وزارة التّعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الدكتور يحي فارس المدية

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم: علوم إنسانية

الشعبة: تاريخ

المواصلات في الجزائر العثمانية خلال القرن 18م

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في تخصص تاريخ الدولة العثمانية 1924

من إعداد:

حنان بلحنيش

شهرزاد دحماني

إشراف الأستاذ:

كمال بوزريعي

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
توميات عبد الرزاق	أستاذ	رئيسا
بوزيريعي كمال	أستاذ	مشرفا
محمدي رزيقة	أستاذة	مناقشا

السنة الجامعية: 1443هـ _ 1444 هـ / 2023م_2024م


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

"بسم الله الرحمن الرحيم"

قال الله تعالى "رب أوزعني أن اشكر نعمتك التي أنعمت علي"

صدق الله العظيم

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: «من لم يشكر الناس لا يشكر الله

في البداية نتقدم بشكرنا الجزيل عرفانا وتقديرا للأستاذ الفاضل المشرف "بوزريعي كمال "على هذا العمل لما أمدنا به من نصائح أنارت دربنا ومكنتنا من انجازه وكذا دعمه وتعبه وتوجيهاته الثمينة التي تخدم البحث للخروج به إلى النور.

كما نتقدم بجزيل الشكر وعظيم التقدير وأعظم آيات الامتنان إلى الأساتذة "لطيفة حمصي "الذي لم تبخل علينا بدعمها العلمي والمعلومات المفيدة والنصائح القيمة.

ويبقى أن نتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من مد لنا يد العون من قريب أو بعيد ونسأل الله عز وجل أن يجزيهم الجزاء الحزن وان يجعل ذلك في ميزان حسناتهم

وما توفيقي إلا بالله عليه توكلت واليه أنيب

كما نتقدم بالشكر للجنة المناقشة وجميع الأساتذة الكرام بقسم التاريخ

2023

إهداء

إلهي لا تطيب اللحظات إلا بذكرك وشكرك ...وتطيب الآخرة إلا بعفوك ... ولا تطيب الجنة إلا برؤيتك

اهدي ثمرة جهدي إلى من احمل اسمه بكل فخر إلى من حصر الأشواك عن دربي ليمهد لي طريق العلو إلى من علمني أن الدنيا كفاح وسلاحها العلو والمعرفة إلى الذي لو يبخل عليا بأيشيء...إلى من سعى للأجل راحتي ونجاحي إلى أعظم واعز رجل في الكون "أبي الغالي "

إلى من ساندتني في صلاتها ودعائها ...إلى من سهرت الليالي تنير دربي إلى من تشاركني أفراحي وأحزاني إلى نبع العطف والحنان إلى أجمل ابتسامة في حياتي ومن تحملت كل لحظة الم مررت بها وساندتني عند ضعفي وهزيمتي

"أمي الحبيبة "

إلى الشمعات التي أضاءت حياتي أخياتي"هاجر "و"رنيو"

إلى من هو أقرب إلى روحي على من شاركوني الحنان الأبوي وتقاسمت معهم الدفيء الأسري إخوتي الأعزاء

إلى توأم روحي ورفيقة دربي صاحبة القلب الطيب والنوايا الصادقة إلى من رافقتني منذ إن حملنا مشقة الدراسة خطوة بخطوة صديقتي

"إلى كل من علمني حرفا وأحب العلو والعلماء إلى كل صديقاتي الكرام الذين فرحو لنجاحي إلى كل من اراد لي خيرا إلى من ضاقت السطور عن ذكرهم فوسعهم قلبي صديقاتي إلى كل من نسيهم قلمنا ولم ينساهم قلبنا إلى كل من علمني وأخذ بيدي وأنار لي طريق العلو والمعرفة "شمرزاد دحماني"



إهداء

إلى من تطيب اللحظات إلا بذكره ولا تطيب الآخرة إلا بعفوه ولا تطيب الجنة إلا برؤيته إلى من منحني الحياة إلى ربي رب العزة جل جلاله

إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة فكان منبع العلم إلى نبينا محمد صلى الله عليه وسلم

إلى مثل الأبوة الطاهرة إلى اليد الطاهرة التي لازالت من أمامنا أشواك الطريق ورسمت المستقبل بخطوط من الأمل والثقة إلى من احمل اسمه بكل افتخار إلى والدي العزيز حفظه الله ورعاه.

إلى حبيبة قلبي الأولى بسمة الحياة وسر الوجود إلى من كان دعائها سر نجاحي وحنانها بلسم جراحي إلى أغلى الحبايب إلى أمي الغالية أطال الله في عمرها

إلى من هم أقرب من روحي إلى من تطلعوا لنجاحي بنظرات من الامل إلى أخواتي

إلى أختي التي لم تلدها أمي إلى من تحلت بالإخاء وتميزت بالحب والعطاء إلى من شاركتني الأفراح الأحزان صديقتي الغالية "شمرزاد دحماني"

إلى كل من مهد الطريق أمامي للوصول إلى ذروة العلم من قريب أو من بعيد.

"حنان بلحنيش"

قائمة المختصرات

تح	تحقيق
تع	تعريب
تق	تقديم
ج	جزء
د.ط	دون طبعة
ط	طبعة
ع	عدد
ص	صفحة
ق	قرن
م	ميلادي
هـ	هجري
p	page

تعتبر الفترة الممتدة من بداية الوجود العثماني حتى بداية القرن التاسع عشر من أهم فترات تاريخ الجزائر الحديث كونها مرحلة ذات خصوصيات نظرا للتحولات الكبيرة التي شهدتها في جميع مجلاتها سياسيا، اقتصاديا واجتماعيا.

وقد تركزت دراستنا المعنونة بالمواصلات في الجزائر خلال القرن 18م (1700_1799) على الجانب الاقتصادي،الذي كان له تأثير مباشر في الوضع العام للبلاد لكونه يرتكز على عناصر أساسية من بينها التجارة، كما ساهمت الإدارة العثمانية في إدخال تغيرات على هذا الجانب في تطوير الحياة الاقتصادية وتوطيد العلاقات التجارية داخل الجزائر العثمانية.

دوافع اختيار الموضوع:

الدوافع التي كانت وراء اختيارنا لهذا الموضوع هي دوافع ذاتية والأخرى موضوعية:

1_الدوافع الذاتية:

_الشغف والاهتمام الكبير بدراسة التاريخ العثماني عامة ومنه تاريخ الجزائر خلال العهد العثماني خاصة

الرغبة في اكتساب المعلومات وإثراء الرصيد المعرفي حول هذا الموضوع

ارتباط الموضوع ضمن تخصصنا تاريخ الدولة العثمانية وعليه قد نكون أثرينا رصيدنا المعرفي والنظري والتطبيقي لنستغله مستقبلا في الحياة العلمية

2_الدوافع الموضوعية:

إثراء البحث العلمي بمواضيع حول أهمية شبكة المواصلات في الجزائر العثمانية وتقديم صورة عن الوضع الاقتصادي للجزائر خلال الفترة العثمانية.

التعرف على الدور الذي لعبته المواصلات الجزائرية خلال الفترة العثمانية. بما تحتويه من أهمية إستراتيجية اقتصادية اجتماعية وثقافية.

إبراز مدى إسهام الطرق بدورها الفعال في النشاطات الثقافية والاقتصادية والاجتماعية.

أهداف الدراسة:

هدفنا من هذا البحث:

- المساهمة في إثراء المكتبة الجزائرية بالدراسات الخاصة في التاريخ العثماني.
- تقديم صورة واضحة وشاملة عن المواصلات الجزائرية في الفترة العثمانية.
- إبراز مدى قيمة المواصلات خلال العهد العثماني لكونها رابط أساسي بين الأقطار.

إشكالية البحث:

تكمن الإشكالية الرئيسة للموضوع البحث في محاولة بناء صورة عن شبكة المواصلات في الجزائر العثمانية من خلال رصد وتتبع حركية الطرق البرية والبحرية

وما مدى مساهمة شبكة المواصلات في الجزائر في تنشيط الحياة الاقتصادية والاجتماعية في القرن 18؟

وللإجابة على هذه الإشكالية طرحنا عدة تساؤلات فرعية تساعدنا بالإلمام بالموضوع ومن أبرزها:

1.ما هي الآثار الاجتماعية والاقتصادية والسياسية لتطوير شبكة المواصلات في الجزائر العثمانية خلال القرن 18؟

2.كيف تم تحسين المواصلات بين المدن والقرى في الجزائر العثمانية خلال القرن 18؟

3.وما هي الأساليب والتقنيات المستخدمة آنذاك؟

الدراسات السابقة:

هناك العديد من الدراسات السابقة اعتمدنا عليها في موضوعنا "المواصلات في الجزائر العثمانية خلال القرن 18" نذكر منها:

رشيد حفيان "الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين 17 و 18م" مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث تخصص العلاقات الاقتصادية والثقافية بين الجزائر العثمانية ودول المغرب الحديث جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة ،(2013-2014).

فيصل قاسم "الحركة التجارية بين موانئ بلدان المغرب خلال العهد العثماني "، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، تخصص: العلاقات الاقتصادية والثقافية في الجزائر العثمانية ودول المغرب الحديث جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة ،2014،2013

فهيم لقوارة ،"ميناء مدينة الجزائر ودوره الاقتصادي في العهد العثماني"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث،جامعة الجزائر 2،قسم التاريخ ،2011، 2012.

جيلا لي بن فرج حسين،"الأسواق والاقتصاد الريفي للجزائر خلال عهد الدايات (1671_1830) "،أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتورة في التاريخ الحديث جامعة وهران 2021.

المنهج المعتمد:

اعتمدنا في دراستنا على المنهج التاريخي الوصفي لكونه الأساسي في كل الدراسات التاريخية إضافة إلى وصفنا للمواصلات التي اعتمدتها الجزائر خلال العهد العثماني في القرن الثامن عشر بالإضافة إلى المنهج التاريخي التحليلي الذي ساعدنا في تحليل لبعض المعطيات والآراء والمنهج المقارن الذي ساعدنا في المقارنة بين المواصلات في الجزائر العثمانية وفرنسا خلال القرن 18.

دراسة المصادر والمراجع

اعتمدنا في دراستنا على مجموعة من المصادر والمراجع ومن بين المصادر نذكر:

مذكرات احمد شريف الزهار (1754_1830) حيث سجل في مذكراته إحداث عصره وتاريخ الجزائر خلال الفترة العثمانية.

مذكرات خير الدين بربروس،الذي هو عبارة عن رحلة قام بها الأخوين خير الدين خر الدين وعروج بربروس الطويلة في فتح الجزائر والغزوات التي قام بها.

كتاب الجزائر في عهد رياس البحر للمؤلف وليام سبنسر حيث وصف فيها الجزائر وقال بأنها دولة قوية وشعبها متمسكا ومتحدا وهذا ما مكنها من مجابهة جميع أعدائها.

أما **المراجع** نذكر منها:

كتاب المجتمع الجزائري وفعالياته في العهد العثماني (1519_1830م) ارزقي شويتام الذي ساعدنا في وصف مدينة الجزائر في جميع المجالات الاجتماعية والاقتصادية.

كتاب الموجز في تاريخ الجزائر المؤلف يحي بوعزيز حيث يتناول فيه المرحلة الحديثة التي تزامنت مع ظهور العثمانيين وأهم ما قدموه للجزائر في شتى المجالات.

كتاب ورقات جزائرية (دراسة وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني) لناصر الدين سعيدوني،حيث ساعدنا هذا الكتاب في معرفة نشاط البحرية الجزائر وظروف نشأتها وعوامل تطورها وأسباب ضعفها.

كتاب بنية الجيش الجزائري خلال العهد العثماني للدكتور حنيفي هلايلي حيث ساعدنا هذا الكتاب في معرفة الجيش البحري أهميته وخصائصه .

خطة البحث

وبعد جمع المادة العلمية جعلنا موضوعنا في مقدمة ومدخل وثلاث مباحث فالمدخل هو عبارة عن مبحث تمهيدي تطرقنا فيه إلى أوضاع الجزائر العثمانية خلال القرن الثامن عشر حيث تحدثنا فيه عن الأوضاع بصفة عامة قبيل وفي هذه الفترة.

أما المبحث الأول فقد تناولنا فيه المواصلات البرية في الجزائر العثمانية خلال القرن الثامن عشر وتطرقنا فيه إلى القوافل وأثرها على الحاضرة الجزائرية، أهم المراكز والسلع التجارية المتبادلة وأخيرا إلى الرحلات (البرية)دوافعها وأنواعها.

أما المبحث الثاني الموسوم بعنوان المواصلات البحرية في الجزائر العثمانية خلال القرن 18 تناولنا فيه الموانئ البحرية إضافة إلى أنواع السفن المستخدمة وأخيرا مظاهر القوة والضعف للبحرية الجزائرية وأسطولها.

أما المبحث الأخير المعنون بالمقاربات بين مواصلات في الجزائر وفي الدول الأوروبية خلال العهد العثماني (فرنسا نموذجا) تطرقنا إلى المواصلات البرية الفرنسية وفي المطلب الثاني إلى المواصلات البحرية الفرنسية أما في المطلب الثالث تطرقنا إلى المقارنة بين المواصلات في فرنسا والجزائر العثمانية خلال القرن 18.

الصعوبات:

وككل باحث أكاديمي تصادفه في طريقه جملة من العراقيل نذكرها كالتالي:

- موضوع دقيق كونه يدرس جزئية من الحياة الاقتصادية.
- عدم تمكنا منة الحصول على بعض الكتب التي تدرس موضوعنا التي تباع في المواقع الالكترونية.

وفي الأخير نرجو أن نكون قد وفقنا في عملنا هذا بإعطاء صورة شاملة وواضحة حول موضوع المواصلات في الجزائر العثمانية خلال القرن 18.

المدخل: أوضاع الجزائر العامة خلال العهد العثماني

1_الأوضاع سياسية

2_الأوضاع الاقتصادية

3_الأوضاع الاجتماعية

_الأوضاع السياسية:

مرت السلطة العليا بمدينة الجزائر بثلاث مراحل أساسية وكوننا ندرس القرن الثامن عشر فلابد الحديث عن عصر الدايات (1671_1830).حيث يعتبر العهد الأخير للتواجد العثماني بالجزائر وبانتهائه تعرضت الجزائر إلى الاحتلال الفرنسي حيث شهدت هذه المرحلة انتقال الحكم من الجيش البري إلى الجيش البحري، لصالح طائفة رياس البحر حيث تداول في هذه الفترة على أربعة دايات من طائفة استهلت بالقبطان الحاج محمد التريكي الذي يعتبر من قدماء رياس البحر.[1]

عملت الدايات على رفض قبول الباشاوات كممثلين للسلطة بالجزائر منذ 1711 ،عندما منع الداي على شاوش ممثل السلطان للحد من نظام الازدواجية، حيث نجح بإلغاء هذا النظام.[2]

ابتدأ من النصف الثاني من القرن 18 عرف نظام الدايات استقرار واضحا وهو ما نلمسه في طريقة انتخاب الداي إضافة إلى مدة الولاية التي تعاقبت عليها السلطات خلال سنة 117 سنة (1710_1827).[3]

كان الداي يتمتع بالسلطة محدودة وصلاحيات يتم تحديدها من قبل هيئة الاوجاق ومن صلاحياته تعيين وزراء وغيرهم من أعضاء حاشيته، والإشراف على شؤون المالية وتنظيم إدارتها على أحسن ما يرام.[4]

كان القادة لهم سلطة كبيرة في الديوان فهم الذين يكونونه، كان عددهم في الهيئة 60 يجتمعون كل صباح في محل مخصص من اجل الاطلاع على الأعمال

[1]ـ عائشة غطاس وآخرون، **الدولة الجزائرية الحديثة ومؤسساتها**،د.ط، المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية، الجزائر، 2007، ص 55.
ـناصر الدين سعيدوني، **النظام المالي للجزائر أواخر العهد العثماني**، ط3،البصائر الجديدة للنشر والتوزيع، [2]الجزائر، 2012، ص 22، 25.
[3]ـعائشة غطاس وآخرون، مرجع سابق، ص 56.
[4]ـ عائشة غطاس، الدولة الجزائرية ومؤسساتها، مرجع سابق، ص 58

ومراقبتها.[1] لقد كان منصب الداي يتولاه في غالب الأمر أحد الشخصيات البارزة في الدولة وهي الخز ناجي ووكيل الخرج ...الخ لم تكن ثابتة فقد كان بإمكان أي فرد من أفراد أن يصل إلى منصب الداي.

أما المساعدين فشملت كتاب الدولة وموظفي في الخدمات الاقتصادية والاجتماعية ورجال حفظ الأمن والإشراف على تطبيق القوانين والأحكام المعمول بها. وممن يقومون بالإشراف على الديوان المحلي لكل من بايلك (الأقاليم) الشرق والغرب والتيطري.[2]

2_الأوضاع الاقتصادية:

لقد نتج عن الاستقرار السياسي المبكر الذي عرفته مدينة الجزائر منذ أواخر قرن 17م. ازدهار في نشاطها الاقتصادي في جميع المجالات الزراعة والصناعة و التجارة أما في المجال الزراعي فكانت الجزائر توفر كل الشروط الطبيعية المساعدة ، حيث كانت تمثل ثلث إقليم مدينة الجزائر وكذا توفر ماء السقي وهذا ما أدى إلى زيادة الإنتاج الزراعي ،كون المجتمع الجزائري كان فلاحيا فبالإضافة إلى إنتاجهم للقمح والشعير والخضر والفواكه إلا أن هؤلاء استحدثوا زراعات جديدة كأشجار التوت والخوخ والمشمش وانشئوا مزارع واسعة كزراعة القطن .كما عرفت الجزائر في العهد العثماني خلال القرن 18 نشاطا تجاريا واسعا سواء على الصعيد الداخلي أو الخارجي وهذا ما يظهر من خلال:

[1]-أحمد سليماني، النظام السياسي الجزائري في العهد العثماني ،ص 19.
[2]-ناصر الدين سعيدوني، **موظفو الدولة الجزائرية في القرن 19**،الجزائر، منشورات وزارة الثقافة والسياحة، ص 25،30.

الصناعات التقليدية المتنوعة

الصناعات الحربية: من بين أهم الصناعات الحربية الأكثر رواجا هي صناعة السفن التي شجعت من طرف البحرية الجزائرية، وتطور عمليات الغزو البحري كما احتوت الجزائر على العديد من المراسي التي توفرت على ترسانات مجهزة لصنع السفن والقوارب ومن أهمها مراسي الجزائر وشر شال وجيجل وعنابة.[1]

كما تعددت صناعة السفن إلى العديد من الأنواع، فكان جزء منها يصنع في الموانئ الجزائرية والجزء الثاني يشتري من الخارج أو في شكل هدايا من الدول الإسلامية.

أما صناعة الأسلحة التي شملت صنع البنادق وسبك المدافع وتحضير البارود،وكانت تصنع في المدن الكبرى مثل: قلعة بني راشد وقسنطينة والجزائر.[2]

أما تذويب المعادن كالحديد والفضة واستخراج الملح وصناعة العملة كانت منتشرة في المدن الكبرى كالقبائل بالإضافة إلى صناعة الفخار وصناعة الأواني الخزفية والزليج التي كانت تتواجد بكثرة في تلمسان وشر شال.[3]

3_الأوضاع الاجتماعية:

قدر عدد السكان بالجزائر أواخر القرن السابع عشر حوالي 130 الف سنة حيث بدا يتناقص في منتصف القرن الثامن عشر نتيجة الأوبئة التي تسببت في انخفاض عدد السكان في مدينة الجزائر إلى حوالي 40 ألف نسمة في سنتين 1787_1791م.

---

[1]ـارزقي شويتام،**دراسات ووثائق في تاريخ الجزائر العسكري والسياسي الفترة العثمانية (1519، 1830م)**، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2010، ص 47 48

[2]ـناصر الدين سعيدوني، المهدي بوعبدلي، **الجزائر في التاريخ (العهد العثماني) المؤسسة الوطنية للكتاب**، الجزائر، 1984، ص92

[3]ـناصر الدين سعيدوني، مرجع سابق، ص93

1_ فئة الأتراك العثمانيين:

وهي الطبقة الارستقراطية المسيطرة على مدينة الجزائر منذ ارتباطها بالدولة العثمانية وينقسم إلى قسمين:[1]

ا_ **الفئة الأولى:** تتكون من العنصر التركي الخالص من أباء وأمهات أتراك كانت الفئة قوية وذات نفوذ واسع في البلاد.[2]

ب_ **الفئة الثانية:** تتكون من الأوروبيين الذين وقعوا في الأسر وارتفع عددهم بشكل كبير خلال القرن18 نتيجة الغزو البحري وازدياد عدد الأسرى المعتنقين للإسلام.

2_فئة الكراغلة :تكونت هذه الفئة نتيجة زواج أفراد الجيش الانكشاري بنساء الجزائر وظهرت هذه الطبقة الأول مرة في المدن التي تمركزت بها الحاميات العثمانية وقد بلغ عددهم نهاية القرن 18 حوالي 6000 كرغلي وتعود قلتهم إلى كون الجند من الانكشارية العزاب يفقدون مجموعة من الامتيازات بعد الزواج . [3]

3_فئة الحضر: هم العناصر التي ولدت بالمدن وترعرعت فيها تتكون من العرب والأمازيغ حيث شكل الأندلسيين أهم عنصر في هذه الفئة التي ضمت العلماء، التجار، أصحاب الحرف ،حيث حرمت هذه الفئة من طموح سياسي فقد فرض عليهم العثمانيون وضعية التبعية المطلقة لذا توجه معظمهم إلى التجارة والصناعة .[4]

4_فئة البرانية:وهم الأغراب الذين قدموا إلى مدينة الجزائر من مختلف أنحاء البلاد إلى الجزائر من اجل العمل وهم من جماعة القبائل المزابيين والأغواطين يعمل معظمهم كعمال مدنين .حيث اشتغلت جماعة القائل في أعمال البناء أما المزابيين

---

[1]-ارزقي شويتام، **المجتمع الجزائري وفعالياته في العهد العثماني(1519_1830)**، ط1، دار الكتاب العربي، ص84

[2]-عمار بوحوش، التاريخ السياسي، مرجع سابق، ص85

[3]-نفسه،ص97.

[4]- عمار بوحوش، مرجع سابق، ص85 87

فقد شكلوا فئة متميزة ويعمل معظمهم في المطاعم والمخابز في حين اشتغل الأغواطيين في أعمال النظافة .[1]

5_فئة الخلاء:تضم كل من الأسرى واليهود فالأولى معظمهم من أصول أوروبية يشتغلون في الخانات والسجون كما اشتغلوا في القرصنة خاصة في أعمال التجديف وصناعة السفن و كان عددهم غير مستقر وقد سجل اكبر عدد لهم خلال القرن 17[2]والثانية وهم اليهود فقد زاد توافدهم على مدينة الجزائر مع الهجرة الأندلسية، حيث اصحبوا يشكلون فئة متميزة تمارس التجارة خاصة واشتهروا بممارسة السمسرة والربا غير أن عددهم تراجع ابتداء من القرن 18 نتيجة الأمراض والأوبئة .[3]

[1]ـ ناصر الدين سعيدوني، النظام المالي، مرجع سابق، ص94
[2]ـ ارزقي شويتام ، المجتمع الجزائري ، مرجع سابق ،ص95
[3]ـ نفسه ،ص92

المبحث الأول:المواصلات البرية في الجزائر العثمانية خلال القرن 18

المطلب الأول:القوافل التجارية وأثارها على مدينة الجزائر

المطلب الثاني: أهم المراكز والسلع التجارية المتداولة

المطلب الثالث :الرحلات وأنواعها في القرن 18

المطلب الأول: القوافل التجارية وآثارها على المدينة الجزائر

1_مفهوم القافلة:

المقصود بها القافلة التجارية وهي تنظيم مسبق تقوم به جماعات اغلبهم تجار، قد تختلف أصولهم ولكن هدفها هو الربح التجاري ولها مكونات بشرية وحيوانية.

كما تعتبر الوسيلة الوحيدة الممكنة للتنقل في الصحراء في ذلك الوقت وذلك باستخدام الجمال ،حيث تضم مجموعة من التجار تربطهم سوى مصلحة الطريق هناك أيضا ما يسمى بالنجع أو القبيلة السيارة التي تنتقل بكاملها وهي أبطئ من الأولى لكنها اضمنها بالنسبة للتجار.

أما عدد أفرادها فليس هناك عدد محدد من الأشخاص المشاركين فيها وكثيرا ما يرتبط العدد بأمن الطريق، فان كان الطريق أمنا يستطيع اثنان إن يسيروا قافلة إما إذا كانت به أخطار فالمسافرين غالبا يكونون في حاجة إلى بعضهم البعض. وتختلف وسائل النقل من منطقة إلى أخرى ففي التل يستعمل التجار الجمال والبغال للسلع والخيل للأشخاص وفي الصحراء يستعملون الجمال والحمير معا.[1]

2_مكونات القافلة

تقود القافلة مجموعات بشرية تختلف حسب مهامها وتعتمد على الوسيلة الأساسية للنقل والتي تتمثل في الحيوانات التي يتم اختيارها وفق شروط معينة لتؤدي هذا الدور.[2]

---

[1]- رشيد حفيان، **الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثارها في العهد العثماني خلال القرنين17و18**،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث المعاصر،جامعة، الأمير عبدا لقادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة،2013،2014، ص 95،96.

[2]-اوزايد بالحاج،**تجارة القوافل بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء في العهد العثماني ودورها الحضاري**، مجلة روافد البحوث والدراسات، جامعة غرداية، العدد الثاني، (2017م).

أ_المكونات البشرية

قائد القافلة:ويطلق عليه أيضا شيخ القافلة وهو المسؤول الأول عن القافلة وأمنها ذهابا وإيابا .وعادة ما يكون ممن له خبرة وتجربة سابقة في الإسفار البعيدة خاصة عبر المسالك الصحراوية وفي تسير قوافل تجارية لمرات عديدة، كما يجب إن يحترم وثقة مرافقيه فقد ذكر الرحالة هو رنمان فريدريك في رحلته من القاهرة إلى برزق بليبيا قوله واستقضنا على صوت طبول شيخ القافلة قبل شروق الشمس لاستئناف في السير.

أما دوره الرئيسي فهو يكمن في توجيه نواة القافلة وتنظيم سيرها الذي يتغير بتغير التضاريس وحالة الأمن في الطريق والارتباط بوزن الحمولة وثقلها.[1]

الدليل:ويأتي في المرتبة الثانية من حيث الأهمية بعد قائد القافلة ويطلق عليه أيضا اسم الخبير أو المنير أو المرشد ،باعتباره سائق القافلة ويرجع البعض النجاح الاقتصادي إلى الدور الكبير الذي لعبه بحكم انه الشخص الذي تعتمد عليه القوافل في رحلتها نظرا لخبرته ومعرفته للطرق والدروب خاصة الصحراوية. وعادة ما يكون من أصحاب المنطقة بحكم إقامته وتأقلمه مع طبيعة بلاده وقد ذكر ابن خلدون في هذا الصدد ولا يمر الوارد إلا بالدليل [2]الخريت من الملثمين الظواعن في تلك القفز يستأجره التجار على البذرقة بهم بأدنى الشروط إما دوره الأساسي يتمثل في :

_الإرشاد إلى الطريق الصحيح والى نقاط الماء وإيصال القافلة إلى غايتها وهدفها المرجو.

[1]- أبو عبد الله محمد ابن بطوطة،**رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة الأنظار في غرائب الأمصار**، ج1، تح: على منتصر، مؤسسة الرسالة للنشر، بيروت، 1985، ص773

[2]- عبد الرحمن ابن خلدون، **تاريخ ابن خلدون**، المجلد7، دار الكتب العلمية، لبنان بيروت، 2006، ص216.

_تجنب وقوع القافلة في خطر الطريق بما أن الطريق تتطلب خبراء عارفين بمسالكها ومواضع مياهها وأماكن قطاع الطريق وهذه مهمة الإدلاء الذين يكونون في العادة من أصحاب الجمال.

_البحث عن نقاط التوجه في الميدان فهو بمثابة البوصلة أو الإبرة الممغنطة وتشترط فيه الخبرة لان معرفة الطريق تتطلب معرفة اتجاهها وطولها وأجزائها ومكوناتها ومعرفة المناطق المجاورة وأماكن الآبار الصحراوية وهذا ربحا للوقت اللازم أثناء السير وتوجيه المسافرين والتجار ويتم كرائه بثمن معين كمثقلين من الذهب أو 30 دورو فضية هذا الثمن يشترك به أصحاب القافلة مع العلم إن يختلف حسب طول الطريق وعدد الأيام والمحطات التي يقضيها.

والدليل أحيانا يتم استبداله في بعض المحطات.[1]

الحراس:من بين التنظيمات المسبقة لانطلاق القوافل التجارية هو اتخاذ احتياطها من مخاطر الطريق خاصة اللصوصية وقطاع الطرق لذا وجب عليها تكليف حراس لحماية القوافل من شر هؤلاء، إذا كانت من عادة التجار هو استئجار حراس لحمايتهم من أخطار المناطق الغير الآمنة وهؤلاء الرجال هم مسلحون ببنادق تتراوح أجرتهم الشهرية 10 _20مثقالا ويعرف العامل المستأجر بالزطاط ومن مميزاتهم القوة والشجاعة وتنوع الانتماءات القبلية حتى يكثر أنصارها ويصعب الاعتداء عليها.[2]

الترجمان:يظهر دوره وأهميته مع وصول القافلة التجارية إلى إحدى البلدان الإفريقية حيث تظهر الفوارق اللسانية بين المتعاملين من الجانبين وقد كان دورهم ذو أهمية بالغة بالنسبة للتجار الجزائريين على اعتبار إن جانب من العملية التجارية يتحقق

[1]- ابن خلدون، مصدر سابق، ص217.

[2]محمد صالح حوتيه،**دراسة تاريخية من خلال الوثائق المحلية في القرنين (18_19م)**، دار الكتاب العربي للطباعة، الجزائر، 2008، ص103

بواسطتهم ووساطتهم بين طرفي المبادلة التجارية رغم إن المبادلات التجارية في بدايتها الأولى كانت تعتمد على لغة الإشارة إلا انه مع كثافة هذا النشاط عبر الأزمنة الطويلة لم يعد من المعقول استدامة هذه الطريقة البدائية في التفاهم والحوار.[1]

الطبيب:وهو الشخص له معرفة جيدة بالأعشاب المفيدة لبعض الإمراض التي يمكن أن تصيب المسافرين خلال تنقلهم.[2]

الفقيه:ويشترط فيه فهم الأمور الشرعية بحيث يكون قادرا على الإفتاء عما ليس الأعضاء القافلة من تساؤلات تتصل بالأمور الدينية.[3]

ب_المكونات الحيوانية:لقد كانت الوسيلة الأساسية للسفر قديما وحتى الفترة الحديثة تتمثل أساسا في الحيوانات بمختلف أنواعها من خيل وبغال وحمير وابل وحتى المشي على الإقدام، فالقافلة التجارية كانت تضم عددا معتبرا من الحيوانات المختلفة بعضها ملكا لأصحابه والبعض الأخر مكتراه ومن بين أهم الحيوانات نذكر: [4]

الجمال:هي وسيلة النقل الرئيسية في القوافل التجارية البرية، تم يأتي بعدها الخيل والبغال وغيرها من الحيوانات القادرة على حمل البضائع الثقيلة وقطع المسافات البعيدة وتحمل مشاق الطريق فظهور الجمل أعطى فرصة مثالية لتعمير الصحراء واستغلال مواردها الطبيعية وبفضله أصبحت الصحراء منطقة عبور للتجارة بين البحر الأبيض المتوسط وإفريقيا جنوب الصحراء كما اعتبر وسيلة نقل مفضلة لتجارة القوافل الصحراوية.[5]

---

[1]-اوزايد بلحاج، مرجع سابق، ص93.

[2]- اوزايد بلحاج ، مرجع سابق ،ص100.

[3]- محمد صالح حوتية ،مرجع سابق، ص 103.

[4]- رشيد حفيان، مرجع سابق، ص ص67، 68.

[5]- إسماعيل العربي،**الصحراء الكبرى وشواطئها**،المؤسسة الوطنية للكتاب،الجزائر، 1983م،ص44.

الخيل والبغال:تعتبر من أهم مكونات الحيوانية للقوافل التجارية ومن أهم وسائل نقلها بقدرتها على حمل الأثقال يقول العياشي وقد قدمنا معنا بثلاثة من الخيل في ارض مزقت من حروثها البغال والمت اخفاف الإبل وحوافر البغال. [1]

3_أنواع القوافل:

إن الحديث عن القوافل المتبادلة بين البلدان المغاربية يستوجب الوقوف عند أنواعها فهي ليست تجارية بحتة وإنما فيها جانب ثاني هو الجانب الديني أو ما يعرف بقوافل الحج الذي يقطع البلدان المغاربة انطلاقا من المغرب الأقصى مرورا بالجزائر ثم تونس وليبيا متجها نحو المشرق هذا الركب الذي يزداد كلما توقف في محطة بانضمام الحجيج في مسار رحلته ومن هنا يمكننا التميز بين نوعي:[2]

3_1 القوافل التجارية البحتة:

ويتمثل هدفها الرئيسي في المتاجرة بيعا وشراء بين أرجاء ومراكز المغرب العربي إذا تختلف مراكز انطلاقها واتجاهاتها بين الجزائر وتونس بين ليبيا والجزائر وتونس و بين الجزائر والمغرب و أخرى تجول البلدان المغاربية بكاملها حاملة مختلف السلع و مستوردة احتياجاتها ومتطلبات السوق لديها لذا فان هذه القوافل يصعب علينا حصرها في قافلة أو قافلتين من حيث تنظيمها ومواعيد انطلاقها ومدى ضخامتها ومقدار حمولتها إلى غير ذلك من التفاصيل التي لا تزال غير معروفة بشكل محدد ودقيق.

فمن غدامس كانت تنطلق سنويا ثلاث قوافل باتجاه تونس كان يطلق عليها القوافل الغدامسية التي تحمل معها غبار الذهب والسنا (نوع من ألتمار)والعبيد

[1]-رشيد حفيان، مرجع سابق ، ص 70

[2]- رشيد حفيان،مرجع سابق، ص،ص 98،99.

وتستورد القماش و النسيج و الحرير والتوابل ومن قسنطينة تنطلق أخرى باتجاه تونس خاصة في أوقات السلم بين البلدين. [1]

ومن المغرب الأقصى حدد الباحث اميرت مارسال قافلتين تخرجان من المغرب والتي تصل تونس وتدعى هذه القوافل بالقافلة المغاربية إذ تخرج كل سنة من فاس قبل ثلاثة أسابيع من حلول شهر رمضان حاملة معها الحايك والجلود المصبوغة والتبر والعملة لتصل إلى تونس وفي العودة تحمل مها القماش الحريري الشاشية التي يستعملها الجزائريون بشكل كبير لتمر بطريقها بكل من معسكر تلمسان حتى تصل وجدة عبر الطريق الشمالي واكبر هذه القوافل على الإطلاق هي قافلة سلا التجارية التي لعبت دورا تجاريا لكبير حجمها ونشاطها التجاري الذي كان يمتد من المغرب الأقصى مرورا بالجزائر وصولا إلى تونس حيث عدت من أهم القوافل التجارية التي يشمل نشاطها الاقتصادي بلدان المغرب الكبير . معتمدة على الجمال كوسيلة أساسية للنقل والتي ساهمت مساهمة عظيمة في التجارة خاصة الصحراوية نظرا للمؤهلات الطبيعية التي ميزها الله إياها من جفون و أرجل طويلة ذات اخف مشقوقة وانف واسع وقدرة على تحمل العطش. [2]

3_2 القوافل التجارية الدينية:

لقد كان الحج فرصة سنوية للتجار لتحقيق الربح على طول الطريق المؤدي إلى البقاع المقدسة لما يقع من بيع وشراء لما حملوه من بضائع يتم جمعها من مختلف المواضع والمحطات التي مر بها وقد جرت العادة أن تقوم بهذه الرحلة الدينية والدنيوية ثلاث قوافل قاعدة انطلاقها من المغرب تحت قيادة أشراف مغاربة يتم اختيارهم بشروط .

---

[1]-بن خروف عمار ،**العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافة بين الجزائر والمغرب في القرن16م**،ج2 ،الجزائر، دار الأمل، 2008 ،ص63.

[2]- أبو القاسم سعد الله ، مع العياشي في رحلته إلى القدس ،مجلة التاريخ العربي، الأمارات العربية، جمعية المؤرخين المغاربة ،ع10، 1999،ص194

لقد حدد البعض عدد الركب ب 1500الى 2000 حاج وفي كل محطة يؤسس الركب تجارة للتبادل فيقوم أصحاب القوافل بشراء والبيع فقد أورد العياشي في ذلك عند دخوله ورقلة قوله وكان من لطف الله بالحجاج إن صادف دخولهم دخول قافلة من أعراب الأرباع قدمت بسمن كثير وغنم وابل وزرع اشترى الناس ما احتاجوا إليه وبالمقابل يوفر الحجاج في الطريق النقود وبعض السلع المجلوبة من بلدانهم [1]،إذا عادة ما يمارس الحجاج حرفة التجارة في الذهاب والإياب لكسب قوتهم خاصة ،إذا علمنا إن الطريق شاق ويحتاج إلى التزويد بالمال والمؤونة والاستعداد للدفع من اجل القوت والحمل والركوب والكسوة ومصارف أخرى معروفة أو طارئة أما فيما يخص مسار هذه القوافل فكان اتجاهها من المغرب نحو المشرق ذهابا وإيابا إذا كانت تمارس عملية التبادل التجاري بين البلدين المغرب العربي والمشرق اناء اتجاهها لبلاد الحجاز انطلاقا من جهات مختلفة بالمغرب الأقصى .

وتعتبر قوافل الحج أهم القوافل نظرا لعدد جمالها الهائل المتنقل باتجاه مكة حيث يتجمع الحجاج في تارة لتقطع القافلة الجزائر ثم تونس.[2]

4_تنظيم القافلة:

تتخذ القافلة في تجارتها تنظيما محكما بدءا من الانطلاق من اجل الوصول إلى الهدف والعودة سالمة. ولقد كان التجار يسيرون في قوافل كثيرة يحمل جزء من الإبل البضائع والجزء الأخر يحمل الماء والزاد والباقي لا يحمل هذا ولا ذاك بل يستخدم خزانا للمياه فقط ولذلك مثلت الإبل جسر التلاقي بين الشمال وجنوب الصحراء. [3]

[1]-بن خروف ، مرجع سابق ،ص65.
[2]- عبد الرحيم عبد الرحمان، **المغاربة في مصر في العهد العثماني(1517-1798م)**،الجزائر، منشورات المجلة التاريخية المغربية وديوان المطبوعات الجامعية،1982،ص23.
[3]- رشيد حفيان ،مرجع سابق ،ص ص 71،73

عدد الجمال:

أن عدد الجمال كان مختلفا وهذا عبر الأزمنة والعصور كما قدر ابن خلدون في زمنه بما لا يقل عن اثنا عشر ألف جمل إلا إننا نلاحظ أن هذا العدد انخفض كثيرا بعد ذلك ويلاحظ إن هذا الانخفاض الكبير في عدد الجمال المكونة للقوافل التجارية يعود إلا تراجع تجارة الجزائر مع دول إفريقيا جنوب الصحراء عن طريق البر لأسباب وعوامل كثيرة منها :

_الكشوفات الجغرافية :ومنها اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح من طرف البرتغاليين.

_التدخل الأوروبي في إفريقيا جنوب الصحراء وإنشاء مراكز تجارية على السواحل كما أن عدد الجمال المكونة القافلة يتراوح حسب المواسم والفترات وتشترى من القبائل الرحل الصحراوية وعندما يصلون التجار إلى البلاد الإفريقية يبيعون الجمال لاقتصاد نفقات تغذيتها والعناية بها وعند عودتهم يشترون جمالا جديدة وبعد انتهاء السفر يبيعون ما تبقى لهم منها .[1]

6_نظام سيرها

إن أهم نقطة ترتكز عليها التجارة الصحراوية قبل ظهور وسائل النقل الحديثة وكانت شريان استمرار هذه التجارة آنذاك أنها القوافل التجارية ويحملون عليها سلعهم قاطعين مسافات ومسالك وعرة من اجل البيع والشراء ولسهولة تنقل هذه القوافل التجارية كانت تسير تحت نظام محكم يشمل وسيلة النقل (الجمل) والتاجر وحراس القافلة وإدلاء القافلة ولنجاح هذه المهمة كان الجميع يستعد استعداد كبيرا لهذه المغامرة.

[1] محمد صالح حوتيه ، مرجع سابق ،ص105

فكان التجار ومرافقيهم يجتمعون في مكان معين لاختيار الوقت المناسب للانطلاق الطريق، التي يسلكونها وعدد الجمال الخاصة بالحمولة وكل معدات السفر من الزاد والخيم والماء والأسلحة والحراس لحمايتها وحين يحل موعد انطلاق القافلة يكون لها مقدم يتحكم في انطلاقها ومسيرتها وفي حلها وترحلها وهذا المقدم يختار من بين التجار وما يميز أعضاء القافلة من التجار أو المسافرين أنهم لا يتجهون نحو اتجاه واحد.

فكل واحد ينزل بمحطة معينة يبقى في ذلك المكان أو ينظم إلى القافلة أخرى والحرص على مرافقة القافلة كان من اجل الشعور بالأمن واجتناب قطاع الطريق والتيه في بحار الرمال.

وكانت القافلة في مسيرتها اليومية تبدأ رحلتها قبل الفجر وتستمر حتى طلوع الشمس واشتداد حرها فتتوقف على السير حتى العصر فيستأنفون المسير إلا آن يحل الظلام أن المتأمل لنظام القوافل من ناحية التموين لوجد الاختلاف في هذا الشأن والسبب يرجع إلى التنوع في المسالك فالقافلة المتجهة نحو الشمال لا يحمل تجارها كل مؤو نتهم لأنه في معظم الأحيان بإمكانهم أن يشتروا ما يلزمهم من المراكز التجارية التي يمرون بها لكن الأمر يختلف بالنسبة للقوافل العابرة إلى بلاد السودان فهي تسير وفقا لنقاط توفر الماء وسهولة المنطقة ويحملون معهم المؤونة اللازمة وفي معظم الأحيان تكون أغذية مجففة لكي لا تتعرض للفساد ويصل عدد الجمال في القوافل أحيانا إلى إعدادا كبيرة تصل إلى ألفى جمل يحمل جزء منها البضائع وجزء أخر الماء والزاد والباقي لا يحمل هذا ولا ذاك بل يستخدم للركوب وأغراض أخرى. [1]

[1] ـالهادي مبروك الدالي ،**التاريخ الاقتصادي والإفريقي** ، دار المصرية للنشر ، القاهرة ، 1989 ،ص76

7_المشاكل التي تعترض القافلة

كانت القوافل التجارية الرابطة بين الجزائر وبلدان إفريقيا جنوب الصحراء تتعرض في الكثير من الأحيان لصعوبات ومخاطر عديدة ومتنوعة نذكر أهمها:

1_المخاطر البشرية

تتمثل في القبائل والمجموعات البشرية الساكنة قرب المناطق التي تمر بها القوافل التجارية وبعض قطاع الطرق وقد استمر هذا الحال طوال الحكم العثماني للجزائر.[1] وحتى عهد الاحتلال الفرنسي حيث كانت مجموعات من قطاع الطرق ينتمي إفرادها إلى مختلف القبائل الصحراوية تجوب باستمرار المناطق غير الأهلة بالجنوب الجزائري باحثة عن المغامرة يهاجمون كل القوافل التي تستطيع الدفاع عن نفسها فقد كانت القوافل تتعرض للنهب أن لم تدفع للقبائل الصحراوية تجوب باستمرار المناطق غير الأهلة بالجنوب الجزائري باحثة عن المغامرة يهاجمون كل القوافل التي لا تستطيع الدفاع عن نفسها فقد كانت القوافل تتعرض للنهب أن لم تدفع للقبائل الصحراوية ثمن المرور بسلام كما تضطر إلى تسليح حرس يحميها طوال هذا الطريق المحفوف بالمخاطر. [2]

2_المخاطر الطبيعة

إن السفر عبر الصحراء هو دائما متعب جدا للإنسان والحيوان (الجمال) وتعتبر الظروف الطبيعية قوة قاهرة من الصعوبة التغلب عليها حيث يتعرض المسافر إلى صعوبات ومشاق كثيرة كقلة الماء وهبوب الزوابع الرملية وعدم وضوح معالم الطريق ونهش الهوام وغيرها من المخاطر التي تلاقيها القوافل التجارية والتي لا يمكن حصرها في هذا المقال .[3]

---

[1]-الهادي مبروك الدالي ،مرجع سابق ،ص76

[2]-رشيد حفيلن ،مرجع سابق ،ص87

[3]- يحي بوعزيز **تاريخ افريقيا الغربية الاسلامية من مطلع القرن (10 حتى20م)**،دار البصائر ، الجزائر ، 2009 ،ص ص 45،46

8_الحلول والإجراءات المتخذة

اتخذت السلطة الحاكمة في الجزائر خلال تلك الفترة جملة من التدابير والإجراءات للحد من الصعوبات والمشاكل التي تتعرض لها القوافل التجارية.

تزويد القوافل بالأسلحة الكافية لتدافع عن نفسها وترغم المهاجمين على الارتداد ودفع تعويض عن كل خسارة يلحقونها بها.

تأليف القافلة من رجال أقوياء أشداء محاربين وتنويع انتمائهم القبلي حتى يكثر أنصارها ويصعب الاعتداء عليها اتخاذ أدلاء آو قياد عارفين بمسالك الصحراء ومواطن المياه وظروف الأمن وأماكن العصابات المهاجمة وهوية المهاجمين وأساليب هجومهم وتحركاتهم.

تنظيم شرطة صحراوية على طول طريق القافلة خلال الذهاب والإياب لمراقبة البدو الرحل، والقيام باستعمالات سريعة ومسبقة تتكلف إبلاغ القافلة مسبقا بكل تحركات العصابات البدوية حتى تحتاط لنفسها وتنظم دفاعها

فرض ضرائب متنوعة على العربان مثل ضريبة العشر وضريبة المرور وإلزامهم بتقديم الرجال لخدمة القافلة وإرشادها لكي لانغلق في وجوههم أسواق الشمال التي يترددون همم عليها كذلك.[1]

9_الآثار الحضارية للطرق والقوافل التجارية على مدينة الجزائر

1_الآثار الاقتصادية

خلفت الطرق والقوافل التجارية مجموعة من الآثار الاقتصادية سواء داخل بلدان المغرب العربي أو خارجه باعتبار هذا الطرق والقوافل كانت تصل إلى أماكن متعددة الجهات والمواقع لذا سنقف عند البعض من هذه الآثار.

[1] يحي بوعزيز، مرجع سابق ، ص 46

_العمل: لقد وفرت الطرق والقوافل التجارية للحديد من السكان في مختلف بلدان المغرب العربي عملا

لهم سواء كحراس أو إدلاء أو مؤجري جمال كما استفادت من جهة أخرى القبائل التي تمر عليها الطرق فوجدوا عملا كحاملين ومرشدين ومؤجرين للجمال إضافة إلى إن شيوخ القبائل كانت تمتاز بأنهم لهم هبات وأعطيات سنوية تقدم لهم لتامين وضمان سلامة الطريق والمرور في الصحراء

إلى جانب ذلك وفرت عمليات النقل وطرق القوافل أهمية كبيرة خاصة بالنسبة للقبائل الواقعة على نقاط العبور فكانت بموقعها تتحصل على مصادر دخلها نظرا للتبادل الذي يتم بين القوافل وتلك القبائل بالإضافة إلى ما تجنيه تلك القبائل من موارد مالية جراء توفيرها للحماية أو توفير المؤن ووسائل النقل أو خبراء الطريق زيادة على ذلك الضرائب التي تفرضها نتيجة المرور فكانت القوافل بذلك تساهم في توفير مجالات للتشغيل.

_ التبادل التجاري لقد كانت الطرق والقوافل التجارية من أهم الايالات في عملية التبادل التجاري المحض وباتجاهات مختلفة سواء بالنسبة للقوافل التجارية البحتة أو بالنسبة لركب الحجيج وما يرافقه من فرصة للتبادل التجاري إذا كان موسم الحج يعد من أهم الأوقات التي تنشط فيه الحركة التجارية.[1]

2_الآثار الثقافية:

لعبت الطرق عده ادوار مزدوجة فهي طريقه للتجار وطريق للمتعبدين الحجاج والعلماء مما أسهمت في ربط الصيدليات بين الشعوب الإسلامية ومبادله الإجازات بين العلماء وتلاحق معطيات الفكر الإسلامي الشيء الذي جعل من محطات طريق

[1] يحي بوعزيز، **موضوعات وقضايا من تاريخ الجزائر والعرب**، ج1، طبع دار الهدي، عين مليلة، الجزائر، 2009م، ص528.

الحج محطات للجهد والعبادة ومراكز العلم والمعرفة ونقاط للتزود والاستراحة والعلاج هذا إلى جانب الآثار الاقتصادية المذكورة فقد كانت الطرق المؤسسة بفضل الحج تختلف أدوارها من اقتصاد إلى ما هو سياسي وثقافي فقد كانت تربط بين حياه ثقافيه والمرور بالمراكز الدينية مثل الأزهر في القاهرة ففيما تمثلت تلك الأدوار الثقافية يا ترى وهل كانت فقط دينيه أم أنها لها أثار في العالم الخارجي أولا نشر الثقافة الإسلامية. صحيح إن انتشار الإسلام وتعاليمه بشمال إفريقيا يعود إلى فترات سابقه عن الإطار الزمني لموضوع الدراسة إلى القرن السابع الميلادي إلا انه تواصل ليتوغل في أواسط إفريقيا ولا زال لغاية اليوم ينتشر فقد ارجع البعض سبب في الانتشار الواسعة للإسلام سهولة العبادة الإسلامية مقارنه مع المسيحية هذا الانتشار الذي كان بفضل الحركة التجارية الحركة علميه نشطه ساهم التجار بدورهم في نشر الإسلام ومن ابرز العلماء الذين نقلوا إلى بلاد السودان الغربي السلع والمعارف والمخطوطات الثقافية الإسلامية تمكنوا بذلك من إرساء حركه ثقافيه وعلميه جمعت بين العلوم في المشرق والمغرب وامتزجت بثقافة وعرف الأفارقة بفضل جوار الجغرافي والازدهار العلمي.[1]

من خلال الرحلات العلمية واللقاء في مواكب الحج فقد حمل أهل السودان تلك التجارة والسلع المحتاجة إليه ونشرت الثقافة الإسلامية التي تركت أثرها من أي شيء أخر في تشكيل التطور الاجتماعي والسياسي ودفعت هذه الثقافة سكان هذه المناطق إلى التطلع والتطور بعد قرون من التخلف إن بعض التجار كانوا يجمعون بين الدعوة وبيع السلاح والى جانب نشر الإسلام ساهم التجار المغاربية في نشر اللغة العربية في أواسط المسلمين الجدد حديثي العهد بالإسلام باعتبار أنها لغة الدين والتعامل خاصة بعد الهجرات العلماء الواسعة عقب قيام الإمارات الإسلامية

[1]-رشيد حفيان، مرجع سابق، ص99

بالسودان الغربي الذي كان يشمل كل من حوض السنغال وجامبيا النيجر والمناطق المحيطة ببحيرة تشاد وتوافد عدد كبير من التجار لهذه المناطق من سائر المشرق أو المغرب فكان من أهم الطرق التي انتشرت بها الثقافة الإسلامية ما يلي توافد بها طريق قوافل الحج تأثير التجار المسلمين بعاداتهم وتقاليدهم في هؤلاء السكان خاصة بعد ان اظهر المسلمون سلوكيات إسلامية عالية ومتميزة اثرت في غيرهم من اشتهارهم بالصدق الى حسن المعاملة للغير وتأدية العبادات اذ كانت تاجر المسلم بسلوكه وخبرته بالناس وخلقه الاسلام ما جعله محل ثقه الافارقه ووفر له ذلك القبول الحسن لديهم وما ان يدخل هذا التاج القرية وثنيه فسرعان ما يلفت الانظار وضوئه وانتظام اوقات صلاته وعبادته التي يبدو فيها وهو خاشع ربه هو خالقه وكان لتطور وازدهار الثقافة الإسلامية عوامل منها انتشارك كتاب الذي يعتبر اهم ركيزة يقوم عليها التقدم الحضاري للمجتمعات سواء في الحاضر او في الماضي فهو السجن الذي يحفظ فيه العلماء والمفكرون والادباء معارفهم تحفظ فيه المعارف تبلغ ذلك الكنز المعرفي لمن اراده هذا الى جانب الانتاج الهائل من الكتب المخطوطات، اثر في ذلك اذ كانت من بين السلعة التي تحملها القوافل الى تلك المناطق الكتب[1] المخطوطة والمنسوخة والورق والاقلام واهتمام العلماء بتدريس العلوم الإسلامية مختلف مراكز العمران الصحراوية وعلى راسها ورقلة تقرت الغدامس اشاره حسب الباحث خليفه حماش ان العالم الاسلامي بشكل عام آنذاك كان في حاله تخلف من حيث صناعه كتاب مع التطور الهائل الذي حصل في اوروبا بعد ظهور اله الطباعة مما يعكس لنا الصورة الحضارية لهذه المجتمعات التدريس اذ قام المغاربة على الصعيد المؤسسات التعليمية بالعواصم الأفريقية بدور باريس في تأسيس التواصل المعرفي وتغذيته باستمرار وان عددا كبيرا منهم أساتذة ومستشارين كان لهم

[1] نفسه ،ص100.

شرف المساهمة في تعميق وتبرير هذا التوجه التاريخي للسلال الحضاري المغربي العصر الحديث ويكفي الباحث دلاله على ذلك مختلف الرحلات المغربية التي نقلت الينا عشرات من هاته الشخصيات التي استقرت في مناطق شعوب الصحراء الحالات التبادل وغذاته مختلف الروافد المعرفية والتجارية والسياسية وعلى الخصوص منها التدريس ونقل الكتاب وتقصي اخبار المخطوطات والعلماء هذا ما يقترح اهميه التحرك الفكري والثقافي المتبادل يتحدث مدى الارتباط العضوي والفعال بجذور ثقافتنا ثانيا التبادل المعرفي والفكري لقد كانت القوافل التجارية وسيله هامه للتبادل الثقافي خاصه فيما يخص الانتاج الفكري او وسائل ذلك من ورق واقلام وحبر تبادل بعض المسائل الفقهية كالإفتاء خاصه اثناء اوقات الاستراحة مشكله بين اواسط التجار او الحجاج الحج له دور اقتصادي يخص تبادل الكتب لقد كانت من اهم اصناف التجارة المغاربية المعروفة لارتفاع اسعارها وجني تجار ارباح كبيره

سواء الكتب المشرقية او المغربية فكانت الفائدة في الربح التجاري والربح الثقافي في

بلاد المغرب العربي المؤلفات الجديدة وفي نفس الوقت تعريف المؤلفات المغربية ونشرها الى الخارج فقد كان الكتاب يعتبر اهم الأوعية لنقل المعرفة يومئذ وتداولها وتطورها فقد اكدت الدراسات تاريخيه ان القوال المغربية نحو جنوب الصحراء والقوافل الصحراوية في اتجاه شمال افريقيا كانت تتخذ دورات ثابته تضم حوالي 10,000 منهم التاجر والحاج والعالم العلم القاطعين لمسافات طويله بين الاتجاهين كل ذلك ساهم في تعميق الصلاة بين هذه الشعوب [1]وقدمت هذا التواصل الدليل العميق اما الافتاء ونقل الاخبار من بين الادوار التي لعبتها الطرق والقوافل التجارية تناول بعض المسائل الفقهية في بعض المسائل التي تحير بها التجار وكل الافراد

[1]حماش خليفة، **وقف الكتاب في البلاد العربية في العهد العثماني**، وقفية الباي التونسي السيد احمد باشا عام 1840م نموذجا، مجلة اوقاف، الكويت، الامانة العامة للأوقاف، 2012، ص49

القوافل ومن اهم المسائل الفقهية التي يريدها الرحالة العياشي اثناء نزوله بالقرب من مدينه ورقلة قوله لقيت بها رجلا ممن ينتقل الفقه اسمه سيدي محمد بن علي بن ابي بكر وهو في غالب الظن من اهل الخير وله بعض الخبرة بفروع الفقه وكان وجهه الى الركب بسؤالين هذا هم في نازلات من الاحبس والاخر في نازله من البيوع والزمني بكتب على الأخيرة منها الى جانب الافتاء وتناول المسائل الفقهية في الطريق فان الطرق تتيح نقل الاخبار من منطقة الى اخرى او تلقيها فقد ذكر العياشي اثناء التقاء الركب المغربي الذي كان بصحبته بنظيره في زواغية بليبيا قوله وتلقينا منهم خبر ما استقبلناه من البلد ولقيا معهم بعض اهل بلدنا مع العلم ان الطريق كانت تربط بين اهم المدن التجارية التي كانت في نفس الوقت اعظم المراكز العلمية حسب مانقله معظم الرحلات .[1]فكانت مراكز لمناقشة المؤلفات او مجالس للعلماء او اداء للعبادات كحضور الصلاة او من لقاء المشايخ الفضلاء ومحاضرة الأدباء ومباحثة الأذكياء وزيارة الاتقياء لان الطرق والقوافل كانت تعتبر الاداة الاساسية امام طلاب العلم والمعرفة وفرصة التقاء بالعلماء[2] في الطريق والأخذ عنهم او شراء الكتب او نسخها وحتى استعمارها وهذا في كل محط يحط به الركب كما ان القافلة في بعض الاحيان تؤدي بالإنسان الى معرفة المزيد من الاشخاص هذا الى جانب الدور الاقتصادي المهم لركب الحج اذا كان مناسبة للعلماء والمثقفين للتعرف والتبادل المعارف كتعرف العياشي اثناء رحلته ومروره بتقرت على محمد بن عبد الكريم فكان هذا التعارف مغربي جزائري لان القوافل المتجهة نحو مكة لم تكن ذات هدف ديني فقط بل وفكري وتبادل الجديد بين الافراد .[3]

[1]-حسين عماري، حلقات **التفاعل الحضاري بين المغرب وافريقيا جنوب الصحراء**، خلال العصر الحديث، دورية كان التاريخية، السنة الخامسة، العدد17، 2012، ص108،109

[2]- عطية مخزوم الفيتو ري، دراسات **في تاريخ شرق إفريقيا وجنوب الصحراء (مرحلة انتشار)**، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، ليبيا، 1998، ص104

[3]- حسين عماري، مرجع سابق، ص110

الاكتشاف والأخبار عن ثقافات بعض المناطق:

لقد اتاحت الطرق والقوافل التجارية للمسافر والتاجر والحاج امكانية التعرف على بعض المناطق وبذلك زادت معرفة الناس بها وبتراكم التجارب وطول الاحتكاك بالطرق والمسالك المؤدية الى الحجاز فقد زادت معرفة الرحالين المغاربة بالمنابع ومميزاتها وتركتها اثارها في كتاباتهم المختلفة ومن جهة اخرى تتيح فرصة الاخبار عن ثقافات بعض الاماكن التي اوردها الرحالة المغربة في طريقهم الى الحج مثل قضية غرس النخيل في واد سوف اخبرني اهل البلد انه ماذا أرادوا غرس النخيل بحثوا في الارض قليلا حتي يصلوا قليلا الى الماء فيغرسونها بحيث تكون اصولها في الماء ثم يردون عليها الرمل قليلا فلا تحتاج الى السقي ابدا ويعالجونها بعد ذلك بأبعار الابل وغيرها فيضعونها في اصولها ولولا ذلك لماتت .[1]

كما كانت الطرق وسيلة لالتقاء الركاب التي تتناقل الاخبار فيما بينها فقد اورد الناصري قوله ..... والتقينا قبل الدخول فيها ببعض الحجاج الصعاليك الراجعين من اهل تقرت وسألناهم عن اصحابنا فاخبرونا بسلامتهم هذه الاثار الثقافية جعلت بعض الطرق تشتهر وتتميز عن اخرى، كونها رمزا للتبادل الثقافي خلال القرن السابع عشر وتكون ذات أهمية فاقت غيرها من الطرق وبذلك تكون القوافل التجارية قد ساهمت في نشر الثقافة الاسلامية في اواسط الافارقة ما ادى الى دخول مجموعات عديدة الى الدين الاسلامي اضافة الى ذلك مانتج عن احتكاك تجار القوافل بغيرهم من الشعوب لينتج عن ذلك تبادل معرفي ادى الى التعرف على ثقافات الغير والتعرف بالثقافة المغاربية وما أنتجته.[2]

[1] التميمي عبد الجليل، **الابعاد الحضارية للصلات المغربية الافريقية خلال العصر الحديث**، المجلة التاريخية المغربية، تونس، ص90

[2] نفسه،ص91

المطلب الثاني:

أهم المراكز والسلع التجارية المتداولة:

1_تعريف الأسواق

يعتبر السوق من المرافق الضرورية لأي دولة ولا تقتصر اهميته في كونه مجالا لتبادل السلع فقط، بل يعكس التفاعل الاجتماعي بين العناصر الاجتماعية حيث يزوره العامة و الخاصة ،الكبار والصغار يوميا ويعكس من خلاله الحالة الاقتصادية للدولة والمستوى المعيشي للسكان كما يمكن اعتبار الاسواق هيئات اقتصادية تحظى بميزه مشتركة متمثلة في تخصص مهني دقيق وتمركز جغرافي حيث خصص لكل تجارة شارع المعين.

يشمل تمركز الحرفيين والتجار اضافه الى النقابات المهنية التي تقوم بدور الجمع فيما بينهم وكل ما كان هناك تنظيمات للأسواق زاد الاهتمام بالحركة التجارية .وهو موضع البيعات والمكان الذي يتم فيه التعامل وتعتبر الاسواق حجر الزاوية لنشاط الاقتصادي لأنه ذو وظائف متعددة فيعد مقره للصناع واصحاب الحرفة ومركز لعرض المنتجات على الزبائن ونقطه لتسويق الانتاج من جهة اخرى وكان بمدينه الجزائر عدد كبير من الحوانيت اطلقت عليهم اسم السوق.[1]

فالسوق بمثابه مجال حيث يلتقي البائع والشاري ماذا يريد ان يقتضي بضاعته وذلك مستعدا لتسليمها كاللباس وتظهر منها الحاجيات الكمالية فبمجمل القول يعرض في الاسواق فائض الانتاج وجمع كلمه سوق اسواق هو الموضوع الذي يجلب اليه الم المباع والسلع للبيع والابتياع ولسوء انواع كثيره من هداية مفهوم القديم والحديث كسوق السلع والخدمات وسوق العمل سوق الصرف سوق المالية

[1]-جيلالي بن فرج حسين، **الاسواق والاقتصاد الريفي في الجزائر خلال عهد الدايات (1671_1830)**، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث، جامعة وهران 2021، ص ص18،19

بالإضافة الى الاسواق المحلية ودوليه وهي عباره عن احياء مليئة بالأصوات المدوية وصيحات التجار.[1]

وذوي المطرقات وكانوا يتخذون اسفل المنازل مقرا لهم فحضي مفهوم السوق باهتمام كبير باعتباره محل التعامل التجاري لقوله تعالى" وقالوا هذا الرسول يأكل الطعام ويمشي في الاسواق" وتمثل الاسواق المركز الحيوي والنشاط التجاري والاقتصادي وتجارتها مركبه واسواقها قائمه وفي المجتمع الاسلامي كان السوق في بدايته يقوم على شكل تجمع شبه مستقر في البوادي والقرى طريقه التجارة كمحطات للراحة متطورة ليصبح اماكن تجاريه يقضي بها الناس شؤون حياتهم ويتبادلون بضاعتهم وبفضله تنشا العلاقات الإنسانية كما يرى ابن خلدون ان الانسان بطبعه فهو دائما بحاجه الى الاخرين من اجل اقتناء ضرورياته على الاقل، فان كان فلاحا فهو بحاجه الى النجار حداد وغيرها وهكذا فرضت الحاجة ان يقايض الفائض مما يملكه بسلعة اخرى، فكان البيع والشراء في الاسواق كما اعتنت كتب الحسبة بالسوق وضعت احكاما عديده وكان الرسول صلى الله عليه وسلم اول من سنها عندما اقام سوق المدينة المنورة، بفضل حركة الاسواق، اصبحت المدينة اليوم اغنى المدن باعتبار ان مقدار الجباية على تجارتها يعادل مقدار مداخيل مجموع المملكة ومن هذه المفاهيم يصبح السوق والشرايين الرئيسي والحيوي لمدينة اسلامية يجلب اليها تقريبا كل نشاطات كالتجارة والحرفة.[2]

2_أهمية الأسواق:

كانت ولا زالت اسواق فضاء ضروري لكل تجمعات السكانية، حيث كان في بدايته يقوم على شكل تجمع، ثم اصبحوا يتبادلون فيه آرائهم بضاعتهم في اي معلومة

[1] جميلة مستوفي، **الاسواق في بايلك الغرب خلال عهد الديات (1671_1830)**، اطروحة لنيل الدكتوراه تخصص تاريخ الغرب المتوسط، جامعة معسكر، 2017، ص41

[2] يحي بوعزيز، احكام **السوق مع دراسة لحلول الازمات المالية**، تج: احمد جابر، دار الوفاء، ص391

وتمتد اهميته التجارية الى انسانيه، حيث يربط العلاقات الانسانية بين الاشخاص الذاتية والفردية ،وتظهر من خلال حركة الاسواق المصلحة العامة او المدينة فللأسواق دور مهم في تنشيط العلاقات الاجتماعية، وخلق جو من التواصل المجتمع بين مشارق الارض ومغاربها، حيث انه شكل نقطه لقاء بين الجبل والسهل تبادل المنتوجات وهو مجال يعكس العلاقات التكاملية التي سادت بين هذه المناطق وبلغت تأثيراته حتى على المستوى الاجتماعي والثقافي فتوسعت رقعة هذه الاسواق فأصبحت إقليمية بدلا من كونها محليه .

وأصبح التواصل ثقافيا فاستطاع العلماء التواصل اثناء ممارستهم للتجارة في الاسواق واستطاعوا بإصرارهم وحكمتهم ان يجعلوا هذه الاسواق منابر تنطلق عبرها اصواتهم الى صدور المسلمين وبالتالي اتاحت المجال امام اكبر قدر من تجار المنطقة للحصول على العلم في السوق هو مكان اللقاءات الكبرى وفي الجزائر تمارس العبادة بالقرب من الاسواق وتتزامن اهم الاحداث التجارية اهم المواعيد الدينية الكبرى فاستطاعت الاسواق تسيير العلاقات ،حتى مع القوى الاجنبية .[1] كذلك البعض من الالعاب البهلوانية، وبقدر ما يعرض في السوق من بضائع وسلع مكان لتبادل الاخبار وحلقات اتصال بين عده فئات خلال تداول المعلومات، بشكل كبير المساهمة في التجارة العالمية كحلقة وصل تعتبر ميزة حضارية اكثر منها عملية ،بيع وشراء كونها ساهمت في ادخال المنطقة في المجال الحضاري واسع الاهداف عمله الاسواق بين الجزائر ومختلف الدول حيث ان اجود السلع تصدر الى الخارج في حين تأثرت الاسواق الجزائرية المنتوجات التونسية كشاشات حيث ادخلت حرفه جديده بفضل حركه الاسواق الدائمة فادت الى زياده الثقة والامان والاستقرار الاجتماعي والاقتصادي وحتى السياسي والثقافي بين الايالتين واصبحت هذه الاسواق

[1] العربي اشيودان،**مدينة الجزائر تاريخ وعاصمة**،تر: جناح مسعود، الدار القصبة، للنشر والتوزيع، الجزائر، ص70

بطولها وعرضها وقساوة الطبيعة معبران امنا وسيرا قويا تعبره القوافل التجارية ذهابا وايابا.[1]

3_وظيفة السوق

لقد تعددت وظائف السوق بحكم الاهمية التي اولت له منذ نشأته فبغض النظر عن دوره الحضاري ،كان في معظم الاحيان ،مركزا للتشهير وملجا للفارين وللمناداة ما، ثم اكتسى فيما بعد ،طابعا سياسيا باعتباره مركز الاخبار والاشاعات ومجالا للتناحريات الساسية.

اما في العهد العثماني ،فقد مهمة الاسواق من اعلى المهام الادارية بتشديد المراقبة عليها عن طريق القايد ،كونها واسطة توجيه للراي العام ،وكثير من الاحيان تعلن عن التمردات والثورات .

وقد يتجمع الناس فيه للاحتجاج ما او للتعبير عن مطلب ما ، عن طريق رؤساء الطوائف في غياب وجود الساحات العامة وفي غياب حرية الاجتماعات احيانا ،بسبب عدم وجود ادارة تضبط شؤون الناس .[2]

4_المعايير الاساسية لتوزيع الاسواق:

تدل وضعية الاسواق والاحياء الصناعية على طبوغرافية المدينة التي نشأت وفق معايير عمرانية موضوعية تحكمت في تخطيطها في نقاط معينة من المدينة ،وفقا لمبدا لا ضرر ولا ضرار ،الذي كان محترمة في فن البناء العمراني الموزع للأسواق ، الذي يشرع لذلك قوانين عمرانية موحدة لا تضر المسلمين بل تساعدهم على العيش جنبا الى جنب في ظل التعاون والمشاركة في الحياة واقتسام منافعها واضرارها عندما تحصل.ومن منظور الشرعية العمرانية الاسلامية كانت السوق

---

[1] نفسه، ص 73،74

[2] المراشي ابن العذاري، البيان **المغربي في ذكر بلاد المغرب والاندلس**،تح: كولان وبروفسال، ج1، بيروت، 1983، ص166

تحاذي المسجد الجامع وذلك لجذب الناس باعتبار المسجد ،مكان التجمع وقلب المدينة النابض ،وكانت بعض الشروط البيئية تتحكم في تمركز بعض الصناعات خارج الأسواق.[1]

5_أسواق السلع والمواد الغذائية:

لقد انتشرت بمدينة الجزائر العديد من الأسواق الخاصة بالسلع والمواد الغذائية كان أهمها :

سوق الجرابة وسوق الخضار ين الذين كان يسمونه بخضاري سوق لتمركزهم بالقرب منهم حتى شارع مخزن دار الأغا ،سوق الدلالة بسوق الزرع ،بالإضافة إلى سوق العطارين وسوق الفكاهيين، سوق القبائل وسوق الكبير الموجود بين باب غزون وباب الوأد ،كان يعرف باسم سوق الفلاحين ثم سوق القبائل ،كانت تباع فيه الأقمشة والخردوات ولوازم الخياطة وقد تعرض لهم بأمر من كلوز يل كما كان هناك سوق الكتان الموجود فوق سوق السمن والذي يمتد إلى باب الجديد وسوق الفحامين ،سوق الرحبة الفحم الخاص بحرفة الفحامين والمتاجرون في ماد الفحم .[2]

6_المراكز التجارية الكبرى بالمدن الجزائرية

يتوزع النشاط التجاري في الجزائر خلال العهد العثماني على العديد من المدن الكبيرة و الاسواق الموسمية فنجد من اهم المراكز التجارية مدينة الجزائر ،قسنطينة ،تلمسان .

الجزائر: كانت الاسواق التجارية تتمركز في شارعين حيث امتد الاول من باب عزون الى باب الواد والثاني من وسط المدينة وينحدر نحو المرسى ويوجد فيه كل من سوق الكتان وسوق الزيت وسوق الشمع وسوق الفحم وسوق الحرير، وبجوار

[1]-وهيبة فرطاس، مدينة بن دالي براهيم، **اسواق مديمة الجزائر في الفترة العثمانية خلال القرنين (16_17م)**، مذكرة لنيل شهادة الماستر في التاريخ الحديث والمعاصر، 2015_2016م، ص 48 ،49

[2]-زهية بن كردة، **اسواق مدينة الجزائر من الفتح الاسلامي الى العهد العثماني**، مذكرة ماجستير في الاثار الاسلامية، جامعة الجزائر، ص53

هذه الاسواق كانت تنتشر الفنادق والمقاهي والحمامات ،وهي اماكن الاجتماع والتسلية وتناول الطعام وتبادل البضائع وعقد الصفقات ، ومن بين اهم هذه الفنادق نجد :فندق بن تركية خارج باب الواد وفندق القهوة الكبير وفندق ابن الرزقي ومن الحمامات نذكر حمام حمزة خوجة قسنطينة :فقد ارتبطت تجارتها بقوافل الصحراء التي تستورد الاقمشة الحريرية والشاشيات والادوية والجواهر وقد حافظت هذه التجارة على ازدهارها بخروج قافلة من قسنطينة كل شهر نحو الصحراء عبر بسكرة .

حيث تماثلت تلمسان قسنطينة من حيث النشاط التجاري التي استقطبت عدة وجهات من الجزائر وقد ساعدها على ذلك نشاط تجارتها وصلابتها القديمة.[1]

[1]-زهية بن كردة،مرجع سابق، ص53

المطلب الثالث :

الرحلات وانواعها في القرن 18

1_مفهوم الرحلة: لقد حث الاسلام على الرحلة والسياحة للتأمل والاتعاظ من اثار الامم السابقة فوردت في القران الكريم في عدة آيات ومنها :قوله تعالى :"قل سيروا في الارض فانظروا كيف كان عاقبة الذين من قبل كان اكثرهم " فالله سبحانه وتعالى دعي الناس الى الارتحال والتنقل سواء في سبيله او سبيل الحياة الامنة من الظلم والجوع ،فقال سبحانه وتعالى :"ومن يهاجر في سبيل الله يجد في الارض مراغما كثيرا وسعة من يخرج بيته مهاجرا الى الله ورسوله ثم يدركه الموت فقد وقع اجره على الله وكان الله غفورا رحيما " [1]

كما تعرف بكونها حركة ومخالطة الناس والاقوام والتعرف على المناطق ووصف ثقافات الانسانية ورصد بعض جوانب حياة الناس اليومية في مجتمع ما وفي زمن معين وبواسطتها يحصل الرحالة على مادة ثرية من المعلومات المستمدة من الملاحظة المباشرة والمعاينة الشخصية عن احوال البلدان الساسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية ،كطبائع الناس ومعالم حضارتهم وخصوصياتهم ،وهي تمثل مظهرا من المظاهر الحضارية الواضحة في مختلف العصور الاسلامية .

لا شك ان مما يدفع الى الرحلة البحث عن المتعة والترويح عن النفس بالنسبة لعموم الناس ، اما بالنسبة للعالم او لطالب العلم فان اهم ما يدفعه ال الرحلة واحيانا الى الهجرة فهو الشغف بطلب العلم والرغبة في الاستكشاف في عوالم اخرى. [2]

[1]ـ سامية فراحتية، **ركب الحج الجزائري من خلال كتب الرحلة في العهد العثماني (1518_1830م)**،مذكرة لنيل شهادة الماستر أكاديمي في التاريخ، تخصص تاريخ الجزائر الحديث، ص 8،7

[2]ـ سامية فراحتية، مرجع سابق، ص8

2_انواع الرحلات

أ_الرحلة الدينية :يعد الحج الدافع الاساسي لدى المغاربة للقيام برحلات ،لانهم كانوا ابعد الناس عن الحجاز من جهة الغرب فكان شوقهم لأداء الفرائض وزيارة قبر الرسول (صلى الله عليه وسلم) اعظم من غيرهم ،وكان يطلق على هذه النوع من الرحلات الحجازية او الحجية ،فكان الحج من اهم العوامل التي دفعت بالمسلمين من كل فج عميق وعلى كل ضامر الى الرحلة والانتقال ، فالحج كان ولا يزال ،رحلة يتشوق الى ادائها كافة الناس ، وليس علماؤهم او فقهاؤهم فقط .وهناك صنف من العلماء الجزائريين الذين جمعوا بين الهجرة من اجل طلب العلم والحج وبين الجهاد في سبيل الله ومشاركة اخوانهم في مواجهة الهجمات الحربية.[1]

ب_الرحلات العلمية :يقصد بها تلك الرحلات التي قام بها اصحابها بغرض طلب العلم والاخذ عن العلماء ، ووصف البلدان والمجتمع عموما ، والحديث عن الحياة الفكرية والنشاط الثقافي ومن بين هذه الرحلات التي سنعرضها في هذا المقام رحلة الحاج ابن الدين الاغواطي المنسوب إلى مدينة الاغواط بالجنوب الجزائري وسمي بالحاج لأدائه فريضة الحج ،وقال في نهاية مؤلفته انه نقل ما رأى بنفسه ، ومما قيل فيه انه كان "كثير المطالعة قليل التعلم" ،ويظهر ذلك من خلال المعلومات الواردة في رحلته .كما احتوت رحلته على اوصاف مجموعة من الاقاليم والمدن سواء في الجزائر وتونس ،اما عن اهم الاماكن التي وصفها فهي كما يأتي الاغواط وتقادمت ووادي مزاب ورقلة وتقرت ...وتعتبر هذه الرحلة مرأة للواقع الاقتصادي والاجتماعي والثقافي في الحواضر الصحراوية الجزائرية .[2]

---

[1]- اسماعيل زردومي،**فن الرحلة في الادب المغربي القديم**، رسالة دكتورة، جامعة باتنة، 2005، 2006، ص19

[2]-جميلة روباش، ادب **الرحلة في المغرب العربي**، رسالة مقدمة لنيل دكتورة العلوم في الادب الجزائري القديم، بسكرة، 2014، 2015، ص27.

المبحث الثاني :المواصلات البحرية في الجزائر

المطلب الأول :الموانئ البحرية

المطلب الثاني :أنواع السفن المستخدمة

المطلب الثالث :مظاهر القوة والضعف للبحرية الجزائرية العثمانية خلال القرن 18

المطلب الأول:الموانئ البحرية

1_ ميناء الجزائر :يعود بناء ميناء مدينة الجزائر إلى الأمير ألزيري بولوغين في النصف الثاني من القرن العاشر ،كان الميناء يمتد الى جانب المدينة على شكل هلالي ،حيث كان الميناء ملاذ لكل القادمين سواء مسلمين سواء او كافرين حتى زمن احتلال النصارى للحصن الكبير .[1]

بعد قدوم الاتراك قاموا بطمر القنوات الواصلة بين الجزر وربطها باليابسة لتشكل رصيفا طويلا طوله 200 متر وعرضه 25متر يربط المدينة بالسفن والأساطيل ليصبح ميناء الجزائر موقعا عسكريا حصينا .

تقع مدينة الجزائر على السواحل البحر الأبيض المتوسط[2] وهي عبارة عن تجمع جزر صغيرة حتى مجيء الأتراك العثمانيين .[3]

2**_ ميناء شرشال** :هو ميناء يمتد على هكتارين فقط ويستقبل في ان واحد حوالي اربعين مركبا يشع الواحد منها لخمسين برميل اما المرسى فمحمي بعدة ارصفة ولكن مدخله ضيق وصعب جدا لذلك لم تتمكن السلطات من توسيعه.[4]

3**_ ميناء عنابة** :كان لهذا الميناء اهمية بالغة وذلك باعتبار المحطة التي تمر من منها جل المبادلات التجارية ،بين بايلك الشرق وبين المدن الاوروبية ،كونه محميا من الرياح الغربية كان الميناء يستند الى اسوار المدينة وتنصب بالقرب منه قطع المدوجنة بالجهة الشرقية .[5] كانت مدينة عنابة تتصف بقطعها الحصنية وكان

---

[1] حسين بن رجب شاوش بن المفتي،**تقييدات ابن المفتي في تاريخ باشوات الجزائر وعلمائها**،تر:فارس كعوان، بيت الحكمة للنشر، الجزائر، 2009، ص79

[2] تقع مدينة بين دائرتي عرض (46.36°) وبين خطي طول (3.3) يحدها شرقا قسنطينة غربا وهران، شمالا البحر الابيض المتوسط جنوبا بليدة. ينظر عبد القادر حلمي، **مدينة الجزائر نشأتها وتطورها**، ط1، المطبعة العربية، الجزائر، 1972، ص 207 208

[3] حليمي عبد القادر، **جغرافية الجزائر**، ط1، المطبعة العربية الجزائر، 1968،ص308

[4] ممد العربي الزبيري، مدخل **الى تاريخ المغرب العربي الحديث**، مرجع سابق، ص123

[5] ناصر الدين سعيدوني، **الحياة الاقتصادية بعنابة اثناء العهد العثماني**، مجلة الاصالة، العدد 34. 35، مطبعة البحث، قسنطينة، 1976، ص.90

ميناؤها مرفأ لرسو السفن خاصة من الرياح والعواصف اذا كانت هناك الكثير من السفن تلجا اليه لقضاء فصل الشتاء ، ومن خلاله تتم مراقبة النشاط البحري خاصة القرصنة المسيحية .[1]

4-ميناء بجاية :يقول عنها المؤرخون جبل طارق الثاني كون خليجها جميل ومرتفع جدا ،تعمل قبائل المنطقة في استغلال معادن الحديد الذي تنتج منه خاما جيدا وبأسعار منخفضة كما ان لديها واحد من افضل الموانئ على الساحل الافريقي وعلى هذا الاساس قام العديد من الدول بإجراء معاهدات معها كمرسيليا كما كان لديها قنصل ومستودع للبضائع ،كان يستعمل لنقل الاخشاب.[2]

5-ميناء جيجل :تتميز المنطقة بغناها بأشجار الفاكهة كالتين والمكسرات أما عن سكان المنطقة _ فيعملوا في الزراعة وإنتاج الحبوب وكانوا يقدمون بتجارة كبيرة مع الأجانب فيما يتعلق بالجلود .الشمع العسل كما يوجد للمدينة ميناء واحد في الشمال والأخر في الجنوب ،كان يستعمل لتصدير المنتوجات المحلية ولا يستورد أي شيء.[3]

6-**ميناء القل** :تعتبر مدينة كبيرة بناها الرومان على ساحل البحر المتوسط عند قدم جبل شاهق وهي مليئة بالصناع وتجارتهم رابحة لانهم يجنون من جبالهم الكثير من الشمع ويمتلكون كمية كثيرة من الجلود ،كانت تتواجد بها اهم المؤسسات الفرنسية .[4]

7_ميناء وهران: تقع مدينة وهران على الساحل الجزائري [5]،ولها ميناء يبلغ عرضه 21متر يمتد ميناؤها على 24 هكتار وتصل اعماق المرسى فيه الى عشرين مترا وخلال فترة احتلاله جرت اعمال توسعاته من طرف الاسبان(التي احتلوها 1509

[1] ليلى الصباغ، عنابة **بين اسمها وموقعها**، مجلة الاصالة العدد، 35، مطبعة البحث، قسنطينة، 1997، ص155

[2] محمد العربي الزبيري، مرجع سابق ،124

[3] نفسه، ص124

[4] محمد الوزان الحسن الفاسي، **وصف افريقيا**، تر: محمد حجي ومحمد الاخضر، ج2، ط2، دار الغرب الاسلامي، بيروت، 1983، ص45

[5] تقع مدينة وهران بين دائرتي (43°_30°) وبين خطي طول (59°_2°)

واسترجعها مصطفى بوشلاغم 1708 ولكن الاسبان عاودوا احتلالها 1732 وتم استرجاع هذه المدينة على يد الباي محمد بن عقان 1792) للميناء قدرة على استعاب اكثر من 200 مركب بحمولة تفوق 100 برميل لكل مركب .[1]

8_**المرسى الكبير**: يعتبر من اهم موانئ الساحل الجزائري يقع بين وهران ومستغانم أسسه ملوك تلمسان على البحر المتوسط اذ يستطيع تحمل 100 سفينة للإرساء به مامن من كل عاصفة وأعاصير.[2]

كان ميناء المرسى الكبير الملجا الذي تلجا اليه السفن في حالته اضطراب البحر وقد استولى الاسبان على هذا المرسى قبل الاستلاء على وهران وتم استرجاعه سنة 1792 .[3]

لم تكن الموانئ الجزائرية في العهد العثماني عشوائية وإنما كانت منظمة قائمة على مؤسسات إدارية وكان جهازها الإداري من مناصب قيادية أساسية ومناصب ثانويةَ .

فالأولى كانت تضم القبطان رايس التي كانت تقع على عاتقه مسؤولية قيادة الاسطول والدفاع عن السواحل وكذلك العلاقات مع الدول المسيحية [4].اضافة الى قائد مرسى فكانت مهمته مسؤولياته الوظائف الادارية والقانونية كمراقبة السفن عند الذهاب او الوصول والمحافظة على الامن ونظام الميناء[5] .اما المنصب الثالث

---

[1]ـمحمد الزبيري العربي، التجارة **الخارجية للشرق الجزائري 1792_1830**، ط2، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984، ص 65 66

[2]ـصبرينة الواعر، الغزو **الاسباني للمدن والموانئ الجزائرية (وهران المرسى الكبير) نموذجا**،الجزائر، 2009، ص626

[3]ـاحمد بن محمد علي سحنون الراشدي.**الثغر الحمباني في ابتسام القغر الوهراني**، تح: المهدي بوعبدلي ،1943، مطبعة البحث، قسنطينة، ص259

[4]ـ منور مروش، دراسات **عن الجزائر في العهد العثماني القرصنة الاساطير الواقع**، ج2، دار القصبة للنشر، الجزائر، 2007، ص 214 215

[5]ـجمال قنان، نصوص **ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث (1500_1830) المؤسسة الجزائريةللطباعة**، الجزائر، د.ت، ص180

والاخير فهو لوكيل الخرج الذي يعتبر المسؤول الاول عن البحرية الحربية كما تولى الاشراف على تسليح الميناء واقامة تحصينات وصياناتها .[1]

أما المناصب الثانوية فكانت تشمل كل من خوجة الغنائم المكلف بمراقبة غنائم البحر وبيعها وتوزيع عائداتها على أصحابها وكان يشرف على عملية إنزال السلع والغنائم.[2]إضافة إلى خوجة الجمارك المكلف بتحصيل الرسوم الجمركية على السلع الأجنبية القادمة من المشرق .[3]

أما خوجة قائد المرسى فكان فيتولى تسجيل كل شيء مما كان يدخل ويخرج إلى مرسى المدينة[4] .إضافة إلى كل من الواردیان باشا [5]ومعلم السفاين.[6]

النشاط الاقتصادي والعسكري للموانئ :

لعبت الموانئ الجزائرية ادوار اهلتها لتكون منافسا اقتصاديا وعسكري لموانئ جنوب ضفة المتوسط

1_اقتصادي

أ_التجارة : استطاعت ايالة الجزائر خلال العهد العثماني من خلف حركة تجارية نشيطة سواء على المستوى الداخلي والخارجي.

---

[1]ـاحمد توفيق المدني، حرب **الثلاثمائة سنة بين الجزائر واسبانيا (1492_1792)**، ط3، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984، ص106

[2]ـ البيردوفوا الرايس حميدو، تع: محمد العربي الزبيري المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، دت، ص 8 و59

[3]ـ نفسه، ص 10

[4]ت يحي بوعزيز، الموجز ...، مرجع سابق، ص 174

[5]ـورديان باشا: من أبرز الموظفين في البحرية الجزائرية يشرف على تنظيم الاعمال التي يقوم بها القخدم في الميناء ويعين لكل رئيس سفينة. ينظر الى حنيفي هلايلي ،**بنية الجيش الجزائري خلال العهد العثماني**، ط1، دار الهدى الجزائر، 2007، ص55

[6]ـمعلم السفاين: تعددت مهامه من صيانة واصلاح التي غالبا ما كانت تصيبه مراكب الرياس بسبب كثافة النشاط البحري. للمزيد انظر: عبد القادر حليمي مدينة الجزائر نشأتها وتطورها قبل 1830، ط1المطبعة العربية، الجزائر، 1972، ص 71 72

1_الداخلية: تمثلت التجارة الداخلية اختصار في مجموع الاسواق الاسبوعية التي تعرض فيها اهم المنتجات والبضائع المختلفة ، كما كانت المبادلات التجارية في بعض الاحيان تقوم على مبدأ المقايضة.[1]

2_خارجية : خلال القرن الثامن عشر كانت الغنائم البحرية ومسألة افتداء الاسرى تمثل القسم الاكبر في العلاقات التجارية للموانئ الجزائرية حيث عملت ايالة الجزائر على تصدير منتجاتها الى اوروبا سواء كانت غذائية او حيوانية كما كانت المبادلات التجارية تتم عن طريق الموانئ البحرية بين ايالة الجزائر والاسواق الاوروبية ،لقد كان ميناء الجزائر وهران يشرفان على ثلث التجارة الخارجية وكان لليهود دور بارز في ذلك .[2]

2_عسكري:

يكمن الدور العسكري لهذه الموانئ كون بها منشأة قاعدية عسكرية وتحصيناتها الدفاعية تحول بينها وبين الهجمات الاوروبية وقد بعد كل من وهران والجزائر ادوار بارزة في مقاومة الهجمات الاوروبية وتحديدا اسبانيا .وعليه فقد اهتم الحكام العثمانيون بالموانئ الجزائرية خلال العهد العثماني كونها كانت تشكل دعائم العدد من القواعد العسكرية في صد التحرشات الاسبانية الى جانب الدور الاقتصادي التي كانت تلعبه في حجم المبادلات التجارية داخليا وخارجيا فجل عائداتها كانت اغلبها من الجهاد .[3]

[1]ـ، حمدان بن عثمان خوجة، المرأة، تع: محمد العربي الزبيري،دط، دت، ص73.
[2]ـهلايلي حنيفي، **اوراق في تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، دار الهدى، د ط، الجزائر ،2008،ص125.
[3]ـهلايلي حنيفي، **بنية الجيش الجزائري خلال العهد العثماني**، دار الهدى، د ط، الجزائر، 2006، ص 112.

المطلب الثاني: أنواع السفن المستخدمة

1_أنواع السفن :

عرفت الموانئ الجزائرية أواخر القرن 17 وبدايات القرن 18 العديد من السفن والتي تعتبر كوسيلة أساسية لتحقيق المكاسب والنفوذ وقد تباينت من حيث الحجم والنوع ، فمنها من مصنوع محليا ومنها من مستورد أو قدم على شكل هدايا وإتاوات من طرف الدول الأجنبية أو الدولة العثمانية .

نذكر منها:

- القالير (IAGALERE) :وهي أكثر انواع السفن في أسطول دار الجهاد طولها 50 مترا وحمولتها متوسطة سرعتها خفيفة وتحتوي على 25 الى 26 مصطبة كل منهما يجلس عليها من 2 الى 8 اشخاص .[1]
- الشباك(lechebec) :وهو اسم سفينة صغيرة تعرف بخفتها ورشاقتها وكان لها تسليح قوي في كل في غالب الاحيان وبحارتها بين 30 و200 بحارا ، اما مدافعها فهي بين 12 و 30مدفعا ولها 30 مجذفا .[2]
- الفرقاطة (lafregatte): وهي وحدة حرب ذات حمولة اكثر من الكروفيت ، وهي نوعان كبيرة لها 12 مقعدا ومجذافا اما الصغيرة فلها مقاعد ومجذفين .[3]
- الغليون (legaliom): هو مركب حربي كبير شاع خلال القرن 16 و 17 و 18 استعملته الاسبان لنقل الذهب والفضة والمعادن الثمينة والاشياء الغالية من مستعمراتهم بامريكا اللاتينية .[1]

---

[1] يحي بوعزيز، الموجز ...، مرجع سابق، ص 170

[2] مريم غميمه وروضة نصارات، **الموانئ الجزائرية ودورها الاقتصادي والعسكر يخلال عهد الديات1671،1830**، مذكرة لنيل شهادة الماستر في التاريخ الوسيط والحديث، جامعة الشهيد حمة لخضر، الوادي ،2016 2017، ص 20

[3] يحي بوعزيز، نفسه، ص 171

- لقادرغة (gader) : سفن طويلة وقليلة الارتفاع التي يمكنها الخروج الى اعالي البحار من الربيع الى الخريف وهي تسير بالشراع وعند اللزوم بالمجاديف، يتراوح عدد مقاعدها مابين 24و 28 لكل مقعد مجدافان ويقوم على كل مجداف أربع او خمسة رجال .[2]
- لغراب : هي مراكب تسير بالمجاذيف عددها 24 مجذفا على كل واحد 4 رجال وليس لها شراع وبها مدافع كبيرة .[3]
- وهناك أنواع أخرى من السفن :
- الكرافيل (lagravelle) :مركب صغير الحجم شاع استعماله خلال القرنين 15و 16م.[4]
- الشبك (lechebeck) :مركب مزدوج يسي بالأشعة والمجاديف يحمل مابين 12و 30 مدفعا وله 30 مجذفا حمولته مابين 150 الى 200 طن وبحارته بين 30 و 200 بحارا .[5]
- الشاطية : مركب صغير لحراسة السواحل.[6]
- الفوستة (lafuste): مركب سريع الحركة يسير بالأشعة والمجاذف وبها مابين 12و 14 مصطبة .[7]

2-طاقم السفينة:

---

[1] نفسه، ص171

[2] فهيم قوارة، **ميناء مدينة الجزائر ودوره الاقتصادي في العهد العثماني (16_17م)** مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر2، 2011، 2012 ص 92 93.

[3] ـ احمد الشريف الزهار، **مذكرات الحاج محمد الشريف الزهار 1754، 1830**، تر: احمد توفيق مدني، الجزائر 1974، ص 16

[4] يحي بوعزيز، الموجز ...، مرجع سابق ص 171

[5] ـ نفسه، ص 170

[6] ـ نفسه، ص171

[7] نفسه، ص 171

لقد كانت السفن الجزائرية ولا سيما الكبيرة منا تضم طاقما معتبرا وحسن التنظيم عادة يتألف مما يلي القبطان رايس: هو قائد السفينة وقد يكون مالكها أحيانا

باش رايس: وهو نائب القبطان لقائد السفينة

صوصو رايس: وهو النائب الثاني لقائد السفينة.[1]

رايس العسة او الورديان: هو مفتش المركب والمشرف على صيانته والعناية به.

باش طيجي: هو ضابط المدفعية في المركب يشرف على صيانة المدافع واستعمالها في الحرب

باش دومانجي: هو ضابط الاشرعة في المركب يشرف على كيفية استعمالها

الخوجة: هو الكاتب الذي يضبط امور المركب فيما يخص ما يحمله من الامتعة والذخائر

الخزناجي: المكلف بتسيير الخزينة العمومية.[2]

باش جراح: هو الطبيب الجراح الذي يرافق المراكب لمعالجة المرضى والمعطوبين خلال المعارك الحربية البحرية.

الامام: مهمته تلاوة القران الكريم وامام البحارة في الصلاة والدعاء لهم بالنصر.

سندر الرايس: قائد البحار.

المبرجي: حارسالعتاد.

قلفاط: هو المسؤول عن دهن المركب بالقطران حتى لا يتشقق وينكسر.[3]

باش الطريق: هو رئيس فرقة الإنكشاريين المرافقين للمركب ومهمته الاشراف على المجذفين والهجوم على مراكب الأعداء خلال المواجهات البحرية.[4]

---

[1]- نفسه، ص 172

[2]-مبارك ابم محمد الميلي، **تاريخ الجزائر في القديم والحديث**، ج 3، مكتبة النهضة الجزائرية، لبنان، 1964، ص 183 184

[3]- يحي بوعزيز، الموجز ...، مرجع سابق، ص 173

[4]-علي الخلاصي، **الجيش الجزائري في العصر الحديث**، ط1، دار الحضارة الجزائر، 2004، ص 180 181

3-صناعة السفن

3-1دار ترسانة: يقول خير الدين بربروس في مذكرته واصفا لنا دار الترسانة او دار صناعة السفن قائلا "انبهر البحارة الجزائريون لرؤيتهم للمصنع السلطاني لبناء السفن الذي كان يعج بعشرات الآلاف من العمال ..." أما بالنسبة للشباب الراغبين في التدريب ويقول "...قدم العديد من الشباب الراغبين في التجنيد من الأناضول فأرسلت ثلاثمائة منهم ممن لهم معرفة بالبحرية لكي يتعلموا ويتدربوا هناك ..."[1]

هناك ورشات لصناعة السفن وتصليحها في موانئ بجاية الجزائر شرشال وكانت هذه الأخيرة توفر كميات من الخشب البلوط والصنوبر لصناعة السفن إلاأن كمية الخشب المنتجة عرفت تراجعا ابتداء من عام 1650 نتيجة للاستغلال المفرط للغابات ، مما أدى بالإدارة إلى تعيين قائدا خاصا للاستغلال الغابات الساحلية .[2]

كانت تصنع السفن في دار تدعى "الترسانة " التي تأسست في النصف الثاني من القرن 16 وأصبحت السفن والمراكب تصنع في المراسي الجزائرية الأخرى.[3]

توجد بالجزائر العديد من الدور الصناعية البحرية أهمها ترسانة شرشال التي صنعت فيها السفن من نوع الفرقاطة كما كان كذلك بميناء عنابة ترسانة مخصصة لصناعة السفن البسيطة كالشبك والقوارب التجارية وهي ترسانة لا تقل أهميتها عن الترسانة الموجودة بمدينة الجزائر .[4]

---

[1]- خير الدين بربروس، مذكرات **خير الدين بربروس**، تر: محمد دراج، دار الاصالة، الجزائر، 2010، ص ص 212 213[1]

[2]- ارزقي شويتام، **دراسات ووثائق في تاريخ الجزائر العسكري والسياسي، 1519**، 1830 ،ص 45

[3]- نفيسة الذهبي، **الدولة العثمانية في مجالها المتوسطي خلال القرن 16** ،ط1، كلية الآداب ،الرباط،، 2003 ،ص 162

[4]- روضى نصارات ومريم غميمة ، مرجع سابق، ص 25 26

بالإضافة تكاليف الصناعة باهظة جدا بمتطلباتها المالية لاقتناء المواد اللازمة وكذا تسديد أجور العمال فتكلفة سفينة واحدة تعود إلى خمسة ألاف قطعة ذهبية وتبلغ تكلفة صيانتها حوالي ألف قطعة أخرى.[1]

تتلقى دار صناعة السفن في الجزائر كميات مهمة من الخشب وجميع المواد الضرورية لبناء السفن وتجهيزها وأحواض السفن الجزائرية كاملة التجهيز لإصلاح السفن بجميع أنواعها وأحجامها.[2]

عندما يتعلق الأمر ببناء السفن كان لدى المسؤولين البحريين أفكار قوية كانت هناك حاجة إلى وحدات سريعة وجيدة التصميم للهجوم والاقاع وهذا ما جعلها بإعطاء الأولوية إلى مشعلة السرعة.[3]

ب_تجهيزاتها العسكرية:

تعدد تسليح السفن حسب كل سفينة فمثلا نجد السفن التي سعت في ميناء شرشال تتراوح المدافع فيها مابين مدفع واحد وثلاث مدافع ولكن التطور الذي حصل في نهايات القرن السابع وبداية القرن الثامن عشر أدى إلى رفع قوتها حيث أصبحت الشبيك تصل إلى 24 مدفعا والغيلوطة إلى 20 مدفعا.[4]

ابتدأ من سنة 1737 كانت معظم السفن تحمل عند انطلاقها اقل من 16 مدفعا والنوع الحامل أكثر من 30 مدفعا كانت في السفن الشبيكات والغيلوطات ،أما في سنة 1762 كانت مدافع السفن تتراوح مابين 4 و50 مدفعا ومع نهاية القرن الثامن عشر وبدايات القرن التاسع عشر ضعفت المدفعية وهذا دام حتى عام 1815م .وهذا

[1]- نفيسة الذهبي، مرجع سابق، ص 162

[2]- وليام شارل، **مذكرات وليام شارل قنصل امريكا في الجزائر، 1816. 1824**، ع: اسماعيل العربي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1982، ص 62

[3] Moulay balhomissi **marie et marins d'Alger** tomi 1 bibliothèque nationale d'Algérie 1996 p63

[4]-Albert devoulex, **la marine de la régence d'Alger**, revue africain, 1869, p, 24,25.

راجع إلى المعاهدات التي أبرمتها الجزائر مع بعض الدول الأوروبية كالسويد، الدنمرك، البرتغال واسبانيا[1].

كانت المدافع تصنع في دار النحاس أو المسكبة[2]. الواقعة من جهة باب الواد وهي عبارة عن مبنى ضخم لسبك المدافع وفي ملحقتها كانت توجد به عدة أفران لصناعة القذائف من مختلف الاحجام بالإضافة إلى البنادق التي يستخدمها الجند الجدد ومن القرب من مصنع الأسلحة يوجد دار البارود التي تصنع فيها المادة الحيوية وهي مزيج من ملح البارود وفحم الكبريت.[3]

[1]ـ لخضر درياس، **المدفية الجزائرية في العهد العثماني**، ط1، دار الحضارة، الجزائر،2007،ص522.

[2]ـ المسبكة: أطلق عليها ريخيكان.وهي كلمة فارسية تتكون من كلمتين "ريخته "وتعني الصبا والسبك وكلمة "كان" تعني المعدن. ينظر خليفة حماش.مرجع سابق، ص131.

[3]-Moulay belhamissi, **histoire de la marine algérienne** (1516-1839), en Alger, 1983, p213.

المطلب الثالث:مظاهر القوة والضعف البحرية الجزائرية

كانت النواة الأولى للأسطول الجزائري السفينتين اللتان جاء على متنهما عروج وإخوته وبحارته من المشرق إلى المغرب في بدايات القرن السادس عشر ،حيث عرف الأسطول تطورا نوعيا في مطلع القرن السادس عشر،حيث عرف الأسطول تطورا نوعيا في مطلع القرن السابع عشر نتيجة السفن المستديرة، وازدادت قوة الأسطول تدريجيا على امتداد القرن الذي يعتبر عصر التفوق البحري لإيالة الجزائر حيث وصلت البحرية الجزائرية في القرن السابع عشر في أوج عظمتها ، فكان الجزائريون خلال هذه الفترة يحاولون قدر الإمكان الحفاظ على عدد سفنهم ، حيث بلغت عدد السفن سنة 1724 إلى 24 سفينة.[1]

ومن مظاهر قوة البحرية الجزائرية في العهد العثماني فعرفها في المجالات التالية :

الأسطول البحري :عرف تطورا ملحوظا في القرن السادس عشر وبديات السابع عشر ثم بدا يضعف من نهاية القرن السابع عشر[2]،لكن الوضع تغير في القرن الثامن عشر حيث بدا يتضاءل تدريجيا، واستمر الأسطول في تقلصه حتى بداية القرن الثامن عشر حيث يتضاءل تدريجيا،واستمر الأسطول في تقلصه حتى بداية القرن التاسع عشر ليعرف بعد ذلك نوعا من الانتعاش في بدايات القرن التاسع عشر نظرا للمعاهدات التي أبرمتها الجزائر مع بعض الدول الأوربية كالسويد ،البرتغال ،اسبانيا والى انشغال الدول الأوروبية بحروب نابليون بين الفترة الممتدة من 1805 الى 1815.[3]

الأسرى المسيحيون :هم الذين وقعوا في الأسر بمدينة الجزائر وقدر عددهم حوالي مليون نسمة خلال القرن السابع عشر وكان معظم هذه الأسرى يطلق سراحهم مقابل

[1]- ارزقي شويتام، دراسة ووثائق... مرجع سابق، ص46 ،47.
[2]- ناصر الدين سعيدوني **ورقات جزائرية دراسة وأبحاث في تاريخ الجزائر خلال العهد العثماني**، ط2، دار البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص136.
[3]- ارزقي شويتام، مرجع سابق، ص47.

فدية معينة وبعضهم يعتنق الإسلام ،ومنهم من النهج في السكان وأصبح عنصرا فعالا في المجتمع، أما بالنسبة للأعمال التي كانوا يقومون بها فهي تتوزع على الخدمات الاجتماعية والمهام الاقتصادية داخل مدينة الجزائر.[1]

لقد كان بيع وتوزيع الأسرى بشكل القسم الأكبر من مداخيل خزينة الجزائر، فالمصادر الأجنبية تشير إلى هؤلاء الأسرى على أنهم عبيدا في كامل الأراضي الدولة العثمانية ،بينما تعتبرهم الجزائر أسرى الحرب .

إن الأسرى الذين لا يختارهم للعمل كحراس أو خدم لا يشتريهم الباعة يصبحون ملكا للدولة فيستعملون للخدمة في الحجارة عبر طرق الايالة أو في دار الصناعة بالجزائر و ورشات بناء السفن.[2]

ومن بين أشهر هؤلاء الأسرى نذكر على سبيل المثال:[3]

الشاعر الهزلي الفرنسي صاحب القصبة المعروفة بالفرنسية الجميلة رونيار (regmard) أسر سنة 1678.

الكاتب الاسباني الشهير ميكال سرفانتيس صاحب قصة (دون كيشوت) ومؤلف المسرحيات المورسيكية من وحي ذكرياته بالجزائر بقى في الأسر الجزائر من 1775_1780

الغنائم البحرية:

تكاثرت في الفترة الأولى للعهد العثماني ثم أخذت في التناقص حتى كادت تتلاشى في القرن الثامن عشر، ثم عرفت مع نهاية العهد العثماني نموا ملحوظا نتيجة تطوير

[1]- ناصر الدين سيعوني،ورقات ...مرجع سابق، ص137.
[2]- وليام سبانسر، **الجزائر في عهد رياس البحر**،تع وتق: عبد القادر الزيادية، دار القصبة للنشر، الجزائر،2006،ص131.
[3]- ناصر الدين سعيدوني،مرجع سابق، ص139.

البحرية وزيادة نشاطها خاصة في الفترة التي انشغلت فيها أوروبا بحروب الثورة الفرنسية.[1]

في بدايات القرن الثامن عشر (1700_1710) كادت الغنائم البحرية تنقرض تماما إلا بعض السفن القليلة وبعد عام 1710 سجل انتعاش تدريجي للغنائم حيث في سنة 1733 عاد الأسطول الجزائري بغنائم كبيرة وعدد من السفن الفرنسية وفي سنة 1748 غنم الاسطول ثلاث سفن برتغالية كبرى عائدة من البرازيل ، وبعد ذلك عرفت الغنائم هبوط بسبب ماتم من معاهدات بين الدول الكبرى ، حيث نزل عدد قطع الاسطول من 24 قطعة 1724 الى 8 مراكب وغلوطتين سنة 1788.[2]

الإتاوات والهدايا الإلزامية:فرضت الدولة الجزائرية على الدول المتعاملة معها تجارية إتاوات مقابل السماح لها بحرية الملاحة في الحوض الغربي للبحر المتوسط وإعطاء تجار تلك الدول امتيازات خاصة ،كانت هذه الاتاوات كانت تختلف حسب العلاقة التي تربط تلك الدول بالجزائر ، كما كانت للظروف السائدة في تلك الفترة تأثير على تحديد المبالغ تلك الإتاوات.[3]

وفيما يلي سنعرض اهم الدول التي كانت تدفع الالتزامات المالية للجزائر

اسبانيا : كانت تساهم بقيمة 48000 فرنك سنة 1807

فرنسا : كانت تساهم بقيمة 37000واحد جنيه قبل 1790 وفي 1790 كانت ملزمة 56700فرنك.[4]

انجلترا : في سنة 1787قدمت تجهيزات كالتالي :4 مدافع ذات عيار 40رطلا و200برميل بارود يزن كل واحد منهم نصف قنطار و 400 قنبلة من عيار تلك المدافع.[1]

---

[1] نفسه، ص139.

[2] ـ منور مروش، دراسات عن الجزائر...، مرجع سابق، ص، 340،342.

[3] ـ ناصر الدين سعيدوني، مرجع سابق،140.

[4] ـ هلايلي حنيفي، بنية الجيش الجزائري،مرجع سابق، ص75.

البرتغال : 1822 كانت ملزمة بدفع ما قيمة 20000 فرنك

الدنمارك : سنة 1796 قامت بدفع قائمة من الذخيرة والمعدات الحربية تتكون من 425 قنطار من البارود و 100 كرة مدفعية و41 قنطار من الحديد.[2]

الو. م .ا :في سنة1796 قدمت الو . م .ا للجزائر 1000 قطعة خشبية وعددا من القذائف المدفعية كما زودت الجزائر سنة 1801 التجهيزات التالية :12 قنطارا من البارود 28 قنطار من المسمار 130 قطعة خشبية 2615 من الحجر الصغير.[3]

مصير البحرية الجزائرية ونتائج ضعف الأسطول:

مصير البحرية الجزائرية :كان اهتمام الجزائر بالجيش البحري اكثر من الجيش البري كون الاسطول كان يشكل محورا أساسيا في قوتها العسكرية وجعل منها قوة بحرية بالدرجة الاولى.[4]

اعتمدت البحرية الجزائرية بشكل كبير على الاعلاج الذين كانوا اسرى مسيحيين تم تربيتهم تربية إسلامية حيث شهدت البحرية الجزائرية مع حلول القرن 18 تراجعها جراء الغارات الفاجئة للأساطيل الأوروبية على مدينة الجزائر اذا تعرضت في الفترة الممتدة ما بين 1634و 1789الى عشر هجمات الحقت اضرار بالغة بالبحرية وتشبيت في خسائر بشرية وعمرانية كبيرة حيث تناقص عدد البحارة وانخفضت عدد السفن الاسطول.

لقد ساهمت عدة عوامل في ضعف البحرية الجزائرية حيث عرفت مرحلة انكماش منذ منتصف القرن الثامن عشر تناقضت الإتاوات وقل عدد الاسرى بعد ان كاد دور البحرية يقتصر على رد الاعتداءات والهجمات وتعود عوامل الضعف الذي لحق بها الى عوامل داخلية وخارجية فأولها يتمثل في تدهور صناعة السفن في الجزائر نتيجة

---

[1]- يحي بوعزيز، الموجز،مرجع سابق، ص116.

[2]- نفسه، ص166.

[3]-هلايلي حنيفي ،مرجع سابق، ص74.

[4]- خليفة حماش، مرجع سابق، ص، 138،148.

القرار الذي اتخذه الداي مصطفى 1799 الذي نص على حق استغلال الغابات الواقعة بين بجاية والقل لليهوديين هذا ما سمح بشراء الاخشاب المباشرة من الاهالي بأثمان اقل مما كانت عليه في العهود السابقة .هذا ماجعل الاهالي ينصرفون ويتخلون عن هذا النشاط حيث تسبب هذا الوضع في تكديس الاخشاب على الشواطئ وعدم نقلها الى ورشات صناعة السفن اما العوامل الخارجية فتمثلت في فقدان الاسطول الجزائري لعدة قطع اثناء المعارك البحرية التي خاضها الجزائريون ضد الاساطيل الاوروبية .[1]

[1]- ارزقي شويتام، دراسات ووثائق ...، مرجع سابق، ص 57 58

المبحث الثالث:المقارنة بين المواصلات في الجزائر العثمانية وفرنسا خلال القرن 18

المطلب الأول:المواصلات البرية في فرنسا

المطلب الثاني:المواصلات البحرية في فرنسا

المطلب الثالث:المقارنة بين المواصلات في فرنسا والجزائر العثمانية خلال القرن 18

المطلب الأول :المواصلات البرية الفرنسية:

شهد القرن 18 عشر ظهور الثورة الصناعية [1]التي أحدثت تغيرات جذرية خاصة في مجال المواصلات ،فشهدت تحسنا في النقل البري ،فأنشئت فرنسا طرقا معبدة حيث شقت ما يزيد عن 6000 فرسخ من الطرقات الجديدة كما انشات خطا لسير الأوروبيين وهو : خط امستردام_ مرسيليا.

كانت الطرقات عبارة طرقات ترابية سيئة الوصف لم تكن امنة فكان قطاع الطريق يسطون على القوافل في المناطق المنعزلة .كانوا المسافرين يستخدمون الخرائط او المرشدين لتوجيه السائحين حيث يتوجب عليه امتلاك المعلومات والمعرفة في الطرقات. أما البضائع كانت خاضعة لرسوم الجمركية الداخلية بين المناطق مما كان يزيد في أسعارها لدى وصولها الى المكان المرسل اليه .[2]

ومن القرن الثامن عشر تغير كل شيء في فرنسا وهذا راجع الى التحسين الذي طرآ على شبكة المواصلات بحيث اصبحت البلاد حسب راي المسافرين احد افضل مناطق اوروبا التي يحلو التجوال فيها .وفي عام 1780 أتاحت العربات الجديدة التي تعتبر أكثر خفة تستطيع اجتياز 100 كلم يوميا فمثلا عند الذهاب من باريس إلى نانت و ستراسبورغ فيكفي خمسة ايام للوصول ومن باريس الى مارسيليا ثمانية ايام . وفي نفس القرن تم اختراع البريد الذي سهل على مجتمعات الدول الأوروبية امكانية إرسال رسائل من باريس الى جميع الدول والى المئات من المدن الفرنسية .[3]

[1]-الثورة الصناعية: هيا سلسلة من التغيرات الاساسية في طرق الصناعة نقلت الجماهير من الحرف الزراعية الموروثة الى اساليب جديدة في العمل والسفر والمعيشة، انظر، هيز كارلتون، الثورة الصناعية، تع: احمد عبد الباقي، ط1، مطبعة الهاني، بغداد، 1950، ص 12

[2]- جان بير نجيه اخرون، **موسوعة تاريخ اوروبا والعالم**، تر:وجيه اليعيني، ج2، ط1، دار منشورات عويدات، بيروت، 1995، ص 498

[3] نفسه، ص 501 502

كانت الطرقات الاوروبية تشهد حركة سير كثيفة وكانت تشهد عددا كبيرا من المتسكعين الذين يقتلون المتنقلين في كل مكان.[1]

وفي خلال نفس القرن كانت وسائل المواصلات قد تطورت كثيرا حيث تم منح السلطة لكبار الرجال الاغنياء في اوروبا بمسؤولية تحسين بعض الطرق وصيانتها ولكن كان على كل من يرغب في السفر عبرها الى دفع النفقات مقابل ذلك .

قام الاخوة مونتغوولفير في فرنسا (باريس) عام 1783 باختراع منطاد الهواء الساخن امتدت بمسافة خمسة اميال .كما تم اختراع بالون الهيدروجين وفي عام 1789 تم صناعة اول قارب نجاة في فرنسا .

وفي اوائل القرن التاسع عشر احدثت السكة الحديدية ثورة في عالم النقل ووسائل المواصلات مما جعل السفر يتم بسرعة الى جانب النجاح في ازالة مخاطر الطرق السريعة .حيث تم افتتاح اول خط للسكك الحديدة في عام 1825.[2]

[1] نفسه، ص 516

[2] - جون وولف، **الجزائر واوروبا (1500_ 1830)** تر: ابو القاسم سعد الله، عالم المعرفة، الجزائر ،2009، ص 83 84

المطلب الثاني:المواصلات البحرية

كانت المياه هي الأكثر استخداما بين مختلف وسائل الاتصال خلال القرن 18 واكبر دليل على ذلك هو أن الطرق البرية كانت تتبع مجرى النهر حيث لعبت الانهار دورا كبيرا واكثر اهمية، نذكر منها: نهر هوجسن ،فيرير ،اللوث وحتى كاهور وكانوا يستخدمون الاشرعة والعصى الطويلة ،ففي نهر شارانت كان يلزم 15 الى 20 رجلا لسحب 30الى 70 طنا ولم يكن الأمر ليخلوا من المخاطر اذا كانوا يخشون جنوح السفن او الاصطدام بالصخور و الجسور وجذور الأشجار .[1]

خلال القرن الثامن عشر بني الفرنسيون حوالي 8500 سفينة سعتها 915600 طن على الأقل وفي عام 1786 كان الأسطول الفرنسي يعد حوالي 5268 سفينة سعتها (600000 طن).[2]

تنحصر الموانئ الفرنسية التي يعتمد عليها التجار أو المسافرون في نقل بضائعهم إلى أربعة موانئ :[3]

مارسيليا:هو اقرب منطقة مطلة على البحر الابيض المتوسط حيث مارس دورا رئيسيا في التجارة حيث اصبح مع بداية القرن الثامن عشر المحتكر الاول للتجارة مع بلدان المغرب العربي .

طولون(toulom) :هو المنافس الأول لميناء مرسيليا وكثيرا ما تعرضت السفن المرسيلية إلى مضايقات القراصنة الطولونيين الذين يعتبرونها المحتكر الأول للتجارة

[1]- جان بير نجيه، مرجع سابق، ص 500
[2]- نفسه، ص505
[3]- عائشة غطاس، **العلاقات الجزائرية الفرنسية خلال القرن 17**، 1619، 1694، رسالة ماجستير معهد التاريخ جامعة الجزائر (1984 1985) ص 104

وقد تميز هذا الميناء في القرن الثامن عشر بنشاط هائل وذلك نتيجة لحركة التصنيع التي كانت تشهدها المدينة .

كاسيس (cassis):تميز هذا الميناء بكونه اقل اهمية من الموانئ السابقة حيث كانت مشاركته في المبادلات التجارية ضعيفة.

سيوتات (cratat):عرف هذا الميناء بتصنيعه للسفن حيث يتم استئجارها في معظم المبادلات التجارية من طرف الفرنسيين.

تنوعت السفن الفرنسية خلال القرن الثامن عشر وتنوعت مهامها سواء كانت تجارية أم عسكرية ومن اهم انواع السفن الفرنسية نجد:

الشيطية: ذات احجام صغيرة تمتاز بالخفة والسرعة وتعد من السفن المستامنة كانت تستخدم لنقل البضائع وتعرف بالشيشة الفرنساوية المستامنة.[1]

الغليون (lagallion): كانت تستعمل لحمل كنوز مناجم البيرو والمكسيك وبرز هذا النوع كمركب حربي وهي سفينة ذات اربعة صوار ليس لها مجاذف وكان يعد من بين السفن المستامنة واستخدام لنقل البضائع وكذلك عبر موانئ البحر المتوسط .[2]

الشايقة :هي السفينة شراعية من نوع ثقيل استعملت لنقل البضائع وكذلك اعتبرت كقطع حربية .[3]

[1]- زاكي نعيم فهمي، **طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب اواخر العصورالوسطى**، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ،1973، ص 232

[2]نفسه، ص 233 234

[3]-محمد عفيفي، **المصالح الفرنسية في ميناء دامياط في القرن 18**، بحث ضمن ابحاث مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، المجلد 27، مكتبة الدارالعربية للكتاب، القاهرة، 1990، ص 127

القايسة : تستعمل في المياه قليلة العمق مهمتها ايضا نقل البضائع وكانت احيانا تتبع القطع البحرية الحربية المقاتلة لتقوم بالمهام الادارية والفنية كحمل الازواد وغيرها .[1]

وكان هناك العديد العاملين في هذه السفن الفرنسية بدءا من قيادة السفينة الى الاعمال الخدمية الاخرى وذلك كالاتي:

القبطان: وهو قائد السفينة وله الحق في العمل في الموانئ كموانئ التشحين وميناء التفريغ.[2]

البازركان: كانت مهمته على الشاحنات الاجنبية فقط من بينهم مسلمون الى جنب النصارى، فكان البازركان يتعهد في المحكمة الشرعية بتوصيل البضائع سالمة إليهم وبالميناء المتفق عليه.[3]

اليازجي: يقوم بتسجيل البضائع التي تصل الى السفينة لشحنها ويقوم بهذه المهمة لوحده اذ كانت الشاحنة اجنبية.[4]

[1]- زاكي فهيم، مرجع سابق، ص 240
[2]- احمد السعيد سليماني، **تأصيل ماولد في التاريخ الجبرسي منا الدخيل**، دار المعارف، القاهرة، 1989، ص 51 54
[3]-احمد السعيد سليماني، مرجع سابق، ص 60
[4]سعد فهمي، **انتشار الاسلام في افريقيا في العصور الوسطى عالم الكتب**، بيروت، 2001، ص 17

المطلب الثالث: المقارنة بين المواصلات في فرنسا والجزائر العثمانية خلال القرن 18

كانت المواصلات في الجزائر العثمانية خلال القرن الثامن عشر بصفة عامة عير متطورة مقارنة بفرنسا فالمواصلات البرية في الجزائر كانت معتمدة فقط على القوافل التي كانت لها أثار حضارية في توفير رؤوس الأموال وتحقيق الأمن الغذائي ونشر الثقافة الإسلامية ونقل العلماء إضافة الى اكتشاف الاخبار عن ثقافات الغير[1]وهي نوعان: القوافل تجارية يستعملها التجار في تجارتهم الداخلية ونقل بضائعهم وهناك القوافل دينية وهذه الاخيرة كانت من اهم القوافل نظرا لعدد جمالها الهائل المتنقل الى مكة . وكان طابعها الاساسي هو الدين اي من اجل فريضة الحجة.[2] اما في فرنسا فلم تكن هناك اي وسيلة نقل خاصة بنقل الحجاج الى مكة.

كانت تتعرض المواصلات البرية (القوافل) في الجزائر العثمانية الى مجموعة من العوائق التي تعرضت هذه القوافل سواءا (تجارية او دينية) في مسالكهم خاصة في الطريق الصحراوي. وهذا ايضا ما نجده في فرنسا التي كانت تشهد عددا كبيرا من المسكعين الذين يقلقون المتنقلين من مكان الى اخر.[3]

اما في فرنسا في نفس القرن فكانت هناك عربات جديدة أكثر خفة التي صنعت عام 1780 اضافة الى اختراعاتها للمنطاد الهوائي الساخن الذي كان عام 1789 الذي امتد لمسافة خمسة اميال. اضافة الى البريد الذي اصبح بإمكانه ارسال الرسائل في وقت قصير والذي اصبح صلة الوصل بين جميع الشعوب والقضايا.[4]بينما المواصلات البحرية فكانت السفن في الجزائر متنوعة التي تعتبر

-

[2]- ناصر الدين سعيدوني، ورقات ...، مرجع سابق، ص 69 70

[3]جان بير جنيه، مرجع سابق، ص 516

[4]نفسه، ص 502

كوسيلة اساسية لتحقيق المكاسب والنفوذ فمنها ما كان مصنوع محليا ومنها ما كان مستوردا على شكل هدايا او ايتاوات. على عكس السفن الفرنسية فكانت كلها مصنوعة محليا في ميناء سيوتات اي فرنسا لم تستورد اي سفينة من اي بلد اخر.

كانت السفن في الجزائر تضم طاقما معتبرا يقود السفينة ويحسن تنظيمها كالقبطان رايس والخزناجي والخوجة ...الخ.[1] وهذا ايضا نراه في فرنسا فكان هناك عاملين في السفن كالقبطان والبازركان والبازجي كان هؤلاء الثلاث يقود كل السفينة على عكس الجزائر كل واحد منهم يهتم بمجال معين .[2]

شهد القرن الثامن عشر تدهور البحرية الجزائرية و هذا راجع الى الحملات الاسبانية على مدينة الجزائر التي ألحقت أضرار بهذا الأسطول إضافة إلى دعم الجزائر للأسطول العثماني في حروبه ضد روسيا .أما فرنسا فشهد القرن الثامن عشر تقدم صناعي وتقني وهذا ما مكنها من تحدي القوة الجزائرية والوقوف في وجهها منذ أواسط القرن الثامن عشر .[3]

[1] يحي بوعزيز، الموجز ... ، مرجع سابق ،ص 172.
[2] احمد السعيد سليماني ن مرجع سابق ، ص ص 53 60
[3] ناصر الدين سعيد وني ، ورقات ،مرجع سابق ، ص 200

الخاتمة:

وفي ختام هذه الدراسة تمكنا من الوصول إلى الاستنتاجات التالية :

اكتسبت القوافل أهمية بالغة في التواصل التجاري كما خضعت لتنظيم محكم وواجهت العديد من الصعوبات مما اجبر الأطراف المعنية في تسيرها باتخاذ العديد من التدابير لتجاوزها.

كما قامت القوافل بصلات اجتماعية بين الحواضر نتيجة التبادل التجاري والتواصل بين سكانها .

كانت الرحلات في الجزائر العثمانية تتم برا وبحرا بتنظيم مسبق ومحكم قبل الخروج والاستعداد لمواجهة الصعوبات والمخاطر .

الآثار والمنافع المادية الناجمة عن التواصل بين القوافل تجاوزت الجانب المادي لتشمل ميادين أخرى خاصة الثقافية والحضارية منها.

تعتبر كتب الرحالة الجزائريين مصدرا هاما للباحثين المؤرخين ، تمدهم بما يفيدهم في المجالات الجغرافية والاجتماعية فهي ذات قيمة علمية وتاريخية كبيرة تساعدهم في رسم صورة للمجتمع الجزائري خلال العهد العثماني .

اعتماد الموانئ الجزائرية على هياكل وتنظيمات خاصة ساعدتها في الوصول إلى أوج قوتها المتمثلة في أسطولها البحري الذي ساهم في المحافظة على الايالة خلال المراحل الصعبة التي شهدتها الجزائر في البحر المتوسط إضافة إلى إثراء خزينة الدولة بالإتاوات من جهة وتوفير الحماية الخارجية من جهة أخرى .

تراجع النشاط البحري أواخر القرن 18 وهذا راجع لتكالب الدول الأوروبية عليها والتي هدفها تحطيم قوة الخلافة عامة والجزائر خاصة.

كانت المواصلات في فرنسا مقارنة بالجزائر خلال القرن 18 جد متطورة نتيجة ظهور الثورة الصناعية التي أحدثت تغيرات جذرية عامة وفي المواصلات خاصة .

الملاحق:

1_جدول يوضح إحصاء عدد السفن الجزائرية خلال القرن 18م[1]

السنة	عدد السفن
1724	24
1762	18
1769	17
1770	13
1775	9
1777	18
1779	19
1780	28
1791	7
1792	10

[1]-علي الخلاصي ، **الجيش الجزائري في العصر الحديث** ،ط1،دار الحضارة ،الجزائر ، 2007، ص ص 173 175.

2_جدول يبين لنا إحصاء عام للأسرى خلال القرن الثامن عشر :[1]

السنة	عدد الأسرى
1693	4000
1698	2600
1700	10000
1701	3000
1719	4000
1724	2000
1729	9000
1785	6000
1788	2000
1816	1642
1830	122

[1]- ناصر الدين سعيدوني ، ورقات ...، مرجع سابق ، ص 132.

3_جدول يوضح إحصائيات عدد الغنائم البحرية وقيمتها بالفرنك : [1]

الفترة	عدد الغنائم	قيمتها
1769-1765	65غنيمة	1،033،040،9 فرنك
1779-1770	76غنيمة	1،98،301،04 فرنك
1789-1780	98غنيمة	2،764،712،65 فرنك
1799-1790	145غنيمة	8،106،161،84 فرنك

[1] جمال قنان ،**نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث 1500 1830**، دار الرائد ، الجزائر ، 2010 ، ص 91.

ملحق:4

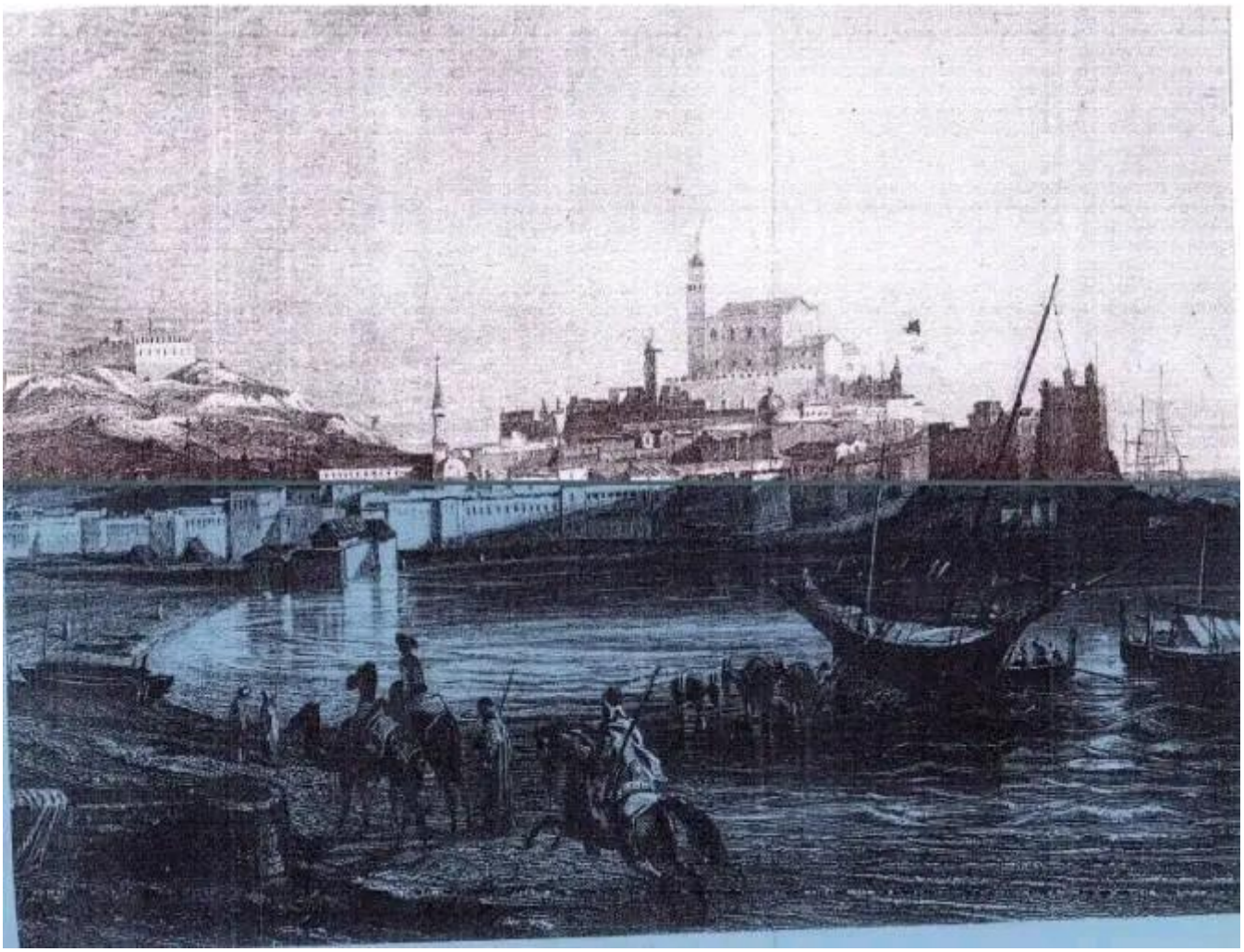
صورة لبعض أنواع السفن الجزائرية:[1]



[1] خير الدين :المصدر السابق ،ص ،173.

ملحق :5

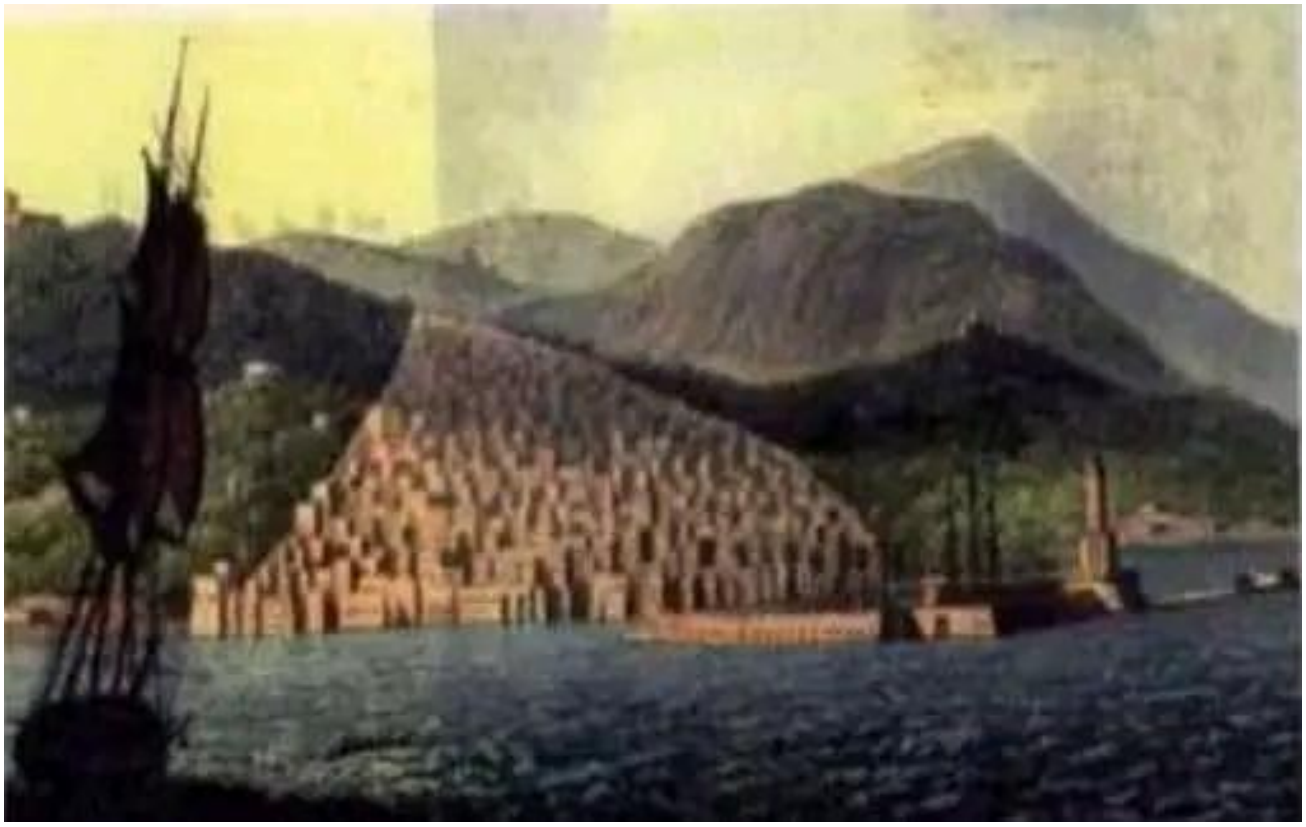
ميناء مدينة الجزائر :[1]



[1] خير الدين بربروس ،المصدر السابق ،ص224.

ملحق :6

مدينة الجزائر وميناءها خلال الوجود العثماني :[1]



[1] خير الدين بربوس ،المصدر السابق ،ص224.

قائمة المصادر والمراجع

1_القرآن الكريم

قائمة المصادر :

_ابن بطوطة أبو عبد الله محمد ،رحلة ابن بطوطة ، المسماة تحفة الأنظار في غرائب الأمصار،ج1، تح:علي المنتصر، مؤسسة الرسالة للنشر،بيروت،1985.

_ابن خلدون عبد الرحمان ، تاريخ ابن خلدون ،المجلد 7،دار الكتب العلمية ،لبنان ،بيروت ،2006.

_ابن خلدون عبد الرحمان ، المقدمة ،ج1، تح:أ.م كاترمير ،المجلد 1،د,ط، مكتبة علي مولاي ، لبنان ،1858م.

_بن عثمان حمدان خوجة ،المرأة ،تق،تع، تح:محمد العربي الزبيري ،المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية ،رغاية،2006.

_الزهاراحمد الشريف ،مذكرات الحاج احمد الشريف الزهار(1745_1830م)،تر:احمد توفيق مدني ،مجلد7،عالم المعرفة للنشر والتوزيع ، الجزائر،1974.

_بربروس خير الدين ، مذكرات خير الدين بربروس،تر:محمد دراج،ط1،دار الاصالة ،الجزائر،2010.

_شارل وليام ،مذكرات وليام شارل ،قنصل امريكا في الجزائر (1816_1824)،تع: اسماعيل العربي ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ،الجزائر ،1982.

_سبنسر وليام ،الجزائر في عهد رياس البحر ،تع وتق:عبد القادر زيادية ،دار القصبة للنشر،الجزائر ،2006.

_الشويهد عبد الله ،قانون أسواق مدينة الجزائر (1695_1705)، تح :ناصر الدين سعيدوني ،ط1،دار الغرب الإسلامي نبيروت ،2006.

_ابن المفتي رجب شاوش حسين ،تقييدات ابن المفتي في تاريخ باشوات الجزائر علمائها ،تر:فارس كعوان ،بيت الحكمة للنشر ،الجزائر ،2009.

كارلتون هيز ،الثورة الصناعية ،تع:احمد عبد الباقي ،ط1،مطبعة الهاني ،بغداد،1950.

3_قائمة المراجع

_ ابو القاسم سعد الله ،ابحاث واراء في تاريخ الجزائر ،ط1،دار الغرب الاسلامي ،بيروت ،1969.

_ البيردوفو ، الرايس حميدوا،تع:محمد العربي الزبيري ،المؤسسة الجزائرية للطباعة ،الجزائر .

_ الذهبي نفيسة ،الدولة العثمانية في مجالها المتوسطي خلال ق16،ط1،كلية الاداب ،الرباط ،2003,

_ المدني توفيق احمد ، الحرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر واسبانيا (1492_1792)،ط3،المؤسسة الوطنية للكتاب ،الجزائر،1989.

_ الوزان محمد ،وصف افريقيا ،تر:محمد حجي ومحمد الاخضر ،ج2،ط2، دار الغرب الاسلامي ،بيروت 1983,

_ بن خروف عمار ،العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بين الجزائر والمغرب في القرن 17،ج2،دار الأمل ،الجزائر ،2008.

_ تاخبليت علي، الرايس حميدوا ميرال البحرية الجزائرية (1770_1815م) الجزائر ، 2006.

_ جان بير نجيه ، موسوعة تاريخ أوروبا والعالم ،تر:وجيه يعيني ،ج1،ط1،دار منشورات عويدات،بيروت ،199.

_ حليمي عبد القادر ،جغرافية الجزائر ،ط1، المطبعة العربية ،الجزائر ،1968.

_ حليمي عبد القادر،مدينة الجزائر نشأتها وتطورها قبل 1830،ط1،المطبعة العربية ،الجزائر ،1972.

_ سليماني احمد السعيد، تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرسي من الدخيل ،دار المعارف ،القاهرة ،1989.

_ عباد صالح ،الجزائر خلال الحكم التركي (1514_1830) ،دار هومة ،2012

_ عبد القادر نور الدين ،صفحات من تاريخ الجزائر من اقدم عصورها الى انتهاء العهد التركي ،كلية الاداب الجزائرية ،قسنطينة ،1965.

_ غطاس عائشة واخرون ،الدولة الجزائرية الحديثة ومؤسساتها،د.ط، المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية ،الجزائر ،2007.

_ فهمي نعيم زاكي ،طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى ،الهيئة المصرية العامة للكتاب ،القاهرة ،1973.

_ قنان جمال ،نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث (1500_1830م)،المؤسسة الجزائرية للطباعة ،الجزائر .

_ لخضر درياس ،المدفعية الجزائرية في العهد العثماني ،ط1،دار الحضارة ،الجزائر ،2007,

_ مروش منور ،دراسات عن الجزائر في العهد العثماني (القرصنة ،الأساطير ،الواقع)،ج2،دار القصبة ، الجزائر ،2009.

_ هلايلي حنيفي ، أوراق في تاريخ في العهد العثماني ،دار الهدى ،د.ط،الجزائر ،2008.

_ هلايلي حنيفي ،بنية الجيش الجزائر خلال العهد العثماني ،دار الهدى ،د.ط، الجزائر ،2006.

_ وولف جون،الجزائر وأوروبا (1500_1830)تر:أبو القاسم سعد الله ،عالم المعرفة ،الجزائر ،2009.

_ابن العذاري مراكشي ،البيان المغربي في ذكر بلاد المغرب والأندلس ،تع:كولان ،ج1،بيروت ،1983م.

_ابن الميلي مبارك ،تاريخ الجزائر في القديم والحديث ،ج3،مكتبة النهضة الجزائرية ،لبنان ،1964م.

_الخلاصي علي ،الجيش الجزائري في العصر الحديث ،ادارة الحضارة ،ط1،الجزائر ،2004.

_الدالي الهادي مبروك ،التاريخ الاقتصادي والافريقي ،دار المصرية للنشر ،القاهرة ،1989.

_الزبيري العربي ،مدخل إلى تاريخ المغرب العربي الحديث ،ط2،دار الحكمة ،2015.

_الزبيري العربي التجارة الخارجية للشرق الجزائري ،الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ،الجزائر،1972.

_العربي إسماعيل ،الصحراء الكبرى وشواطئها ،المؤسسة الوطنية للكتاب ،رغاية ،الجزائر ،2009.

_الفيتوري عطية ،دراسات في تاريخ شرق إفريقيا وجنوب الصحراء ،منشورات جامعة قاريونس ،ليبيا ،1998.

_الواعر صبرينة ، الغزو الاسباني للمدن والموانئ الجزائرية (وهران والمرسى نموذجا)،الجزائر ،2009.

_ايشيودان العربي ،مدينة الجزائر تاريخ وعاصمة ،تر :جناح مسعود ،دار القصبة للنشر والتوزيع ،الجزائر .

_بوحوش عمار ،التاريخ للجزائر من البداية الى غاية 1962،المكتبة الادبية ،بيروت ،دت.

_بوعزيز يحي ،الموجز في تاريخ الجزائر الحديث ،ج2،ط2،ديوان المطبوعات الجامعية ،2009.

_بوعزيز يحي ،تاريخ افريقيا الغربية الاسلامية من مطلع القرن 16م حتى 20م، دار البصائر ،الجزائر ،2009.

_حوتية محمد صالح ،دراسة تاريخية من خلال الوثائق المحلية في القرنين (12_13هـ) (18_19م)، دار الكتاب العربي للطباعة ،الجزائر ،2008.

_سعيدوني ناصر الدين ، دراسات وابحاث في تاريخ الجزائر الفترة الحديثة والمعاصرة ،ج2،المؤسسة الوطنية للكتاب ،د.ط،1988م.

_سعيدوني ناصر الدين ،النظام المالي للجزائر اواخر العهد العثماني (1792_1830)،ط3،البصائر الجديدة للنشر والتوزيع ،الجزائر ،2012,

_سعيدوني ناصر الدين ،موظفو الدولة الجزائرية في القرن التاسع عشر ، منشورات وزارة الثقافة والسياحة ،الجزائر ،1987م.

_سعيدوني ناصر الدين ،ورقات جزائرية دراسة وابحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني ،ط2،دار البصائر للنشر والتوزيع ،الجزائر ،2000.

_سعيدوني ناصر الدين وبوعبدلي المهدي ،الجزائر في تاريخ العهد العثماني ،المؤسسة الوطنية للكتاب ،الجزائر،1984.

_شويتام ارزقي ،المجتمع الجزائري وفعالياته في العهد العثماني (1519_1830) ،ط1،دار الكتاب العربي .

_شويتام ارزقي ،درراسات ووثائق في تاريخ الجزائر العسكري والسياسي (1519_1830) ، دار الكتاب العربي ،الجزائر ،2010م.

_مبروك مقدم ،الإمام محمد عبد الكريم المغيلي التلمساني ودوره في تأسيس الإمارة الإسلامية بإفريقيا الغربية ،دار الغرب للنشر والتوزيع ،الجزائر ،2004.

_مروش منور ،دراسات عن الجزائر في العهد العثماني ،ج2،دار القصبة للنشر ، الجزائر ،2009.

_يحي بوعزيز ، أحكام السوق مع دراسة لحلول الأزمات المالية ،تج:احمد جابر ،دار الوفاء .

4_قائمة المراجع باللغة الفرنسية

_ Belhamissi moulay ,marine et marins d'alger, tomi1,bibiotheque national d'lger,1996

_ Belhamissi moulay,histoire de la marine algerienne 1516 18 30, en alger,1983

_devoulex albert, la marine de la regence d'alger,revue africain,1869

5_قائمة الأطروحات و الرسائل الجامعية

_ بن فرج حسين الجيلالي الأسواق و الاقتصاد الريفي في الجزائر حلال عهد الدايات(1671 1830 أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث جامعة وهران 2021.

_ بن كردة زهية اسواق مدينة الجزائر من الفتح الاسلامي الى العهد العثماني مذكرة لنيل شهادة الماجيستير في الافكار الاسلامية جامعة الجزائر 2017.

_ حفيان رشيد الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثارها في العهد العثماني خلال القرنين 17 18م مذكرة لنيل شهادة الماجيستسر في التاريخ الحديث والمعاصر جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية قسنطينة 2013 2014.

_ حماش خليفة ، العلاقات بين الايالات والباب العالي 1798_1830، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث ، جامعة الاسكندرية ،1944.

_ روباش جميلة ، ادب الرحلة في المغرب العربي ، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراة ، في الادب الجزائري القديم ، بسكرة ، 2014.

_ زردومي اسماعيل ،فن الرحلة في ادب العربي القديم ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراة ، جامعة باتنة ، 2005_2006.

_ غطاس عائشة ، العلاقات الجزائرية الفرنسية خلال القرن 17،رسالة ماجستير معهد التاريخ ، جامعة الجزائر ، 1984.

_ فرطاس وهيبة اسواق مدينة الجزائر في الفترة العثمانية خلا القرنين(16 _17 م)مذكرة لنيل شهادة الماستر في تاريخ الحديث والمعاصر ، 2015_2016.

_ لقوارة فهيم ، ميناء مدينة الجزائر ودوره الاقتصادي في العهد العثماني (16_17م)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث ، جامعة الجزائر 2، 2011_ 2012.

_ مستوفي جميلة الأسواق في بايلك الغرب خلال عهد الدايات 1671 1830 اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه تخصص تاريخ الغرب الوسيط جامعة معسكر 2017.

_بن قارة محمد ، أسواق التجارية في الجزائر حلال العهد العثماني ، مذكرة لنيل شهادة الماستر ، في تاريخ الجزائر الحديث ،جامعة عنابة ،2016.

_غميمة مريم ، الموانئ الجزائرية ودورها الاقتصادي والعسكري خلال عهد الدايات (1671_1830)، مذكرة لنيل شهادة الماستر في التاريخ الحديث ، جامعة لخضر ، الوادي ، 2017.

6_قائمة المجلات :

_ سرحان حليم ، تطور صناعة السفن الحربية الجزائرية خلال العهد العثماني ، 1518 1830، المجلة التاريخية الجزائرية ، العدد 5 ، جامعة محمد بوضياف ، الجزائر ، 2017.

_ التميمي عبد الجليل ، الابعاد الحضارية للصلاة المغربية الافريقية خلال العصر الحديث ، المجلة التاريخية تونس.

_ الصباغ ليلى ، عنابة بين اسمها وموقعها ، مجلة الأصالة ، العدد 34 35 ، مطبعة البحث ، قسنطينة ،1997.

_ اوازيد بلحاج ، تجارة القوافل بين الجزائر وجنوب الصحراء في العهد العثماني، مجلة الوفود والدراسات ، العدد2 ، غرداية ، 2017.

_ حماش خليفة ، كشاف الوثائق عن تاريخ الجزائر في العهد العثماني ، المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية ، العدد 13 _14،مؤسسة التميمي للبحث العلمي ، 1996.

_ حماش خليفة ، وقف الكتاب في البلاد العربية في العهد العثماني ، مجلة أوقاف الكويت الأمانة العامة للأوقاف ، 2012.

_ حوتية عفيفة ،الرحلات الحجازية والعلمية والجزائرية خلال العهد العثماني وحدود اسهامها في تدوين تاريخ الجزائر الحديث ، مجلة الروافد والدراسات ، مخبر الجنوب الجزائري للبحث في التاريخ والحضارة الاسلامية ،العد 4، غرداية ، 2018.

_ سعيدوني ناصر الدين ، الحياة الاقتصادية بعنابة خلال العهد العثماني ، مجلة الأصالة ، العدد ى34 35 ، مطبعة البحث ،قسنطينة ، 1976.

_ سعيدوني ناصر الدين ، فحص مدينة الجزائر اواخر العهد العثماني ،مجلة الدراسات التاريخية ،العدد 1 ،معهد التاريخ ،جامعة الجزائر ،1986.

_ عفيفي محمد ، المصالح الفرنسية في ميناء دامياط في القرن 18، بحث ضمن ابحاث الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، المجلد 27، مكتبة الدار العربية للكتاب ، القاهرة ، 1999.

_ محمد انيس ، الخطوط الرئيسية لسياسة بريطانيا في النصف الثاني من القرن 18 ، مجلة الجمعيات التاريخية الفرنسية ،مجلد 5 ، القاهرة ،1959.

_عماري حسين ، حلقات التفاعل الحضاري بين المغرب وافريقيا جنوب الصحراء خلال العصر الحديث ، دورية كان التاريخية السنة الخامسة ، العدد 17 ، 2012.

قبايلي هواري، العملة الجزائرية أواخر العهد العثماني ، مجلة المخبر ،العدد 12 15 ،الجزائر ،2008 2009

الفهرس:

المحتويات **الصفحة**

المقدمة

المدخل :أوضاع العامة في الجزائر العثمانية خلال القرن 18م

1_الأوضاع السياسية.....08

2_الأوضاع الاقتصادية.....09

3_الأوضاع الاجتماعية.....10

المبحث الأول: المواصلات البرية في الجزائر العثمانية خلال القرن 18

المطلب الأول:القوافل التجارية و أثارها على مدينة الجزائر

1_مفهوم القافلة.....14

2_مكونات القافلة.....15

3_أنواع القافلة.....18

4_تنظيم القافلة.....20

5_نظام سيرها.....21.

6_المشاكل التي تتعرض إليها القافلة.....22

7_الحلول والإجراءات المتخذة.....24.

8_الآثار الحضارية للطرق و القوافل.....25

المطلب الثاني: أهم المراكز و السلع التجارية المتداولة

1_تعريف الأسواق.....31

2_أهمية الأسواق.....32

3_ وظيفة الأسواق.....34

4_المعايير الأساسية لتوزيع السوق.....35

المطلب الثالث:الرحلات وأنواعها في القرن 18

1_مفهوم الرحلة.....37

2_أنواع الرحلات.....38

المبحث الثاني :المواصلات البحرية في الجزائر العثمانية خلال القرن18م

المطلب الأول:الموانئ البحرية

1_الموانئ البحرية.....40

2_النشاط الاقتصادي و العسكري للموانئ.....43

المطلب الثاني:أنواع السفن المستخدمة

1_أنواع السفن.....45

2_طاقم السفينة.....46

3_صناعة السفن.....47

4_تحصينات السفن.....49

المطلب الثالث:مظاهر القوة والضعف للبحرية الجزائرية.....50

المبحث الثالث: المقارنة بين المواصلات في فرنسا والمواصلات في الجزائر العثمانية خلال القرن 18ا

1_ المواصلات البرية الفرنسية.....57

2_المواصلات البحرية الفرنسية.....59

3_المقارنة بين المواصلات الفرنسية والمواصلات في الجزائر العثمانية خلال القرن 18.....62.

الخاتمة.....64

قائمة الملاحق.....66

قائمة المصادر والمراجع.....73

الملخص

شهدت المواصلات في الجزائر خلال القرن الثامن عشر سواء كانت مواصلات برية (القوافل) أو بحرية (السفن) أنها لم تحدث اي تطور في الجانب الاقتصادي خاصة جانب التجارة (داخلية _خارجية) وهذا راجع للمواجهات والتحرشات التي تتعرض إليها المنطقة في حوض البحر الأبيض المتوسط، ونظرا الى المواصلات التي شهدتها فرنسا من تطور وازدهار نتيجة ظهور الثورة الصناعية التي احدثت تغيرات جذرية خاصة في الجانب الاقتصادي .

الكلمات المفتاحية :الجزائر العثمانية ، شبكة المواصلات ، الطرق البرية ، المسالك البحرية .

Summary :

During the 18th century, the Algerian transportations ; either marine (ships) or road (caravans) witnessed an economical underdevelopment especially in the field of commerce (internal_external) due to confrontations and harassments which the Mediterranean region receives. In other hand, the French transportations flourished and developed as a result of the industrial revolution which led to radical changes especially in the field of economic.

Key words : Ottoman Algeria, transportations, road transport, transportations network, Marine tracts.