

## اثر البدو وقطاع الطرق على التجارة في بلاد الشام (1215هـ. 1337هـ / 1800م. 1918م)

الدكتور مازن البودي \*

(تاريخ الإيداع 14 / 10 / 2014. قبل للنشر في 6 / 1 / 2015)

### □ ملخص □

تناول هذا البحث أهمية التجارة في بلاد الشام، من خلال الموقع الهام الذي انتج مدنا تجارية بارزة، وتطرق لمدى تأثير البدو سلبا وإيجابا في حركة التجارة، وخطورتهم على حركة البضائع وسمعة الدولة. وأثر قطاع الطرق من خلال الضرر الذي يلحقونه بالتجارة مستغلين الطبيعة الجغرافية لبلاد الشام.

الكلمات المفتاحية : البدو - السلطنة العثمانية - قطاع الطرق - بلاد الشام- التجارة

---

\*أستاذ - قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة تشرين - اللاذقية - سورية.

## The impact of nomads and bandits on trade in the Levant (1215-1337H/1800-1918AD)

Dr. Mazen Alboudi\*

(Received 14 / 10 / 2014. Accepted 6 / 1 / 2015)

### □ ABSTRACT □

This research deals with the importance of trade in the Levant, through the site, which produced the important commercial cities prominent, and displays the influence of Bedouin negatively and positively in the movement of trade and the danger to the movement of goods and the reputation of the state. And the impact of the road sector and the damage toll they trade, taking advantage of the geographical nature of the Levant.

**Key words** : Nomads, empire ottoman, bandits, Levant, trade.

---

\* Professor, department of history, Faculty of Arts, University of Tishreen, Lattakia, Syria.

**مقدمة:**

تعتبر التجارة في البلاد بمثابة الشرايين التي تغذي الجسد، ولأن أي منطقة مهما بلغت امكاناتها الانتاجية، لن تحقق حاجات سكانها بالكامل، نشأت منذ اقدم العصور حركة لتبادل السلع، ولم تشذ بلاد الشام عن هذه المقولة، ولا يخفى على احد اهمية موقعها التجاري بين دول العالم. وكما أن هناك عوامل لنجاح حركة التجارة، كان هناك صعاب تجعل حركتها غير رائجة او ميسرة، وهي ليست طبيعية كالجبال والوديان والانهار والمسيلات المائية فقط، بل تمثلت بعنصر بشري ضم البدو وقطاع الطرق، وسيكون هذا المقال محاولة لرصد الأثر الذي تركه هؤلاء على امتداد السطح الجغرافي لبلاد الشام، وما طرأ عليه من متغيرات، تضاف الى الأثر الاداري في نشاط العمل التجاري، الذي سبب ضعفات تنظيميا جرد تجار الشام من قدرتهم على مواجهة منافسيهم الاخرين وخصوصا الاوربيين<sup>1</sup>. فالعثمانيون متهمون بمسؤوليتهم عن خراب تجارة الشرق<sup>2</sup>، خصوصا لما عرف عن أهل الشام من رغبة في التجارة وتوسيع العلاقات مع الامم الاخرى قبل مجيئ العثمانيين، تلك الرغبة عاكسها البدو وقطاع الطرق، الذين الحقوا ضررا بالغا بالحركة التجارية، وحجبت عقلية الحروب المستمرة عند السلطنة، قدرتها على المنافسة.

إلا أن أهمية الموقع التجاري لبلاد الشام عاليا أدى لنمو التجارة بالرغم من خلل قوانين الدولة، ومتحدية المعوقات الطبيعية والبشرية، فتطورت مدن ساحلية جديدة كمدينة بيروت التي اصبحت أهم مركز تجاري في بلاد الشام، وميناء سوريا<sup>3</sup>، إضافة لمدن مثل دمشق وحلب. وهو ما يعتبره العثمانيون دليلا على جهودهم في التقليل من المخاطر أمام حركة التجارة، مستشهدين بالخانات ومحطات القوافل، والقلاع التي لا تزال آثارها شاخصة وشاهدة على عنايتهم، إضافة لاستنفار العديد من جنودهم للحراسة، الى جانب عقد الاتفاقيات مع البدو، بما يساهم في دعم وسائل الحماية. لكن اللبس هنا يحل مكان الوضوح في محاولة فهم مقاصد الدولة، هل كان السبب أمنيا، لشعورها الدائم بوجودهم ضمن اوساط معادية وحذرة اجتماعيا؟، أم أن تحركاتها الامنية تعكس فكرها التجاري، ومحاولة تطوير البلد من خلال عوائد التجارة؟، بدلا من ارهاقه بالضرائب. ولأن البدو وقطاع الطرق عاملان مهمان يمكن أن يضيبا بعض الحقيقة عن أحوال التجارة في تلك المرحلة من تاريخ السلطنة، قررنا التطرق الى فهم طبيعة علاقتهم بالدولة والتجارة.

**أهمية البحث وأهدافه:**

تأتي أهمية البحث من خلال الموقع المميز لبلاد الشام، باعتبارها موقعا سياسيا وتجاريا هاما، ونقطة عبور لبضائع الشرق الى الغرب، وتلاقي بضائع الغرب الاوربي مع الشرق الاسيوي، ويهدف البحث الى ايضاح العوامل المؤثرة بهذا المركز التجاري العالمي، والأسباب التي جعلت من البدو وقطاع الطرق عوامل سلبية في حركة مسير البضائع، وطرق معالجة تلك المسألة من قبل الحكومات.

(1) اينالچك، (خليل): التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية، المجلد الثاني، تر. عبد اللطيف الحارس، دارالمدى الاسلامي، طرابلس، 2007، ص 128.

(2) اينالچك، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، مرجع سابق، ص 322.

(3) بشور، (أمل) : سوريا ولبنان في عصر الاصلاح العثماني، المؤسسة الحديثة للكتاب، دمشق، 2006، ص 352.

**منهجية البحث:**

جمع المادة العلمية من مختلف المصادر والدراسات التاريخية، معتمداً على الجانب التحليلي العلميانقدي المؤسس على الإستقراء والإستنتاج ومقارنة المعلومات التاريخية بغية الوصول إلى الحقائق المتعلقة بموضوع البحث ملتزماً بجميع قواعد منهجية البحث التاريخي من حيث قواعد المعرفة والمعالجة الموضوعية القائمة على التحليل والتعليل والتوثيق والمقارنة ودقة اللغة وحسن التعبير و سهولة الأسلوب للوصول إلى الحقيقة التاريخية.

**العوامل المؤثرة في التجارة:**

وفر موقع بلاد الشام المتميز، وضعا مريحا للسلطنة العثمانية، وهو موقع يمكن أن يطلق عليه " قوة الندرة الجغرافية "، ولم تبدل جهدا كبيرا لتكون مقصدا للتجار والبضائع، ومعبرا لا غنى عنه بين الشرق والغرب، فكانت قوافل الجمال تضم بشكل طبيعي 6000 جمل<sup>4</sup>. الا أن هذالم يعني بحال من الاحوال ضمان سلامتها وتأمين طريقها. فالبحم الكبير للقوافل ناتج عن اهمية الموقع، لا عن قوة الفعل التجارية للدولة التي لم تواجه معوقات التجارة، وكانت إرادتها قاصرة عن حلها، فالعثمانيون لم يمتلكوا في اوقات الشدائد، ما امتلكوه من استرخاء في اوقات عظمة المكانة، فتعاظمت الاخطار وتراخت قبضة الدولة في الكثير من المناطق، وهو ما فاقم ضرر العوامل الطبيعية من وعورة الطرق والبرك والاحوال والتلوج و السيول والزلازل وارتفاع حرارة الصحراء، وشكل فرصة للبدو وقطاع الطرق للاستقواء على قوانين السلطنة وهيبته وإعاقة حركة التجارة، كل ذلك يضاف للفساد الاداري، وتدخل القناصل، وهو ما دفع السلطان عبد الحميد الثاني للقول: *إن تجارة الروم والارمن لن تكسب الشرف لبلادنا ولن ترقبها، اما السادة عندنا فليست عندهم اية رغبة في التجارة ابدا*<sup>5</sup>.

هذا المواقع الجغرافي المتنوع تضريسيا والغني عرقيا ودينيا، جعل من بلاد الشام ساحة للصراع بين السلطنة من جهة والبدو وقطاع الطرق من جهة اخرى، فالبدو أسياذ الصحراء اعتادوا العيش في بيئتها، والتحكم بطرقاتها القليلة أصلا، مما جعل القوافل البطيئة تحت رحمتهم، وكانلخفة حركة قطاع الطرق وتمرسهم ومخابئهم، دور أساسي في جعل القوافل مهياًة لتلقي الاضرار الكبيرة في الممرات الضيقة والتعرجات التي تعيق حركة القافلة وتجعلها هدفا سهلا. والنقلة المرجوة لانفاذ الدولة من خلال معالجة الخلل والعيوب، لم تتحقق، ولم تحصل تلك التسهيلات الحقيقية<sup>6</sup>، او على الال اقامة معالم الراحة على طريق الحج<sup>7</sup>. فرغم إسناد الحملة لوالي دمشق، واقامة الآبار ودفع الاموال، بقيت طريق الحج بدائية ترابية، ولم تشعر القوافل بالامان في أي وقت من الاوقات، لانها كانت دائما عرضة لتهديد البدو وقطاع الطرق الطامعين بحمولتها.

**1 - البدو :**

اطلقت كلمة " بدو " على سكان الصحراء وسكان الأرياف في الشرق الأدنى<sup>8</sup>، ولم ينجح العثمانيون في أواخر حكمهم في منع تعديات البدو على المناطق المأهولة المجاورة للبوادي في بلاد الشام عامة، وعمت الفوضى وانتشرت

(4) شيلشر، (ليندا) : دمشق في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، ترجمة : عمرو الملاح ودينا الملاح، دار الجمهورية، دمشق 1998، ص 82.

(5) السلطان عبد الحميد الثاني، مذكراتي السياسية، 1891 - 1909، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1979، ص 74.

(6) المحامي، (محمد فريد بك) : تاريخ الدولة العلية العثمانية، مؤسسة الكتب الثقافية، بيروت، 1998، ص 489.

(7) كرد علي، (محمد) : خطط الشام، ج4، المطبعة الحديثة، دمشق، 1954، ص 261.

(8) نورالدين، ( زين) : نشوء القومية العربية، دار النهار، بيروت، 1968م، ص 43.

حوادث السلب والنهب في الطرقات، وهكذا تضرر السكان وتأخرت التجارة وصارت قوافل الحج عرضة للسطو والتعديات.

لم تكن الدولة تهتم لشؤون البدو، وإن كان متفوها قد أطلقوا عليهم تسمية " ملة نجبية " القوم الأصيل "9. وربما كان هذا ما قصده ابن خلدون فكان سابقا في وصفهم بقوله: " ومما يشهد لنا أن البدو أصل للحضر ومتقدم عليه، إنا إذا فتشنا أهل مصر من الأمصار وجدنا أولية أكثرهم من أهل البدو الذين بناحية ذلك المصر، وعدلوا إلى الدعة والترف الذي في الحضر وذلك يدل على أن أحوال الحضارة ناشئة عن أحوال البداوة "10. فالبدو كانوا ناقلي حضارة عالمية لا تعترف بالحدود على الكرة الأرضية<sup>11</sup>.

والبدو ليسوا جسما واحدا، فهناك عشائر تقيم على أطراف الأراضي الزراعية، مثل آل علي وآل مرة، وهم مرتبطون بالأرض والحكومة في دمشق. وهناك عشائر البادية التي تنتقل من منطقة إلى أخرى، ومنها عشائر: الرولة من اشاعة وسوالة وولد علي وغيرهم، وكان باشاوات دمشق ينتهزون كل مناسبة لإزعاجهم وإبعادهم عن حدود الولاية، إلا أنهم كانوا يحرصون على أن لا يدفعوا أبدا<sup>12</sup>. بينما خضعت قبائل حلب للحكم التركي ومنها قبائل الفردون، وهي سددت ضرائبها كقبائل وادي الفرات العقيدات والبقارة، بينما كانت قبائل الأسمر في حماه وحمص ودمشق من أسوأ القبائل لتمرسهم في السرقة<sup>13</sup>.

ويرى ألبيرت حوراني انه "على الرغم من كونهم قلة بين السكان، فقد كان البدو أصحاب الإبل السريعو الحركة، والمسلحون، يسيطرون على أصحاب المزارع وأصحاب الحرف، وكان زعماء القبائل يمارسون سلطتهم من خلال الولاءات، حيث تجمعهم روابط بالتجار الذين ينظمون التجارة عبر المنطقة التي تسيطر عليها القبيلة"<sup>14</sup>.

لهذا كانت مسألة البدو في مقدمة الإجراءات التي وضعها الحكم المصري في دمشق والذي وصل الى ابواب سلطنة العثمانيين بعد خلاف محمد علي مع والي عكا أحمد باشا، واستمر من عام 1831م حتى 1841م. بهدف تأسيس دعائم استقراره، إذ أراد كبح جماحهم وتغيير مجرى حياتهم المتنقلة وعاداتهم العدوانية وتقاليدهم الصلبة، وكان العنف والقسوة في مواجهة البدو من السمات الواضحة في هذه الفترة، إذ أن الضعف وسوء الإدارة اللذان سادا المنطقة قبل الوجود المصري أعطى الحقوق المكتسبة والسطوة القوية للبدو الذين لم يعتادوا على العقاب، بل فرضوه بأيديهم على باقي السكان، وفرضت الدولة التشديد وأحكمت الرقابة، حتى أنه عند تعيين المتسلمين للمدن التي على صلة بالبدو كانت أولى التعليمات المفروضة عليهم حفظ وحماية الأهالي والطرقات من شرهم وأذيتهم ومحافظه وسلوك الطريق وحفظ الزوار وأبناء السبيل<sup>15</sup>.

- (9) اوزتونا، (يلماظ): تاريخ الدولة العثمانية، ت عدنان سلمان، منشورات مؤسسة فيصل، استانبول، 1988ج2، ص 813.
- (10) ابن خلدون: مقدمة العبر و ديوان المبتدأ و الخبر في أيام العرب و العجم و البربر و من عاصروهم من ذوي الشأن الأكبر، الجزء الأول (مقدمة ابن خلدون)، ضبط خليل شحادة، دار الفكر للطباعة و النشر و التوزيع، 2001م، ص 152-153.
- (11) محلي، (ساطع): طريق الحرير طريق الحوار، مجلة الدراسات التاريخية، عدد 39 40، دمشق، 1991، ص 55.
- (12) محمد عوض، ( عبد العزيز): الإدارة العثمانية في ولاية سوريا 1864. 1914، دار المعارف، مصر، 1969، ص 298.
- (13) عيساوي، (شارل): التاريخ الاقتصادي للهلل الخصب 1800 . 1914، ترجمة رؤوف محمد، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1990، ص 114 . 115.
- (14) حوراني، (البرت): تاريخ الشعوب العربية، تعريب اسعد صقر، دار طلاس، دمشق، 1997، ص 43.
- (15) سالم، (لطيفة): الحكم المصري في الشام 1831 . 1841، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1990، ص 217.

هذا الفرق بين فترة وجود محمد علي وعهد السلطنة، نكره حتى الفناصل الاجانب، ومنهم قنصل انكلترا " برانت " في العام 1858م، يقول:

" في زمن المصريين بالشام، استتب الامن، ولم تبخل الحكومة على الشعب، فاقتنع بتحمل الضرائب، وكان الدخل يدار بنزاهة واقتدار، اما عهد الحكم التركي، فهو عكسه من جميع الوجوه، فالامن مفقود، والدخل يقل، والمالية تزداد اختلالاً، وفساد الادارة مستمر " <sup>16</sup>.

والبدو لم يتخلوا عن طبيعتهم في السلب والنهب والسطو على القوافل والطرقات. وهو الأمر الذي كان يتسبب في تخريب وسائل النقل في سائر مقاطعاتها، حينها أخذ إبراهيم باشا يعد العدة لإخضاعهم والتخلص من أعمال السطو التي كانت تمارسها على طريق المواصلات بين فلسطين وشرق الأردن وسورية، وبدأت تراوده فكرة توطيئهم بغية الاستفادة منهم بدلا من القضاء عليه <sup>17</sup>. كما تشير الوثيقة رقم 20/379 سنة 1250هـ / 1843م، إلى أن القوات المصرية قد ضربت عرب السبخة وأجبرتهم على دفع مبالغ كبيرة، كي تكف القوات المصرية عنهم: أنه وقت عدنا من باباس إلى حلب يوم الأحد 4 شوال 1250 هـ، فحين دخولنا أخذنا عليق ليلتين إلى تسعمائة خيال وتوجها إلى طرف الزور على عرب السبخة يوم الأربعاء 7 شوال، على الصباح ضربناهم، فالبعض منهم ارموا حالهم في الفرات وبعضهم هربوا وبعضهم قتلوهم العسكر <sup>18</sup>.

لقد كان لإجراءات إبراهيم باشا اثر هام في تنشيط التجارة الداخلية والخارجية والتراخيص وتوفير الأمن للمواصلات <sup>19</sup>. ففي عهده دخل أول قنصل بريطاني الى دمشق، وفتح آفاقا تجارية أمام الاجانب ليقفوا الى جانبه في وجه السلطان، وعكست قوة البدو واقع الحكومة، فعندما تكون الحكومة المركزية ضعيفة تقوم القبائل بالاستيلاء على الأراضي، أما عندما تكون السلطة قوية فان القبائل تجبر على الدفع للحكومة أو أنها على الأقل تتراجع في البداية.

وعرف عن البدو أنهم قناصو فرص سياسية ومادية، يحترمون أعرافهم الخاصة أكثر مما يقيمون وزنا لقوانين الدولة. بل أن جرأتهم وضعف الدولة دفعتهم لحصار بعض المدن أحيانا، كما هو الحال عندأحاطتهم بأطراف وجوانب القدس ومنعوا الحجاج والزوار من المرور والعبور، وتعرضوا لأهالي الولاية <sup>20</sup>.

وفي بعض الأحيان كانت مكاسب النهب التي يحصل عليها البدو تفوق مكاسب المرور التي تدفع لهم، وهو ما حدث مثلا في سنة 1258هـ / 1842م للقافلة المتوجهة من بغداد إلى حلب، والتي كانت تحمل من البضائعما قيمته حوالي نصف مليون ليرة. وعلى المنوال نفسه قام البدو في سنة 1274هـ / 1857م بنهب قافلة أخرى خارجة من بغداد ذكر أنها كانت تحمل قيمة خمسة ملايين ليرة، هذا الأمر تكرر في سنة 1276هـ / 1859م بمهاجمة قافلة متجهة من دمشق إلى بغداد، وقطعت الطريق ثلاثة وخمسين يوما فتلفت بعض البضائع، وزادت مصاريف

(16) كرد علي، خطط الشام، ج5، ص89.

(17) سليمان، (هلا): اثر الحملة المصرية على بلاد الشام 1831م - 1841م، مكتبة مدبولي، ولاية طرابلس نموذجاً، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2001، ص254 - 255.

(18) نعيسة، (يوسف): المرجع في وثائق تاريخية عن الشام في اثناء حملة محمد علي باشا 1831م - 1841م، جامعة دمشق، 2004، ص 125.

(19) الشطي، (ضحى): توسع البدو في بلاد الشام وانحسارهم، المؤتمر الدولي الثاني لتاريخ بلاد الشام 1516 - 1939م، الجزء الاول، جامعة دمشق، ص 404.

(20) مناع، (عادل): حكم آل فروخ في القدس وعلاقتهم مع البدو، القدس دراسات في تاريخ مدينة القدس، 1990م، ص 28.

النقل<sup>21</sup>، والواضح أن تجار دمشق أو تجار بغداد لم يكن بمقدورهم إيجاد تسوية دائمة مع البدو المجاورين للطريق، بسبب عدم ثقة البدو بعود التجار وإعطائهم ما اعتادوا أن يفرضوه كضريبة مرور في أراضيهم. وكان لواء البلقاء من المناطق التي كانت تسيطر عليها القبائل العربية، واقتصرت سيطرة الحكومة العثمانية عليها في منطقتي الكرك والشوبك<sup>22</sup>، بينما كانت مقاطعة اللجاة<sup>23</sup> وعرة المسلك، وكانت عشائرها مستقلة استقلالاً طبيعياً مرجعها في السلم كان حكام ولاية دمشق<sup>24</sup>. ونلاحظ بعض الآراء التي تشير إلى واقع الحال هناك، فالإطار الجغرافي لخطوط التماس المحاذية لتقلات البدو أو طرق التجارة سيتأثر بالكامل، وهو ما سيؤثر سلباً على المزارعين وزراعتهم واستقرارهم<sup>25</sup>.

فأثناء زيارة وليم لنشكعضو في سلاح البحرية الأمريكية، بهدف استكشاف طبيعة الأرض التي يمر بها نهر الأردن، كان من بين أعضاء هذه البعثة الدكتور أندرسون الذي تحدث عنه لانش قائلاً : *في أثناء تجوال الدكتور أندرسون بين معالم الآثار، لم يجد سكانا في الموقع ، وقال انه شاهد من بعيد قرية صلخد، وان عددا من الفلاحين يقيمون فيها لكونهم يفتعون إتاة سنوية لحماية أنفسهم من اعتداءات البدو*. كما كتب الرحالة الإنجليزي وليم دكسون عند زيارته المنطقة قائلاً : *" البدو لا يتورعون عن الاعتداءات على حقول أهل القرى وكرومهم ومراعيتهم ولا تكاد تمر ثلاثة ايام على اقتراب البدو من إحدى القرى حتى يجد الفلاحون أن مزرعاتهم قد ذهبت، ومنازلهم وأبارهم أفرغت من الماء وتنتبت الأشواك في الأرض ولا يلبث السهل الخصيب حتى يصبح بادية قفراء"*<sup>26</sup>.

ولم يكن حظ الخط الحديدي الحجازي أفضل من غيره من الطرق، فلم يسلم من هجمات البدو، حيث كانت قبيلة بني حسن تقيم في الأراضي الواقعة إلى القرب من السكة الحديدية الحجازية شرقي المنطقة الحراجية في عجلون<sup>27</sup>. وكان على الحكومة أن تقوم بصد هجمات البدو الذين اخذوا يغيرون على منشآت الخط بغية إحباط المشروع، وقد استمرت اعتداءاتهم على الخط إلى ما بعد إنشائه، وأيضاً حاول البدو المقربين من الشريف حسين تخريبه وعرقلة المواصلات العثمانية، كما ورد في مخطوط السعادة النامية الأبدية في السكة الحديدية الحجازية، أن عرب البادية الحجازية وبعض سكان مكة، لا يساعدون على إنشائها، لشعورهم، وربما قناعتهم، بأن هذه السكة تضر بتجاريتهم، وتسوء معيشتهم، لكون كسبهم محصور بنقل الحجاج والزوار والتجار على دوابهم في تلك الأمصار<sup>28</sup>. ويمكن فهم هذا الموقف الحاد للبدو تجاه الخط الحديدي، من خلال كونهم الخاسر الأكبر، نظراً لتضرر مكتسباتهم في النقل والتجارة، فهم كمن سكن على ضفة نهر يحمل الخيرات وفرص العمل، ليستيقظوا في يوم آخر على

(21) رافق، (عبد الكريم) : الاقتصاد الدمشقي في مواجهة الاقتصاد الاوربي في القرن التاسع عشر، مجلة الدراسات التاريخية، العددان 17 . 18، دمشق، 1984، ص 121.

(22) الكرك تتبع مدينة معان في الأردن و تقع الى الجنوب من العاصمة عمان وتبعد عنها 120 كم.

(23) اللجاة تقع الى الجنوب من دمشق بدءاً من قرية المسمية وهي تبعد عن العاصمة دمشق 30 كم جنوباً.

(24) ابي راشد، (حنا) : جبل الدروز، مكتبة زيدان العمومية، مصر، 1925م، ص 11.

(25) الدمشقي، (محمد بن عيسى بن كنان الصالحي): المواكب الاسلامية في الممالك والمحاسن الشامية، تحقيق و دراسة د. حمكت اسماعيل، القسم الاول، وزارة الثقافة، دمشق، 1992، ص 72.

(26) ابو فخر، (فندي): تاريخ لواء حوران الاجتماعي السويدياء . درعا . القنيطرة . عجلون 1840م - 1918م، دمشق، 1999، ص 109.

(27) أبو الفخر، تاريخ لواء حوران، نفس المرجع، ص 120.

(28) المنير، (محمد): السعادة النامية الأبدية في السكة الحديدية الحجازية، مخطوط رقم 10678، مكتبة الاسد.

تغيير النهر لمجره، وتحييدهم والنقليل من أهمية وجودهم. ولتفادي ردة فعلهم، قامت الدولة بنشر أكثر من 3000 جندي من الجيش الهمايوني الرابع على طول الخط، للعمل في الخط وحمايته من التعديبات<sup>29</sup>.

وتشير حادثة الكرك الى حجم غضب البدو، فبمجرد أن قطعت مرتبات مشايخ البدو البالغ قيمتها اربعة الاف ليرة عثمانية، ثار البدو واعتدوا على السكة الحجازية، ونهبوا القطارات، وفتكوا بالموظفين الاتراك، وأحرقوا منازلهم، وحاصروا قلعة الكرك، حتى وصلت نجدات كبيرة لتعيد الامن الى تلك المنطقة<sup>30</sup>.

ولا شك أن الوضع مختلف بين مهاجمة البدو لطرق المواصلات بغية الحصول على موارد مالية معينة، وبين مهاجمة البدو التابعين للشريف حسين للخط الحديدي لأسباب تتعلق بعدم الثقة والخوف من الدولة العثمانية والصراع معها، فالشريف حسين لم يعد ذلك المتحصن بعيدا في حوض الصحراء، حيث بات بإمكان جيوش العثمانيين الوصول بسهولة إلى تخوم ممتلكاته، فكان البدو التابعين سلاحا غير مباشر بيده، ضرب به سكة الحديد لما تشكله من مخاطر. أما الحجاج فكانوا الأكثر خوفا من البدو، وخاصة إذا ما احتجز الباشا المرتبات والمنح التي كان من المعتاد تقديمها كل سنة للعشائر الضاربة في الطريق بين الشام ومكة<sup>31</sup>.

ومن وسائل الضرر التي مارسها البدو، لجوءهم إلى وضع الحشائش السامة، أو بقايا الحيوانات المتفسخة في برك الماء في بعض المنازل، وظهرت الدولة العثمانية منذ بدء حكمها في بلاد الشام بعض الاهتمام ببناء القلاع في منازل الحج أو ترميمها أو تعزيزها بالحاميات لحماية القافلة<sup>32</sup>. وقد يكون ادراك الدولة لاهمية طريق الحج التجاري، ومكانة الحج في نفوس المسلمين، سببا في بناء تلك القلاع، باعتبارها حامية الدين الواقع امام خطر الغزوات الخارجية، قبل ان يكون تطوير العمل التجاري دافعا لذلك. فالطرق التي سلكتها كانت فرعية خطتها أرجل الابل والدواب عبر السنين، رغم كونها المكان الاول للتجارة،

ولان قافلة الحج هي قافلة تجارية بامتياز<sup>33</sup>، كانت معرضة دائما للأخطار من قبل البدو المستوطنين على طول خط الرحلة، ولطالما غيرت طريقها مرغمة، خصوصا في حالات التوتر بين الدولة وتلك القبائل، خصوصا عندما يتأخر بعض الولاة في دفع مخصصات البدو مقابل عدم التعرض للقافلة، مما يشكل فرصة لمهاجمتها والاستيلاء على بضائعها الثمينة، وفي الكثير من الاوقات، كانت القافلة تتأخر في الوصول الى دمشق، حتى لمدة شهر أحيانا، وفي احيان اخرى يتم القضاء عليها نسبيا او كليا من قبل البدو، مع بلوغ ثورتهم على الحكومة ذروتها.

اما محمد علي فقد ادرك منذ اللحظة الاولى الاهمية التجارية والدينية للقافلة، فجاءت أوامره للاعتناء بطريق الحج التجاري، والتحذير من أن يعتريه عطل أو خلل، وتوفير وسائل الامن للحجاج، وإصلاح القلاع وأحواض المياه والآبار على الطريق<sup>34</sup>، وفعل عمليات الحراسة وضبط الامن، مما ساهم الى حد بعيد في التخفيف من ضرر البدو. ولم

(29)سركو، دمشق في عهد السلطان عبد الحميد الثاني، الهيئة العامة السورية للكتاب، وزارة الثقافة، دمشق، 2008، ص 333.

(30) عوض، الادارة العثمانية، مرجع سابق، ص 294.

(31) سوافجيه، (جان): دمشق الشام، ترجمة فؤاد البستاني، بيروت، 1936م، ص 43.

(32) رافق، (عبد الكريم) : قافلة الحج الشامي واهميتها فيالعهد العثماني، مجلة دراسات تاريخية، العدد السادس، دمشق، 1981، ص

17.

(33) ثمة تجار كانوا يمولون قوافل الحج باقراض المال لقادة هذه القوافل، فشكل الحج فرصة لربط الشبكات التجارية ببعضها. انظر: اينالجبك، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، مرجع سابق، ص 180.

(34) سالم، الحكم المصري في الشام، مرجع سابق، ص 245 - 246.



يتوقف سباق السلطنة العثمانية مع البدو طيلة القرن التاسع عشر، تضع الخطط لاحتوائهم، لينتقوا عليها لاحقاً، ومن ذلك أنهم تسلحوا بأسلحة حديثة لمواجهة الحاميات وحراسها.

ويصف مدحت باشا معاناة الحكومة مع البدو قائلاً: " لكثرة عديدهم ومناعة موافعهم التي تحيط بها برية الشام من جهة، واللجأة التي يضرب بوعورته المثل من جهة أخرى، لم يعتادوا الطاعة والامتثال لأوامر الحكومة"<sup>35</sup>. بينما يؤكد الضابط الروسي عبد العزيز دولتشين انه في إثناء مرافقته لقافلة الحج بين مكة والمدينة، ظهر بدوي وأخذ يتنقل على الركب كله عارضا بيع سلاح وحزام وأبسة حج وغير ذلك، وبدلة حاج قتله قبل ذلك، الأمر الذي اعترف به بنفسه على المكشوف، ولم يشتريه أحد رغم السعر التافه، فقد أصبح البدو يطمنون دائنيهم قائلين: *اصبر حتى وصول الحاج، انهب أحدا منهم وادفع ديني*"<sup>36</sup>. ولم تسلم المواصلات النهرية من تأثيرهم، حيث واجهت الدولة العثمانية متاعب كثيرة للحفاظ على امن نهر الفرات، إذ كان بدو "أبو ريشة" وغيرهم ممن تمركزوا حول نهر الفرات، هددوا الملاحة النهرية بلا توقف<sup>37</sup>.

ولمواجهة هذا الواقع، كان من الضروري اعتماد حركة التجارة في بعض الأحيان على العلاقات الطيبة مع القبائل البدوية، فبعض الاتفاقات بين القبائل والتجار نجحت طالما أن تدفق التجارة كان لصالح الطرفين، فيحصل التجار على المرور والأمن بينما تتقاضى القبائل رسوماً، كما وفروا الحيوانات للقوافل، فكان الواحد منهم يملك ما بين 5 - 10 من رؤوس الإبل أو الدواب الأخرى يؤجرها للتجار<sup>38</sup>. وبالإضافة إلى ذلك فإنهم غالباً ما دخلوا في اتفاقيات مع موظفي الحكومة لحراسة طرق التجارة.

في أوائل القرن التاسع عشر دفع باشاوات حلب اموالاً لبعض القبائل بهدف حماية طريق حلب . حماه. أما التجار الأوربيون الذين كانوا خارج مثل هذه التحالفات الاقتصادية، فقد اشنكوا بمرارة من أعمال السلب التي تقوم بها القبائل ولا يتذكرون إلا نادراً الخدمات التي كانت تقدم لهم<sup>39</sup>. فتفاهم الأوربيين مع البدو أمن نشاط طريق دمشق بغداد عبر البادية، رغم الإخطار المحدقة بتجارتهم بعد أن فشلت جميع المحاولات لإيجاد البديل عن خط بغداد دمشق المباشر<sup>40</sup>. وكان البدو لا يخونون الثقة التي توضع فيهم، كما يقول المثل: "يسرق البدوي ولكنه يسدد ديونه"<sup>41</sup>. ومن ايجابياتهم استفادة الدولة منهم في الأعمال العسكرية، وحراسة الطرق وشقها وإصلاحها، وإقامة الجسور والقلاع والموانئ وفي حماية القوافل التجارية، أما البدو الذين يعيشون بالقرب من المدن والسواحل فكانوا ملزمين بتوفير المواد المختلفة للأسطول والمساعدة في إنشاء السفن<sup>42</sup>.

(35) ابو فخر: تاريخ لواء حوران، مرجع سابق، ص 258.

(36) ريزفان، (يغيم): الحج قبل مئة عام، دار التقريب بين المذاهب الاسلامية، بيروت، 1993م، ص 123.

(37) اينالجيك، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، مرجع سابق، ص 136.

(38)نعيسة، (يوسف) : تجارة دمشق في النصف الاول من القرن التاسع عشر، مجلة دراسات تاريخية، العددان 41 - 42، دمشق، 1992، ص 180.

(39) اينالجيك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، مرجع سابق، ص 567.

(40)رافق: الاقتصاد الاوروبي، ملجع سابق، ص 121.

(41)عيساوي: التاريخ الاقتصادي، مرجع سابق، ص 486.

(42)اوغلو، (اكمل الدين) : الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ج2، ترجمة صالح سعادوي، منظمة المؤتمر الاسلامي، استانبول، 1999، ص 570.

جاءت الضربة القوية لمصالح البدو والتجارة الشامية معاً، من افتتاح قناة السويس، التي تسببت بخلل مباشر لتجارة العبور في بلاد الشام، وتضررت مدنه التجارية، مما اثر سلبي على حركة التجارة وأعمال البدو، فلم تعد القوافل تغدو وتروح في اراضيهم، وتحول القسم الأكبر من التجارة الى اوروبا عن طريق القناة، وقرر الحجاج اختيار طريق البحر، وخبث الاهمية التجارية، ولم تعد المنطقة محط انظار العالم وشاغلتها، ويقول احدهم:

" ان ما كان يباع في اسواق القاهرة خلال شهر كامل، كان يباع في اسواق حلب في يوم واحد"<sup>43</sup>، فلم يعد البدو عاملاً مهماً في التجارة، يستوجب توزيع الاموال على شيوخه، ولم يعد الصراع على امتلاك قوافل الجمال سبباً يستوجب الخلاف الكبير والافتتال، كما حدث سابقاً بين عرب الجهاليل الذين اشتكوا من سطوا عرب سنخور الغور عليهم، وسلب مائة وخمسين جملاً، مما هدد بنشوب منازعات فيما بينهم، لولا تدخل سلطات دمشق زمن ابراهيم باشا<sup>44</sup>، فقللة الحاجة لقطعان الجمال قللت اهميتها، ولم يعد لصاحبها مجال للتباهي والفخار امام التجار، وان كان الساحل قد ترك لهم هامشاً للعمل من خلال التطور في حجم السفن وزيادة حمولتها<sup>45</sup>، رغم تناقص اعدادها، قبل أن يؤدي انفلات الامتيازات لاحقاً الى جعل ابواب الدولة مشرعة امام الغرب، فتزداد السفن والبضائع الواردة عشرات الاضعاف، في ظل تنافس الدول الاوروبية للسيطرة على اسواق السلطنة، مدعومة بسفن متطورة، وشركات حديثة، وانظمة ملاحية، فمع كل موجة يدفعها البحر نحو الشاطئ، كانت الحياة التجارية والبشرية تزداد حيوية، فتنوّد السفن بلا توقف الى كل الانحاء في سواحل بلاد الشام.

إن الأماكن المقدسة وقافلة الحج السنوية جعلت إقرار الأمن في بلاد الشام عنصراً ضرورياً في سياسة الدولة، فتحركت لمعالجة اعتداءات البدو الذين اعتبرتهم المصدر الرئيسي لانعدام الأمن والاستقرار في المنطقة، حيث اتبعت الدولة في سبيل ذلك سياسة الثواب والعقاب. وبشكل عام يمكننا القول أن البدو قد جلبوا على دولة العثمانيين عموماً وعلى بلاد الشام خصوصاً مصائب جمة، لم تنتج فيها التجارة من التخريب والتدمير، كما كانت القوافل عرضة لتهديد البدو الذين تزايدت اعتداءاتهم على الحجاج، وعلى المناطق المأهولة أحياناً، وما ساعد العريان وشجعهم على الغزو والتعديات استعمالهم للأسلحة النارية منذ القرن السابع عشر، وهذا ما افقد جنود الدولة تفوقهم السابق وأما القلاع التي أقامها العثمانيون فلم تعد تشكل رادعاً كافياً للعريان. ومما لا شك فيه أن الأمر لم يقتصر على البدو فالدولة العثمانية حوت الكثير من الأقوام مختلفة الإيمان والعادات، منهم المسيحي والمسلم موزعين على العرب والترك والأكراد والارمن والشركس وغيرهم، وهو ما تسبب في مراحل معينة بتهديد امن وسيطرة الدولة على مناطقها.

## 2 قطاع الطرق :

جلبت الفتوحات المجد للسلطنة العثمانية، لكن التوسع في مختلف البيئات الطبيعية والبشرية والدينية، أنتج الكثير من المعاناة، وما قاله ابن خلدون يوماً ينطبق بشكل حتمي على واقع السلطنة:

" إن في الاوطان كثيرة القبائل والعصائب، قل ان تستحكم فيها دولة، والسبب في ذلك اختلاف الاراء والاهواء، وأن وراء كل رأي منها هوى وعصبية تمنع دونها فيكثر الانتفاض على الدولة، والخروج عليها في كل وقت"<sup>46</sup>.

(43) حجار، (عبد الله)، معالم حلب الاثرية، منشورات جامعة حلب، 1997م، ص35.

(44) نعيسة، المرجع في وثائق، مرجع سابق، ص220.

(45) زادت تجارة يافا من 8 الاف طن عام 1836م - الى 604 الاف طن عام 1898م، وحيثاً من 97 الاف طن عام 1892م الى 270 الاف عام 1902م.

انظر: عيساوي، شارل، التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب، ص317.

(46) ابن خلدون، المبتدأ والخبر، مصدر سابق، ص206.

فالتنوع العرقي والطائفي ساهم في زيادة حالات الخروج على السلطنة، وأدى لتنوع انتماءات قطاع الطرق، فهناك العريان الذين لم تكن علاقتهم مستقرة بالدولة، وهناك بعض ابناء الطوائف التي لم تكن تشعر بالامان والعدل في زمن السلطنة، وعانت من سياسة انتقائية للدولة بين رعاياها، إضافة الى الاكرد والتركماني الذين وفرت لهم مناطقهم السكنية بيئة مناسبة للتعبير عن استيائهم من واقعهم، ولا تغفل ايضا المحكومين بالسجن، والهاربين من السجن، غير ان النسبة الكبرى لقطاع الطرق شكلها الهاريون من الخدمة العسكرية، ولأن حروب السلطنة كانت متلاحقة، زادت حالات الهروب، وأصبحت مصدرا كبيرا لقطاع الطرق الملاحقين من قبل الدولة<sup>47</sup>. وقد وفرت لهم تضاريس الدولة بيئة مناسبة، ومن الطبيعي أن تكون طرق القوافل التي تعبر فتحات الجبال أول اهدافهم، كطريق حمص . طرابلس، او طريق دمشق . بيروت، او طريق حلب . الاسكندرون، باعتبارها نشطة وتحتوي على نقاط ضعف، تقلل من قدرة الدولة على حمايتها بشكل كاف.

كانت حكومة ولاية الشام عاجزة في معظم الأحيان عن مكافحة قطاع الطرق، بالرغم من محاولاتها المستمرة للسيطرة على الوضع في الولاية والتحكم بالأوضاع، لضعف امكانيات الدولة وقلة قوى الأمن وازدياد عدد قطاع الطرق حال دون تحقيق ذلك، فقد كانوا يستغلون الجبال والوديان الوعرة لتنفيذ اعتدائاتهم ثم الإختباء بعيدا عن أعين السلطات. والاهتمام بمعالجة مسألة قطاع الطرق وتحصين أماكن ضعفها بدأ منذ القرن السابع عشر، أي حوالي سنة 1057هـ/ 1647م، فعملت أولا على تحصين الاستراحات على الطرقات ضد سرقاتهم، لصعوبة مواجهتهم<sup>48</sup>. كما عملت الدولة على بناء القلاع العسكرية على حواف الجبل، وداخل اللجاة في حوران، وعلى طرفي الطرق التي تصل الجبل بدمشق<sup>49</sup>.

وبشكل عام، فان عدد قطاع الطرق، كان في القرن التاسع عشر، اقل من القرنين السابع والثامن عشر<sup>50</sup>. ربما لمساهمة الاوربيين في تأمين تجارتهم، وخلق فرص عمل لهم والاعتماد عليهم، وحمايتهم بقوانين محاكم القناصل، فكان مرتكبو الجرائم يهربون الى القنصليات بعد ارتكاب جرائمهم هربا من العدالة وفق ما تذكر إحدى الوثائق، بينما تؤكد وثائق اخرى نشاط قطاع الطرق، كما ورد في الوثيقة ( بلا رقم ) سنة 1247هـ/ 1831م، عن جنود فارين قاموا بالتشليح وسلب المارة اموالهم وامتعهم: ففي يوم الأحد الموافق 20 من رمضان 1247 هـ تقدم إبراهيم الشبخاني والياس الشبخاني إلى حيفا ليشتريا قطنا ... وعندما غادرا حيفا لقيهما ثلاثة جنود فسلحوا الأخير وأوثقوه واخذوا منه مبلغ أربعمائة وخمسة وأربعين قرشا<sup>51</sup>.

لقد حارب إبراهيم باشا قطاع الطرق والخارجين على القانون، فأمن الطرقات ونشطت التجارة والزراعة، وبالمجمل فان سنوات حكمه تميزت بالاستقرار وحفظ الأمن النسبي للأهالي والحجاج والزوار والتجار. فيما تذكر

(47) عوض، الادارة العثمانية، مرجع سابق، ص 300.

(48) كان احد قطاع الطرق المسمى حيدر اوغلو يتمركز في المناطق الجبلية يهاجم القوافل القادمة إلى استنبول من إيران ودمشق وأزمير، وبعد محاولات كثيرة تمكنت الدولة من الإمساك به، وبسبب هذا الوضع بادرت الحكومة إلى اتخاذ إجراءات وقائية، كتأسيس الزوايا قرب المضائق والجسور، وتكليف سكان المنطقة التي يمر فيها الطريق أو الجسور بحفظ الأمن والترميم مقابل إعفائهم من بعض الضرائب. انظر: اوزتونا، (يلماز): تاريخ الدولة العثمانية، ج2، ترجمة عدنان سلمان، م2، منشورات مؤسسة فيصل، استانبول، 1988، ص 231-230.

(49) ابو فخر: تاريخ لواء حوران، مرجع سابق، ص 255.

(50) عوض: الادارة العثمانية، مرجع سابق، ص 301.

(51) نعيمة: المرجع في وثائق تاريخية، مرجع سابق، ص 187، 278.

الوثائق لاحقاً عن تعرض البضائع للسرقة أحياناً في بعض محطات القطارات نتيجة الوقوف الطويل فيها وبطء حركة القطارات واضطراب الأمن وانتشار اللصوصية على الطرقات فنقرأ في الوثيقة س تجارة، 123، و52، سنة 1330هـ/ 1913م أيضاً :

"الدعي صديقي أفندي الخيمي مدير ناحية شهبأ تابعة لواء حوران على يوحنا ولد وأنيس الاوضة باشي من طائفة السريان الكاثوليك<sup>2</sup> المقيم بباب توما الشام وخلصه الدعوى : انه بمناسبة تحويل مأمورية المدعي من مديرية شحور إلى مديرية شهبأ المذكورة سلم اغراضه البيئية مع حوائج وملبوسات عائلية، إلى قومسيونجي شركة شحن البضائع المتعلقة بسكة الحديد الفرنسية في حماه، وهو الحاج احمد الأصفر وذلك ضمن طريدين وصندوق على أن يصير شحن ما ذكر إلى دمشق، وعرف أنها مسروقة"<sup>53</sup>.

فلم تكف تخطو طريق من تجاوزات هؤلاء، وذلك بشكل نسبي تحدده طبيعة الطريق، فطريق حمص طرابلس تعرضت لخطر قطاع الطرق مع فشل الدولة في حمايتها<sup>54</sup>. وهو حال الطريق من طرابلس إلى دمشق فحلب، وفي محاولة مناقواقل للتخلص من هذه المشكلة كانت تسير من دمشق إلى بيروت وبغداد وحلب والقدس وإلى مصر برا بأعداد كبيرة لتسهل على المسافرين عملية السفر وتقلل من رهبة الارتحال وإمكانية التصدي لقطاع الطرق وإيجاد شعور الأمان لدى المسافرين وتأمين بضائعهم، فكانوا يتكثرون جماعات ويسيروا معاً ليلاً نهاراً<sup>55</sup>. استمر نشاط اللصوص وقطاع الطرق وعاثوا فساداً بالرغم من الأحكام القاسية التي كانت تنزلها الدولة بهم، كالإعدام والسجن، ومع ذلك لم تستطع الدولة أن توطد دعائم الأمن والاستقرار في جميع مناطق ولاية سوريا. ففي أوائل القرن العشرين كان رجال العصابات لا زالوا يهاجمون المسافرين الأفراد في بادية الشام وأجزاء من شرق الأناضول<sup>56</sup>.

وقد وفرت تضاريس بلاد الشام دعماً لقطاع الطرق على حساب الأمن، وهو ما نجده في مذكرات عبد الرحمن المحمودي الملازم أول في الجيش العثماني في أثناء رحلة إلى العقبة سنة 1331هـ/ 1912م : "والله يعلم كم صادقت من قطاع الطرق، في تلك الطرقات المخيفة، التي لا يسلكها إنسان، حيث لا ماء فيها ولا ظل، ولقد قيل "العقبة قطعة من اليمن الحارة في قحطها وأهلها"<sup>57</sup> وربما أمكن تفسير ذلك من خلال دعم الطبيعة للصوص على حساب عساکر الدولة ووجود أماكن التخفي، والمناورة في تلك الأماكن، فتترك سلطة الدولة مكانتها مرغمة للسيطرة النسبية لأولئك اللصوص، وقد ترافق فقدان الامان هذا مع حرارة الشمس القوية في مناطق قفراء لا توفر أدنى درجات الحماية من أشعة الشمس وغضب الطبيعة الموحشة.

(52) اسمها مشتق من من لفظة يونانية معناها " الجامعة " والمنتشرة في كل الارض، لان الكنيسة الكاثوليكية منذ عهد الرسل انتشرت في جميع انحاء المعمورة حتى ما وراء حدود المملكة الرومانية.

انظر: كرد علي، (محمد): خطط الشام، ج6، مطبعة المفيد، دمشق، 1928م، ص 230.

(53) صياغة، (نايف): الحياة الاقتصادية في مدينة دمشق في منتصف القرن التاسع عشر، وزارة الثقافة، دمشق، 1995، ص 165.

(54) اوغلو، (خليل ساحلي): تغير طرق التجارة في القرن السابع عشر والتنافس بين مينائي طرابلس والاسكندرية، المؤتمر الدولي الثاني لتاريخ بلاد الشام 1516 - 1939م، الجزء الاول، جامعة دمشق، دمشق، ص 144.

(55) صياغة: الحياة الاقتصادية، مرجع سابق، ص 163.

(56) اينالجيك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، مرجع سابق، ص 568.

(57) المحمودي: مذكرات كتبها عام 1918، تحقيق ياسر صاري، بدون تاريخ ودار نشر.

أما في مجال البحر فقد كان لـ " صنف القرصان " في القوة البحرية العثمانية درجة كبيرة من الأهمية، أسسها قرقود خان الأخ الأكبر للسلطان سليم الأول، ، بهدف قطع رأس القراصنة في سبيل سيطرة العثمانيين على البحر المتوسط<sup>58</sup>. وهو ما شكل ممرا آمنا للبضائع العثمانية العابرة الى الغرب، وفتح طريقا لتلبية احتياجاتها من بضائع أوروبا، مختربة عوائق القراصنة، وعابرة للحدود الثقافية والدينية، وبقيت القرصنة ناشطة طوال قرون على شاطئ المتوسط، حيث تلقى القراصنة دعم حكوماتهم التي حاولت احتلال النقاط الإستراتيجية على هذه السواحل<sup>59</sup>. كل هذا يمكن فهمه في إطار المنافسة للسيطرة على تجارة البحر المتوسط، ومحاولة كل دولة متوسطة إبعاد الدولة الأخرى، وتوحد الأوربيين جميعا لإنهاء سيطرة الدولة المسلمة، من خلال تبني بعض القراصنة بشكل غير رسمي، وقد كان الوضع يزداد سوءا في اوقات ضعف سلطة الدولة، فيتسبب بخلل في حركة البضائع ذهابا وايابا، واضطراب لاسعار المواد في البلاد، وشيئا فشيئا مع ازدياد سخونة الامتيازات، تحكمت دول الغرب بكامل القرار التجاري للدولة.

أما محليا، فكانت هناك محاولات مستمرة لاحاق الاذى بالتجارة البحرية، ليس من خلال السيطرة على البضائع بل عن طريق التهريب من دفع الضريبة، حيث قاد بعض الاشخاص عمليات للتهريب من دفع الرسوم، عن طريق ميناء حيفا، نظرا لبعده عن أعين ولاية دمشق، فكانت السفن تقصدها هربا من دفع الضريبة، أو لشراء مواد لم تكن الدولة تسمح بالمتاجرة بها كالقمح والبارود في المرفأ الأخرى، مثل عكا وصيدا<sup>60</sup> ولا شك بأن هذا العمل قد ادلضررا كبيرا في خزينة الدولة، نظرا للرغبة الدائمة لهؤلاء المهريين بزيادة حصتهم.

كان لا بد للدولة العثمانية أن تحسب حساب الأخطار المتعددة على خطوط مواصلاتها، وهذه الأخطار لم تكن نادرة الوقوع نظرا لتنوع بيئة الولاية جغرافيا وبشريا، فكانت الحاجة ملحة لحماية الطرق بحراس استجابة لمطلب التجارة والأشخاص، لتصبح أكثر ملائمة، وهذا ما برع به إبراهيم باشا خلال وجوده في الشام، حيث بنى المخافر بهدف حماية الطرق الواقعة تحت تهديد لا متواصل من قبل عناصر مدعومة من الدولة العثمانية الهادفة لاعادة السيطرة على الشام، او مستقلة تتصرف بشكل فردي، غير أن التركيز كان على قافلة الحج التي تعد حمايتها دعامة مهمة لشرعية الحكم، فترافقها الحراسة طوال رحلتها، في حين قد لا يحظى التجار بمثل ذلك، فيتعرضون لمضايقات في المضائق الطبيعية وينابيع المياه، ومع دخول عربات السكك الحديدية في الخدمة، أصبح السفر أكثر أمنا، وخسر قطاع الطرق جزءا من مواردهم غير القانونية.

#### أوجه الخلاف بين البدو وقطاع الطرق:

شكل البدو مشكلة صعبة نسبيا، بينما كان التعامل مع قطاع الطرق امرا في غاية التعقيد، لان البدو يعملون بشكل جماعي، وفق رؤية شيخ القبيلة، الذي تمكنت الدولة من كسب وده في غالب الاحيان، فغضب الشيخ يعني غضب القبيلة، وتحل الكارثة على التجار، وإن نالت الدولة رضاه، أنعمت القبيلة بالامن والامان على القوافل، بينما لم يخضع قطاع الطرق لالمصالح الشخصية، فلم توجد تلك الاتفاقيات التي تجعل قاطع الطريق ملتزما بقوانين الدولة، أو حتى محترما لتواتر أعرفها، وحرص على تحصيل مكاسبه بيديه، في الزمان والمكان، لأن الطبيعة وفرت له صحارى واسعة، وجبال وعرة وصعبة المسالك، إضافة لطول المسافة بين الحراسات، إضافة لكونهم ذو خبرة في فهم خبايا الطرق، ونقاط ضعفها.

(58) اوزتونا: تاريخ الدولة العثمانية، ج2، مرجع سابق، ص 442.

(59) رافق، (عبد الكريم): المشرق العربي في العهد العثماني، منشورات جامعة دمشق، دمشق، 1996، ص 306.

(60) البخيت، حيفا في العهد العثماني، مرجع سابق، ص 306.

أمافي مجال الضريبة، فقد نجحت الدولة في بعض الحالات بتحصيل ضريبة من البدو، بدلا من دفعها لهم مقابل حماية التجارة، ففي العام 1875م، قام الشيخ سلطان الشعلان شيخ عرب الدولة، بتحصيل الضريبة، وإن كان المبلغ زهيدا، إلا أنه اعتبر نوعا من سيادة الدولة على البدو<sup>61</sup>، فالبدوي لا يدفع إلا قسرا والتعويل دوما على كلمة الشيخ<sup>62</sup>، بينما كان مكان إقامة قطاع الطرق غير معروف، ولا سيادة للدولة عليهم اطلاقا، وغير عابئ بضرائبها أصلا.

كما لعب البدو دورا ايجابيا الى جانب دورهم السلبي الذي اشتبهوا به، من خلال عمل الكثير منهم في حراسة الآبار والقلع، وتقديم الشيوخ ميسوري الحال قطعانا من الجمال لتأمين عمليات نقل البضائع، أما قطاع الطرق فقد شمل تمردهم حتى الدور الايجابي للبدو، من خلال تعرض الحراس والقطعان لعمليات السلب والنهب في الكثير من الاماكن.

### خاتمة:

كانت الهوة كبيرة بين إمكانيات حكام بلاد الشام وأحلام التجار فيها، حيث تهادى البدو وقطاع الطرق في الحاق الضرر بتجارة السلطنة، فأختار البدو الاساليب المتنوعة التي تخدم مصالحهم وتفرض حصتهم في بضائع العبور، واستمر الحال متفاوتا بين مرحلة واخرى، لكنه بشكل او بآخر كان يوضح التقصير في معالجة الخلل والعيوب في مجال التجارة، ويرسم الفرق الشاسع بين شغف البدو بفرض اعرفهم، وكسل حكام الشام وعجزهم في بسط سيادتهم، او السعي للابداع في تجارتهم.

فالبدو كانوا عنصرا متمردا واحتلوا موقعا مهما في بلاد الشام، تعبده قافلة الحج وقوافل التجارة كمرر إجباري، فأستهدف البدو أطراف المدن، وكان من واجب الدولة إرضاء القوافل التجارية وتأمين مخصصاتها، لان أساليب التهيب لم تكن تتفع لوقت طويل، وان كان قد أتى بثماره في الكثير من الأحيان، ومن تلك الاساليب التي تحسب للدولة كانت الصرة الهمايونية ( كيس النقود )، التي كانت ترسل للقبائل قبل انطلاق قافلة الحج، لضمان عدم الاعتداء عليها، وتدفع على قسطين في الذهب والاياب<sup>63</sup>، وشملت ايضا مستحقات العاملين على حراسة الابار ومواقع الحراسات. غير أن ما انطبق على البدو الذين يخضعون لسلطة القبيلة لم يكن بالإمكان تعميمه على غيرهم، فقطاع الطرق كانوا خارجين عن كل الأعراف وشكلوا خطرا على الطرق في كل مكان، ولم تصل خطط الدولة وحلولها الى وتلال ومغاور، وأعماق الصحراء، مما بضرر لعابري الطرق والتجار ولسمعة الدولة، وانعكس ذلك على أمن الناس، فحط من قدر الدولة في نظر مواطنيها.

(61) عوض، الادارة العثمانية، مرجع سابق، ص190.

(62) عيساوي، التاريخ الاقتصادي، مرجع سابق، ص119.

(63) العبد، ( حسن آغا ): حوادث بلاد الشام والامبراطورية العثمانية 1771م - 1826م، تحقيق يوسف نعيسة، دار دمشق، 1979، ص130.

## قائمة المصادر والمراجع

### 1. قائمة المصادر:

- (1) ابن خلدون، مقدمة العبر و ديوان المبتدأ و الخبر في أيام العرب و العجم و البربر و من عاصروهم من ذوي الشأن الأكبر، الجزء الأول (مقدمة ابن خلدون)، ضبط خليل شحادة، دار الفكر للطباعة و النشر و التوزيع، 2001م. (2) الدمشقي، محمد بن عيسى بن كنان الصالحي، المواكب الاسلامية في الممالك والمحاسن الشامية، تحقيق ودراسة د. حكمت اسماعيل، القسم الاول، وزارة الثقافة، دمشق، 1992م. (3) السلطان عبد الحميد الثاني، مذكراتي السياسية، 1891 . 1909، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1979. (4) كرد علي، محمد، خطط الشام، الجزء الرابع، المطبعة الحديثة، دمشق، 1954. (5) المحامي، محمد فريد بك، تاريخ الدولة العلية العثمانية، مؤسسة الكتب الثقافية، بيروت، 1998. (6) المحمودي، مذكرات كتبها عام 1918، تحقيق ياسر صاري، بدون تاريخ ودار نشر. (7) المنير، محمد، السعادة النامية الادبية في السكة الحديدية الحجازية، مخطوط رقم 10678، مكتبة الاسد. (8) العبد، (حسن آغا): حوادث بلاد الشام والامبراطورية العثمانية 1771م . 1826م، تحقيق يوسف نعيمة، دار دمشق، 1979.

### 2. قائمة المراجع:

- (1) ابو فخر، فندي: تاريخ لواء حوران الاجتماعي السويدياء . درعا . القنيطرة . عجلون " 1840 . 1918، دمشق، 1999.
- (2) ابي راشد، حنا، جبل الدروز، مكتبة زيدان العمومية، مصر، 1925م.
- (3) اوزتونا، يلماظ، تاريخ الدولة العثمانية، تر. عدنان سلمان، جزآن، منشورات مؤسسة فيصل، استانبول، 1988.
- (4) اوغلو، اكمال الدين، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ج2، ترجمة صالح سعداوي، منظمة المؤتمر الاسلامي، استانبول، 1999.
- (5) اوغلو، خليل ساحلي، تغير طرق التجارة في القرن السابع عشر والتنافس بين مينائي طرابلس والاسكندرية، المؤتمر الدولي الثاني لتاريخ بلاد الشام 1516 . 1939م، الجزء الاول، جامعة دمشق، دمشق
- (6) اينالچك، خليل، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية، المجلد الثاني، ت عبد اللطيف الحارس، دارالمدى الاسلامي، طرابلس، 2007. (7) بشور، أمل، سوريا ولبنان في عصر الاصلاح العثماني، المؤسسة الحديثة للكتاب، دمشق، 2006. (8) بشور، وديع، سوريا صنع دولة ولادة امة، مطبعة البازجي، دمشق، 1994م.
- (9) حجار، (عبد الله)، معالم حلب الاثرية، منشورات جامعة حلب، 1997م، ص35.
- (10) حوراني، البرت، تاريخ الشعوب العربية، تعريب اسعد صقر، دار طلاس، دمشق، 1997.
- (11) رافق، عبد الكريم، الاقتصاد الدمشقي في مواجهة الاقتصاد الاوربي في القرن التاسع عشر، مجلة الدراسات التاريخية، العددان 17 . 18، دمشق، 1984.
- (12) رافق، عبد الكريم، قافلة الحج الشامي واهميتها فيالعهد العثماني، مجلة دراسات تاريخية، العدد السادس، دمشق، 1981.
- (13) رافق، عبد الكريم، المشرق العربي في العهد العثماني، منشورات جامعة دمشق، دمشق، 1996.
- (14) ريزفان، يغييم، الحج قبل مئة عام، دار التقريب بين المذاهب الاسلامية، بيروت ، 1993م.
- (15) سالم، لطيفة، الحكم المصري في الشام 1831 . 1841، مكتبة مديبولي، القاهرة، 1990.

- (16) سركو، ماري، دمشق في عهد السلطان عبد الحميد الثاني، الهيئة العامة السورية للكتاب، وزارة الثقافة، دمشق، 2008.
- (17) سليمان، هلا، اثر الحملة المصرية على بلاد الشام 1831-1840م ولاية طرابلس نمونجا، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2001م.
- (18) سوفاجييه، جان، دمشق الشام، ترجمة فؤاد البستاني، بيروت، 1936م.
- (19) الشطي، ضحى، توسع البدو في بلاد الشام وانحسارهم، المؤتمر الدولي الثاني لتاريخ بلاد الشام 1516 . 1939م، الجزء الاول، جامعة دمشق.
- (20) شيلشر، ليندا، دمشق في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، ترجمة : عمرو الملاح ودينا الملاح، دار الجمهورية، دمشق، 1998.
- (21) صياغة، نايف، الحياة الاقتصادية في مدينة دمشق في منتصف القرن التاسع عشر، وزارة الثقافة، دمشق، 1995.
- (22) عيساوي، شارل، التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصيب 1800 . 1914، ترجمة رؤوف محمد، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1990.
- (23) محلي، ساطع، طريق الحرير طريق الحوار، مجلة الدراسات التاريخية، عدد 39 . 40 ، دمشق، 1991.
- (24) محمد عوض، عبد العزيز، الادارة العثمانية في ولاية سوريا 1864 . 1914، دار المعارف، مصر، 1969.
- (25) مناع، عادل، حكم آل فروخ في القدس وعلاقتهم مع البدو، القدس دراسات في تاريخ مدينة ، القدس، 1990م.
- (26) موسى، سليمان، الحركة العربية سيرة المرحلة الاولى للنهضة العربية الاولى 1908 . 1924، دار النهار، بيروت، 1986م.
- (27) نعيسة، يوسف، المرجع في وثائق تاريخية عن الشام في اثناء حملة محمد علي باشا 1831 . 1841م، جامعة دمشق، 2004.
- (28) نعيسة، يوسف: تجارة دمشق في النصف الاول من القرن التاسع عشر، مجلة دراسات تاريخية، العددان 41 . 42، دمشق، 1992.