مجلة رفوف – مخبر المخطوطات – جامعة أدرار – الجزائر ـــــــــــــــــ المجلد: 14 / العـدد:02 (نوفمبر 2026) ص 612– 628
ISSN: 2335-1381 EISSN: 2602-5949 Legal Deposit: 2013-6352

قافلةُ "أكابار" رمزُ التبادلِ التجاريِّ بينَ تيدكلت وتِنبكتو في القرن 19م

The "Akabar" Caravan: A Symbol of Commercial Exchange between Tidikelt and Timbuktu in the 19th Century

أ.د: أحمد بوسعيد
Prof : Ahmed Boussaid
جامعة أحمد درايعية بأدرار (الجزائر)، ahm.boussaid@univ-adrar.edu.dz

تاريخ الاستلام: 2026/09/06	تاريخ القبول: 2026/11/12	تاريخ النشر: 2026/11/25

الملخص: تروم هذه الدراسةُ تسليطَ الضوء على القافلة التجارية المسمّاة "أكابار"، بوصفها إحدى القوافل البارزة التي أسهمت في تجسيد معاني التبادل التجاري بين حاضرتي تيدكلت وتنبكتو خلال القرن 19م، ضمن شبكة أوسع للتجارة العابرة للصحراء الكبرى؛ من خلال إبراز دورها التاريخي في تنشيط المبادلات التجارية ولواحقها بين الضفتين. وتتغيًا الدراسةُ أيضًا البحثَ في حيثيات "أكابار" التي كانت تنطلق من منطقة "أقبلي" مرتين في السنة، من حيثُ ظروفُ رحلتِها في الاتجاهين، ومساراتها، ومحطاتها، ووسائل تأمينها، وكيفية تمييزها عن بقية القوافل التجارية الصحراوية. كما ترصدُ أهميتَها الاقتصادية والحضارية في حركة الأشخاص والسلع والأخبار وانتقال المعارف والمخطوطات بين ضفتي الصحراء، وكذا التحوّلات والمآلات التي عرفتها "أكابار" بفعل التوسّع الاستعماري الفرنسي في المنطقة نهاية القرن 19م.
كلمات مفتاحية: أكابار، تيدكلت، تنبكتو، القوافل، التجارة، أقبلي.

Abstract
This study seeks to shed light on the commercial caravan known as "Akabar," as one of the prominent caravans that embodied the essence of commercial exchange between the two urban centres of Tidikelt and Timbuktu during the 19th century, within the broader network of trans-Saharan trade. It highlights its historical role in revitalizing commercial exchanges and related activities between the two sides. The study also investigates the various aspects of the "Akabar" caravan, which departed from the region of Akabli twice a year, with particular attention to the circumstances of its journeys in both directions, its routes, stopping points, security measures, and the features that distinguished it from other Saharan commercial caravans. It further examines its economic and socio-cultural significance in facilitating the movement of people, goods, and news, as well as the transmission of knowledge and manuscripts between the two sides of the Sahara. Finally, it traces the transformations and developments witnessed by the "Akabar" caravan as a result of French colonial expansion in the region at the end of the 19th century.
Keywords: Akabar, Tidikelt, Timbuktu, Caravans, Trade, Akabli.

المؤلف المرسل: أ.د. أحمد بوسعيد، **الإيميل**: boussaid1976@gmail.com

1. مقدمة:

اضطلعتْ القوافلُ قديمًا بدور محوري في تنظيم الحركية التجارية العابرة للصحراء، إذ مكّنت التجار والعابرين من قطع المَفاوز والفَلَوات بشكلٍ آمنٍ، وأسهمت في تداول السلع والعروض والأخبار والأشخاص والمعارف. وعليه؛ ارتبط ازدهار التجارة العابرة للصحراء بوجود منظومة متكاملة من المسالك والمحطات والآبار والواحات، وبشبكة من العلاقات التي جمعت التجار بأدلّاء الطريق والقبائل الصحراوية الفاعلة، ومختلف الفئات التي أسهمت في تأمين الرحلات وتسييرها وكذا تيسيرها.

في هذا السياق التواصلي بين ضفتي الصحراء الكبرى، برز إقليم تيدكلت ـ ولا سيما حاضرتا عين صالح وأقبلي ـ بوصفه من المراكز المهمّة في شبكة التجارة الصحراوية، نظرًا لموقعه الجغرافي المتوسِّط بين حواضر الشمال وحاضرة تنبكتو مقصد التجار والعلماء. تبعًا لذلك تنامتْ مكانة عين صالح باعتبارها عقدة تربط شمال أفريقيا ببلاد السودان الغربي، ودعَّمتها أقبلي التي أضحتْ منفذًا رئيسًا للقوافل المتّجهة جنوبًا، ونقطة تجمع وانطلاق للقوافل القادمة من عين صالح وتوات وأحوازهما، كما "تفرّدت" أقبلي بتسيير القافلة التجارية الكبرى المعروفة إقليميًا باسم "**أكابار**" **(Akabar)**، والتي اتّخذت من هذا المجال نقطة ارتكاز لرحلتها نصف السنوية نحو تنبكتو.

تطرح هذه الدراسةُ إشكاليةً رئيسةً مفادها: إلى أي مدى مثّلت قافلة "أكابار" نموذجًا بارزًا للتواصل التجاري بين تيدكلت وتنبكتو خلال القرن 19م، وما طبيعة التنظيم والآليات التي مكّنتها من أداء أدوارها الحضارية المأمولة؟ وذلك من خلال استقراء مجموعة من التساؤلات الجزئية، من أهمّها: ما السياق التاريخي الذي أتاح ظهور "أكابار" واستمرارها؟ ولماذا تبوّأت منطقة أقبلي دون غيرها مكانة معلمية في تنظيم رحلاتها؟ وما خصائص هذه القافلة التي ميّزتها عن غيرها من القوافل الصحراوية العريقة؟ وما المسارات والمحطّات التي كانت تسلكها، وكيف تعاملت مع إكراهات المجال الصحراوي القاسية، وعلى رأسها: الماء والأمن؟ وإلى أي حدٍّ تجاوز دورها الاقتصادي الإنسان والمجال ليُضفي عليها أبعادًا حضاريةً؟ ولماذا سعَى الاستعمار الفرنسي إلى تقويض تلك الأبعاد؟

تنطلق الدراسة من فرضية مؤدّاها أنّ ظهور "أكابار" وانتظام رحلاتها بين الضفتين لم يكن ظاهرة معزولة، وإنما كان نتاجًا للمكانة التي اكتسبتها تيدكلت ضمن شبكة التجارة العابرة للصحراء. كما أنّ قوّة وشهرة القافلة لم تكن مستمدّة من ضخامتها فحسب، وإنما من نظام متكامل شمل قيادة القافلة، وتحديد المسارات، والاستعانة بالأدلّاء، واعتماد وسائل للحماية والدفاع، وتدبير الموارد المائية خاصّة. ممّا يفسّر الاستهداف الاستعماري الفرنسي لنظام القافلة تدريجيًا، وإعادة تشكيل المجال التجاري الصحراوي قصد التحكّم في محاوره وتوجيهه.

لا تسعى هذه الدراسة إلى الحديث عن القوافل التجارية الصحراوية التقليدية عرَضًا، بل إلى تخصيص البحث والتحرّي عن خصوصيات قافلة "أكابار" ومرجع تميّزها وأهميتها. وتهدف إلى إثبات دور منطقة أقبلي "المغيّب"، باعتبارها المنفذ الرئيس للقافلة نحو بلاد السودان الغربي. فضلًا عن تمييز "أكابار" عن غيرها من القوافل مبنًى ومُنطلقًا، ورصد حجم المبادلات التجارية التي ارتبطت بها، والكشف عن أبعادها الاجتماعية والحضارية، واستجلاء مكانتها في إعادة تشكيل العلاقات الاقتصادية بين المجالين التواتي والسوداني.

تعتمد الدراسةُ المنهجَ التاريخيَّ القائمَ على جمع المادة المصدرية ونقدها ومقارنتها، من أجل إعادة تركيب مسار قافلة "أكابار" وتحديد أدوارها وتحوّلاتها ضمن سياقها التاريخي، مع إعمال أداة المقارنة عند تمييزها عن غيرها من القوافل التجارية العابرة للصحراء، ومقارنة الروايات والمعطيات الواردة في مختلف المظان المصدرية، المتَّكئة على كتب الرحلات والمصادر الفرنسية المعاصرة؛ تلكم الأدبيات التاريخية التي تستوجب التعامل النقدي مع مضامينها، إذْ أنّها تكشف من جهة عن معلومات دقيقة حول الطرق والقوافل، لكنها تعكس من جهة أخرى تصورات ومصالح مرتبطة بالمشروع الاستعماري الفرنسي في الصحراء الجزائرية.

2. "أكابار": المرجعيات والمُنطلق

1.2 المرجعية التاريخية لمسار تيدكلت الصحراوي:

لا ريب أن قوافل التجّار الغادية نحو بلاد السودان الغربي قد ارتبطت ببواكير الدعوة الإسلامية نحو تلك الأصقاع الأفريقية، وبجهود التجّار المغاربة الفردية في نشر الإسلام جنوبَي الصحراء الكبرى. وكان الرحّالة ابنُ بطوطة قد أكّد ذلك حين أشار إلى اعتياد التجار الأباضيين على ارتياد أسواق بلاد السودان منذ انتصاب الدول الأولى في بلاد المغرب الإسلامي، عبر المنفذ الصحراوي الرئيس جنوبَي المغرب الأوسط، مجتازةً الحواضر الصحراوية الثابتة في حركية التجارة القوافلية المتنامية، على غرار وارجلان، القُليعة (المنيعة)، قورارة، توات وتيدكلت **(ابن بطوطة، 1997، صفحة 249)**.

يشير المستكشف البريطاني جيمس ريتشاردسون (James Richardson) الذي طاف بين شواطئ الصحراء الكبرى سنة 1845م، إلى أن الواحات والمدن الداخلية في الصحراء كانت ترتبط بشبكة من الطرق التجارية العريقة، المستخدَمة منذ أقدم العصور، وظلّت تلك الشبكة تمثّل مسالكَ رئيسةً لحركة التجارة والاتصالات بين سكان الصحراء وبلاد السودان. ويؤكّد أيضًا أن هذه الطرق لم تكن وليدة ظروف طارئة، بل اكتسبت أهميتها نتيجة استمرار استخدامها عبر قرون طويلة من قبل التجّار المغاربة والقوافل المتتالية، الأمر الذي مكّنَ لرسوخ

وتجلِّي الروابط التجارية المتينة بين حاضرتي تيدكلت وتنبكتو ضمن منظومة التجارة الصحراوية (**Richardson, 1850, p. 03**).

وبالعودة إلى ابن بطوطة؛ فقد كان من أوائل من وثّقوا لذلكم التبادل التجاري الدوري بين ضفتي الصحراء الكبرى في رحلته إلى بلاد السودان واقعًا، ومن خلال ذلك المسار المذكور آنفًا، غير أنّ اللافت هو إشارته في رحلة عودته سنة 1353م، إلى ضخامة القافلة التي رافقها نحو بلاد توات، التي يُعتبر إقليم تيدكلت منفذَها الجنوبي نحو السودان (**ابن بطوطة، 1997، صفحة 277**). وأغلب الظنّ أنّ تلك القافلة التجارية الكبيرة حطّت أو مرّت بعين صالح، باعتبار أنّ مسارها ـ كما ذكر ابن بطوطة ـ كان عبر بلاد توارق هقار باتجاه توات بعد تخطّي مفترق الطرق المؤدّي إلى غات الليبية شرقًا، وقياسًا على أنّ عددًا كبيرًا من تجار غدامس الليبية قد رافقوها، وقد كانت عين صالح محطّة تجارية معلمية في حركية التجّار الغدامسيين نحو بلاد السودان.

مع انحسار دور حاضرة سجلماسة، التي كانت محطّة أساسية على طرق التجارة الصحراوية نحو مملحة "تغازة"، أخذت حركة القوافل تتحول تدريجيًا نحو مراكز بديلة منذ القرن 17م، وفي مقدمتها تيدكلت وعاصمتها عين صالح. فقد غدت هذه الأخيرة محطة مهمة يسهل الوصول إليها من مراكش أيضًا عبر وادي الساورة، مما عزّز موقعها في شبكة المبادلات الصحراوية (**بوفيل، 1988، صفحة 386**). ذلك ما أكّده المستكشف الفرنسي غيوم دو شامبو (Guillaume de Champeaux) الذي أولَى اهتمامًا خاصًّا لتيدكلت باعتبارها مركزًا لتنظيم الحركة الصحراوية؛ حيث لم تكن القوافل مجرد وسيلة لنقل البضائع، بل مثّلت عنصرًا قارًّا في استقرار العلاقات الاقتصادية بين الواحات الجنوبية والمراكز التجارية الواقعة جنوب الصحراء. وهو ما يؤكّد الدور المحوري الذي أدّته منطقة تيدكلت عمومًا وإقليم عين صالح خصوصًا في تنظيم التجارة العابرة للصحراء، بل لقد أصبحت عين صالح مستودعًا مهمًّا للسلع القادمة من السودان والمتجهة نحو شمال أفريقيا وأوروبا، كما أسهمت في استقواء مراكز تجارية مثل غدامس وغات (**De Guillaume, 1903, p. 08**).

بالفعل؛ لقد صرّح أيضًا بمركزية موقع عين صالح بالنسبة لبلاد السودان المستكشفُ الأسكتلندي جوردون لينج (Gordon Laing) حين حلّ بها خريفَ سنة 1825م، بمعيةِ قافلة قادمة من غدامس، التي ربطتها بعين صالح صِلات تجارية متينة. حينَها اعتبرَ لينج عين صالح أقربَ مدينة إلى الشرق من عموم منطقة توات، متوقّعًا التحاقَه بهدفه المنشود مدينة تنبكتو في حدود شهر أو أربعين يومًا، موجِّهًا خطابَه الإيجابي إلى قنصلِه في طرابلس قائلًا: "أستطيع التصريح بأنّني في الطريق إلى تمبكتو؛ الجِمال كلّها محمّلة... وسأنام بعد أربعين يومًا إن شاء الله في البلدة التي طال البحثُ عنها" (**لينج، 1974، صفحة 331**).

وعلى صعيد المسار المعاكس . أي من الجنوب إلى الشمال . أقرَّ ضابطُ المهاري المستكشفُ موريس كورتيي (Maurice Cortier) بأنّ الطريق الممتدة من تنبكتو إلى أقبلي ثمّ إلى عين صالح كانت في الماضي من أهم الشرايين التجارية في الصحراء الكبرى. وأنّ أقبلي كانت تمثّل آخر واحة جنوبية في تيدكلت قبل الدخول في المجال الصحراوي باتجاه أهنت أو تنبكتو... والعكس. كما أحالَ إلى أنّ القوافل كانت تعتمد على سلسلة من المحطات والآبار، التي كانت تؤدّي وظيفة أساسية في ضمان استمرار الرحلة عبر الصحراء، وكانت القوافل تقطع المسافة بين تيدكلت وتنبكتو في حوالي شهر تقريبًا (**Cortier, 1913, p. 17**). وهو ما يبرز تاريخية وديمومة الاتصال التجاري بين واحات تيدكلت ومراكز السودان الغربي، وفي طليعتها تنبكتو، حيث حملت قافلة "أكابار" لواءَه طيلة الفترة المعنية بالدراسة.

2.2 تبلور الـ "أكابار" وارتباطها بحاضرة أقبلي:

إضافةً إلى ما ذكرناه سابقًا، فقد تجلّت خصوصية إقليم تيدكلت في منظومة التجارة العابرة للصحراء خلال القرن 19م، لمَّا استأثر بتجهيز وإرسال الأوعية التجارية الكبرى الأكثر تنظيمًا، التي حملت الاسم الأمازيغي "أكابار"، والذي يعني بالعربية: الحشد، الموكب أو القافلة الكبيرة. ويعزّز ذلك الدور التجاري رأي المستكشف الفرنسي هنري شيرمر (Henri Schirmer) الذي أشار إلى أنّ مناطق الإقليم أصبحت تمثّل محورًا رئيسًا للتجارة العابرة للصحراء، إذ استطاع القائمون عليها، بالتعاون مع تجار غدامس والتوارق وبعض القبائل الصحراوية الأخرى، احتكار جانب مهمّ من المبادلات التجارية بفضل هذا التنظيم الجديد، مما جعلها إحدى أهمّ العُقد التجارية بين شمال الصحراء وبلاد السودان (**Schirmer, 1892, p. 411**).

لم تكن القوافل التجارية المتّجهة من مناطق الصحراء الشمالية نحو تنبكتو وبلاد السودان تحمل جميعُها اسمَ "أكابار"، بل عُرفت القوافل التجارية الصحراوية الضخمة بأسماء متباينة من قبل ومنذ قرون مديدة، لكنّ الجديد هو النمط التنظيمي الدوري وموقع الانطلاق، وإلّا فقد تباينت القوافل التجارية الصحراوية تبعًا لمساراتها ووظائفها ومجالات نشاطها التجاري. ومن بين تلك القوافل قافلة أزلاي (Azalai) الضّخمة المخصّصة لنقل الملح من مملحة "تغازة" سابقًا ثم مملحة "تاودني" لاحقًا، وكانت تشبه "أكابار" من حيث انتظامها وضخامة حجمها ودورها في تنشيط المبادلات التجارية عبر الصحراء، وإن اختلفت عنها في المسار ومجال التجارة (**بوفيل، 1988، صفحة 393**).

وإلى جانب تلك القوافل الكبرى، وُجدت قوافل أخرى أقلّ حجمًا وأكثر محدودية في نشاطها، عُرفت باسم "زويريق" (Zouirig)، وكانت تنطلق من نقاط مختلفة، الأمر الذي يؤكّد أن التجارة بين تيدكلت وبلاد السودان لم تعتمد على خط تجاري واحد أو نمط قافلي موحّد. ويورد المستكشف لويس فوانو (Louis Voinot) صاحب كتاب

"تيدكلت"، في هذا السياق، أن قوافلَ مكوّنةً من 500 جمل كانت تَفِد على أقبلي من غير أن تكون من "أكابار"، ثم تعود باتجاه بلاد أهقار، محمّلة بالتمور والأقمشة القطنية وسلع أخرى **(Voinot, 1908, p. 81)**. وظلّت أسواق أقبلي وجهة مفضّلة باستمرار لتوارق أهقار، الذين كانوا يزورونها في أوقات غير منتظمة، ضمن قوافل "زويريق" المذكورة، في رحلات تجارية محدودة، تفتقد للنظام الصارم والدورية **(Bissuel, 1891, p. 54)**.

تبوّأت منطقةُ أقبلي (أو دابدر)، الواقعة جنوبَي تيدكلت، مكانةً محوريةً في شبكة التجارة العابرة للصحراء، إذ كانت نقطة تجمّع القوافل القادمة من توات وغيرها والمتجهة نحو تنبكتو، كما كانت محطةً للقوافل العائدة منها. وفي هذا الإطار، يذكر الضابط دِبورتِي (Deporter) أن القوافل المنطلقة من عين صالح كانت تلتقي عند زاوية الشيخ أبي نعامة الكنتي، ثم تتجمّع قرب حاسي أودكار بالقرب من أقبلي، وهناك تتبلور القافلة التجارية الكبرى التي أضحت مشهورة باسم "أكابار"، استعدادًا لقطع مسافة تقارب 1400 كلم في مدة قد تتجاوز أربعين يومًا، ضمن موكب ضخم يتراوح عدد جماله، في المتوسط، بين 5000 و9000 جمل (Deporter, 1891, p. 39). إنّ هذا التنظيم يُحيلُنا إلى أنّ أقبلي لم تكن مجرد محطّة عابرة، وإنما كانت موضع التجمّع النهائي الذي تنتظم فيه القافلة الضخمة قبل شدِّ الرّحال التجاري نحو تنبكتو. وهذا الضابط فوانو الخبير بتيدكلت وأحوازها يؤكّد المؤكَّد من أنّ رأس خط قوافل "أكابار" المتّجهة إلى السودان كان تاريخيًا في أقبلي **(Voinot, 1908, p. 147)**.

إنّ المكانة التجارية العامّة لإقليم تيدكلت لا تنفي الخصوصية الوظيفية لمنطقة أقبلي في مسار "أكابار"؛ فالمصادر السابقة تميّز بوضوح بين مركز التبادل التجاري في عين صالح وبين نقطة التجمّع والانطلاق التاريخية للقافلة في أقبلي. بل إنَّ الرحلة إلى السودان أصبحت هاجسًا ملازمًا لسكان المنطقة؛ حيث نقلَ النقيب الفرنسي نيغر (Capitaine Nieger) أنّ معظم رجال أقبلي كانوا يقومون بهذه الرحلة مرّة واحدة على الأقل في حياتهم، حتى شاعَ بينهم: "لا يُعدُّ الرجلُ رجلًا حتى يكونَ قد قام بالسفر إلى السودان" **(Nieger, 1905, p. 108)**. يعكس ذلك عمق الارتباط بين سكان أقبلي والطريق التجارية المؤدّية إلى بلاد السودان، والأهمّ الحامِل الأكيد وهو قافلة "أكابار"، كما يفسّر كثافة مشاركة سكان المنطقة في النشاط التجاري الصحراوي. ولا أدلَّ على ذلك من وجود أعداد كبيرة من التجّار القبلاويين وكذا ممثلي التجّار الآخرين من مختلف الأقاليم الشمالية في مدينة تنبكتو؛ حيث كانوا ضمن 600 تاجر تواتي استقرّوا بالمدينة منتصف القرن 19م **(جعفري وعبو، 2014، صفحة 08)**.

مهما يكن من أمرٍ؛ وسواء انطلقت "أكابار" القافلة التجارية الدورية المنظّمة من عين صالح، أو تجمّعت في أقبلي وانطلقت من هناك، فإنّ تيدكلت قاطبة هي نقطة الارتكاز ومن ثَمَّ الانطلاق نحو بلاد السودان. إنّ التواجد في هذا المكان الموغِل جنوبًا من الصحراء الجزائرية ـ كما صرّح لينج ـ يُكسب صاحبَه الذي لم يصل بعدُ إلى تنبكتو شعورًا بأنّه قريبٌ جدًّا منها؟ **(لينج، 1974، صفحة 339)**.

3. تنظيمُ قافلة "أكابار" وإكراهاتُ مجالها

1.3 نظام قافلة "أكابار":

جسَّدتْ قافلة "أكابار" نموذجًا يُحتذَى به لتنظيم الحركة أو الدورة التجارية الصحراوية بين تيدكلت وبلاد السودان، إذ كانت رحلتُها منظّمة وفقَ مواعيد موسمية محدّدة، تنطلق مرتين في السنة، في شهري أبريل وأكتوبر، وكان منطلقها التاريخي منطقة أقبلي في توات السفلى (تيدكلت) حسب الطبيب العسكري الفرنسي راؤول أنطوني (Anthony Raoul) (**Anthony et Huguet, 1902, p. 844**). وقد احتفظت أقبلي بذلك الدور في الاتجاهين؛ باعتبارها نقطة تجميع للقوافل القادمة من توات والمتجهة نحو تنبكتو من جهة، وكذلك للقوافل العائدة من تنبكتو؛ حتّى إنَّ معاينة قصور أقبلي في العودة كان يُعدُّ إيذانًا باقتراب نهاية الرحلة والوصول إلى منطقة أكثر أمنًا، فضلًا عن اقتراب موعد تفريغ الحمولة. (**Bissuel, 1891, p. 54**). وكان انطلاق القافلة يتمّ تحديدًا في زاوية الشيخ أبي نعامة الكنتي، التي اشتهرت بتنظيم ركب الحجّ واستقبال حجّاج بلاد السودان الغربي خلال القرنين 18 و19م، في حين يلتقي القادمون من عين صالح وإينغر في منطقة الرباح (Rabah)، الواقعة على مسيرة نصف يوم شرقَي أقبلي، حيث تتوافر المراعي اللّازمة لإراحة الجِمال، قبل أن تنضمّ هذه المجموعات إلى القافلة الرئيسة في أقبلي، قربَ الزاوية المذكورة (**Nieger, 1905, p. 108**).

كان متوسّط عدد الجِمال في القافلة يبلغ نحو تسعة آلاف (9000) جمل، لحملِ السلع والتجّار، وهو رقم يعكس ضخامة النشاط التجاري الذي كانت تؤدّيه "أكابار". وكانت البضائع تُرتَّب في عدلين متوازنين يوضعان على جانبي الجمل، حيث تراوحت الحمولة المعتادة بين 250 و400 كلغ كحدٍّ أقصى. ويكشف التنظيم الداخلي للقافلة عن وجود منظومة إدارية واضحة؛ إذ كان رئيس القافلة، المسمّى الأمنير (Amnir)، يتولّى تحديد خط السير وترتيب المسير، بينما كانت القافلة . تبعًا لضخامتها . تُقسّم إلى مجموعات، يرأس كلَّ مجموعة كبير (Kebir)، وكان هؤلاء الكبار يمثّلون مجموعات التجّار. كما كان يتشكّل منهم مجلس جماعة يتولى الفصل في المنازعات. أمّا السير اليومي فكان في حدود ثمانِ ساعات، وكانت الرحلة تستغرق في المتوسط نحو خمسة وثلاثين يومًا، كما كانت مراحل الطريق ومواطن الماء والحطب والكلأ محدّدة سلفًا (**Bulletin, 1894, p. 04**).

ارتبطت رحلة "أكابار" الدورية الموسمية بتوقّع الحال مَناخيًا وتجاريًا في تنبكتو؛ إذ كانت القافلة تتجنّب دخول المدينة أثناء انتشار نوع من الذباب كانت لسعاته قاتلة للإبل، ولا تدخلها إلّا في أبريل. وبعد وصولها، كانت تقضي فصل الصيف هناك لإتمام عمليات البيع والشراء، ويبلغ النشاطُ التجاريُّ ذروتَه في أواخر الصيف وبداية الخريف، بالتزامن مع ارتفاع منسوب نهر النيجر ووصول المراكب المحمّلة بالبضائع، ثم تبدأ رحلة العودة إلى

تيدكلت في أواخر فصل الخريف. وبحسب التفصيل الزمني الذي أورده الضابط الفرنسي نيغر، فقد كانت القافلة الأولى تنطلق من أقبلي في أوائل أبريل، وتصل إلى تنبكتو في نهاية ماي، وتمكث هناك فترة الصيف، ثم تعود في أوائل أكتوبر لتصل إلى أقبلي في منتصف نوفمبر، أمّا القافلة الثانية فكانت تغادر أقبلي في بداية أكتوبر، وتعود في شهر ماي من السنة التالية **(Nieger, 1905, p. 108)**.

مع ذلك؛ لا يمكن الجزم بدورية قوافل "أكابار" بصورة مطلقة طوال فترة الدراسة، فقد كانت الظروف الأمنية وغيرها من التطورات القاهرة تُعيق غُدوَّها . أو رواحَها . أحيانًا. ففي خريف سنة 1825م، لم تتمكن القافلة من مغادرة تيدكلت بسبب انعدام الأمن تمامًا في الطريق وانقطاع أخبار المسالك عن التجّار، مما اضطر تجّار المنطقة ومن معهم من التجار الوافدين المتجمّعين في عين صالح إلى الانتظار سبعة أشهر كاملة، أملًا في تهيُّؤ ظرف ملائم لاستئناف الرحلة المعتادة **(لينج، 1974، صفحة 350)**.

2.3 خطُّ سير القافلة ومحطّاته:

لم يكن لقافلة "أكابار" مسار واحد ثابت بين أقبلي وتنبكتو، بل تعدّدت المسالك بحسب الظروف الطبيعية والأمنية، فقد ارتبط اختيار مواقع المحطّات أساسًا بوجود الآبار والينابيع والمراعي، إذ كان اختيار مسار القافلة يخضع لحسابات توفّر المياه وتقدير المقاطع غير الشّاقّة. وبناءً عليه يشير ريتشاردسون إلى وجود مسلكين رئيسين، أحدهما عبر أدرار أهنت (Adrar Ahnet)، وهو الأطول والأكثر أمنًا، والآخر عبر رقّ تنزروفت (Tanezrouft)، وهو الأقصر من حيث الزمن لكنه أشد قسوة من الناحية الطبيعية **(Richardson, 1850, p. 03)**.

بالعودة إلى طريق أدرار أهنت، فقد كانت أكثر أمنًا وتتوفّر فيها المياه والمراعي، بحيث لا تتجاوز المسافة بين نقاط الماء يومين من السير غالبًا، باستثناء المرحلة الواقعة بين عين زيزا (In–Ziza) وتيميساو (Timissow) التي تتطلب ثلاثة أيام من السير دون ماء، وكانت القافلة الكبيرة تحتاج إلى نحو أربعين يومًا لقطع هذا المسار. أمّا طريق تنزروفت، فهي الأصل الغالب بسبب قِصرها؛ فبعد مغادرة أقبلي، تتَّجه القافلة جنوبًا عبر هذا المسلك، وكانت من محطاته تين تني (Teen–Tenai)، الواقعة على مسيرة يومين من أقبلي، حيث توجد عين ماء وغابة صغيرة. ثم تأتي بئر والَن أو إيوالَن (Ouallen) الشهيرة، وليس بعيدًا عنها منهلُ أشوراط (Achourât). وبعد بضعة أيام منها تدخل القافلة إلى سهل (رقّ) تنزروفت الموحِش، الذي لا يوجد فيه ما ينتفع به الإنسان أو الحيوان طوال ثمانية أيام، بينما يتجلّى فيه السراب بأشكال خادعة، فيتراءى للمسافر أنه يرى قطعانًا من الماشية، ومدنًا،

وجبالًا، وأنهارًا؟ ممّا يضطرّ القافلة إلى السير المتواصل من الصباح حتى المساء دون توقف، وكانت صلابة أرضه الناتجة عن شدة الجفاف والحرارة تجعلها تبدو كالصخر (**Richardson, 1850, p. 08**).

بعد اجتياز مفازة تنزروفت تصل القافلة إلى إنغانان (Enghanan)، حيث توجد عين ماء، ومنها إلى لمبروك (El M'brouk) بعد مسيرة ستة أيام، وهي محطّة مفصلية آهلة تتفرّع منها القوافل لوجود الممالح في تاودني، ثم تأتي محطة المأمون (El Mamoun)، تليها بوجبيهة (Boujbeha) بعد ثلاثة أيام أخرى. وبعدها تصل القافلة إلى أروان (Araouane)، ومن هناك يحتاج المسافر خمسة أيام للوصول إلى تنبكتو، ويبلغ مجموع هذا المسار حوالي أربع وثلاثين مرحلة. وبالإضافة إلى هذه الطريق الغربية، يورد ريتشاردسون مسارًا آخر يمكن وصفه بالطريق الشرقية، ومن أبرز محطّاته عين بير (Ain–Beer) الواقعة على مسيرة نحو أربع مراحل من أقبلي، ثم بير موساكوم (Beer–Mousakoum) على مسيرة ثمانية أيام، ثم حاسي توابار (Hasee–Touabar)بعد أربعة أيام، تليها حاسي موسى (Hasee–Mousa) بعد خمسة أيام أخرى، ثم تأتي لمبروك بعد ستٍّ مراحل، وهي المحطّة المعلمية المذكورة آنفًا، التي تتقاطع فيها الطرق الصحراوية (**Richardson, 1850, p. 08**).

وبالنظر إلى غلبة الطابع الصحراوي على المسارات؛ فقد كانت الحاجة إلى الدليل الخِرِّيت مُلِحَّة، وكما كانت "أقبلي" نقطة تجمّع القوافل من توات وعين صالح وغيرهما، كان سكّانها أيضًا من أبرز الناقلين والأدلّاء، لِما امتلكوه من معرفة دقيقة بالطرق الصحراوية. ويؤكّد تلك الخاصية العقيد الفرنسي ضو (Clément d'Eu)، مشيرًا إلى أنَّ سكان المنطقة كانوا يعدّون من أفضل الأدلّاء، وأن الذهاب إلى تنبكتو أو السودان كان جزءًا من الخبرة الاجتماعية والتجارية التي تميّزوا بها (**d'Eu, 1903, p. 65**). كما اشتهرَ بأداء ذلك الدور بعضُ سكان قصر المنصور بأقبلي، الذين كانوا يُرافقون القوافل ويُرشدونها في الصحراء (**De Guillaume, 1903, p. 17**). فضلًا عن قبائل البدو الرّحل، التي أدّت دورًا جليًّا في توفير الأدلّاء الذين يتولّون توجيه القافلة وضمان وصولها. كما كان التجّار يتبادلون الأخبار مع الأدلّاء والعابرين حول حالة الطرق والآبار وتحرّكات قطّاع الطرق، بما يسمح باتّخاذ قرارات مناسبة بشأن مواصلة المسير أو تغيير المسار (**Nieger, 1905, p. 110**).

3.3 إكراهات مسار القافلة وسبُل التأمين:

فرضت البيئةُ الصحراويةُ القاسيةُ على قافلة "أكابار" جملةً من الإكراهات، كان في مقدّمتها ندرة المياه، وشدّة الحرارة والبرودة، وغياب المعالم الطبيعية في بعض المقاطع، فضلًا عن أخطار الغارات وقطّاع الطرق. لذلك لم يكن اختيار المسار قائمًا على قِصر المسافة فحسب، وإنما كان يخضع لموازنة دقيقة بين توفر المياه . كما ذكرنا من قبل . ومدى توفّر الأمن أيضًا؛ فالطرق المباشرة كانت أكثر عرضة للهجمات، بينما كانت الطرق الأطول

والأكثر التفافًا، رغم قلة مواردها المائية، أكثر أمنًا في كثير من الأحيان. ومِن ثَمَّ ارتبط استمرار النشاط التجاري ارتباطًا وثيقًا باستقرار العلاقات مع القبائل الصحراوية وأمن المسالك، إذ كانت القوافل تُغيِّر أجزاء من مساراتها عند تراجع الأمن، مستفيدة من الطرق الفرعية الغربية أو الشرقية **(Richardson, 1850, p. 03)**.

مثَّلتْ المياهُ العاملَ الحاسمَ في نجاح رحلة "أكابار"؛ فنصفُ المراحل المُراد قطعُها شحيحٌ أو نادرُ المياه، وبعض الآبار كانت تفصل بينها مسافات شاسعة، ويصل عمقُ بعضِها إلى عشرات الأمتار، الأمر الذي جعل معرفة مواقعها من أهمِّ مقوِّمات نجاح الرحلة. كما كانت الجِمال تُهيَّأ مسبقًا لتحمُّل العطش، وتُملأ القِرَب الجلدية بالمياه اللازمة لاجتياز المقاطع الخالية من مواردها. وتتجلّى هذه الخبرة خاصةً في الطريق عبر تنزروفت، حيث كان المقطع الواقع بين بئري والَن وتيرشومين يمتدّ لنحو ثمانية أيام متواصلة دون ماء أو مرعى، ولذلك كانت الجِمال تُغذَّى بكميات كبيرة من العلف قبل دخولها هذه المنطقة، ثم تُحمَّل بأعشاب الدرين (drinn) لتقديمه إليها في أيام العبور الأخيرة **(Nieger, 1905, p. 110)**.

لم يكن ضمانُ نجاح الرحلة مقتصرًا على اختيار الطريق والدليل، بل شمل أيضًا علاقات عُرفية مع بعض القبائل التي تمرّ القافلة بأراضيها؛ إذ كانت تؤدِّي لرؤساء القبائل ما يمكن اعتباره "رسوم عبور"، وغالبًا ما تظهر في صورة ملابس وهدايا، مثل السراويل والأحناك أو الملحفات، إضافةً إلى رسم آخر عند وصولها إلى تنبكتو. ممّا يكشف عن وجود منظومة عُرفية، لتنظيم حركة القوافل عبر المجالات القبلية **(Nieger, 1905, p. 110)**.

رغمَ تلك العطايا واتّخاذ جملة من التدابير والاحتياطات في رحلة القوافل التجارية، إلّا أنّ ذلك لم يحُل دون تسجيل بعض الشدائد والنوازل الطّارئة؛ ففي سنة 1805م، تعرّضت قافلة عائدة من تنبكتو، كان قوامُها ألفَي رجل للهلاك بسبب العطش، في واحدة من أكثر الحوادث دلالةً على خطورة تلك الطريق **(بوفيل، 1988، صفحة 387)**. وفي ربيع سنة 1825م، هاجم أفرادٌ من قبيلة "أولاد دليم" قافلة تجارية صغيرة كانت متوجهة من عين صالح إلى تنبكتو أثناء نزولها بمحطة بئر تيمساو على حدود صحراء أزواد، غير أن أفرادًا من التوارق اقتفوا أثر المعتدين، وانتهت المواجهة بهزيمة المُغيرين، وهو ما أشعر تجار تيدكلت وتنبكتو بوفرة الأمن، ولو لفترة من الزمن، وشجَّعهم على استئناف التحضير لإرسال القوافل **(لينج، 1974، صفحة 348)**.

وتكشف حوادث سنتي 1870م و1872م عن استمرار خطر الغارات؛ ففي شتاء سنة 1870م تعرّضت قافلة "أكابار" العائدة من تنبكتو لهجوم بعض المسلَّحين من قبيلة "أولاد المولات" (Oulad Moulat)، الذين قتلوا عددًا من أفرادها واستولوا على عبيد وبضائع. غير أنّ أربعين رجلًا من قبيلة "أولاد زنان" لحقوا بالمُغيرين في أودغار (Oudghar) بأهنت، وهاجموهم ليلًا، وقتلوا منهم سبعة رجال، ثم أعاد "أولاد زنان" إلى أصحابها ما

يخصّهم من الممتلكات. وبعد سنتين؛ أي سنة 1872م، هاجم المعتدون القافلة مرَّة أخرى بين محطّة والَن وأقبلي، واستولوا على كل ما كان معها. ولم يصل خبر الواقعة إلى تيدكلت إلا بعد مدّة طويلة، فانطلق خمسون رجلًا من "أولاد زنان" وعشرون رجلًا من بلدة "عين غار" (In Ghar) لملاحقة اللصوص واسترداد ما نهبوه، ولحقوا بهم إلى حدود واد مسعود (Oued Messaoud) جنوبي "بودا" (Bouda) **(Voinot, 1908, p. 77)**.

لقد دفعت هذه الأخطار المتواتِرة القافلة إلى اعتماد تدابير دفاعية أثناء الرحلة؛ فإذا وقع الهجوم على حين غِرَّة، كانت الجمال تُتيخ في شكل دائرة، ويحتمي المسافرون خلفها لتكوين ساتر دفاعي، أمَّا إذا أمكنَ رصدُ المهاجمين، فإنّ القافلة كانت تُعيد تشكيل نفسها في دائرة استعدادًا للمواجهة. وكان نجاح المهاجمين في القضاء على قافلة "أكابار" كبيرة أمرًا نادرًا، في ظلّ التقيُّد الصارم بالجماعة والنظام **(Bulletin, 1894, p. 04)**. كما ارتبط تأمينُ الطريق بالتدخل السياسي والاجتماعي للأعيان والزعامات المحلية؛ فقد أدّت خطورة بعض المسالك إلى تدخّل شخصيات ذات نفوذ للتفاوض مع القبائل المعنية بها. ويذكر المستكشف لينج أن خطورة الطريق في إحدى الفترات استدعت سفر أحد أبناء الشيخ سيد المختار الكنتي من تنبكتو إلى تيدكلت بصورة عاجلة، من أجل التباحث مع بعض القبائل بشأن تأمين سير القوافل بين الإقليمين **(لينج، 1974، صفحة 365)**.

لم تكن الأخطار الأمنية وحدها هي التي تؤثِّر في انتظام القافلة؛ فقد كان العامل البيئي قادرًا على تعطيل الطرق وتحويل اتجاهاتها. ففي أواخر القرن التاسع عشر، أدّت موجة جفاف استمرّت سنواتٍ عِدّة إلى موت نباتات الطلح والدرين، وجفاف عدد من نقاط المياه، فأصبحت القوافل عاجزة عن اجتياز نحو 600 كلم من صحراء تنزروفت دون ماء أو مرعى، مما اضطرّها إلى التحوّل نحو الطريق الأطول عبر "أدرار إفوغاس". **(Cortier, 1913, p. 17)**. ويبرز هذا المثال أنّ انتظام قوافل "أكابار" لم يكن نتيجة انتظام التجارة فحسب، بل كان ثمرة خبرة طويلة متراكمة، في التكيّف مع البيئة الصحراوية واستثمار مواردها المحدودة. وقد أسهم ذلك التفاعل في استمرار الاتصال التجاري بين تيدكلت وتنبكتو، رغم ما كان يعترض الطريق من أخطار طبيعية وأمنية متغيّرة.

4. أبعادٌ تجاريةٌ وحضاريةٌ من رحلات "أكابار":

ربطت رحلات قافلة "أكابار" بين أسواق تيدكلت وبلاد السودان، ولا سيما مدينة تنبكتو، وأتاحت انتقال سلع وعروض تجارية متنوّعة في الاتجاهين. فقد كانت القافلة تحمل من مناطق الشمال والواحات الصحراوية إلى السودان مجموعة واسعة من المنتجات، شملت: البنادق والأسلحة البيضاء، والأقمشة الألمانية، والمنسوجات الإنجليزية والهندية، والقطن والموسلين، والسلع الإيطالية، والزجاجيات، والبرانس والقنادير، والخيوط والإبر، والأدوات المنزلية، والأحزمة، والورق، والصابون، والتبغ، والسكاكين، والمرجان، والأسلاك الحديدية والنحاسية، والأدوية،

فضلًا عن التمور والملح. وتكشف هذه القائمة عن اتساع نطاق المبادلات وتنوّع حاجات الأسواق السودانية، كما تدلّ على اندماج قافلة "أكابار" في شبكة تجارية تتجاوز المجال المحلي لتيدكلت، نحو أسواق أوسع في شمال أفريقيا وأوروبا. وفي الاتجاه المعاكس؛ كانت القوافل تعود من بلاد السودان محمَّلة بسلع ذات قيمة اقتصادية مرتفعة في أسواق الشمال، من أبرزها ريش النعام، والعاج، والجلود المدبوغة، ومسحوق الذهب، ومنتجات السّلال، إضافة إلى "الرقيق" آنذاك **(Derrécagaix, 1900, p. 01)**.

بلغ حجم هذه المبادلات التجارية مستوى ماليًا قيِّمًا؛ إذ تشير بعض الإحصاءات إلى أنَّ قيمة المبادلات بلغت حوالي مليوني (2,000,000) فرنك، دون احتساب تجارة الرقيق؟ **(Derrécagaix, 1900, p. 02)**. وهو رقم لافت، رغم وروده في مطلع القرن العشرين. ولم تكن هذه المبادلات تعتمد بصورة كاملة على النقد، وإنما جرت في إطار منظومة نقدية محلية خاصّة بالمجال السوداني؛ فقد استُعمِلت أصداف الكاوري وسيلةً للتبادل في المعاملات اليومية، إلى جانب المثقال الذهبي في المبادلات ذات القيمة المرتفعة. وهو ما يعكس قدرة تجار "أكابار" على التعامل مع أنظمة نقدية مختلفة، ويؤكّد اندماج القافلة في منظومة اقتصادية صحراوية وسودانية لها أعرافها وآلياتها الخاصة في تقويم السلع وتسوية المعاملات **(Bulletin, 1894, p. 02)**.

لقد أسهمت حركة القوافل في ربط الأسواق الصحراوية ضمن شبكة تجارية عابرة للصحراء؛ فلم تقتصر أهميتها الاقتصادية على نقل السلع بين تيدكلت وتنبكتو فحسب، وإنّما امتدت إلى إدماج الواحات الصحراوية في شبكة أوسع تصل الجزائر وبلاد السودان وطرابلس. أمّا اقتصاد تيدكلت فقد نمَا بفضل الأرباح الناتجة عن تجارة المقايضة التي أتاحتْها قوافل أكابار. ولم يقتصر أثر هذا الانعكاس على التجارة بمعناها الضيّق، بل امتدَّ إلى الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بها، ومنها توفير اليد العاملة الرخيصة (العبيد) التي ساعدت في حفر الفقاقير، التي مثّلت عصب الزراعة الواحاتية **(جعفري وعبو، 2014، صفحة 13)**.

ولعلّ الصورة الذهنية التي كانت ترافق اقتراب القافلة من تنبكتو تكشف بدورها عن أثرِ الربح والمكسب في حياة التجّار؛ فحين يتأكّد قرب وصول القافلة إلى غايتها، ويبدو الهدف في متناول اليد، "يُسرّ التجّار، ويبدأ كلّ واحد منهم في عدِّ المكاسب والأرباح التي سيجنيها قريبًا" **(لينج، 1974، صفحة 356)**. تمامًا مثلما أضحت القافلة وسيلة لانتقال الأشخاص والجماعات بين ضفتي الصحراء، وهو ما أسهم في إحداث نوع من التلاقح البشري والتثاقف بين سكّان المجالين. كما أتاحت حركتها انتقال العلماء والفقهاء، والمخطوطات، والمعارف، في إطار ما عُرف بظاهرة الفقهاء التجار **(جعفري وعبو، 2014، صفحة 13)**.

ومن هذا المنظور؛ تحوّلت قافلة "أكابار" كذلك إلى وسيلة لنقل الأخبار والتعليمات الإدارية والمراسلات التجارية، فأدّت وظيفة بريدية منتظمة إلى جانب وظيفتها التجارية. وكانت الرسائل الرسمية والخاصة بين تنبكتو والواحات الشمالية تُنقل مع القوافل عبر الصحراء، حيث إنّ الرسائل القادمة من تنبكتو كانت تقطع مسافات طويلة على ظهور الجمال قبل وصولها إلى شمال الجزائر نهايةَ القرن 19م. وبذلك ساعدت أكابار على استمرار التواصل بين مناطق متباعدة، وجعلت من الصحراء مجالًا للحركة والاتصال، لا مجرّد حاجز جغرافي يفصل بين الشمال وبلاد السودان **(Bulletin I. S., 1897, p. 04)**. ومِن ثَمَّ؛ لم تكن "أكابار" مجرّد رحلة لنقل البضائع وتحقيق الأرباح، بل كانت تجربة اجتماعية وحضارية أثْرَتْ شخصية التاجر الصحراوي، وعزّزتْ صِلاتِه ببلاد السودان الغربي، ووسَّعتْ دائرة معارفه وعلاقاته، وجعلت من الحركة التجارية قناةً لانتقال الأخبار والأفكار والأشخاص.

5. التوجّه الاستعماري الفرنسي لاستغلال نشاط "أكابار"

لم يكن انتظام نشاط قافلة "أكابار" بمعزل عن التحوّلات السياسية والعسكرية التي عرفتها المنطقة خلال أواخر القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين، ولا سيما مع تصاعد التوسّع الاستعماري الفرنسي في الصحراء الكبرى واحتلال تنبكتو سنة 1894م ثمّ عين صالح سنة 1900م. فقد أدركت السلطات والمستكشفون الفرنسيون الأهمية الاقتصادية للمحور الذي يصل تيدكلت ببلاد السودان، وما تمثّله القوافل، وفي مقدمتها "أكابار"، من وسيلة فعَّالة للحركة والتبادل والاتصال. ومن ثَمَّ، لم ينظر المشروع الاستعماري إلى هذه القوافل بوصفها مجرّد ظاهرة تجارية تقليدية، بل ارتبط الاهتمام بها بمحاولات إعادة تنظيم المجال الصحراوي، والتحكّم في مسالكه التجارية، لذا كان التدخّل أكثرَ من ضرورة لإنهاء ما سمّاه الفرنسيون "الاحتكار التجاري" وتأمين الطرق الصحراوية وإحكام السيطرة على المحاور المؤدّية إلى السودان الغربي **(Schirmer, 1892, p. 412)**.

لقد ارتبطت أهمية أقبلي وتيدكلت وتجارة قوافل "أكابار" بعمق الاستراتيجيات التوسّعية الفرنسية؛ فقد اعترف المستكشف الفرنسي الطبيب أنطوني بضخامة حجم المبادلات التجارية الناتجة عن "أكابار"، والتي بلغت أرقامًا مُغرية دون احتساب تجارة "الرقيق" التي تراجعت خلال تلك الفترة **(Anthony et Huguet, 1902, p. 844)**. ويكشف هذا الانبهار الصادر عن كاتب فرنسي مُصاحب للحملة التوسّعية، عن إدراك الفرنسيين للأهمية الاقتصادية لتلك القافلة، وعن قيمة المحور التجاري الذي كانت تتحرك عبره، الأمر الذي جعله مجالًا ذا أهمية في الحسابات الاستراتيجية الفرنسية.

لم تكن المصالح الاقتصادية وحدها وراء ذلك الاهتمام الفرنسي؛ فقد ارتبطت القافلة كذلك بتجارة "الرقيق"، إذ كانت "أكابار" مُساهِمة في نقل "الرقيق" من بلاد السودان وبيعه في الواحات، وصولًا إلى مناطق شمالية بالمغرب

الأقصى. وهو نشاط كان يدرُّ أرباحًا كبيرةً على القائمين على القوافل. وقد شكّل هذا النشاط أحد الجوانب التي استرعت اهتمام المستكشفين والمراقبين الفرنسيين، ممَّا أتاح للخطاب الاستعماري أن يوظّف تبعات ذلك النشاط التجاري الصحراوي لتبرير التدخّل والسيطرة على طُرقه ومجالاته. كما تبلور لدى الفرنسيين إدراك واضح لحيوية "أكابار" ودورها في استمرار التجارة الصحراوية، بحكم أنَّ انتظام عبورها للصحراء كان يفنّد الصورة الشائعة لدى الأوروبيين عن الصحراء باعتبارها مجالًا معزولًا أو عديم النشاط (**Bulletin I. S., 1902, p. 03**).

اتَّجه التصور الاستعماري إلى البحث في جدوى "إعادة تنظيم" ذلك النشاط التجاري بما يتلاءم والمستجدّات الطارئة بالمنطقة مطلعَ القرن 20م، فالمحافظة على الطرق التجارية من شأنها إعادة إحياء العلاقات الاقتصادية بين الطرفين، ودمج التجارة الصحراوية في فضاء اقتصادي أوسع يمتدّ من موانئ البحر المتوسط إلى دواخل السودان الغربي، أو ما أصبح يُعرف في الخطاب الاستعماري بـ "السودان الفرنسي". ومن هنا تحولت قافلة "أكابار" في السياسة الاستعمارية من مجرّد نشاط قائم بالفعل إلى مدخل للتفكير في إعادة توجيه المجال التجاري الصحراوي بما يخدم المصالح الفرنسية (**Bulletin I. S., 1902, p. 03**).

وفي الإطار ذاتِه، اقترح الضابط الفرنسي نيغر برنامجًا عمليًا لإعادة تنشيط التجارة الصحراوية، يقوم على إعادة بناء العلاقات مع التوارق باعتبارهم شركاء أساسيين في تأمين الطرق التجارية، وعلى إعادة تنظيم قوافل منتظمة بين أقبلي وتنبكتو، وكان يرى أنذ إنشاء خط للسكك الحديدية لم يكن ضرورة في تلك المرحلة، وأنَّ قافلتين منظمتين سنويًا يمكن أن تكفلا استمرار المبادلات التجارية وربط تيدكلت ببلاد السودان (**Nieger, 1905, p. 112**). غير أنّ هذا الاهتمام بالقافلة لم يكن غايته الحفاظ على نظامها التقليدي بصورة دائمة، بل كان جزءًا من مشروع استعماري أوسع لإعادة تشكيل المجال الصحراوي؛ حيث انطلق بعض الكتّاب والمستكشفين الفرنسيين من نجاح "أكابار" وازدهار التجارة المرتبطة بها للدعوة إلى إقامة مشروعات كبرى، من بينها مدّ السكك الحديدية، واستغلال المياه الجوفية، وتوسيع العمران في الواحات (**Bulletin I. S., 1902, p. 03**).

ومن النظريات المنفعية المأمولة التي طرحها المنظِّرون الاستعماريون إمكانية استبدال نظام قوافل "أكابار" بوسائل النقل والاتصال الحديثة؛ إذ توقّعوا أن تمتد السكك الحديدية يومًا عبر المسالك التي اعتادت القوافل اجتيازها، من أقبلي إلى والَن فبوجبيهة وصولًا إلى تنبكتو! (**Nieger, 1905, p. 112**). ومن ثمّ، لم يكن تقويض نشاط "أكابار" مجرد نتيجة عرضية للتوسع الفرنسي، وإنما ارتبط بمشروع أوسع لإعادة تشكيل المجال الصحراوي ودمجه في المنظومة الاقتصادية والاستراتيجية الاستعمارية الفرنسية.

6. خاتمة:

تخلص هذه الدراسة إلى أنّ قافلة "أكابار" لم تكن قافلة تقليدية لنقل السلع والأشخاص بين تيدكلت وتنبكتو، وإنما مثّلت أحد أبرز مظاهر التبادل التجاري والحضاري الذي ربط المجال الصحراوي الجزائري ببلاد السودان الغربي خلال القرن التاسع عشر. كما كان لموقع أقبلي في إقليم تيدكلت دور مشهود في ضمان دورية وانتظام القافلة، مستفيدة من عددٍ من المسالك ومحطّات المياه ومواطن الاستراحة التي مكّنت التجار من عبور المجال الصحراوي رغم قساوة طبيعته واتساع مسافاته. كما أحالت الدراسة إلى أنّ ذلك الانتظام ارتبط بمنظومة متكاملة من التنظيم والتعاون والحماية، شاركت فيها جماعات وقبائل ووجهاء محليون، الأمر الذي منح هذه القافلة قدرة ملحوظة على الاستمرار والتكيّف مع الظروف المتغيرة.

كما أظهرت الدراسة أن الأهمية الحقيقية لـ "أكابار" تجاوزت تبادل السلع إلى الإسهام في بناء شبكة واسعة من العلاقات الإنسانية والاجتماعية والثقافية بين سكان تيدكلت وتنبكتو والمجالات الواقعة بينهما. ومِن ثَمّ، يمكن اعتبارها فضاءً للتفاعل الحضاري الصحراوي، جعل من الصحراء مجالًا للاتصال والحركة بدل أن تكون حاجزًا للعزلة، وأسهم في استمرار الروابط التاريخية بين شمال إفريقيا وبلاد السودان الغربي. رغم أنّ هذا النظام دخل مرحلة جديدة بفعل التوسع الاستعماري الفرنسي في الصحراء الجزائرية، حيث بدأت السلطات الفرنسية تنظر إلى طرق القوافل باعتبارها مسالك ذات قيمة اقتصادية واستراتيجية، وتسعى إلى إخضاعها وإعادة تنظيمها وربطها بمشروعاتها الاستعمارية في مجال الأمن والمواصلات والتجارة.

ومن أهمّ النتائج التي توصّلت إليها الدراسة أن قافلة "أكابار" بدوريتها المعتادة كرّست المكانة الاقتصادية والحضارية لتيدكلت، وبخاصة أقبلي، باعتبارها نقطة وصل بين واحات الشمال وبلاد السودان الغربي؛ وعليه توصي الدراسة بتوسيع البحث في تاريخ القوافل الصحراوية انطلاقًا من المصادر المحلية والمخطوطات والوثائق الأرشيفية والروايات الشفوية، وعدم الاكتفاء بالمصادر الاستعمارية التي تظلّ ضرورية لكنها تعكس، في كثير من الأحيان، منظورًا مرتبطًا بأهداف المرحلة الاستعمارية.

وتدعو الدراسة في الأخير إلى إجراء دراسات ميدانية وجغرافية لمسار "أكابار" ومحطّاته القديمة، وتوثيق الآبار والمسالك والمواقع المرتبطة به قبل اندثار آثارها، إلى جانب تشجيع الدراسات المقارنة بين "أكابار" وغيرها من القوافل التي ربطت توات وتيدكلت ببلاد السودان. لأنّ ذلك سيساعد في حفظ الذاكرة التاريخية المشتركة للمجتمعات الصحراوية، وإبراز الدور الذي أدّته القوافل في بناء جسور التواصل الحضاري بين شمال إفريقيا وغربها، فضلًا عن إمكانية توظيف هذا التراث في مشاريع البحث العلمي والسياحة الثقافية والدعاية الإعلامية.

7. قائمة المراجع:

باللغة العربية:

01. ابن بطوطة، محمد، (1997)، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تحقيق: عبد الهادي التازي، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، ج 04.

02. بوفيل، إدوارد وليام، (1988)، تجارة الذهب وسكان المغرب الكبير، مراجعة: روبن هاليت، ترجمة: الهادي أبو لقمة ومحمد عزيز، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي.

03. جعفري وعبو، مبارك والطاهر، (2014)، منطقة توات ودورها في تجارة القوافل الصحراوية من القرن 09 إلى 13هـ/15 إلى 19م، الملتقى الدولي التجارة والتجار عبر التاريخ، الجمعية التونسية المتوسطية للدراسات التاريخية والاجتماعية والاقتصادية، المنستير.

04. لينج، جوردون، (1974)، رحلتان عبر ليبيا رحلة ورسائل الرائد ألكسندر جوردون لينج 1824–1826، ترجمة: دار الفرجاني، مكتبة الفرجاني، طرابلس.

باللغة الأجنبية:

05. Anthony et Huguet, R et J, (1902), Étude analytique et critique de l'ouvrage: Les races humaines du Soudan Français de M. Sarrazin, Bulletins de la Société d'anthropologie de Paris, V° Série, Tome 03, pp. 842–849.

06. Bissuel, Henri, (1891), Le Sahara français: conférence sur les questions sahariennes, faite les 21 et 31 mars, 1891 à MM. les officiers de la garnison de Médéa, Adolphe Jourdan libraire-éditeur, Alger.

07. Bulletin de la Société de Géographie de Paris, (1894), Les caravanes du Touat à Tombouctou, Le Petit Journal, 12 février 1894, pp. 01–04.

08. Bulletin de la Société de Géographie de Paris, (1897), Le service postal de l'Akabar entre In-Salah et Tombouctou, Le Réformiste, 13 août 1897, pp. 01–03.

09. Bulletin de la Société de Géographie de Paris, (1902), L'Akabar d'In-Salah à Tombouctou, Le Réveil de Mascara : journal démocratique paraissant le dimanche, 8 juin 1902, pp. 01–03.

10. Cortier, Maurice, (1913), Reconnaissance Ouallen-Achourât, route d'In-Salah à Tombouctou, par Ouallen et Achourât. Émile Larose éditeur, Paris.

11. De Guillaume, Champeaux, (1903), À travers les oasis sahariennes : Les spahis sahariens, R. Chapelot et Cie, Paris.

12. Deporter, Commandant, (1891), La question du Touat Sahara algérien Gourara, Touat, Tidikelt, caravanes et transsaharien, L'imprimerie Pierre Fontana, Alger.

13. Derrécagaix, Victor, (1900), Le Commerce à In-Salah et dans le Touat, publié dans Le Courrier de Tlemcen, 40e année, n° 2027, pp. 1–2.
14. D'Eu, Clément-Célestin, (1903), In-Salah et le Tidikelt: journal des opérations; suivi d'une Instruction sur la conduite des colonnes dans les régions sahariennes, Librairie militaire R. Chapelot imprimeurs édditeurs, Paris.
15. Nieger, Capitaine, (1905), In Salah et le Tidikelt, Paris.
16. Richardson, James, (1850), Routes du sahara. itinéraire dans l'intérieur du grand désert d'afrique, L'imprimeur Emile Martinet, Paris.
17. Schirmer, Henri. (1892), Le Touât, étude de géographie physique et économique, In: Annales de Géographie, t. 1, n°4. pp. 404–414.
18. Voinot, Louis, (1908), le Tidikelt étude sur la géographie l'histoire, les mœurs du pays, édition jacques gandini, Paris.