: عمر الديراوي أبو حجلة، مكتبة الفرجاني، ليبيا، ص 255.

³ الزبير، المرجع السابق، ص 143-144.

⁴ عمار جحيدر، "العلاقات الليبية التونسية في القرن التاسع عشر: ملاحظات أولية على نشاط الوكلاء"، المجلة التاريخية المغربية، مطبعة الاتحاد العام التونسي للشغل، السنة 10، العددان 29-30، تونس، جويلية 1983، ص 126.