مجلة المعارف للبحوث و الدراسات التاريخية
https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/111
ISSN: 2437-0584/ EISSN: 2437-0584
المجلد 11 ،العدد 01 ،نوفمبر 2026، ص - ص:.251-271

حركة القوافل التجارية بين المغرب الأوسط والسودان الغربي (ق.7–10هـ/ ق.13–16م)

–دراسة في الواقع التجاري والمؤشرات الأمنية–

Commercial Caravan Movements between the Central Maghreb and Western Sudan: (7th -10th AH/ 13th -16th AD)

A Study of Trade Reality and Security Indicators

عفاف غرزول(*)

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، (الجزائر)، **afaf8339@gmail.com**

تاريخ الاستلام: 2026/04/02 **تاريخ القبول:** 2026/07/ 17 **تاريخ النشر:** 2026/11/ 25

الملخص

يبحث هذا المقال في نشاط حركة القوافل التجارية بين تلمسان الزيانية وممالك السودان الغربي، المستفيدة من الموقع الجغرافي للمدينة التي شكلت مركز التقاء الطرق التجارية، وضمانًا لما تدرّه حركة القوافل المتجهة إلى لصحراء من أموال في خزينة دول المغرب الإسلامي. عمل سلاطين الدولة الزيانية على ضمان الأمن للتجار وتجارتهم العابرة للصحراء، ذلك أن هذه التجارة كانت تعرقلها صعوبات عديدة تراوحت بين العامل الطبيعي (ندرة المياه، والعواصف الرملية...) والعامل البشري متمثلًا أساسًا في نشاط اللصوص وقطّاع الطرق على امتداد المسالك التجارية. قدمت متون الرحلة والجغرافيا صورة واضحة عن هذا النشاط نابعة من التجربة الخاصة لمدونيها، فالأمن شديد الارتباط باستمرارية حركة القوافل، فقد أثر على مسار القوافل وحيوية بعض المدن مثل تلمسان وسجلماسة وتوات...

إن أهمية الأمن في المسالك التجارية نحو السودان الغربي، للاستفادة من تجارة الذهب والعبيد، قد جعلت السلطة السياسية تشارك السلطة الدينية لفرض الأمن داخل الطرق التجارية، إذ تحول فيها الأولياء والمتصوفة إلى خفير للمتنقلين وتجارتهم، كما كان يجري تجاوزهم أحيانًا للاستفادة من اللصوص وقطاع الطرق في خدمة الأمن بغية تسهيل الحركة التجارية للقوافل نحو بلاد السودان.

الكلمات الدالة

تجارة القوافل؛ السودان الغربي؛ اللّصوص؛ قطّاع الطّرق؛ الأمن.

Abstrac:

This article discusses the activities of the commercial caravans' circulation between Tlemcen under the Zianide and the kingdoms of western Sudan, who benefit from the geographical location of the city that formed a central crossroad for commercial routes. In order to guarantee the money flow from the caravans' circulation heading for the Sahara in the treasury of the Islamic Maghreb countries, the Zianide Sultans strived to ensure security for the merchants and their merchandise crossing the Sahara due the fact that this trade was hindered by many difficulties, ranging from natural factor (water scarcity, sandstorms...) to human factor which consist mainly in the activity of raiders and brigands on the trade route. The travel and geography corpuses presented a clear picture of this activity, stemming from their

* عفاف غرزول

	authors' self experience, since security is highly correlated with the continuity of the caravan circulation, affecting the path of caravans and the vitality of cities like Tlemcen, Sijilmassa and Touat... The importance of security in the commercial routes heading for western Sudan to benefit from the trade of gold and slaves drive the political authority to contribute with the religious authority in imposing security over commercial roads, where the Saints and the Sufis became guardians for the travelers and their merchandises. They were sometimes surpassed, taking advantage of raiders and brigands at the disposal of security, including facilitating the commercial circulation of caravans toward Sudan.
Keywords:	Commercial caravan, Western Sudan, raiders, brigands, security.

المقدمة:

كانت التجارة تعد مقومًا اقتصاديًّا مهمًّا لدول المغرب الإسلامي في العصور الوسطى، ساعد في نشاطها تمتع مدنه بمؤهلات طبيعية وبشرية ساهمت في تفعيل حركة البيع والشراء وذلك انطلاقًا من تعريف ابن خلدون (ت808هـ/1405م) للتجارة: "محاولة الكسب بتنمية المال بشراء السلع بالرخص، وبيعها بالغلاء، أيًا ما كانت السلعة من دقيق أو زرع أو حيوان أو قماش."[1]، متخذة شكلين؛ تجارة داخلية، وأخرى خارجية، منها النشاط التجاري للمغرب الأوسط في العهد الزياني الذي نشطت فيه التجارة الخارجية على محورين؛ مع الممالك المسيحية في الشمال، والتجارة العابرة للصحراء مع ممالك بلاد السودان. هذه الأخيرة اصطلح عليها بتجارة القوافل[2] الصحراوية، وساهم في تنشيط هذه التفاعلية الاقتصادية محاولةُ توفير السلطة السياسية (الدولة الزيانية-ممالك بلاد السودان) لشروط مهمة تقوم عليها التجارة، وهي توفر الطرق والمسالك، وأخرى متعلقة بما تقدمه الأطراف المتبادلة من ضمانات أمنية لحركة أموالها وسلعها والتجار، إذ اعتُبر الأمن أحد أهم المحفزات للحركة التجارية، وهذا ما ينعكس على قوة اقتصاد الدولة.

فحركة القوافل التجارية عبر الصحراء وتجاوزها للقفار والمفاوز تعتريه مخاطر عديدة منها مشكلة ندرة المياه، والعواصف الرملية، وأخطرها نشاط اللّصوص وقطّاع الطّرق الذين جعلوا من السّلب والنهب موردًا لكسبهم ومعاشهم، ويعتبر من المعيقات الأمنية التي أثرت على حركة التجار عبر هذه المسالك. لذلك، تطرح هذه الورقة البحثية إشكالية مدى تطابق الإمكانيات التجارية للدولة الزيانية وممالك السودان مع الواقع الأمني للطرق التجارية التي تربط الطرفين (7-10هـ/13-16م)، وما هو تأثير اللّصوص وقطّاع الطّرق على تجارة المغرب الأوسط الزياني، وما وآلية السلطة الزيانية في تحقيق الأمن بين مرحلة القوة والضعف؟

لتفكيك الإشكالية المطروحة تم الاعتماد على المدونة الرحلية، لقراءة مضامينها في موضوع الدراسة، باستخدام المنهج الاستقرائي التحليلي مع الاستعانة بالمنهج الكمي لتسهيل قراءة النصوص المصدرية، وعليه تم تقسيم الورقة العلمية حسب المنهجية الآتية:

مقدمة.

1-عوامل رواج التجارة بين تلمسان والسودان الغربي.

2-أخطار الحركة التجارية نحو السودان الغربي.

3-أشكال مواجهة تأثير اللّصوص وقطّاع الطّرق على تجارة القوافل للمغرب الأوسط.

4- أشكال الحفر لحماية الطرق.

خاتمة.

1-عوامل رواج التجارة بين تلمسان والسودان الغربي:

لقد سهّل موقع عاصمة الدولة الزيانية، تلمسان، الذي يشكل منطلقًا للبضائع القادمة من أوروبا وغيرها من البلاد المسيحية، ومستقرًّا للبضائع الصحراوية[3]، التواصل مع بلاد السودان التي يشمل مجالها من الجهة الشمالية بلاد البربر، وجنوبها إلى البراري، وشرقها إلى الحبشة، وغربها إلى البحر المحيط[4]، مما يعني أن الصحراء الإفريقية الكبرى تحده من الشمال، وجنوبًا 10° شماليّ خط الاستواء، والمحيط الأطلسي من الغرب[5]. وتنقسم بلاد السودان إلى ثلاثة أقسام: السودان الشرقي، والسودان الأوسط، والسودان الغربي. هذا الأخير يمتد جغرافيًا إلى الجنوب من إفريقيا العربية، تحده شرقًا بحيرة التشاد، وغربًا المحيط الأطلسي، وجنوبًا خليج غينيا. وقد قامت به عدة ممالك[6]؛ مملكة غانا، ومملكة مالي، ومملكة سنغاي. وهو أكثر الأقسام تعاملًا مع المغرب الأوسط (السودان الغربي)، ساعده في ذلك العامل الجغرافي لقربه، كما أن الإمكانيات الاقتصادية التي يتمتع بها (كبحيرة التشاد، ونهر النيجر، وموارد من التبر والعبيد...) جعلته وجهة تجارية لدول المغرب الإسلامي، فمُدت إليه القوافل التجارية، خاصة عبر سجلماسة[7]، التي أولاها حكام المغرب الأوسط أهمية حتى قبل الفترة الزيانية، كما أن العاصمة الزيانية كانت نقطة تلتقي فيها الطرق التجارية الرئيسية، تربط بين إفريقيا والمغرب الأقصى من جهة، وبين البحر المتوسط والصحراء من جهة أخرى[8]، وقد لعب فيها تدفق تجارة الذهب والعبيد نحو الصحراء دورًا كبيرًا في جذب تجار مدن المغرب الأوسط وغيرها من المدن المغربية، وخاصة تجار الذهب الذي ظل لستة قرون العصب المحرك لديناميكية التطور العالمي في العصور الوسطى[9].

وبذلك انتظمت التجارة بين تلمسان وبلاد السودان، وقد عبر عنها ابن خلدون: "فلابد لهم في كل سنة من رحلة الشتاء إلى قصور توات وبلد تمنطيت[10]، ومع ناجعتهم تخرج قفول التجار من الأمصار والتلول حتى يحطوا بتمنطيت ثم يبذرقون[11] إلى بلاد السودان"[12].

هذه الحركة التجارية ساهمت في بروز مدن مغربية نشطت على المسالك المهمة للقوافل التجارية، وشكلت نقطة تجمع القوافل، وأسواقًا للسلع الصحراوية القادمة من الشمال منها: سجلماسة، توات، تادمكة[13]...، واعتُبر التحكم في هذه المدن التجارية والمسالك التي تقطعها هاجس مختلف الكيانات السياسية للمغرب الإسلامي، ذلك أنها شكلت عاملًا مهمًا في دعم نفوذها السياسي والاقتصادي وعنصرًا فاعلًا أسهم في بقائها واستمرارها[14]. وفي هذا السياق، يفسَّر الحصار المريني لتلمسان (698-706هـ/1298-1306م) بسبب أهمية الخط التجاري تلمسان-سجلماسة عبر فاس[15]، ومقابل ذلك، حاول الزيانيون الاستيلاء عليها أو عن طريق حلفائهم من القبائل العربية المنتشرة عبر هذا المسلك[16]، وجعلوا من تأمينها مهمة أساسية بتعيين العمال الأكفاء عليها، وهو حال يغمراسن بن زيان، الذي كان في صراع على المدينة مع يعقوب المنصور سنة 673هـ/1274م، حيث كان يشرف عليها مع عرب المنبات، ويبعث لها كل سنة ولدًا من أولاده ليضبطها بعد أن هُدنت أحوازها وأُمّنت سبلها[17]؛ صراع سياسي بسبب أهمية موقع المدينة التجاري، الذي يعتبر الشريان المغذي لاقتصادِ المتحِّكمِ فيها في العصور الوسطى.

ربطت المغرب الأوسط ببلاد السودان الغربي وأجزاء من السودان الأوسط شبكةٌ من الطرق منها ما هو رئيسي وأخرى فرعية يعود نشاط أغلبها إلى ما قبل القرن 7هـ/13م (انظر الملحق رقم1)، إلا أنه في هذا القرن، كان لتلمسان جانب مهم في رواج الحركة التجارية يوعز خاصة إلى الطرق المختصرة بينها وبين بلاد السودان[18] أهمها:

-طريق سجلماسة إلى ولاته[19]، ثم إلى تمبكتو[20]، وجيني، وجاو.

-تلمسان سجلماسة إلى توات، إلى تمبكتو، وهو الطريق الذي أشار إليه ابن خلدون أنّ القوافل القادمة من تلمسان وفاس باتجاه تمبكتو ستأخذ الطريق المار بتوات[21].

-طريق ورجلان جاو.

-طريق من واحة الجريد التونسية إلى ورجلان، ومنه إلى سوف أو غدامس، كان أكثر نشاطًا مابين القرنين (3-6هـ/9-12م)[22].

وتدفقت بين هذه المسالك سلع مختلفة كانت تغطي الاحتياجات الاقتصادية لكلا الطرفين، ومنها ما يتجه للتسويق عبر التجارة الساحلية لموانئ المغرب الأوسط التي تربطه تجاريًا مع الممالك المسيحية في أوروبا، وأهمها التبر، والمسك، والرقيق[23]. حيث خصص سوق في تلمسان لهذا النشاط التجاري (سوق النخاسة) الذي أغدق ثروات هائلة على أرباب هذه المهنة[24]، فقد ظلت المناطق الصحراوية توفر للدولة الزيانية مداخيل كبيرة ليس من تجارة الذهب والعبيد فحسب، بل من سلع أخرى كالعاج، وريش النعام، والشب، والبهارات، التي كانت تلقى إقبالًا من التجار الأوروبيين[25]. واستفادت دول السودان الغربي من موارد المغرب الإسلامي التي كانت تتمثل أساسًا في القماش[26] والتمر يجلب من بلاد سجلماسة، أو الزاب يجلبه تجار ورجلان[27]، والملح. وكانت التعاملات فيها تجري معظم الأحيان بالمقايضة، دون أن يتقابل الطرفان، وأطلق عليها "التجارة الصامتة"[28].

رغم الفعالية التي تقدمها تجارة القوافل عبر الصحراء بما توفره من حركة للأموال، فقد سمحت كذلك بتنشيط العلاقات التجارية الداخلية لمدن المغرب الأوسط والخارجية أيضًا، وصاحبت هذه المهمة أخطار جسيمة أثرت على التجار ورحالهم على حد السواء، وأحدثت تغييرات على مجريات الواقع التجاري للمغرب الأوسط ودول المغرب الإسلامي ككل، خاصة وأنها مسّت مسارات المسالك التجارية.

2-أخطار الحركة التجارية نحو السودان الغربي:

انقسمت المشاكل والأخطار التي واجهت التجارة الخارجية نحو الصحراء إلى قسمين أساسيين، يرتبط **القسم الأول** بالعامل الطبيعي المتمثل في الطبيعة الجغرافية والمناخية لبلاد السودان من ندرة المياه والعطش، وما يفرضه ذلك من صعوبة في تجاوز تلك المفاوز والقفار، ويذكر حسن الوزان أن قوافل تلمسان كان البعض من أصحابها لا يصلون إلى وجهتهم ويكون مصيرها الموت: "وعرة ووحشة يمر بها التجار الذاهبون من تلمسان إلى تمبكتو ويقطعونها من أبعد طرقي قطرها، فتؤدي صعوبة المرور إلى موت العديد من الناس والدواب لفقدان الماء"[29]، يضاف إلى ذلك خطر العواصف الرملية التي تؤثر على معالم الطرق ووجهتها، أما **القسم الثاني** من المشاكل التي تواجهها القوافل فهو أكثر ارتباطًا بالعامل البشري

المتمثل في الهاجس الأمني، الذي كثيرًا ما تخترقه ممارسات اللّصوص وقطّاع الطّرق[30] من المحاربين الذين اتخذوا من السّرقة ونهب القوافل وسيلة للكسب، ومصدرًا للعيش. والواقع الأمني كثير الارتباط بالواقع السياسي والاقتصادي الذي كان سائدًا في بلاد المغرب وبلاد السودان؛ إذ بمجرد اختلال التوازن في ذلك الواقع، ينعدم الأمن، وتخضع الطرق التجارية لتحولات مهمة[31].

بسبب انعدام الأمن، كان يضطر التجار إلى تحويل مسار الطّريق واختيار الطريق الأطول على الأقصر لتحقيق الأمان[32]، واضطَرهم انعدامُ الأمن، ونشاطُ الأعراب في دواخل طرق الصحراء الذين كانوا يتربصون بكل من يمر بها، وجهلُ الأوروبيين بها، إلى التعامل مع إمارات المغرب الإسلامي، وعلى رأسها تلمسان، كوسيط تجاري[33]. هولاء الوسطاء التجاريون كثيرًا ما يُضَّطرون، بسبب نشاط اللّصوص وقطّاع الطّرق، إلى تحويل مسار القافلة. فالقوافل القادمة من تلمسان وفاس باتجاه تمبكتو ستأخذ الطريق المار بتوات وتمنطيط، ثم يذرقون إلى بلاد السودان[34]، لذلك يعتبر أهم تأثير للّصوص وقطاع الطريق هو تحول اتجاه الطرق، الذي كان له بالغ التأثير على أهمية بعض المدن التي كانت مراكز تجارية بالامتياز في تموينها وتنشيطها للتجارة الصحراوية. ففي القرن 8هـ/14م، لما صار الأعراب من بادية بادس يغيرون على سابلها، أي الطريق الرابط بين سجلماسة وإيولاتن (ولاته)، ويعترضون المجتازين لها، تركت القوافل تلك الطريق إلى بلاد السودان من أعلى تمنطيط، وأصبح الاتصال بينهما (بين توات وبلاد السودان الغربي) يتم عبر عدة طرق منها:

-طريق يبدأ في توات إلى تغازي، وينتهي في تمبكتو على بعد خمسة وعشرين يومًا.

-طريق تقطع فيه القوافل المسافة مباشرة بين توات وتادمكة، مرورًا بصحراء أدرار إيفوراس[35].

وذلك بحثًا عن الأمن الذي فقده الطريق الصحراوي الغربي الذي نشطت به الغارات على القوافل التجارية التي تحمل من الأموال والسلع ما حفز هؤلاء اللصوص على السرقة كلما سنحت الفرصة لذلك.

وصار الإقليم الذي يقع شرقي سجلماسة والمنطقة الشرقية تمنطيط مركز عبور بالغ الأهمية للتجار القادمين من المغرب، وبالخصوص من تلمسان المتوجهين إلى مالي، حيث كان يوفّر الحماية الآمنة للقوافل التجارية عبر هذا الخط عن طريق الاستئجار[36]. ولتوضيح صورة نشاط اللّصوص وقطّاع الطّرق في مجالات حركة القوافل التجارية، نحاول استقراء النصوص الوصفية من كتب الرحلة التي قدمت صورة عن نشاط هؤلاء في الفترة قيد الدراسة ق7-10هـ/ق13-16م.

2-1نشاط اللّصوص وقطّاع الطّرق من خلال كتب الرحلة:

اخترت هذا الصنف من المتون المصدرية لأنه من أهم المصادر التي اهتمت بذكر المسالك كما أن أغلب المدونين لها كانوا مرافقين للقوافل في حركتها التجارية منهم مثلًا: ابن بطوطة (ت779هـ/1377م)، وحسن الوزان (كان حيا957هـ/1550م)، ويمكن توضيح حضور أخبار اللّصوص ونشاطهم من خلال استقراء الجدول الآتي:

الجدول رقم1:اللّصوص وقطّاع الطّرق من خلال كتب الرحلة.

المصدر الجغرافي	النص	أشاكل الحفر[37]	الصفحة
العبدري(ق7هـ/13م)	"...ولما انتهينا إلى المفازة التي في طريق تلمسان وجدنا طريقها	...إذ وقف علينا جماعة رجال مسلحين عارفين بالطرق	45.

	منقطعا مخوفا...من أضر بقاع الأرض على المسافر لأن المجاورين لها من أوضع خلق الله..."	...فاستربت بهم".	
	"ثم وصلنا إلى تلمسان وكانت نيتي أن أقيم بها مدة حتى أجد صحبة قوية أقطع معهم المفازة التي في طريقها إلى رباط تازة...موحشة لا تخلو من قطاع الطرق البتة..."		.562
ابن بطوطة (ت779هـ/)	"...بلاد هكار وهم طائفة من البربر ملثمون لا خير عندهم ولقينا أحد كبرائهم فحبس القافلة...	...حتى غرموا له أثوابا وسواها"	.966
عبد الباسط[38] المالطي (ت920هـ/1514م)	"...بأن جمعًا من التجار كانوا متوجهين من تلمسان إلى فاس وباعوا ما حملوا معهم للاتجار ...فاتفق أربعة على الرجوع بحيلة احتالوها مشت على العرب وقطاع الطرق...يهيمون بأنهم مجاذيم...حتى وصلوا الى بلادهم".	حيلة الإصابة بالجذام	.59،58
حسن الوزان (ت بعد957هـ/1550م)	"...لكن العرب المقيمين بصحاري تلمسان وتونس...غير أنهم لا يؤتمنون لعدم تورعهم عن النهب والقتل".	/	ج1/63.
	"تكون خراج من ذوي عبد الله، ويسكنون صحراء بني كومي وفجيج، أهم أراض زراعية كثيرة بنوميديا، وإعانات مالية يتلقونها من ملك تلمسان...لأنهم لصوص يكادون يفتكون بكل من تصل إليه أيديهم"	الهدايا المالية	ج1/56.

	"يجتمع أهل قسنطينة مرة في السنة في قافلة تذهب إلى نوميديا يحملون إليهم الصوف المنسوجة في بلادهم ...يصحبون معهم الأتراك من حاملي البنادق توقعا للأعراب"	يستأجرون الأعراب بأغلى الأثمان لمرافقتهم.	ج2/59.
	أنكاد "وهي مأوى لعصابة لصوص من الأعراب ...طريق المؤدية من فاس الى تلمسان وقلما ينجوا التجار من شرهم.."	يستأجر ملك تلمسان من يخفر المارين بالمكان.	ج2/11.
مرمول كربخال (حيًّا 979هـ/1571م)	"في الطريق المؤدية من تلمسان إلى فاس وهي أوغل قسم بهذا الإقليم...وهناك العديد من الأعراب المتنقلين المتسكعين، مهنتهم السلب والنهب..."	"...من أجل ذلك يلزم المسافر أن يؤدي مبلغا من المال لأول رئيس جماعة يصادفه..."	ج2/192.

التعليق والتحليل:

نقلت النصوص الوصفية أخبار اللّصوص وقطّاع الطرق الذين جعلوا من مناطق عبور القوافل محلًا خاصًا لهم، منها ما ذكره العبدري على التمركز الدائم لهم في المفازة التي في طريق تلمسان إلى تازة "وهي منقطعة موحشة، لا تخلو من قاطع طريق البتة، وهم أشد خلق الله ضررًا..."[39]. ولشدة فتكهم وصعوبة تجاوز تلك المفازة دون مرافقة، فقد ذكرها في طريق الذهاب والعودة، ومنها أيضًا ما تعرضت له القافلة التي كان في رفقتها ابن بطوطة، حيث تعرضوا لهم في بلاد هكار... وهم طائفة من البربر ملثمون فقراء لم يسمحوا لهم بالمرور إلا بعد أن غرموا منهم أثوابًا وغيرها[40]، وهذا ما أكده ابن خلدون عندما أشار إلى مرور التجار بتوات وتمنطيط.

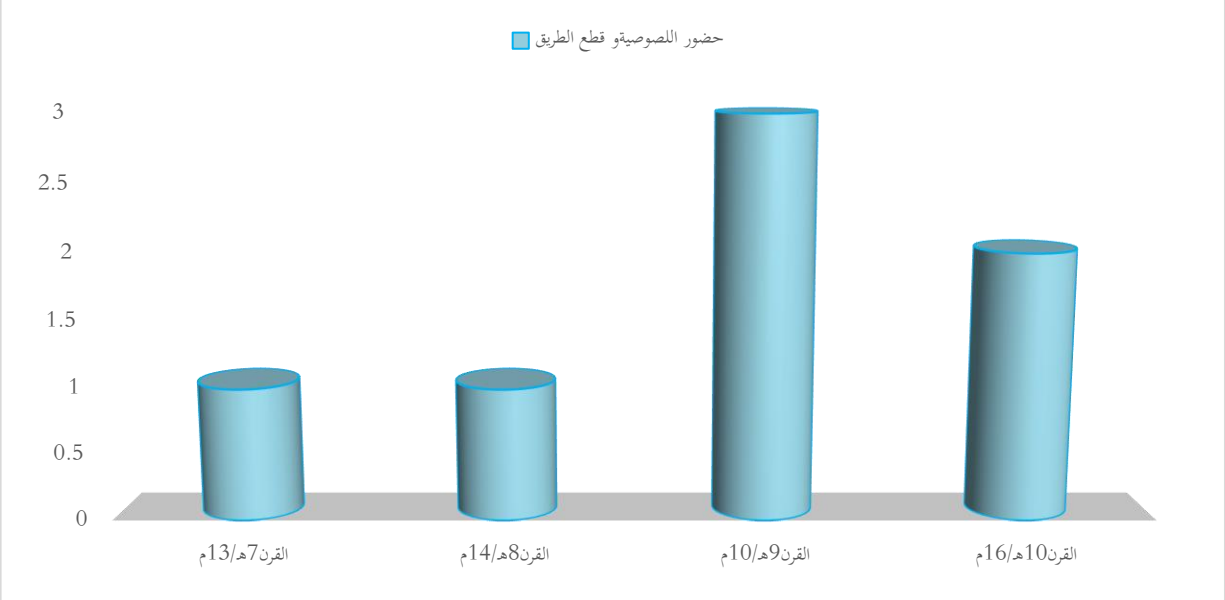
استمر نشاط قطّاع الطّرق حتى القرن 10هـ/16م وهذا ما تأكده الإشارات الواردة في الجدول حول نصوص حسن الوزان ومرمول كربخال، اللذين يؤكدان صعوبة قطع مفازة أنكاد التي يسكنها اللّصوص، خاصة في فصل الشتاء، لأن المكلفين بحراستها من الأعراب يتجهون في هذا الفصل إلى الجنوب؛ "... قلما ينجو التجار من شرهم، لاسيما في فصل الشتاء، لأن الأعراب المستأجرين للحفاظ على الأمن في البلاد يكونون قد رحلوا عنها إلى نوميديا، ويبقى غير المستأجرين وحدهم ليتعيشوا من اللّصوصية."[41] يحمل النص إشارات مهمة حول واقع الأمن في الطريق المؤدي من تلمسان إلى فاس، ومنها إلى سجلماسة، تفيد بأن اللصوصية تصبح مهنة للأعراب الذين لا تستأجرهم الدولة لحماية التجار، كما يتضح موقف السلطة السياسية من بعض الأعراب الممارسين للصوصية، حيث توظفهم في خدمتها في فرض الأمن ومرافقة

القوافل التجارية، ويمكن تصنيف ذلك ضمن باب المصلحة المتبادلة، تحقق منها الدولة الزيانية حركة التجارة وضمان أمنها، وفي المقابل، يحقق اللصوص مبتغاهم المادي في الحصول على مصدر مستمر – نسبيًا – من المال.

2-2نشاط اللّصوص وقطّاع الطّرق من القرن 8هـ/14م-10هـ/16م (مؤشرات الحضور):

حضور النشاط التلصّصي عبر الطّرق التجارية من المغرب الأوسط إلى بلاد السودان الغربي يتضح أكثر من خلال تحول معطيات الجدول(رقم1) (يراجع الملحق رقم2) إلى أعمدة بيانية تبين نسبة نشاطهم خلال فترة الدراسة:

الشكل رقم1: نشاط اللّصوص وقطّاع الطّرق من خلال المصادر الرحلية.



التعليق:

الملاحظ انتشار نسبي للظاهرة في القرن8هـ/14م ويفسر ذلك بقوة الدولة الزيانية وقدرتها على توفير الأمن في المسالك التجارية وحتى قوة ملوك السودان الغربي(مالي)، بالإضافة إلى أن الصراع بين دول المغرب الإسلامي حول السيطرة على الطرق التجارية في هذه الفترة حتّم عليهم إبراز قدراتهم في تجاوز الهاجس الأمني الذي يهدد حركة القوافل نحو دواخل الصحراء الإفريقية. وفي المقابل، يوعز الانتشار الواسع لعمليات التلصص وقطع الطريق في القرن9هـ/15م إلى عكس العامل الأول، وهو أن هذا العصر شهد في نصفه الثاني بداية الضعف للدولة الزيانية وتأثيره على الواقع الأمني للدولة، وهذا ما تحمّل عواقبه السلبية التجارُ والحركة التجارية، إذ دفع هذا الواقع السياسي باللصوص وقطّاع الطرق للنشاط لتحقيق مصادر العيش.

3-أشكال مواجهة تأثير اللّصوص وقطّاع الطّرق على تجارة القوافل للمغرب الأوسط:

جعلت أهمية الأموال التي تدرها تجارة القوافل نحو ممالك السودان الغربي في خزينة الدولة الزيانية من النظام الأمني الذي يرافق القوافل ويسعى لحماية التجار وتجارتهم مهمة أساسية، مهمة اشتركت فيها ثلاثة أطراف: السلطة السياسية، والسلطة الدينية، والتنظيم الداخلي للقافلة (نظام أمني عفوي).

3-1 دور السلطة السياسية: عمِل مختلف سلاطين المغرب الأوسط على ضمان الأمن كونه من محفزات نشاط المعاملات التجارية ورواجها، واهتموا بتطبيق الأمن داخل المدن التجارية التي اعتبرت مراكز عبور أو راحة، منها سجلماسة، التي كان من الضروري تكليف عمال أكفاء عليها مهمتهم الأساسية تأمين التجار[42]، وفي عصر قوة الدولة جُهزت حملات عسكرية للقضاء على الأعراب الذين يقطعون طريق سجلماسة، منها حملة يغمراسن بن زيان (633-681هـ/1235-1282م) سنة 673هـ/1274م[43]، وقد شهدت فترته ازدهارًا للتجارة نتيجة لاستتباب الأمن داخل الدولة، وفي حالة الضعف، على الغالب، كان ملوك بني زيان يدفعون أموالًا، ويقدمون هدايا كثيرة للقبائل المنتشرة حول طرق القوافل المتجهة إلى الغرب والجنوب حتى تحرسها[44]، منهم لصوص أنكاد، الذين كانوا ينشطون في فصل الشتاء، وتضطر الدولة لتقديم الهدايا والأموال لهم لغياب الأعراب المستأجرين عن المنطقة في هذا الفصل[45].

واهتم السلاطين في عصر القوة ببناء أبراج للمراقبة في النقاط الإستراتيجية من الطرق الشمالية[46]، بالإضافة إلى المحارس والمراصد لمراقبة الطرق، ومعاقبة المنتحلين لقطع الطرق وسرقة سابلتها. ومن جهة أخرى، فإن ملوك بلاد السودان كان لهم دور في نشر الأمن داخل المجالات التي تعبرها القوافل، مثل مملكة مالي التي عملت على توفير الأمن طيلة القرن8هـ/14م، وقد سجل ابن بطوطة شمول الأمن في بلادهم، فلا يخاف مسافر فيها، لأمن صحرائها من السراق، فلا يحتاج المتنقل فيها إلى رفقاء[47]. وعليه، يتضح جليًا ارتباط أمن الطرق التجارية بالواقع السياسي في المنطقتين الشمالية والجنوبية، فإذا اختل التوازن في ذلك الواقع، اختلت معه حيوية الطرق التجارية.

3-2 دور السلطة الدينية: اضطلعت الزوايا في القرن 8هـ/14م بمهمة توفير الطعام وتحقيق الأمن لحماية المجتازين لها والمسافرين، لذلك استفادت القوافل التجارية من نفوذها (أي الزاوية) في حماية الطرق العابرة للمجال التابع لها[48]، وظل شيوخها بمثابة خفير للناس يحميهم في حلهم وترحالهم من ظلم السلطان وحرابة البدو[49]، وأصبح المرور بتلك المسالك التي يرتادها اللصوص وقطاع الطرق لا يتم إلى بمرافقة الأولياء[50] فكثيرًا ما يرافق هؤلاء التجار الأولياء ويتقدمون القافلة تبركًا بهم ومصدرًا للحماية من الأخطار، وهو ما ذكره الشماخي (ت928هـ/1522م): "...وفيها أنه خرج في عير يمتار، ومعهم الأحوص الأبدلاني[51]، وهو المقدم على القافلة، فغار عليهم قُطاع السبيل...فهزموهم وتبعوهم..."[52].

وردت في كتب الفقه والنوازل العديد من النوازل التي تحث على إقامة الأولياء للربط لحماية المسافرين، وحبسها لأنفسهم للمدافعة ضد أهل الحرابة وقطاع الطرق ممن يخيفون السبل[53]، وأصبحت هذه المهمة الأمنية ملازمة للزاوية خاصة في القرن 9هـ/15م، وفي حال غيابها تفقد الزاوية هيبتها ومبررًا من أهم مبررات تأسيسها.

3-3 دور التنظيم الداخلي للقافلة التجارية (نظام عفوي): يكتسي تنظيم القافلة للحركة باتجاه بلاد السودان بعض الترتيبات الأمنية التي تعد أساسًا للحفاظ على التُجار وسلعهم، تمكنها هذه الترتيبات من تجاوز الأخطار التي تواجهها، خاصة نشاط قطّاع الطرق. فقوافل تلمسان كانت تجتمع بتزيل الواقعة جنوب تلمسان، متخذة الوجهة إلى سجلماسة وورجلان، ومنها إلى السودان الغربي[54]. كانت تحدد لها وقتًا للخروج، غالبا ما يكون فصل الشتاء، تجنبًا لحرارة الصيف، ويحرصون على الخروج في قوافل كبيرة خوفًا من قطاع الطرق[55] وتسهيلًا للدفاع في حالة التعرض للخطر.

يُختار للقافلة شيخ (رئيس) يسيّر أمورها ويهتم بتحقيق الأمن لها، فالقافلة الواحدة كانت بمثابة مدينة متحركة[56]، يشترط فيه القدرة على التفاوض مع أصحاب المراكز التي تعبرها القافلة لتخفيض رسوم المرور بها، وعادة ما تدفع هذه الضرائب من السلع التي تحملها القوافل من القمح، والأقمشة، والتمور...

فيما توكل مهمة إرشاد القافلة إلى طريقها إلى الخبير، وهي وظيفة اتخذ أصحابها عدة أسماء منها الدليل، أو الكشاف، وهو الذي يهتم بتوجيه القافلة في للطريق، وتستوجب فيه شروط منها الدراية بالطرق وفروعها، فهو من يتقدم القافلة إلى البلد المقصود، ويقوم باكتراء الديار لإقامة تجار القافلة[57]، ويجنب القافلة الأماكن غير الآمنة. لذلك، من البديهي أن تتوفر في الكشاف القدرة على المعرفة الدقيقة بالطرق الصحراوية، وما تتميز به من الظروف الطبيعية، إضافةً إلى تحليه بالشجاعة والحدس الكافيين لتفادي الكمائن التي يضعها قطاع الطرق للقافلة[58].

ولا يتوقف أمر الحماية على الكشاف فقط، بل ترافق القافلة فرقة من الحرس، أو ما يصطلح عليه الحامية، وهو الخفر الذي يهتم بتحقيق الأمن خاصة في المفاوز التي كثر فيها اللصوص والسراق، فيحرسون القافلة، ويراقبون الطريق من الخطر المحدق، ويستأجر بعضهم الأسلحة والمسلحين لتأمين الطرق وحماية السلع المحمولة[59]. واستخدم في سبيل ذلك العبيد المجلوبون من بلاد السودان في حماية هذه القوافل التجارية[60] وضمان وصول تجارتهم إلى المكان المقصود دون خسائر مادية ولا بشرية.

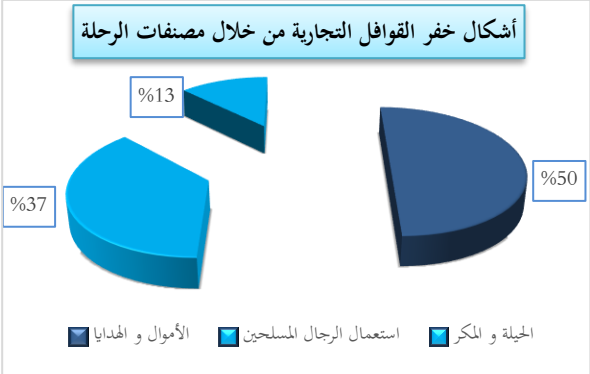
كما أشرفت أوساط أخرى على توفير شروط للحماية، منها الشركات الخاصة من تجار المغرب الأوسط، مثل شركة المقريين التي اشتهرت بالتجارة، ومهدت طريق الصحراء بحفر الآبار وحماية التجار، فأضحى المحور التجاري الرابط مابين تلمسان – ولاته نياني (عاصمة مملكة مالي) يحتل مكانة معتبرة في التجارة الصحراوية[61]، وحتى لدى أرباب الإبل الذين حرصوا على حماية التجار العابرين في مجال نفوذهم مقابل حصولهم على واجبات المرور[62].

4-أشكال الخفر لحماية الطرق:

اعتمدت في دراسة هذا العنصر على معطيات استنتجتها من الجدول السابق (رقم1) التي تبين الأشكال التي اتخذها الخفر لحماية مرور القوافل التجارية وقد سجلتها في الجدول الموالي:

جدول رقم2:أشكال خفر القوافل التجارية.

أشكال الخفر	حضورها	النسبة
الأموال والهدايا	4	%64
استعمال الرجال المسلحين	3	%25
الحيلة والمكر	1	%11
المجموع	8	%100



التعليق والتحليل:

تبين معطيات الجدول أن خفر القوافل العابرة للصحراء كان يتم على ثلاث صور، احتل فيها الجانب المادي نسبة 64% وتمثل في الأموال التي تمنح للقبائل العربية أو البربرية التي كانت تتحكم بالمسالك المهمة إما لتسهل العبور أو تتكفل بتوفير الحماية المسلحة للقافلة حتى تمر إلى المكان المقصود، ومنها الأموال والهدايا التي كان يقدمها ملوك بني عبد الواد للأعراب المنتشرين في الطريق بين تلمسان وسجلماسة[63]، وتمنح على إثرها جوازات للأمان أو تصريحات بالمرور[64]. قدم مرمول كربخال الشكل الذي تتم به عملية المرور: "...ومن أجل ذلك يلزم المسافر أن يؤدي مبلغًا من المال لأول رئيس جماعة يصادفه فيسلم إليه راية صغيرة على رأس رمح حتى لا يُنهب عبر منطقته كلها ويفعل نفس الشيء لدى الوصول إلى الآخر فيتم المرور بدون خطر"[65]، ويجعل في أحيان أخرى من يرافق القافلة ويتقدمهم حاملًا معه راية عليها شعار معلوم حتى يصلوا إلى بلد آخر يتجدد خفرهم بعد دفع مبلغ معلوم عن كل رأس وحمل، يستوي في ذلك اليهود والمسلمون[66]، أما خفر القافلة بالمسلحين، فجاءت بمعدل 25% حيث يرافق التجارَ مسلحون مستأجرون من القبائل المراد المرور بها، وهم في أغلب الأحيان من قطاع الطرق.

واستعملت الحيلة في مواطن أخرى (11%) كشكل من أشكال الاعتماد على النفس في تجاوز خطر الطريق من اللصوص، منهم التجار الذين ذكرهم عبد الباسط المالطي، والذين ادعوا – بعد أن توجهوا من تلمسان لتجارتهم عبر فاس وأرادوا العودة إلى أوطانهم – إصابتَهم بالجذام كحيلة على العرب وقطاع الطرق مكنتهم من المرور بسلام[67].

الخاتمة:

- ✓ العلاقات التجارية بين الدولة الزيانية وبلاد السودان بعثتها عدة عوامل:

–وجود المسالك التجارية التي يعود نشاطها الى ما قبل القرن 7هـ/13م، التي نشطت أكثر مع التجار الاباضيين عبر ورجلان.

–دور المدن التجارية على طول نقاط عبور القوافل التجارية (تلمسان، توات، ورجلان، ولاته، تادمكة...) التي كانت بمثابة أسواق ومراكز تدعيم للأمن من خلال الحصول على التكشيف وغيرها.

–وفرة الموارد الاقتصادية في كلا المجالين ساهم في دفع المبادلات التجارية (الذهب، والرقيق، والأقمشة، والتمور، والملح).

- ✓ الهاجس الأمني من أهم العناصر التي تتحكم في الواقع التجاري بين الدولة الزيانية وبلاد السودان، وكان للّصوص وقطاع الطرق دور كبير في خرق هذا العنصر، وهذا بدوره ساهم في التأثير على حيوية المسالك التجارية للقوافل وتغيير اتجاهها.
- ✓ أهمية تحقيق الأمن لحركة الأموال عبر الطرق الصحراوية في العصر الوسيط، تعكسه مشاركة كل من السلطة السياسية والسلطة الدينية في تحقيقة.
- ✓ تجاوب الإمكانيات التجارية يتوقف على الواقع السياسي للدولتين، ففي كثير من الأحيان اضطرت السلطة الزيانية إلى الاستفادة من اللّصوص وقطاع الطرق لتوفير الأمن للقوافل المارة في مجالاتها.

قائمة المصادر والمراجع:

(المصادر)

- **المؤلفات**

- الإدريسي، أبو عبد الله محمد: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق (الجزء الخاص بالمغرب وأرض السودان ومصر والأندلس)، مطبعة بريل، (ليدن: بريل، 1863).
- البكري، أبو عبد الله: المسالك والممالك (الجزء الخاص ببلاد المغرب)، تحقيق زينب الهكاري، مطابع الرباط نت، (الرباط: مطابع الرباط نت، 2012).
- ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، دار صادر، (بيروت: دار صادر، 1992).
- الحميري، محمد بن عبد المنعم: الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، مكتبة لبنان، ط2، (بيروت: مكتبة لبنان، 1984).
- ابن حوقل، أبو القاسم: صورة الأرض، دار مكتبة الحياة، (بيروت: دار مكتبة الحياة، 1996).
- ابن خلدون: رحلة ابن خلدون، تحقيق محمد بن تاويت الطنجي، دار الكتب العلمية، ط1، (بيروت: دار الكتب العلمية، 2004).
- ابن خلدون: المقدمة، تحقيق محمد ناصر الدين الألباني، دار ابن الجوزي، ط1، (القاهرة: دار ابن الجوزي، 2010).
- ابن خلدون: العبر وديوان المبتدأ والخبر، تحقيق خليل شحادة وسهيل زكار، دار الفكر، (بيروت: دار الفكر، 2000).
- ابن الدباغ (699هـ/1300م): الأسرار الجلية في المناقب الدهمانية، تحقيق عبد الكريم الشبلي، كونتراست للنشر، ط1، (تونس: كونتراست للنشر، 2015).
- ابن أبي زرع: الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، صور للطباعة والنشر، (الرباط: صور للطباعة والنشر، 1972).
- الشماخي، أبو العباس أحمد (928هـ/1522م): كتاب السير، تحقيق محمد حسن، نشر المدار الإسلامي، ط1، (لبنان: المدار الإسلامي، 2009)، ج2.
- القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (682هـ/1283م): آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، (بيروت: دار صادر، د.ت).
- المالطي، ابن خليل عبد الباسط (920هـ/1514م): الروض الباسم في حوادث العمر والتراجم، ترجمة روبار برونشفيك، La Rose Éditeurs، (باريس: La Rose Éditeurs، 1936).
- مجهول (ق6هـ/12م): الاستبصار في عجائب الأمصار، تعليق سعد زغلول عبد الحميد، دار الشؤون الثقافية، (بغداد: دار الشؤون الثقافية، د.ت).
- الوزان، أبو علي الحسن (ت 957هـ/1550م): وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي ومحمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، ط2، (بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1983)، ج2.

- العبدري، أبو عبد الله (ق7هـ/13م): رحلة العبدري، تحقيق علي إبراهيم الكردي، دار سعد الدين، ط2، (دمشق: دار سعد الدين، 2005).
- مرمول كربخال (ت 979هـ/1571م): إفريقيا، ترجمة محمد حجي وآخرين، مطابع المعارف الجديدة، (الرباط: مطابع المعارف الجديدة، 1984)، ج2.
- الونشريسي، أبو العباس أحمد (914هـ/1508م): المعيار المعرب والجامع المغرب عن فتاوى علماء إفريقية والأندلس والمغرب، تحقيق محمد حجي، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، (الرباط: وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، 1981)، ج2.

(المراجع)

- بوطالب، إبراهيم وآخرون: تاريخ المغرب، ترجمة محمد الغرايب وآخرين، مطابع الرباط نت، ط1، (الرباط: مطابع الرباط نت، 2018).
- قدور، أحمد: تأثير المدن الكبيرة على الشبكة الحضرية في العهد الموحدي (نموذج المغرب الأقصى)، ضمن كتاب: المدينة في تاريخ المغرب العربي، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية ابن مسيك، (الدار البيضاء: 1988).
- العماري، الحسن: المغرب والتجارة العابرة للصحراء من القرن 15–18م، مطبعة وورك بيرو، ط1، (مراكش: مطبعة وورك بيرو، 2019).
- السبتي، عبد الأحد: بين الزطاط وقاطع الطريق: أمن الطرق في مغرب ما قبل الاستعمار، دار توبقال للنشر، ط1، (الدار البيضاء: دار توبقال، 2009).
- فيلالي، عبد العزيز: تلمسان في العهد الزياني، موفم للنشر والتوزيع، (الجزائر: موفم، 2002)، ج1.
- منصوري، عثمان: التجارة بالمغرب في القرن 16م: مساهمة في تاريخ المغرب الاقتصادي، مطبعة النجاح الجديدة، ط1، (الدار البيضاء: مطبعة النجاح الجديدة، 2001).
- زنيبر، محمد: تجارة القوافل في المغرب ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، معهد البحوث والدراسات العربية، (بغداد: 1984).

- **الرسائل الجامعية**

- بودواية، مخبوت: العلاقات الثقافية والتجارية بين المغرب الأوسط والسودان الغربي في عهد الدولة الزيانية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، (تلمسان: 2005–2006).
- حيسن بوبيدي، دور صنهاجة الصحراء في التواصل الاقتصادي والثقافي بين المغرب الإسلامي والسودان الغربي من ق: 2-7هـ/8-13م، رسالة ماجستير، امعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، 2013/2012.
- حفيان، رشيد: الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين 11–12هـ/17–18م، رسالة ماجستير، جامعة الأمير عبد القادر، (قسنطينة: 2013–2014).

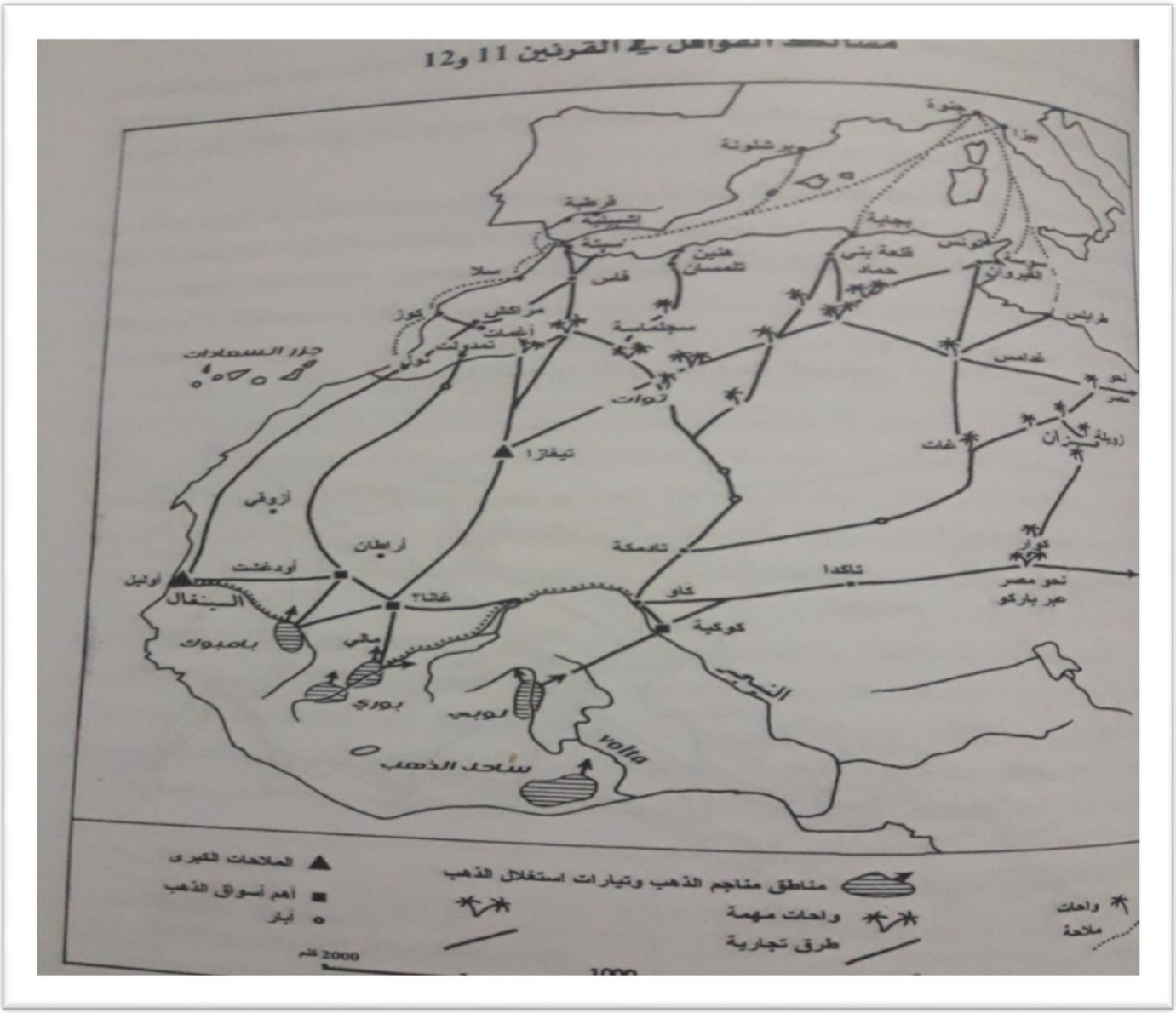
- مباركية، عبد القادر: التجار والتجارة المغربية إلى إفريقيا جنوب الصحراء من خلال المصادر الإباضية الوهبية من القرن 3هـ/9م إلى القرن 10هـ/16م، رسالة ماجستير، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، (قسنطينة: 2011–2012).
- عبد القادر، قدور: الوجود المغربي بمنطقة السودان الغربي في القرنين 9–10هـ/15–16م، رسالة ماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد، (تلمسان: د.ت).
- بشاري، لطيفة: التجارة الخارجية لتلمسان في عهد الإمارة الزيانية من القرن السابع إلى القرن العاشر هجريين (13–16م)، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، (1986–1987).
- بن ساعو، محمد: التجارة والتجار في المغرب الإسلامي (7–10هـ/13–16م)، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر، (باتنة: 2013–2014).

- **المقالات**

- الشكري، أحمد: «الصحراء والتجارة الصحراوية بعيون المؤرخ الفرنسي ريموند موني»، كلية الآداب والعلوم الإنسانية بنمسيك، (المغرب: 2013).
- بولقطيب، الحسين: «العلاقات التجارية بين المغرب والسودان الغربي خلال العصر الوسيط»، مجلة أمل، العدد 6، (المغرب: 1995).
- عمر، سي عبد القادر: «إسهامات المدن الموحدية في الازدهار التجاري للمغرب الإسلامي»، دورية كان التاريخية، العدد 32، (2016).
- قريان، عبد الجليل: «الواقع والآثار في العلاقات التجارية بين تلمسان والسودان الغربي خلال العهد الزياني (633–962هـ/1235–1554م)»، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 13، جامعة محمد بوضياف، (المسيلة: 2017).
- بلاغ، عبد الرحمن: «الحرف والمهن المرافقة لمسالك القوافل في المغرب الأوسط: مراكز المسالك الصحراوية أنموذجًا»، مخبر البحوث الاجتماعية والتاريخية، العدد 4، (2013).
- حساين، عبد الكريم: «الحياة الاقتصادية والاجتماعية في المغرب الأوسط خلال القرنين 7–9هـ/13–15م»، دورية كان التاريخية، العدد 17، (2012).
- مصطفى، علوي: «الأحوال الاقتصادية للمغرب الأوسط من خلال كتابات الرحالة والجغرافيين المغاربة ما بين القرنين السابع والتاسع هجري/الثالث عشر والخامس عشر ميلاديين»، دورية كان التاريخية، العدد 14، (2011).
- بلهواري، فاطمة: «العلاقات التجارية بين بلاد المغرب والسودان الغربي خلال القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي»، دورية كان التاريخية، العدد 10، (2010).
- بولعراس، لخميسي: «تجارة السلاح في المغرب الإسلامي: قراءة في الممنوع»، مجلة دراسات وأبحاث، العدد 31، (د.ت).

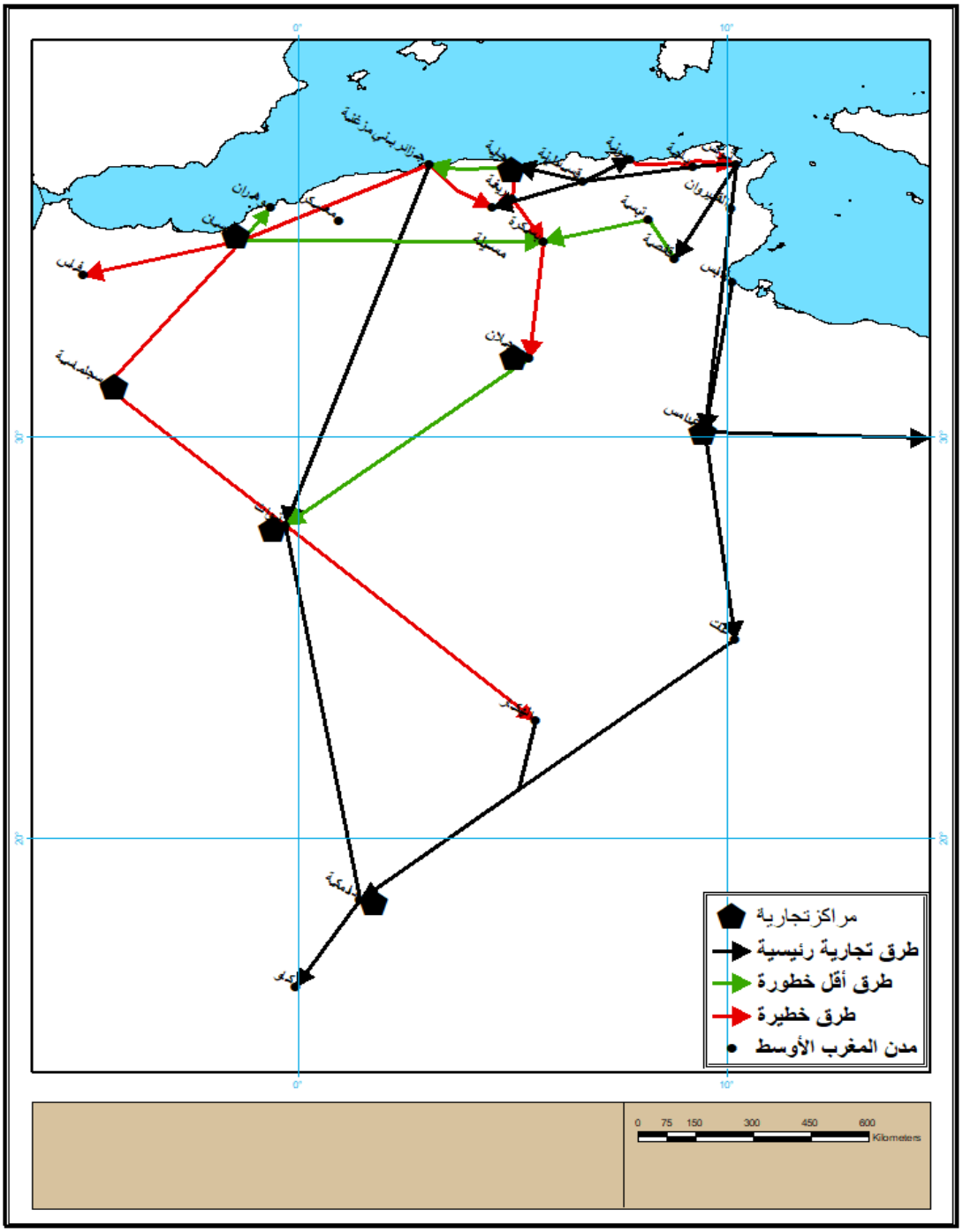
- بن دريس، مصطفى: «المكانة التجارية لمملكة تلمسان أواخر العهد الزياني»، مجلة، المجلد 11، العدد 1، (2020).

الملاحق: الملحق رقم1: صورة لخريطة توضح مسالك القوافل التجارية في القرنين 5-6هـ/11-12م



المصدر: إبراهيم بوطالب وآخرون، المرجع السابق، ص165.

الملحق 2رقم:خريطة توضح مسارات الطرق الآمنة والخطيرة الداخلية والخارجية في المغرب الأوسط من خلال كتب الرحلة (7-10هـ/13-16م).



الهوامش:

[1]-ابن خلدون، مقدمة، تح: محمد ناصر الدين الألباني، دار ابن الجوزي، ط1، القاهرة، 2010، ص328.

[2]-القافلة التجارية: هي تنظيم مسبق تقوم به جماعات أغلبها تجار تختلف أصولهم، ولكن هدفها اقتصادي هو الربح التجاري والمتاجرة بيعًا وشراء، هذه القافلة لها مكونات بشرية وحيوانية، تقسم فيها الأدوار بين عناصرها؛ الرئيس، والدليل، والوكيل. رشيد حفيان، الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين11-12هـ/17-18م، رسالة ماجستير، جامعة الأمير عبد القادر، قسنطينة، 2013-2014، ص55.

[3]-علوي مصطفى، الأحوال الاقتصادية للمغرب الأوسط من خلال كتابات الرحالة والجغرافيين المغاربة مابين القرنين السابع والتاسع هجري/الثالث عشر والخامس عشر ميلادي، دورية كان التاريخية، ع14 ،2011 ، ص89.

[4]-القزويني، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، د.ط، د.ت، ص24، مجهول، الاستبصار في عجائب الأمصار، تع: سعد زغلول عبد الحميد، دار الشؤون الثقافية، بغداد، د.ط، د.ت، ص219، 220.

[5]-بودواية مخبوت، العلاقات الثقافية والتجارية بين المغرب الأوسط و السودان الغربي في عهد الدولة الزيانية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي البكر بلقايد، تلمسان، 2005-2006، ص35.

[6]-المرجع نفسه، ص35.

[7]-سجلماسة في صحراء المغرب بينها وبين البحر خمس عشرة مرحلة، وهي على نهر يقال له زيز، وهي في طريق الصحراء بينها وبين غانا مسيرة شهرين، الحميري، الروض المعطار في خبر الأقطار، تح: إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، ط2، 1984، ص305، 307.

[8]-علوي مصطفى، المرجع السابق، ص46.

[9]-فاطمة بلهواري، العلاقات التجارية بين بلاد المغرب والسودان الغربي خلال القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي، دورية كان التاريخية، ع10، 2010، ص107.

[10]-ذكر ابن خلدون الطريق من سجلماسة إلى قصور توات: "...فمنها على ثلاثة مراحل قبلة سجلماسة، ويسمى وطن توات وفيه قصور متعددة تناهز المائتين آخذة من المشرق إلى المغرب وآخرها من جانب المشرق المسمى تمنطيت، وهو بلد مستبحر في العمران، وهو محط ركاب التجار المتوجهين من المغرب الى مالى و السودان إلى هذا العهد"، ابن خلدون، العبر، تح: خليل شحادة وسهيل زكار، دار الفكر، بيروت، د.ط، 2000، ج7/ 76، 77.

[11]-البذرقة: الكلمة معربة، وتعني الخفارة ويقال لها العصمة لأنه يعصم بها، ابن خلدون، رحلة ابن خلدون، تح: محمد بن تاويت الطنجي، دار الكتب العلمية، بيروت، ط1، 2004، ص65، وتعني الحرس الذي يرافق القافلة لحمايتها.

[12]-ابن خلدون، المصدر نفسه، ج7/77.

[13]-تادمكة: تادمكة أشبه بلاد الدنيا بمكة المكرّمة، معنى تاد عندهم هيئة إذ أنها على هيئة مكة، وهي مدينة كبيرة بين الجبال والشعاب، وهي أحسن بناء من غانا ومدينة كوكو، أهلها بربر مسلمون يتنقبون كما يتنقب بربر الصحراء، البكري، المسالك والممالك (الجزء الخاص ببلاد المغرب)، تح: زينب الهكاري، مطابع الرباط نت، الرباط، 2012، ص306.

[14]-الحسين بولقطيب: العلاقات التجارية بين المغرب والسودان الغربي خلال العصر الوسيط، مجلة أمل، ع6، المغرب، 1995، ص15.

[15]-محمد بن ساعو، التجارة والتجار في المغرب الإسلامي (7-10هـ/13-16م)، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013-2014، ص34.

[16]-المرجع نفسه، ص34.

[17]–ابن أبي زرع، الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، صور للطباعة والنشر، الرباط، د.ط، 1972، ص312.

[18]–بودواية مخبوت، المرجع السابق، ص316.

[19]–ولاته(إيوالاتن): شديدة الحر، وفيها يسر نخيلات يزرعون في ظلها البطيخ وماؤها من أحساء بها، ولحم الضأن بها كثير وثياب أهلها مصرية وأكثر السكان بها من مسوفة، ابن بطوطة، دار صادر، بيروت، د.ط، 1992، ص677.

[20]–تمبكتو: بينها وبين النيل أربعة أميال وأكثر سكانها مسوفة أهل اللثام، ابن بطوطة، المصدر نفسه، ص694.

[21]–ابن خلدون، المصدر السابق، ج77/7.

[22]–قدور عبد القادر، الوجود المغربي بمنطقة السودان الغربي في القرنين9و10هـ/15-16م، رسالة ماجستير، جامعة أبو البكر بلقايد، تلمسان، ص75.

[23]–مصطفى بن دريس، المكانة تجارية لمملكة تلمسان أواخر العهد الزياني، مجلة، م11، ع1، 2020، ص181.

[24]–عبد العزيز فيلالي، تلمسان في العهد الزياني، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، د.ط، 2002، ج186/1.

[25]–عبد الكريم حساين، الحياة الاقتصادية والاجتماعية في المغرب الأوسط خلال القرنين 7-9هـ/13-15م، دورية كان التاريخية، ع17، 2012، ص95.

[26]–إبراهيم بوطالب وآخرون، تاريخ المغرب، تر: محمد الغرايب وآخرون، مطابع الرباط نت، ط1، الرباط، 2018، ص164.

[27]–الادريسي، المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس (مأخوذ من نزهة المشتاق في اختراق الآفاق)، طبع بريل، ليدن، 1863م، ص3.

[28]–حيسن بوبيدي، دور صنهاجة الصحراء في التواصل الاقتصادي والثقافي بين المغرب الإسلامي والسودان الغربي من ق: 2-7هـ/8-13م، رسالة ماجستير، امعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، 2013/2012، ص84، 86، سي عبد القادر عمر، إسهامات المدن الموحدية في الازدهار التجاري للمغرب الإسلامي، دورية كان التاريخية، ع32، 2016، ص172.

[29]–حسن الوزان، وصف إفريقيا، تر: محمد حجي ومحمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ط2، 1983، ج75/2.

[30]–وردت في المعيار للونشريسي نازلة سئل فيها الإمام سحنون أي قبل 240هـ/854م حول انتشار اللّصوص وقطاّع الطّرق في الطريق لبلاد السودان، وقد ذكرها الونشريسي أثناء تفصيله في فتوى مشابهة لها عرضت على الإمام أبي زيد القيرواني (ت386هـ/996م) التي أجاب فيها هذا الأخير مثل جواب الإمام سحنون، يراجع: الونشريسي، المعيار المعرب والجامع المغرب عن فتاوي علماء إفريقيا والأندلس والمغرب، تح: محمد حجي، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلاميّة، الرباط،1981م، ج6/ 149، 150. وهذا يبين أنّ الظاهرة كانت منذ بداية نشاط الحركة التجارية إلى بلاد السودان، وأنّ هذا الإشكال كان من أخطر المشاكل التي تواجهه القوافل التجارية مما دفع أصحابها لطلب الفتوى.

[31]–الحسن العماري، المغرب والتجارة العابرة للصحراء من القرن 15-18م، مطبعة وورك بيرو، مراكش، ط1، 2019، ص79.

[32]–عبد القادر مباركية، التجار والتجارة المغربية إلى إفريقيا جنوب الصحراء من خلال المصادر الإباضية الوهبية من القرن3هـ/9م إلى القرن 10هـ/16م، رسالة ماجستير، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، 2011-2012، ص41.

[33]–مصطفى بن دريس، المرجع السابق، 181.

[34]–ابن خلدون، المصدر السابق، ج77/7.

[35]–لطيفة بشاري، التجارة الخارجية لتلمسان في عهد الإمارة الزيانية من القرن السابع إلى القرن العاشر هجريين 13–16م، رسالة الماجستير، جامعة الجزائر، 1986–1987، ص48.

[36]–عبد الجليل قريان، الواقع والآثار في العلاقات التجارية بين تلمسان والسودان الغربي خلال العهد الزياني (633–962هـ/1235–1554م)، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد بوضياف، ع13، المسيلة، 2017، ص373.

[37]–الخفارة: الخفر لوازم تفرض على المجتازين في الطرق التجاريّة تفرض على التجار من كل حمل و جمل، و تكفل لهم بذلك تأمين الطريق حتّى يجتازوها، ابن حوقل، صورة الأرض، دار مكتبة الحياة، بيروت، د.ط، 1996، ص99. عبد الأحد السبتي: بين الرباط وقاطع الطريق أمن الطرق في مغرب ما قبل الاستعمار، دار توبقال للنشر، الدار البيضاء، ط1، 2009م، ص45.

[38] –الروض الباسم في حوادث العمر و التراجم، تر: روبار برونشفيك، la rose èditeurs، Paris، 1936.

[39]–العبدري، رحلة العبدري، تح: علي ابراهيم الكردي، دار سعد الدين، دمشق، ط2، 2005، ص562.

[40]–ابن بطوطة، المصدر السابق، ص699.

[41]–حسن الوزان، المصدر السابق، ج11/2. مرمول كربخال، إفريقيا، تر: محمد حجي وآخرون، مطابع المعارف الجديدة، الرباط، د.ط، 1984، ج292/2.

[42]–أحمد قدو، تأثير المدن الكبيرة على الشبكة الحضرية في العهد الموحدي (نموذج المغرب الأقصى)، نشر ضمن كتاب المدينة في تاريخ المغرب العربي، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية ابن مسيك، الدار البيضاء، 1988، ص113.

[43]–ابن أبي زرع، المصدر السابق، ص312.

[44]–عبد الكريم حساين، المرجع السابق، ص55.

[45]–حسن الوزان، المصدر السابق، ج11/2.

[46]–مخبوت بوداية، المرجع السابق، 316.

[47]–المصدر السابق، ص576.

[48]–الحسن العماري، المرجع السابق، ص82.

[49]–الدهماني، الأسرار الجلية في المناقب الدهمانية، تح: عبد الكريم الشبلي، كونتراست للنشر، تونس، ط1، 2015، ص20.

[50]–الحسن الوزان، المصدر السابق، ج46/2.

[51]–أبو الحسن الأبدلاني: كان واسطة العقد زهد في الدنيا تعلم العلوم وعمل بموجبها، الشماخي، السير، تح: محمد حسن، نشر المدار الإسلامي، لبنان، ط1، 2009، ج301/2.

[52]–الشماخي، المصدر نفسه، ج/2 206، 207.

[53]–الونشريسي، المصدر السابق، ج403/2.

[54]–مصطفى علوي، المرجع السابق، ص89.

[55]–محمد زنيبر، تجارة القوافل في المغرب ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر، معهد البحوث والدراسات العربية، بغداد، 1984، ص181، 182.

[56]–عبد الرحمن بلاغ، الحرف والمهن المرافقة لمسالك القوافل في المغرب الأوسط مراكز المسالك الصحراوية أنموذجًا، مخبر البحوث الاجتماعية والتاريخية، ع4، 2013، ص512، الحسين عماري، المرجع السابق، ص75.

[57]–محمد بن ساعو، المرجع السابق، ص84.

[58]–الحسن العماري، المرجع السابق، ص76.

[59]–حسين بوبيدي، المرجع السابق، ص 63، لخميسي بولعراس، تجارة السلاح في المغرب الإسلامي قراءة في الممنوع، مجلة دراسات وأبحاث، ع31، ص217، لطيفة بشاري، المرجع السابق، ص99.

[60]–فاطمة بلهواري، المرجع السابق، ص35.

[61]–أحمد الشكري، الصحراء والتجارة الصحراوية بعيون المؤرخ الفرنسي ريموند موني، نشر كلية الآداب والعلوم الإنسانية بنمسيك، المغرب، 2013، ص218..

[62]–الحسن العماري، المرجع السابق، ص83.

[63]–الحسن الوزان، المصدر السابق، ج2/8-9، عثمان منصوري، التجارة بالمغرب في القرن 16م –مساهمة في تاريخ المغرب الاقتصادي–، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، ط1، 2001، ص144.

[64]–الحسن العماري، المرجع السابق، ص83.

[65]–مرمول كربخال، المصدر السابق، ج2/292.

[66]–المصدر نفسه، ج1/353.

[67]– المالطي، المصدر السابق، ص58، 59.