

## Natural and human influences on trade movement in the Arab Levant

Dr. Mazen Al-Boudi\*

(Received 2 / 6 / 2024. Accepted 9 / 7 / 2024)

### □ ABSTRACT □

The relationship has been organic between trade and trade routes since their inception. If trade is abundant and transportation routes are unstable, this directly reflects negatively and declines on trade, and the opposite is true to a large extent. It is necessary to know the impact left by natural conditions and its factors, including geographical location and waterways. Human factors, such as bandits and others, affect trade, including internal trade in general and foreign trade in particular, because of its role in the economic condition of peoples and its impact on their livelihood and status.

**Keywords:** trade - transportation - desert - railways - the Arab Levant



Copyright :Tishreen University journal-Syria, The authors retain the copyright under a CC BY-NC-SA 04

---

\* Academic Assistant - Faculty of Arts and Humanities - Tishreen University - Lattakia – Syria

## المؤثرات الطبيعية والبشرية في حركة التجارة في المشرق العربي خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي

د. مازن البودي\*

(تاريخ الإيداع 2 / 6 / 2024 . قبل للنشر في 9 / 7 / 2024)

### □ ملخص □

كانت العلاقة عضوية بين التجارة والطرق التجارية منذ نشأتها، فإذا كانت التجارة عامرة وطرق المواصلات غير مستقرة، انعكس ذلك بشكل مباشر سلبي وانحطاطا على التجارة، والعكس هو صحيح بنسبة كبيرة، ومن الضروري معرفة الأثر الذي تتركه أوضاع الطبيعة وعواملها من الموقع الجغرافي والممرات المائية؛ والعوامل البشرية من قطاع الطرق وغيرها على التجارة على التجارة الداخلية عموما والخارجية خصوصا، لما لذلك من دور في حال الشعوب الاقتصادي، وأثره على معيشتها ومكانتها.

الكلمات المفتاحية: التجارة - المواصلات - الصحراء - سكك الحديد - المشرق العربي

مجلة جامعة تشرين - سورية، يحتفظ المؤلفون بحقوق النشر بموجب الترخيص CC BY-NC-SA 04



حقوق النشر

\*قائم بالأعمال - كلية الآداب والعلوم الإنسانية - جامعة تشرين - اللاذقية - سورية

## مقدمة

تعد التجارة عصب الحياة في سير نشاط الشعوب، وسعيها لتحقيق الاكتفاء، ولا يمكن ضمان سهولة التبادل، إلا من خلال توافر عوامل ترافقها كحارس شخصي، يحميها من التقلبات والمصاعب التي قد ترافقها. توسط المشرق العربي خطوط التجارة العالمية، فكان ممراً حيويًا لنقل البضائع بين الشرق والغرب، في ظل عدم قدرة أي من الدول على العيش منعزلة مهما توفرت فيها الموارد والامكانيات، ولتتبع حركة تلك التجارة، سواءً الداخلية أو الخارجية، يجب فهم طبيعة الطرق في تلك المنطقة الهامة من العالم، فلم تكن طرق المواصلات مجرد خطوط مرسومة ومعزولة على الأرض، بل شكلت بيئة متداخلة مع مجموعة من العوامل المؤثرة فيها، لأنها كانت عامل جذب مهم، نظرا لطبيعة تركيبتها وخضوعها لغضب الطبيعة حيناً، وهدوءها أحياناً أخرى، ولجهة التداخلات البشرية في سير تلك العملية، فنوعية البضائع العابرة وتنوعها، شكل بيئة شبيهة للصوص والسكان الذين تعبر حدودهم، في المناطق التي تضعف فيها سلطة الدولة، فنحن أمام سلسلة لا نهائية من القوافل والبضائع التي تشكل كنوزاً، لمن أراد السطو عليها، أو التأثير من خلالها على الحكومة، فكان على الدولة إظهار العناية الدائمة بتلك الممرات، لإظهار قوتها وسلطتها، أمام الدول الأخرى، وخصوصاً الدول الغربية، التي تتحين الفرصة، لخلق مبررات التدخل في تلك المنطقة الهامة من العالم.

## أهمية البحث وأهدافه

تأتي أهمية البحث من خلال الموقع الجغرافي، الذي أعطى مكانة استراتيجية أبدية لهذه المنطقة، وجعل منها معبراً وسيلاً للتواصل بين الشعوب، والتبادل بين الدول، ولطالما شهدت تلك المنطقة حروباً بين الجيوش، كان في مقدمة أسبابها، السعي الدائم لتأمين الموارد والتحكم بالتجارة، فلم تهدأ التوترات والصراعات بين سكان سواحل البحر المتوسط خصوصاً، ودول الشرق والغرب عموماً، لإيجاد موطئ قدم يضمن شريان الحياة لشعوبها، لذلك كان استحضار تلك المرحلة وإعادة إحياء وضع الطرق الخاصة بنقل البضائع، ورصدها عن قرب، من أهم الموضوعات التي تشكل تمازجاً للشعوب و تواتراً للأحداث، لم ينقطع في أهميته عبر التاريخ.

## إشكالية البحث

يطرح البحث العديد من التساؤلات التي تتطلب التوضيح والفهم الدقيق لطبيعة المسألة، فكيف أثر حرّ الصيف على الرواحل الناقلة للبضائع، وعلى التجار أنفسهم، الذين يضطرون لعبور المناخ شبه الصحراوي لأيام طويلة؟ وما تأثير قسوة الشتاء في التسبب بالخسائر وإبطاء الحركة؟ وأي دور مارسه قبائل الصحراء المسيطرة على مناطق تعتبرها مناطق نفوذ تاريخية لها بحكم العرف الصحراوي؟ ولماذا كان الدور البشري لقطاع الطرق وللصوص من خلال المداهمات المفاجئة لقوافل التجارة، في المناطق التي يصعب حمايتها، سبباً في احراج الدولة وإظهار عجزها أمام الآخرين؟

## منهجية البحث

اعتمد البحث المنهج التاريخي الذي يقوم على جمع المادة التاريخية من أصولها ودراستها وتحليلها واستقراء ما أمكن من المعلومات التي تخدم موضوع الدراسة والبحث، ومن ثم صياغتها في قالب تاريخي، وتقديمها بشكل علمي مدروس.

## 1. أثر الطبيعة في حركة التجارة:

تحدد المظاهر التضاريسية مسار الطرق وتعرجاتها، كما يلعب موقعها الجغرافي دورًا في نشاط بعضها على حساب بعضها الآخر، وتكشف عوامل الطبيعة مدى جودة طرق المواصلات أو رداءتها، فتظهر الأمطار عيوبها، ويدمر الزلزال أماكن تربتها الضعيفة، فأخطار الطبيعة دائمة لا قدرة للدولة على منعها، وإن كان من واجبها الحد من تأثيرها. أثر الموقع الجغرافي:

تشكل الجبال فواصل طبيعية بين السهول والهضاب كما هو الحال في سواحل بلاد الشام، غير أن الفتح التي تفصل بين السلاسل الجبلية تفسح المجال لعبور الطرق من خلالها، لتصل إلى السهول التي تكون أكثر فاعلية في التواصل، هذه السهول التي امتدت كالبهار كانت لها أيضًا سفنها التي تسير على اليابسة كالجمال والخيول والحمير، فترتبط المناطق بالبضائع والثقافات<sup>1</sup>، فالتاجر يحمل مع بضاعته معارف بلاده<sup>2</sup>.

ولم تكد منطقة تخلو من وعورة الطرق، تضاف إلى جملة ما يعانیه العابرون، فبداية الشتاء كانت إنذارًا بتشكيل البرك والأوحال، ولأن الخنادق نادرة على جانبي الطريق، فإن المياه تتجمع مشكلة عائقًا من الصعب تجاوزه إلا بأضرار لا يمكن التنبؤ بها. كما ندر وجود الجسور على الأنهار والوديان، وإن وجدت فهي قليلة بدائية، ونظرًا لتعذر السير شتاءً كانت القوافل تبدأ رحلاتها في فصول الجفاف وعلى الأخص في الصيف<sup>3</sup>؛ فخلال الشتاء قد يتراكم الثلج جبالًا صغيرة تسد الطرق فلا تترك غير دروب ضيقة<sup>4</sup>.

ويذكر فون اوبنهايم في كتابه (من البحر المتوسط إلى الخليج ولبنان وسوريا) واصفًا بادية بلاد الشام:

" إلى جانب البشر رأينا جملاً مشلولاً يتأوه ألماً، تركته إحدى القوافل لأنه لم يكن قادراً على متابعة السير، فالجمال القاصرة التي تصبح غير قادرة على العمل تترك وشأنها، وفي أحيان كثيرة تنهشها العقبان والجقلان، وتترك على قيد الحياة، إذ أن إطلاق رصاصة الرحمة عليها يعد من الخطايا، وفي الاتجاه إلى الشمال الشرقي نحو الفرات توجد منطقة تدعى قبر النصراني، أخذت هذه النقطة اسمها من أن رجلاً مسيحياً كان يرافق إحدى القوافل فنام على ظهر جواده وضاع في الصحراء ثم مات من العطش، وكانت جميع محاولات البحث عنه قد باءت بالفشل، فمثل هذه الحالات المأساوية ليست من الأساطير أو الحكايات الخيالية بل أنها حدثت فعلاً في أحيان كثيرة في الصحراء، فالصحراء يخشاها المسافرون بشكل خاص لأن أثار الطريق تختفي في كثير من المواقع بسبب طبيعة الأرض القاسية، والمسافر الذي يتيهض في الصحراء ولا منقذ له. ومما يشهد على خطورة السير تحت الشمس الحارقة في الصحراء الهياكل العظمية الكثيرة للخيول والإبل التي كانت متناثرة على الطريق بين السخنة والدير<sup>5</sup>.

هذه رواية من صحراء الشام، ولا يختلف الموقف شتاء، لأن الصيف والشتاء وجهان لطبيعة واحدة.

ففي رواية لأحد تجار السجاد القافلين من بغداد أثناء فصل الشتاء يقول: "لما بلغنا مدينة الدير الحمراء واشتد علينا البرد وكثر تساقط الثلج، صرنا نسير في عربة مغطاة جلناها بالسجاد مع خيولها، ووضعنا فيها موقدة كاز

<sup>1</sup> صباغ (عباس): تاريخ العلاقات العثمانية الإيرانية (الحرب والسلام بين العثمانيين والصفويين)، دار النفائس، بيروت، 1999، ص 53.

<sup>2</sup> حوراني (ألبرت): تاريخ الشعوب العربية، تعريب أسعد صقر، دار طلاس، دمشق، 1997، ص 44.

<sup>3</sup> صياغة (نايف): الحياة الاقتصادية في مدينة دمشق في منتصف القرن التاسع عشر، وزارة التربية، دمشق، 1995، ص 163.

<sup>4</sup> ملزباتريك (ماري): صفحات من تاريخ تركيا الاجتماعي والسياسي والإسلامي، مكتبة عز الدين، بيروت، 1986، ص 27.

<sup>5</sup> اوبنهايم (ماكس فريهر): من البحر المتوسط إلى الخليج لبنان وسوريا، ترجمة محمود كبيبو، دار الوراق، لندن 1893م ص 346.

استحضرناها معنا لمثل هذا الطارئ، ولولا ذلك لهلكنا وهلكت دوابنا، وقال : وبعد أن جاوزنا ضواحي الدير قاصدين حلب، مررنا على واد لاح لنا فيه بعض بيوت الشعر منغمسة بالثلج، ويكمل قائلاً: فنزلت من العربية وقصدت بيتاً منها لاستعانة بأهله واستطلاع أحوالهم، فوصلت إليه بعد مشقة زائدة، ثم رفعت طرف الخباء ولفت نظري إلى داخله فرأيت ولكن ماذا رأيت؟، لا أراك الله مكروها، ورأيت ما غشي على بصري واهوي عزائمي، رأيت كلباً وأربعة أودام مطروحين على الأرض جثثاً هادمة بلا روح وبياض ذرات الجمد في وجوهه وأيديهم، فعلمت أنهم من شهداء البرد، وعدت عنهم وقلبي يخفق وأعضائي ترتجف، وقال شاهدت في أثناء الطريق على ضفاف الفرات منات من جيف الأغنام التي اغتالها البرد، ورأيت رسالة واردة من بعض تجار اليهود في عينتاب أرسلها إلى شريكه في حلب يقول فيها، بلغ عدد ما افترسته الوحوش من الأودام في عينتاب وضواحيها في أثناء الثلج بعضاً وثلاثين شخصاً، وذكر عن واحد قدم من ملطيه هذه الأيام انه قال: شاهدت في أثناء الطريق المتوسطة بين ملطية وعينتاب نحو ألف صندوق من التفاح وغيره ملقاة على الأرض قد تخفف أصحابها بإلقائها وفاضوا بأنفسهم ودوابهم<sup>6</sup>.

لا يقل هياج البحر خطورة، ومن تلك الصور ما شاهده فخري البارودي في ميناء يافا، عن قارب يضطرب في البحر وتتلاعب به الأمواج، ينقلب بمن فيه في منتصف الطريق بين الباحة والميناء، وكان هذا القارب للبريد الروسي، والعلم الذي كان يرفعه هو العلم الروسي، ولأن هذا جرى أمام الناس امتنع الكثيرون عن السفر خوفاً من هياج البحر، كما أنهم لم يتمكنوا من تحميل الحمضيات أو صناديق التجارة لهياج البحر<sup>7</sup>. غير أن الصورة هنا لا تكتمل، فالحكاية المأساوية في الروايتين يقابلها من يتغنى بطرق الشام وسحر طبيعتها، فنقرأ في كتاب "جولة أثرية" وصفاً لطريق حلب . جسر الشغور: " فتارة تحاذي نهر الكبير أو غيره من الأنهر، وتارة تدخل في ثنايا أو تعلق أكامات متسلسلة، وكلها مزدانة بحراج الصنوبر والسنديان والقطلب وغيرها من الأشجار الخضراء التي تبهج العين بمرآها مما قل نظيره في بقية طرق الشام"<sup>8</sup>.

وللزلزل دورها السلبي أيضاً، فنراها تحدث أضراراً في كل مكان قد يخرب الطرق ويهدم الجسور والخانات، ففي آذار 1287هـ / 1870م، زلزلت حلب زلزلة قوية، وورد تلغراف إلى الأستانة يتحدث عن انهدام البيوت والجوامع والخانات وبعض الحمامات وموت خلق كثير تحت الردم<sup>9</sup>. كما تعرضت مدينة القدس إلى عوارض طبيعية فيما مضى، أثرت على الطرق فيها<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> الغزي (كامل): نهر الذهب في تاريخ حلب، المطبعة المارونية، حلب، ج3، ص 531.

<sup>7</sup> البارودي (فخري): اوراق ومذكرات فخري البارودي 1887-1966 خمسون عام من حياة الوطن-القسم الأول، تحقيق دعد الحكيم، منشورات وزارة الثقافة، دمشق، 1999، ص 147.

<sup>8</sup> زكريا (أحمد): جولة أثرية، دار الفكر العربي، دمشق، 1984، ص 122.

<sup>9</sup> الغزي: نهر الذهب، ص 402.

<sup>10</sup> يذكر منها بعض المؤرخين والباحثين أن ندرة المياه في القدس مرده إلى الزلزال الذي تعرضت له المدينة سنة 789 ق. م، ويقال انه قد شق الجبال فغارت الطرق واندكت الأبنية وويليه زلزال 31 ق. م الذي أتى على عدد كبير من المواشي والأبقار ومات تحت الانقراض قرابة عشرة آلاف شخص. ينظر عامر (محمود): الأوضاع العامة للقدس في ظل الإدارة العثمانية، مجلة دراسات تاريخية، العددان 59،60، دمشق، 1997، ص 103.

ففي زلزلة 1238هـ / 1822م في اللاذقية قلبت حارات برمتها حتى أن خانها الكبير لم يتمكن من الثبات<sup>11</sup>. وفي 22 آذار سنة 1289هـ / 1872م حدثت زلزلة قوية أخافت الأهالي ولا سيما إذ ورد الخبر بالتلغراف أن مدينة إنطاكية قد خرب ثلثها بتلك الزلزلة وقتل كثيرون فيها<sup>12</sup>.

كما اعتبرت السيول والأعاصير من العوامل الخطرة بالنسبة للمواصلات وسبباً في تأخر الكثير من الأعمال وإعاقة الحركة الاعتيادية على الطرق، ولم تسلم من ذلك حتى السكك الحديدية. حيث تعرض الخط الحديدي الحجازي لحرف السيول في المنطقة الصحراوية. وفي عام 1307هـ / 1889م أثناء العمل في مشروع مرفأ بيروت سارت الأعمال ببطء لإصابة العمال بالمرض الوافد (الطاعون) إذ ذاك وأضررت الأمطار والسيول فأحدثت خسائر عظيمة<sup>13</sup>. كما أن مدخل مرفأ بيروت الداخلي لم يسلم، حيث يحيط به برجان مريعان يقوم أحدهما على صخرة وسط الماء، ولم يترك منه الموح سوى أثار جميلة، والأخر كان متصلاً باليابسة بواسطة رصيف صخري ذهب بمعظمه في إعصار عام 1266هـ / 1849<sup>14</sup>.

أما بالنسبة لقاافلة الحج، فلم تكن هي الأخرى تسلم من خطر العوامل الطبيعية، وكثيراً ما كانت السيول تجرف الركب بأجمعه فلا ينجو منه إلا الحجاج فقط. وكانت النار أيضاً عاملاً مهماً في إعاقة التجارة، ففي سنة 1284هـ / 1867م ظهرت في حلب نار في سوق الصياغ فأحرقتة جميعه وكل ما في تلك الأسواق من الأرزاق، واستمر الحريق ليومين منتقلاً من سوق إلى آخر، ولم يسلم سوى سوق الحرير، وكان من جملة الدكاكين التي احترقت نحو خمسمائة دكان<sup>15</sup>. ولم تكن الأتھار أقل خطورة، فقد ورد في رسالة رقم 1/225 سنة 1255هـ / 1839م عن غرق سعاة البريد:

"إن وكيل مدير طرابلس يبلغني اليوم ببريد خاص أن البريد المار الذكر لما وصل إلى نهر عصفور القريب من الطرابلس، غرق فيه مع سائقه بسبب فيضان النهر نتيجة كثرة المياه في موسم الشتاء وضاع البريد"<sup>16</sup>. كما أن وعورة الطرق الجبلية أضعفت سلطة الدولة أمام معارضي سياساتها الانتقائية وغير العادلة<sup>17</sup>، وتعطي الوثيقة رقم 20/263 عام 648هـ / 1250م مثلاً على ذلك:

قد ورد خبر بأن أهالي القرى المسماة نواصرة التابعة لمقاطعة القرداحة وبلغ عددهم مائتين وستين نفراً القاطنين في أماكن صخرية بمغاوير بين الجبال اتفقوا فيما بينهم على عدم تسليم أسلحتهم، وتوجهنا سريعاً لتأديبهم، وحيث

<sup>11</sup> صالح (الياس): آثار الحقب في لاذقية العرب، كتابة وتنسيق عزيز علي أسعد، اللاذقية، 2007، ص 146.

<sup>12</sup> صالح: آثار الحقب، ص 237

<sup>13</sup> كرد علي (محمد): خطط الشام، المطبعة الحديثة، دمشق، ج3، 1925 ص 171.

<sup>14</sup> لور تيت: ارض الذكريات، ترجمة حميد شلق، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 1995 ص 38.

<sup>15</sup> الغزي: نهر الذهب، ج3، ص 369.

<sup>16</sup> نعيسة (يوسف): المرجع في وثائق تاريخية عن الشام في أثناء حملة محمد علي باشا 1831-1841، جامعة دمشق، 2004، ص 215.

<sup>17</sup> في تقرير لمحدث باشا عن أحوال ولاية سوريا عام 1879م يقول: منذ زمن قريب قصدت بنفسي منطقة النصيرية ودعوت رؤساء النصيرية الباقين هناك ومنتهم على اجراء تحرير النفوس والاملاك والاراضي من جديد، فأقروا ذلك برضائهم لتأمين ادارة الجبل المذكور، و تنظيم امواله الاميرية وتحصيل قسم مما هو متراكم على الجبل من البقايا التي تبلغ قيمتها خمسة عشرمليون قرش، وعلقت تنفيذ قرارهم على تأدية ذلك المبلغ، وكان ذلك يحتاج الى مصروفات، لكن جواب امانة الضرائب البرقي افاد ان الوضع المالي الحاضر لا يساعد على صرف هذا المبلغ، لذلك بقي الموضوع على حاله. عوض (عبد العزيز محمد): الادارة العثمانية في ولاية سورية 1864-1914، دار المعارف، القاهرة، 1969، ص 353.

أن النقطة المذكورة تبعد مسافة ثمانية ساعات من مركز الجيش وإن الطرق وعرة وعبرة عن تلال ووديان فقد وصلنا إليها في مدة يومين<sup>18</sup>.

ولا ننسى ذكر أهمية عامل آخر في الطرق، سواء الجبلية أو السهلية، وهو المضائق التي قد تسبب ضرراً للحمولة ومشاكل للحيوانات، فقد يتعرض الحيوان فيها لضربات واحتكاكات تعيق حركته وقد تسبب موته، وإذا نفق فإنه يسبب مشكلة برائحته وجسمه المهترئ. إضافة لما تشكله من مخبأ امن لقطاع الطرق وللصوص.

فالتبيعة لا تعبأ بأحد، تقول كلمتها وعلى المواصلات تحمل العواقب، ويبدو أن المواصلات العثمانية لم تكن مهياًة للتلقي، فتأتي الأضرار كبيرة، وتحمل الحكومة جزءاً من المسؤولية، وعدم القيام بصيانتها بشكل دوري، فتتجمع العيوب عاماً بعد آخر لتمحو معالم الطريق وتختفي الحدود بين عمل الطبيعة والدولة.

#### . انشاء قناة السويس:

لم يكن البحر المتوسط متصلاً بالبحر الأحمر، كانت السفن التجارية منفصلة كأساطيل البحرية تماماً، وأطلق على تاجر المتوسط " تاجر البحر الأبيض"، على الذين يشغلون سفنهم في البحر الأحمر تاجر الهند<sup>19</sup>. وكان فرديناند دولسبس هو القنصل السابق لفرنسا في الإسكندرية، والمشود بصلة القرى للإمبراطورة أوجيني<sup>20</sup>، وبصلة الصداقة إلى الأمير محمد سعيد بن محمد علي، ليساعده ذلك في التقدم لتنفيذ مشروع قناة السويس، فتوصل إلى إقناع سعيد بإصدار فرمان يمنح لامتياز، وأخذ على عاتقه إنجاز المشروع بـ 160 مليوناً، وبلغ طول القناة 162 كيلو متراً، و22 متراً عرضاً، وعمقها 8 أمتار. واحتفل في سنة 1286هـ / 1869م بإيصال البحرين الأحمر والمتوسط<sup>21</sup>.

ولكن بريطانيا هددت السلطان بالتخلي عن ضماناتها بالحفاظ على سلامة السلطنة، إن وافق على المشروع، وأنه يتحمل مسؤولية ذلك شخصياً<sup>22</sup>. هذا الموقف يعكس خشية انكلترا من وقوع طريق الهند تحت رحمة الفرنسيين.

كانت الدولة العثمانية قد تضررت من الكشوف الجغرافية، وفقدت بعضاً من الأهمية الجغرافية لموقعها، حتى تم افتتاح قناة السويس 1286هـ / 1869م، مما أعاد للمنطقة أهميتها الاستراتيجية بصورة أكبر وأسهم في إنعاشها اقتصادياً بعد فترة ركود استغرقت مئات السنين<sup>23</sup>. وأنت تلك الأهمية من كونها شكلت أقصر الطرق البحرية بين شمال وغرب أوروبا والشرق الأقصى وشبه القارة الهندية وأستراليا<sup>24</sup>.

<sup>18</sup> نعيصة: المرجع في وثائق تاريخية، ص 390.

<sup>19</sup> اوزتونا (يلماز): تاريخ الدولة العثمانية، ترجمة عدنان محمود سلمان، منشورات مؤسسة فيصل إستانبول، مجلد 2، 1988 ص 598.

<sup>20</sup> اوجيني دو مونيجو 1826م . 1920م، نبيلة اسبانية تزوجها نابليون الثالث 1853م، ادت دورا نشيطا في الحركة السياسية الفرنسية وعرفت بتفانيها في الدفاع عن عقيدتها الكاثوليكية، وكان الخديوي على صلة قوية بالإمبراطور نابليون الثالث يحاول محاكاته في مظاهر الابهة، ودعا الباشا الامبراطورة اوجيني لترأس حفلات الافتتاح، متقدمة ملوك اوربا وامرائها وأقطابها في السياسة والفن والعلوم. الموسوعة العربية العالمية، ج3، مؤسسة اعمال الموسوعة للنشر والتوزيع، الرياض، 1996م، ص312.

<sup>21</sup> كروزيه (موريس): تاريخ الحضارات العام، عويدات للطباعة والنشر، بيروت، المجلد السادس، 2003، ص 188.

<sup>22</sup> مصطفى (أحمد): علاقات مصر بتركيا في عهد الخديوي (1863 . 1879)، دار المعارف، القاهرة، 1967، ص 13.

<sup>23</sup> بني المرجة (موفق): صحوة الرجل المريض، مؤسسة صقر الخليج للطباعة والنشر، الكويت، 1984، ص 48.

<sup>24</sup> ابو لقمة (الهادي مصطفى) والأعور (محمد علي): الجغرافيا البحرية، الدار الجماهيرية، ليبيا، 1999، ص 183.

كما قربت القناة المسافات الشاسعة بين الشام والبلاد الشرقية الأخرى كفارس والهند والصين، وسهلت نقل الحجاج<sup>25</sup>. وشكل تطور المراكب واستكمال قناة السويس، تسهيل للانتقال بين مكة وإسطنبول<sup>26</sup>. إلا أن المدن الإسلامية الداخلية الكبرى الواقعة على الطرق البرية فقدت أهميتها التجارية بعد افتتاح قناة السويس<sup>27</sup>. فالقناة وفرت الجهد والوقت والأمان، ومضى زمن القوافل بين الشرق الأدنى والأقصى أيام العهد الذهبي.

فإذا كانت حلب ودمشق في السابق قد تضررتا بفتح البرتغاليين طريق رأس الرجاء الصالح 903هـ/ 1497<sup>28</sup>، فإن تجارتهما قد تضررت بشدة أكبر نتيجة شق القناة، فكان من النتائج السلبية مغادرة الكثير من التجار للبحث عن أجواء تجارية أكثر حيوية وفائدة، ففقدت الشام خيرة خبراتها.

ومن الملاحظ أن قيمة البضائع المصدرة من دمشق كانت في تناقص في حين أن البضائع المستوردة كانت في ازدياد، وأسباب ذلك هو أن القناة حولت جزءا كبيرا من تجارة المرور بين الشرق الأقصى وأوروبا من دمشق، ونقلت الحجاج بالبحر وزادت منافسة البضائع الأجنبية للبضاعة الشامية<sup>29</sup>.

ويمكننا القول إن الأهمية تتبع المواصلات التي تدفع الحيوية في أوصال الدولة، فتتبعها الأسواق والخانات والاستراحات وغيرها، ويشق قناة السويس خبت نسبياً الأهمية التاريخية لطرق بلاد الشام؛ فحفر 162 كم قد غير العالم خلال فترة زمنية قصيرة، تضررت تجارة دمشق التي نجحت عبر الزمن، وقل وفود الحجاج عليها فزاد ذلك نكبة متاجرها<sup>30</sup>. أما معاناة حلب فلم تكن أقل منها، ومن ذلك قول أحدهم "أن ما كان يباع في أسواق القاهرة خلال شهر كامل كان يباع في أسواق حلب في يوم واحد"<sup>31</sup>.

أنت قناة السويس لتحتل مكانة فريدة في العالم، أرخت بظلالها السلبية على طرق بلاد الشام ونقل من أهميتها، فبدأت التجارة العابرة تتقهقر وفقدت بلاد الشام سمعتها الدولية كنقطة عبور لتجارة الشرق الأقصى إلى أوروبا وبالعكس.

## 2. الأثر البشري في حركة التجارة:

يعد الانسان أهم العوامل المؤثرة في حركة الطرق، فإذا كانت عوامل الطبيعة تسبب ضرراً في بنية الطرق، فإن البشر يتسببون في قطع عصب الحياة فيها، من خلال محاولات قطع الطرق في أماكن تشكل نقاط ضعف، بينما قد يؤثر العامل العسكري إيجاباً في المواصلات، لما تتطلب عملية نقل القوات من جودة في الطريق.

<sup>25</sup> ياغي (إسماعيل): الدولة العثمانية في التاريخ الإسلامي الحديث، مكتبة العبيكان، السعودية، 1998، ص 18.

<sup>26</sup> ولسن (ماري): عبد الله وشرق الأردن بين بريطانيا والحركة الصهيونية، ترجمة فضل الجراح، شركة قدمس، دمشق، 2000، ص 10.

<sup>27</sup> بشور (أمل): سوريا ولبنان في عصر الإصلاح العثماني، حقبة التنظيمات في سنة 1840، المؤسسة الحديثة للكتاب، دمشق، 2006، ص 394.

<sup>28</sup> في اواخر القرن الخامس عشر استطاع البحارة البرتغاليون ان يجدوا طريقا الى الهند والشرق الاقصى بالدوران حول افريقيا ويدون المرور في البحر المتوسط والبحر الاحمر، وكان النجاح على يد فاسكو دي غاما الذي وصل الى شواطئ الهند عام 1497م. سبب هذا الكشف خسارة اقتصادية فادحة لبلاد الشام ومصر، وهو يقع في اقصى جنوب القارة الافريقية بالقرب من كيب تاون والتي تشبه في شكلها الرأس المحذب. الكاتب (سيف الدين): أطلس التاريخ الحديث، دار الشرق العربي، بيروت، 2008، ص 58

<sup>29</sup> رافق (عبد الكريم): الاقتصاد الدمشقي في مواجهة الاقتصاد الأوربي في القرن التاسع عشر، مجلة دراسات تاريخية، العددان 17-18، دمشق، 1984، ص 123 . 124.

<sup>30</sup> سامي (عبد الرحمن بك): القول الحق في بيروت ودمشق، دار الرائد العربي، بيروت، 1981، ص 104

<sup>31</sup> حجار (عبد الله): معالم حلب الأثرية، منشورات جامعة حلب، 1997، ص 35.



## . أثر قبائل الصحراء:

كانت كلمة "بدو" تطلق على بدو الصحراء وسكان الأرياف في المشرق الأدنى<sup>32</sup>. ويبدو أن العثمانيين لم ينجحوا في منع تعدياتهم على المناطق المأهولة المجاورة للبوادي، وانتشرت حوادث السلب والنهب في الطرقات، وصارت قوافل الحج عرضة للسطو والتعديت، لم تكن الدولة تهتم لشؤون البدو، إن كان مثقفوها قد أطلقوا عليهم تسمية "ملت نجبية" القوم الأصيل<sup>33</sup>. وربما كان هذا ما قصده ابن خلدون فكان سابقا في وصفهم بقوله:

"ومما يشهد لنا أن البدو أصل للحضر ومتقدم عليه، إنا إذا فتحنا أهل مصر من الأمصار وجدنا أولية أكثرهم من أهل البدو الذين بناحية ذلك المصير، وعدلوا إلى الدعة والترف الذي في الحضر وذلك يدل على أن أحوال الحضارة ناشئة عن أحوال البداوة"<sup>34</sup>. فالبدو كانوا ناقلي حضارة عالمية لا تعترف بالحدود على الكرة الأرضية<sup>35</sup>.

والبدو ليسوا جسماً واحداً، فهناك عشائر تقيم على أطراف الأراضي الزراعية، ترتبط بالأرض والحكومة في دمشق. وهناك عشائر البادية المتنقلة، فكان باشاوات دمشق ينتهزون كل مناسبة لإزعاجهم وإبعادهم عن حدود الولاية، وكان يطلب منهم الخراج في بعض الأحيان، إلا أنهم كانوا يحرصون على أن لا يدفعوا أبداً<sup>36</sup>، وشكلت بعض القبائل خطراً دائماً، لتمرسهم في السرقة<sup>37</sup>.

ويرى ألبرت حوراني انه "على الرغم من كونهم قلة بين السكان، فقد كان البدو أصحاب الإبل السريع 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>38</sup>.

لهذا كانت مسألة البدو في مقدمة الإجراءات التي وضعها الحكم المصري في الشام لتأسيس دعائم استقراره، إذا أراد كبح جماحهم، وفرضت الدولة التشديد وأحكام الرقابة، حتى انه عند تعيين المتسلمين للمدن التي على صلة بالبدو كانت أولى التعليمات المفروضة عليهم حفظ وحماية الأهالي والطرقات من شرهم وأديتهم ومحافظة وسلوك الطريق وحفظ الزوار وأبناء السبيل<sup>39</sup>.

ولم يسلم بريد الدولة من استيلائهم عليه، كما تثبت هذه الوثيقة في المحفظة رقم 257، لسنة 1255هـ/1839م: "لما وصل خير بأن البريد الذي يحمل الأوامر والمحركات المرسله من مصر بينما كان قادما من عكا، استولى عليه العرب في جهة أم شرايط بالقرب من سعسع"<sup>40</sup>.

<sup>32</sup> زين (نورالدين): نشوء القومية العربية، دار النهار، بيروت، 196، ص43.

<sup>33</sup> اوزتونا: تاريخ الدولة العثمانية، ص 813.

<sup>34</sup> ابن خلدون: العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، الجزء الأول (مقدمة ابن خلدون)، ضبط خليل شحادة، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، 2001، ص 152-153.

<sup>35</sup> محلي (ساطع): طريق الحرير طريق الحوار، مجلة الدراسات التاريخية، العددان 39-40، دمشق، 1991، ص 55.

<sup>36</sup> عوض: الإدارة العثمانية، ص 298.

<sup>37</sup> عيساوي (شارل): التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصيب 1800-1914، ترجمة رؤوف حامد، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1990، ص 114 . 115.

<sup>38</sup> حوراني: تاريخ الشعوب العربية، ص43

<sup>39</sup> سالم (لطيفة): الحكم المصري في الشام 1831-1841، مطبعة مدبولي، القاهرة، 1990، ص 217.

<sup>40</sup> نعيسة: المرجع في وثائق تاريخية، ص 92.

ولم تتخل بعض القبائل عن طبيعتها في السلب والنهب والسطو على القوافل والطرق. وهو الأمر الذي كان يتسبب في تخريب وسائل النقل في سائر مقاطعاتها، حينها اخذ إبراهيم باشا يعد العدة لإخضاعهم والتخلص من أعمال السطو التي كانت تمارسها على طريق المواصلات بين فلسطين وشرق الأردن وسورية، وبدأت تراوده فكرة توطينهم بغية الاستفادة منهم بدلا من القضاء عليهم<sup>41</sup>. كما تشير الوثيقة رقم 20/379 سنة 1250هـ/ 1843م، إلى أن القوات المصرية قد ضربت عرب السبخة وأجبرتهم على دفع مقابل كبير، كي تكف القوات المصرية عنهم: "انه وقت عدنا من بایاس إلى حلب يوم الأحد 4 شوال 1250 هـ، فحين دخولنا أخذنا عليق ليلتين إلى تسعمائة خيال وتوجهنا 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>42</sup>.

تترك إجراءات الدولة أثرًا في تنشيط التجارة الداخلية والخارجية. وعكست قوة البدو واقع الحكومة، فعند ضعفها، تستولي القبائل على الأراضي، بينما تجربها القوة على الدفع للحكومة أو التراجع في البادية<sup>43</sup>. فالبدو قناصو فرص سياسية ومادية، وذات مرة أحاطوا مرة بأطراف وجوانب القدس ومنعوا الحجاج والزوار من المرور والعبور، كما وتعرضوا لأهالي الولاية<sup>44</sup>.

وفي بعض الأحيان كانت المكاسب التي تحصل عليها القبائل تفوق مكاسب المرور التي تدفع لهم، وهو ما حدث مثلا في سنة 1258هـ/ 1842م للقافلة المتوجهة من بغداد إلى حلب، والتي كانت تحمل من البضائع ما قيمته حوالي نصف مليون قرش. وعلى المنوال نفسه قام البدو في سنة 1274هـ/ 1857م بنهب قافلة أخرى خارجة من بغداد ذكر أنها كانت تحمل حملة قيمتها خمسة ملايين ليرة، هذا الأمر تكرر في سنة 1276هـ/ 1859م بمهاجمة قافلة متجهة من دمشق إلى بغداد، وقطعت الطريق ثلاثة وخمسين يوما فتلفتت بعض البضائع، وزادت مصاريف النقل<sup>45</sup>.

اقتصرت سيطرة الحكومة العثمانية عليها في منطقتي الكرك والشوبك في بعض المراحل<sup>46</sup>. بينما كانت مقاطعة اللجاة<sup>47</sup> وعره المسلك، مرجعها في السلم كان حكام ولاية دمشق<sup>48</sup>، فالإطار الجغرافي لخطوط التماس المحاذية لتنقلات القبائل سيتأثر بالكامل، وهو ما سيؤثر سلبا على المزارعين وزراعتهم واستقرارهم<sup>49</sup>.

وأثناء زيارة وليم لنش على رأس مجموعة من سلاح البحرية الأمريكية بهدف استكشاف طبيعة الأرض التي يمر بها نهر الاردن، كان من بين أعضاء هذه البعثة الدكتور أندرسون الذي تحدث عنه لانث يقول: "في أثناء تجوال الدكتور

<sup>41</sup> سليمان (هلا): اثر الحملة المصرية على بلاد الشام 1831-1840 ولاية طرابلس نموذجا، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2001، ص 254-255.

<sup>42</sup> نعيمة: المرجع في وثائق تاريخية، ص 125.

<sup>43</sup> الشطي (ضحى): توسع البدو في بلاد الشام وانحسارهم، المؤتمر الدولي الثاني لتاريخ بلاد الشام 1516 . 1939، الجزء الاول، جامعة دمشق، ص 404.

<sup>44</sup> مناع (عادل): حكم آل فروخ في القدس وعلاقاتهم مع البدو، القدس دراسات في تاريخ مدينة، القدس، 1990، ص 28

<sup>45</sup> رافق: الاقتصاد الدمشقي، ص 121.

<sup>46</sup> الكرك: تتبع مدينة معان في الاردن وتقع الى الجنوب من العاصمة عمان وتبعد عنها 120 كم.

<sup>47</sup> اللجاة: تقع الى الجنوب من دمشق بدءا من قرية المسمية وهي تبعد عن العاصمة دمشق 30 كم جنوبا

<sup>48</sup> ابي راشد (حنا): جبل الدروز، مكتبة زيدان العمومية، مصر، 1925، ص 11

<sup>49</sup> الدمشقي (محمد بن عيسى بن كنان الصالحي): المواكب الإسلامية في الممالك والمحاسن الشامية، تحقيق ودراسة د. حكمت اسماعيل، القسم الاول، وزارة الثقافة، دمشق، 1992، ص 74.

اندرسون بين معالم الآثار، لم يجد سكانا في الموقع، وقال انه شاهد من بعيد قرية صلخد، وان عددا من الفلاحين يقيمون فيها لكونهم يدفعون إتاوة سنوية لحماية أنفسهم من اعتداءات البدو". كما كتب الرحالة الانجليزي وليم دكسون عند زيارته المنطقة قائلاً " البدو لا يتورعون عن الاعتداءات على حقول أهل القرى وكرومهم ومراعيهم 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>50</sup>.

لم يسلم الخط الحديدي الحجازي من هجمات البدو، حيث كانت قبيلة بني حسن تقيم في الأراضي الواقعة إلى القرب من السكة الحديدية الحجازية شرقي المنطقة الحراجية في عجلون<sup>51</sup>. وكان على الحكومة أن تقوم بصد هجمات البدو الذين أخذوا يغيرون على منشآت الخط بغية إحباط المشروع، وقد استمرت اعتداءاتهم على الخط إلى ما بعد إنشائه، كما حاول بدو الشريف حسين تخريبه وعرقلة المواصلات العثمانية، كما ورد في مخطوط السعادة النامية الأدبية في السكة الحديدية الحجازية، أن عرب البادية الحجازية وبعض سكان مكة، لا يساعدون على إنشائها، لما سول لهم من أن هذه السكة تضر بتجارتهم، لكون كسبهم محصور بنقل الحجاج والزوار والتجار على دوابهم في تلك الأقطار<sup>52</sup>. 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>53</sup>.

ومن وسائل الضرر التي مارسها القبائل، هو أنهم لجؤوا إلى وضع الحشائش السامة مثل الحنظل أو بقايا الحيوانات المتفسخة في برك الماء في بعض المنازل، ولهذا اهتمت الدولة العثمانية منذ بدء حكمها في بلاد الشام ببناء القلاع في منازل الحج أو ترميمها أو تعزيزها بالحاميات لحماية القافلة<sup>54</sup>.

ويصف مدحت باشا الوضع قائلاً: " لكثرة عديدهم ومناعة مواقعهم التي تحيط بها برية الشام من جهة، واللجأة التي يضرب بوعورته المثل من جهة أخرى، لم يعتادوا الطاعة والامتثال لأوامر الحكومة"<sup>55</sup>. بينما يؤكد الضابط الروسي عبد العزيز دولتشين انه في إثناء مرافقته لقافلة الحج بين مكة والمدينة، ظهر بدوي واخذ يتنقل على الركب كله عارضاً بيع سلاح وحزام وألبسة حج وغير ذلك، وبدلة حاج قتله قبل ذلك، الأمر الذي اعترف به بنفسه على المكشوف، ولم يشتره أحد رغم السعر التافه، فقد أصبح البدو يطمنون دائنيهم قائلين: " اصبر حتى وصول الحجاج، انهب أحدا منهم وادفع ديني"<sup>56</sup>. كما أن المواصلات النهريه لم تسلم من تأثيرهم، حيث واجهت الدولة العثمانية متاعب كثيرة للحفاظ على أمن نهر الفرات، إذ كان بدو " أبو الريش " وغيرهم ممن تمركزوا حول نهر الفرات، يهددون الملاحة النهريه<sup>57</sup>.

<sup>50</sup> ابو فخر (فندي): تاريخ لواء حوران الاجتماعي "السويداء-درعا-القطيفرة-عجلون 1840-1918، دمشق، 1999، ص 109.

<sup>51</sup> ابو فخر: تاريخ لواء حوران، ص 120.

<sup>52</sup> المنير (محمد): السعادة النامية الأدبية في السكة الحديدية الحجازية، مخطوط رقم 10678، مكتبة الأسد.

<sup>53</sup> سوفاجييه (جان): دمشق الشام، ترجمة فؤاد البستاني، بيروت، 1936، ص 43.

<sup>54</sup> رافق (عبد الكريم): قافلة الحج الشامي وأهميتها في العهد العثماني، مجلة دراسات تاريخية، العدد السادس، دمشق، 1981، ص 17.

<sup>55</sup> ابو فخر: تاريخ لواء حوران، ص 258.

<sup>56</sup> ريزفان (يغيم): الحج قبل مئة عام، دار التقريب بين المذاهب الاسلامية، بيروت، 1993، ط2، ص 123.

<sup>57</sup> اينالچك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية، ترجمة عبد اللطيف الحارس، دار المدى الإسلامي، طرابلس، 2007، م2، ص 136.

أمام هذا الواقع كان من الضروري اعتماد حركة التجارة في بعض الأحيان على العلاقات الطيبة مع القبائل البدوية، حيث وفروا الحيوانات للقوافل، فكان الواحد منهم يملك ما بين 5 . 10 من رؤوس الإبل أو الدواب الأخرى يوجرها للتجار<sup>58</sup>. وبالإضافة إلى ذلك فإنهم غالبًا ما دخلوا في اتفاقيات مع موظفي الحكومة لحراسة طرق التجارة، ففي أوائل القرن التاسع عشر دفع باشوات حلب لقبيلة الموالي لحماية طريق حلب . حماه. أما التجار الأوربيون الذين كانوا خارج مثل هذه التحالفات الاقتصادية فكانوا يشكون بمرارة من أعمال السلب التي تقوم بها القبائل ولا يتذكرون إلا نادرًا الخدمات التي كانت تقدم لهم<sup>59</sup>. فتفاهم الأوربيين مع البدو أمن نشاط طريق دمشق بغداد عبر البادية، رغم الأخطار المحدقة بتجارته بعد أن فشلت جميع المحاولات لإيجاد البديل عن خط بغداد دمشق المباشر<sup>60</sup>. وكان البدو لا يخونون الثقة التي توضع فيهم، كما يقول المثل: "يسرق البدوي ولكنه يسدد ديونه"<sup>61</sup>. أما البدو الذين يعيشون بالقرب من المدن والسواحل فكانوا ملزمين بتوفير المواد المختلفة للأسطول والمساعدة في إنشاء السفن<sup>62</sup>.

كانت القوافل عرضة بلا توقف لتهديد البدو الذين تزايدت اعتداءاتهم على الحجاج وعلى المناطق المأهولة أحيانًا، وما ساعد العريان وشجعهم تهديد النجارة، استعمالهم للأسلحة النارية منذ القرن السابع عشر، وهذا ما أفقد جنود الدولة تفوقهم السابق وأما القلاع التي أقامها العثمانيون فلم تعد تشكل رادعًا كافيًا للقبائل.

#### . أثر اللصوص والخارجين عن القانون:

كانت الإدارة العثمانية ممثلة بحكومة ولاية الشام عاجزة في معظم الأحيان عن مكافحة قطاع الطرق، بالرغم من محاولاتها المستمرة للسيطرة على الوضع في الولاية والتحكم بالأوضاع، ولكن ضعف الإمكانيات الدولة وقلة قوى الأمن وازدياد عدد اللصوص والخارجين عن القانون حال دون تحقيق ذلك، فقد كانوا يستغلون الجبال والوديان الوعرة لتنفيذ اعتداءاتهم ثم الاختباء بعيدا عن أعين السلطات.

فاهتمام الدولة بمعالجة تلك المسألة وتحسين أماكن ضعفها بدأ منذ القرن السابع عشر، أي حوالي سنة 1057هـ/ 1647م، فعملت أولاً على تحسين الاستراحات على الطرقات ضد سرقاتهم، لصعوبة مواجهتهم<sup>63</sup>. كما عملت الدولة جادة من أجل بناء القلاع العسكرية على حواف الجبل، وداخل اللجاة في حوران، وعلى طرفي الطرق التي تصل الجبل بدمشق، وكان هؤلاء أخلطاً شتى، فمنهم العريان ومنهم أبناء الطوائف أو أخلط أخرى كالأكراد والتركمان أو الفارون من الخدمة العسكرية، لكن عددهم كان أقل من القرنين السابع والثامن عشر<sup>64</sup>.

<sup>58</sup> نعيصة (يوسف): تجارة دمشق في النصف الأول من القرن التاسع عشر، مجلة دراسات تاريخية، العددان 41-42، دمشق، 1992، ص 180.

<sup>59</sup> اينالجك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، ص 567

<sup>60</sup> رافق: الاقتصاد الاوروبي، ص 121.

<sup>61</sup> عيساوي: التاريخ الاقتصادي، ص 486

<sup>62</sup> اوغلو (أكمل الدين): الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ترجمة صالح سعداوي، ج2، منظمة المؤتمر الإسلامي، إستانبول، 1999م، ص 570.

<sup>63</sup> كان أحد قطاع الطرق المسمى حيدر أوغلو 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. اوزتونا: تاريخ الدولة العثمانية، ص 230 - 231.

<sup>64</sup> عوض: الإدارة العثمانية، ص 301.

وتؤكد الوثائق نشاط قطاع الطرق، كما ورد في الوثيقة (بلا رقم) سنة 1247هـ/1831م، عن جنود فارين يشلحون قاموا بالتشليح وسلب المارة أشيائهم:

"ففي يوم الأحد الموافق 20 من رمضان 1247 هـ تقدم إبراهيم الشبخاني والياس الشبخاني إلى حيفا ليشتريا قطننا ...، وعندما غادرا حيفا لقيهما ثلاثة جنود فشلحوا الأخير وأوثقوه واخذوا منه مبلغاً<sup>65</sup>.

حارب إبراهيم باشا قطاع اللصوص والخارجين على القانون، فأمن الطرقات ونشطت التجارة والزراعة، وبالمجمل فإن سنوات حكمه تميزت بالاستقرار وحفظ الأمن النسبي للأهالي والحجاج والزوار والتجار. فيما تذكر الوثائق لاحقاً عن تعرض البضائع للسرقة أحياناً في بعض محطات القطارات نتيجة الوقوف الطويل فيها وبطيء حركة القطارات وانتشار اللصوصية على الطرقات فنقرأ في الوثيقة س تجارة، 123، و52، سنة 1330هـ/1913م أيضاً:

"ادعى صديقي أفندي الخيمي مدير ناحية شهباء تابعة لواء حوران على أنيس الاوضة وخلاصة الدعوى: انه بمناسبة تحويل مأمورية المدعي من مديرية شحور إلى مديرية شهباء المذكورة سلم اشيائه البيتية مع حوائج وملبوسات عائلية إلى شركة شحن البضائع المتعلقة بسكة الحديد الفرنسية في حماه، وهو الحاج احمد الأصفر وذلك ضمن طردين وصندوق على أن يصير شحن ما ذكر إلى دمشق، وعرف أنها مسروقة"<sup>66</sup>.

فلم تكذ تخلص طريق من تجاوزات هؤلاء، وذلك بشكل نسبي تحدده طبيعة الطريق، فطريق حمص طرابلس تعرضت لخطر قطاع الطرق مع فشل الدولة في حمايتها. وهو حال الطريق من طرابلس إلى دمشق فحلب، وفي محاولة من القوافل للتخلص من هذه المشكلة كانت تسير من دمشق إلى بيروت وبغداد وحلب والقدس والى مصر براً 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 ليل نهار<sup>67</sup>.

استمر نشاط اللصوص والخارجين عن القانون، 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>68</sup>. وكان لتضاريس البيئة الشامية دور مهم في تسهيل عملهم، وهو ما نجده في مذكرات عبد الرحمن المحمودي الملازم أول في الجيش العثماني في أثناء رحلة إلى العقبة سنة 1331هـ/1912م: "والله يعلم كم صادفت 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>69</sup>. وربما أمكن تفسير ذلك من خلال دعم الطبيعة للصوص على حساب عساكر الدولة من خلال وجود أماكن التخفي.

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 القرصنة في سبيل سيطرة العثمانيين على البحر المتوسط. وبقيت القرصنة ناشطة طوال قرون على شاطئ المتوسط، حيث تلقى القرصنة دعم حكوماتهم التي حاولت احتلال النقاط الاستراتيجية على هذه السواحل، فكانت ردة فعل القرصنة الشديدة من عرب وعثمانيين<sup>70</sup>.

<sup>65</sup> نعيصة: المرجع في وثائق تاريخية، ص 278.

<sup>66</sup> سركو (ماري): دمشق في عهد السلطان عبد الحميد الثاني، الهيئة العامة السورية للكتاب، وزارة الثقافة، دمشق، 2008، ص 325.

<sup>67</sup> صياغة: الحياة الاقتصادية، ص 163. 165.

<sup>68</sup> اينالجك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، ص 568.

<sup>69</sup> المحمودي (محمد): مذكرات كتبها عام 1918، تحقيق ياسر صاري، بدون تاريخ، بدون دار نشر، ص 33

<sup>70</sup> اوزتونا: تاريخ الدولة العثمانية، ص 442.

## الخاتمة

كان لا بد للدولة العثمانية أن تحسب حساب الأخطار المتعددة على خطوط مواصلاتها، وهذه الأخطار لم تكن نادرة الوقوع نظرًا لتنوع بيئة الولاية جغرافيًا وبشريًا، 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 يتوقف من قبل عناصر مدعومة من الدولة العثمانية أو غيرها، غير أن التركيز كان على قافلة الحج التي تعتبر 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 أمنًا، وخسر قطاع الطرق جزءًا من مواردهم غير قانونية.

## References

- 1-ABO FAKHIR, F., Tarikh Liwa' Houran al-Ijtima'I Al-Souda'-Dar'a- al-Qonitira—jloun 1840-1918, Damascus, 1999.
- 2-ABO LOUKMA (H. M.), AL-A'OUAR (M. A.), Al-Joughrafia al-Bahriyya, Al-Dar al-Jamahiriyya, Libbia, 1999.
- 3-ABO RASHID, H., Jabal al-Drouz, Maktabat Zaydan al-'omoumiyya, Misr, 1925.
- 4-AIBAROUDI, F., Awraq wa Moudhkarat Fakhri albaroudi 1887-1966 khamsoun a'man min Haiat al-Watan, vol.1, ed., Da'id al-Hakim, Manshourat Wizarat al-THaqafam Damascus, 1999.
- 5-AMIR M., Al-Aouda' al-Ama lil al-Qouds fi Dil al-Idara al-Outhmaniyya, Majalt Dirasat Tarikhiyya, n. 59-60, Damscus, 1997.
- 6-AOUAD, A. A., Al-Idara al-Othmania fi Souria 1864-1918, Dar al-Ma'arif, Misr, 1969.
- 7-BASHOUR, A., Souria wa Loubnan fi 'asir al-Islah al-Outhmani, Houqbat al-Tanzimat fi sanat 1840, al-Mou'assa al-Haditha lil-Koutob, Damascus, 2006.
- 8-BANI AL\_MARJA, M., Sahout al-Rajl al-Maridh, Mo'asasat al-Saqir al-Khalij lil-Tiba'a wa al-Nashir, al-Kouyat, 1984.
- 9-DIMASHQI, M., Al-Mouakib al-Islamiyya fi al-Mamalik wa al-Mahasin al-Shamia, thqiq Hikmat Isna'il, vol. 1, Wizarar al-Thaqafa, Damascus, 1992.
- 10-HAJAR, A., Ma'alim Alap al-A'aria, Manshourat Jami'at Alab, Aleppo, 1997.
- 11-AL-GHAZI, K., Nahr al-Dhahab fi Tarih Halab, Al-Matba'a al-Marounia, Alep, 1952.
- 12-IBN KhALDOUN, Mouradima al-'Ibar wa Diwan al-Moubtada' wa al-Khabar fi Ayam al-'Arab wa al-'Ajam wa al-Barbar waman 'asarahm min Dhaoui al-Sha'n alAkbar, vol. 1, Khalil Shahata, Dar al-Fikr al-Arabi lil-Tiba'a wa al-Nashir waal-Touzi', 2001.
- 13-INALJIK, KH., al-Tarikh al-Iktasadi wa al-Ijtma'I lil-Dawla al-Outhmania, tr., Abd al-Latif al-Haris, 2 vol., Dar al-Mada al-Islami, Tripoli, 2007.
- 14-ISAOWI, Sh., Al-Tarikh al-Iqtisadi ili-Hilal al-Khasib 1800-1914, tr. Ra'ouf Hamid, Markaz Dirasat al-Wahda al-Arabia, Bayrouth, 1990.
- 15-AL-KATIB, S. D., Atlas al-Tarikh al-Hadith, Dar al-Shriq al-Arabi, Bayrouth, 2008
- 16-KIRD ALI, M., Khitat al-Sham, vol. 3, 5, al-Matba'a al-Hiditha, Damascus, 1925.
- 17-KROUZH, M., Tarikh ah-Hadarat al-'Am, Ouidat lil-tiba'a wa al-Nashir, Bayrouth, 2003.

- 18-LAURETITT, Ard Al-Dhiqrayatm tr. Hamid Shalaq, Sharikat al-Matbou'at, Bayrouth, 1995.
- 19-MAHALI. S., Tariq al-Harir-Tariq al-Hiouar, Majalat dirasat Tarikhiya, vol. 39-40, Damascus, 1991.
- 20-MAHMOUDI, M., Mouzakarat Katabha 'am 1918, jahqiq Yasir Sarm, D. T, D m.
- 21-MANA', A., Houkoum Al Faroukh lil-Qouds wa Alaqatihm ma' al-Bado, Dirasat fi Tarikh al-Qodus, Al-Qouds, 1990.
- 22-MILZBARIK, M., Safahat min Tarikh Tourkia al-Ijtima'I wa al-Siasi wa al-Islami, Maktabat Izz al-Din, Bayrouth, 1986.
- 23-MOUNIR, M., Al-Sa'ada al-Namiyya al-Abadiyya fi al-Sika al-Hadidiyya al-Hjaziyya, Makthoth n. 10678, Maktabat al-Asad.
- 24-MOUSTAFA, A., Alakat Misr bi-Tourkia fi Ahd al-Khidioui (1863-1879), Dar al-Ma'arif, Cairo, 1967.
- 25-NOU'AYAS, Y., Tijarat Dimashq fi al-Nisif al-Awal min al-Qarin al-Tasi' Ashar, Majalat dirasat Tarikhiya, vol. 41-42, Damascus, 1992.
- 26-NOU'AYAS, Y., Al-Marji' fi al-Watha'iq Tarikhiyya 'an al-Sham fi Athna' Hamlat Mouhamad Ali Bash 1831-1841, Jami'at Dimashq, Damascus, 2004.
- 27-OBEMHAIM, M., Min al-Bhir al-Moutasit Ila al-Khalij Souria wa Lubnan, tr. Mahmoud Kbaybou, Dar al-Waraq, London, 1893.
- 28-OUGHLO, A. D., Al-Dawla al-Outhmania Tarikh wa Hadara, tr. Salih Sa'dawi, Mounazamat al-Mou'tamar al-Islami, Istanboul, 1999.
- 29-AL-MAOUSOU'A al-Arabiyya al-'alamiyya, Mounazamat al-Mu'tamar al-Islami, Al-Riad, 1996.
- 30-OZATONA, Y., Tarikh al-Dawla al-Outhmania, tr., Adnan Mahmoud Salman, vol. 2, Manshourat Mu'assat Faisal, Istanbul, 1988.
- 31-RAFIQ, A. k., Al-Iqtisad al-Dimashqi fi mouajahat al-Iqtisad al-Oroubi fi al-Qarn al-Tasi' Ashar, Majalat Dirasat Tarikhia, vol. 17-18, Damascus, 1984.
- 32-RAFIQ, A. K., Qafilat al-Haj al-Shami wa Ahmitha fu al-'ahd al-'outhmani, Majalt Dirasat Tarikhiya, n. 6, Damascus, 1981.
- 33-RIZMAN, Y., Al-Haj qabla Mi'at 'am, Dar al-Taqrrib bayna al-Mathahib al-Islamiyya, 34-Bayrouth, 1993.
- 35-SABAGH, A., Tarikh al-Alaqaq al-Outhmania al-Irania (al-Harb wa al-Salam bayna al-Outhmanin wa al-Safaouyn), Dar al-Nafa'is, Bayrouth, 1999.
- 36-SALIH, I., Athar al-Hiqab fi Ladhqiqat al-Arab, Tansiq wa Kitabat Salman Aziz Ali Asad, Lattakia, 2007.
- 37-SALIM, L., Al-Hukm al-Masri fi al-Sham 1831-1841, Maktbat Madbouli, Cairo, 1990.
- 38-SAMI, A., Al-Qaoul al-Haq fi Bayriut wa Dimashq, Dar al-Ra'id al-Arabi, Bayrouth, 1981.
- 39-SARKO, M., Dimashiq fatrat al-Sultan Abd al-Hamid al-Thani, al-Hai'a al-Ama al-Souriya lil-kitab, Wizarat al-Thaqafa, Damascus, 2008.
- 40-SAUVAJET, J., Dimashq al-Sham, tr. Fou'ad al-Boustani, Bayrouth, 1936.
- 41-SAYAGHA, N., Al-Hayat al-Iqtisadia fi madinat dimashq fi mountasaf al-Qarn al-Tasi' Ashar, Wizarat al-Thaqafa, Damascus, 1995.
- 42-SHATI, D., Tawasou' al-Bado fi Bilad al-Sham wa Inhsarhm, al-Mou'tamar al-Douli al-Thani litarikh Bilad al-Sham 1561-1939, vol. 1, Damascus.

- 43-SULIMAN, H., Athr al-Hamla al-Misriyya ala Bilad al-Sham 1831-1840- Wilayat Tarablous, namothaja, Al-Mo'asasa al-Haditha lil-Kitab, Tripoli, 2001.
- 44-WILSOUN, M., Abd Allah wa Shariq al-Ourdn bain Britaniyya wa al-Haraka al-Souhyounia, tr. Fadil al-Jarah, Sharikat Qadmas, Damascus, 2000.
- 45-YAGHI, I., Al-Daoula al-Othmaniya fi al-Tarikh ahIslami, Maktabat al-Ibikan, al-Riyad, 1998.
- 46-ZAKARIA, A., Jawla Athria, Dar al-Fikr, Damascus, 1984.
- 47-ZAYN, N., Noushou' al-Qaomia al-'Arabiyya, Dar al-Nahar, Bayrouth, 1968.