



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة ابن خلدون - تيارت-



كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية

قسم التاريخ

مذكرة تخرج لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر في التاريخ

التخصص: تاريخ معاصر

بعنوان:

شبكة الطرق البرية في الجزائر خلال الفترة

الاستعمارية 1830-1962

اشراف الأستاذ:

د/ حسنة كمال

من إعداد الطالبة:

- بوجمعة سارة

- بن علي آية

الصفة	الرتبة	الإسم واللقب
رئيسا	أستاذ التعليم العالي	أ.د. بليل محمد
مشرفا	أستاذ محاضر "أ"	د. حسنة كمال
مناقشا	أستاذ محاضر "أ"	د. أو سليم عبد الوهاب

السنة الجامعية: 2025/2024م

شكر وعرفان:

الحمد لله الذي هدانا لهذا وما كنا لننتهدي لو لا أن هدانا الله.

الحمد لله الذي أماننا في إنجاز هذا البحث وسخر لنا من عباده من كان عوننا لنا وسندا.

بداية أتقدم بخالص الشكر والإمتنان للأستاذ المشرف "حسنة كمال" الذي كانت نصائحه وتوجيهاته خير عون لي في إنجاز هذا البحث

كما أتقدم بجزيل الشكر لكل من تفضل وقدم لي يد العون وساعد في إنجاز هذا البحث ولو بكلمة طيبة..

المهداء:

إلى من احترقت لتنير لي درب العلم

إلى القلب الكبير الذي احتواني بكل صدق....

إلى جوهرة حياتي أُمي الغالية أطل الله عمرها

إلى من علمني أن الطموح أساس الحياة....

إلى رمز العزة والشموخ والكبرياء....

إلى سندي الأول في الحياة ... أبي العزيز أطل الله في عمره

إلى اخوتي وأخواتي الأعزاء حفظهم الله ورعاهم وأدام عليهم نعمة الصحة والعافية.

بوجعة سارة

اهداء

وَأَخِرُ دَعْوَاهُمْ أَنْ الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ

ما سلكننا البدايات الى بتيسيره وما بلغنا النهايات الا بتوفيقه وما حققنا الغايات الا بفضلته فالحمد لله حمدا وشكرا و امتنانا و الصلاة على الحبيب المصطفى عليه افضل الصلاة و السلام

الى من قال الله تعال فيهما: وَقَضَىٰ رَبُّكَ أَلَّا تَعْبُدُوا إِلَّا إِيَّاهُ وَبِالْوَالِدَيْنِ إِحْسَانًا

الى من سهلت لي الشدائد بدعائها من وهبتني الحياة و ما الحياة الى بوجودها الى تلك التي اعطتني افضل خصالها من تطيب الايام بذكرها نور قلبي ويقين روحي الى المرأة الصبورة حبيبتي امي الى من احمل اسمه معي الى اعتزازي و فخري من غرس في مكارم الاخلاق الى ذلك الرجل الطيب
ابي

الى سندي و ضلعي ثابت اخي علاء ما انا الى انت و ما قوتي الى بك

الى توأم روحي اخي طلال و روح انت مسكنها

الى بهجة ايامي من كانت ابتسامتها دوائي اختي غاليتي بسمة

الى قرّة عيني و سكون قلبي اخي العزيز ياسين

بن علي أبة

قائمة المختصرات:

باللغة العربية:

ج	جزء
د ت	دون تاريخ
د م ج	ديوان المطبوعات الجامعية
ط	طبعة
ص	صفحة
د س ن	دون سنة نشر
تر	ترجمة

باللغة الفرنسية:

Imprimerie	Imp
Revue Africaine	R
Sans date	S D
Sans édition	S E
Sans lieu d'Édition	S L E
Tome	T
Version	Ver
Volume	Vol



مقدمة

أسهمت الثورة الصناعية في تعزيز قدرات عدد من الدول الأوروبية، وعلى رأسها فرنسا، مما دفعها إلى التوسع والهيمنة بحثاً عن أسواق جديدة ومصادر للمواد الأولية. وقد شكل هذا الدافع أحد الأسباب الرئيسي وراء فرض فرنسا لسيطرتها العسكرية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية على الجزائر وفي سبيل ترسيخ هذا النفوذ، أقدمت فرنسا على تنفيذ مشاريع ضخمة ومكلفة، كان من أبرزها مشروع تطوير شبكة المواصلات البرية، الذي يعد من أهم الانجازات الاستعمارية خلال القرن التاسع عشر، نظر لدوره الحيوي في تعزيز السيطرة على الجزائر وتسهيل استغلال مواردها. حيث شهدت شبكة المواصلات البرية تحولات كبيرة، خاصة بعد أن أصبحت أداة أساسية في خدمة المصالح الاستعمارية الفرنسية لتطوير الطرق والمسالك البرية بهدف تسهيل حركة الجنود، ونقل الموارد الطبيعية نحو الموانئ إضافة إلى ربط المراكز الحضرية التي أنشأها فرنسا بالمناطق الداخلية.

وتكمن أهمية هذه الدراسة التي جاءت بعنوان: شبكة الطرق البرية في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية 1830-1962 حيث تسلط الضوء على مشروع شبكة الطرق البرية الفرنسية من خلال امداداتها لا براز دورها في تدعيم سلطة الاحتلال، باعتبار أن هذه الشبكة تعد من أهم وأضخم الوسائل التي وضعتها السلطات الفرنسية لخدمة مشروعها الاستعماري الذي كان يخدم مصالحها بالدرجة الأولى في الجزائر خاصة من الجانب الاقتصادي.

أسباب اختيار الموضوع:

دفعتنا عدة أسباب لاختيار هذا الموضوع من بينها أسباب ذاتية وأسباب موضوعية ووالتي تتمثل في:

الرغبة الشخصية في البحث في مواضيع ذات طابع اقتصادي للتاريخ الاستعماري للجزائر، حداثة الموضوع لقلة الدراسات الأكاديمية التي تتناول المواضيع التاريخية المتعلقة بمشروع شبكة الطرق البرية على حد علمنا ورغبة الباحث في اثراء المكتبة الجامعية بمثل هذه الدراسة الاقتصادية.

اما الاسباب الموضوعية فقد تمثلت فيما يلي: التعرف على وضعية شبكة المواصلات البرية في الجزائر الموروثة عن العهد العثماني، الوقوف عن الأسباب التي أدت بالإدارة الفرنسية للمغامرة بأموال ضخمة في مشاريع كبرى خاصة في النقل البري خارج أراضيها وفي مستعمرة لا تملك فيها

ضمانات البقاء والكشف عن أثر شبكة المواصلات الفرنسية في تثبيت الوجود الاستعماري في الجزائر

أهمية الموضوع:

لوقوف على ما يكتسبه الموضوع من أهمية سعينا من خلال هذه الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف التي تمثل جوهر السياسة الفرنسية في الجزائر، وتمثلت هذه الأهداف فيما يلي:

التعرف على وضعية شبكة المواصلات في الجزائر خلال أواخر العهد العثماني، محاولة الكشف عن نوايا الاحتلال الفرنسي في الإبقاء على الجزائر تحت سيطرته منذ اللحظات الأولى، وذلك من خلال اهتمامه المبكر بشبكة المواصلات البرية، وتسليط الضوء على أبرز المشاريع الإنشائية وأعمال الترميم التي قام بها المهندسون الفرنسيون فور دخولهم الجزائر و الوقوف على أبرز الآثار العسكرية، الاقتصادية التي ترتبت عن إنشاء شبكة المواصلات البرية الفرنسية في الجزائر

حدود الدراسة:

تم اختيار هذا الموضوع مع التركيز على الفترة الممتدة من عام 1830 إلى عام 1914، باعتبارها المرحلة التي تمكنت خلالها الإدارة الفرنسية من توسيع نفوذها على معظم أراضي المستعمرة الجزائرية.

إشكالية البحث:

في ضوء الدور الحيوي والأهمية البالغة التي اكتسبتها شبكة الطرقات، يعد مشروع شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر من أضخم المشاريع الحضرية التي تبنتها الإدارة الاستعمارية، حيث سعت من خلاله إلى تنشيط الحركة التجارية وإنعاش الاقتصاد الرأسمالي، والتخلص من الاقتصاد التقليدي القائم على الحرف. وقد تم تبرير هذا المشروع ضمن سياق "نقل الحضارة الأوروبية" إلى شعوب اعتبرها الاستعمار تعيش في حالة من "البربرية" في شمال إفريقيا.

غير أن هذه الشبكة لم تقتصر على الأبعاد الاقتصادية والحضرية، بل كانت في الوقت ذاته أداة استراتيجية فعالة لقمع المقاومة الشعبية، كما مثلت هذه الطرقات شريانا حيويا استخدم لنقل خيارات الجزائر نحو أوروبا، في مقابل تفتير وتجويع السكان الأصليين.

وعليه، تطرح هذه المعطيات تساؤل جوهريا: إلى أي مدى ساهمت شبكة الطرق البرية الفرنسية في تدعيم سلطات الاستعمار في الجزائر؟

وتندرج تحت هذه الإشكالية تساؤلات فرعية حاولنا من خلالها ضبط الخطوات العامة للدراسة والتي جاءت على النحو التالي:

- ✓ كيف وجدت وضعية شبكة الطرق في الجزائر بعد ما كانت تحت حكم الدولة العثمانية؟
- ✓ فيما تمثلت اهم المؤسسات التي وضعتها الادارة الفرنسية من أجل تنفيذ مشاريعها؟
- ✓ كيف واجهت فرنسا الصعوبات في شق الطرق البرية
- ✓ كيف سطرت فرنسا امتدادات شبكة الطرق البرية في الجزائر؟
- ✓ كيف كان أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم سلطات الاحتلال من الجانب الزراعي؟
- ✓ كيف كان أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم سلطات الاحتلال من الجانب الصناعي؟
- ✓ كيف كان أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم سلطات الاحتلال من الجانب التجاري؟

ولالإجابة على الإشكالية والتساؤلات الفرعية المطروحة ارتأينا تقسيم هذه الدراسة تبعا للمادة الخبرية التي تحصلنا عليها إلى: مقدمة وفصلين أساسين يسبقهما فصل تمهيدي إضافة إلى خاتمة والعديد من الملاحق التي جاءت مدعمة للدراسة وقائمة المصادر والمراجع.

حيث أن مقدمة الدراسة فقد ضمنها الخطوات التالية المنهجية التي تقوم عليها مقدمة البحث الأكاديمي من أهمية، أسباب اختيار الموضوع، إشكالية، تساؤلات فرعية وعرض للخطة بالإضافة للمناهج المتبعة في إنجاز هذه الدراسة مع ذكر أهم المصادر والمراجع المعتمد عليها والصعوبات والعراقيل التي واجهتنا في إنجازها.

لنتقل الى الفصل التمهيدي الذي خصص لدراسة وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني من خلال التعرض في مبحثه الأول لوضعية شبكة الطرق الجزائرية أواخر العهد العثماني الذي ينقسم إلى الطرق السلطانية والطرق الجهوية، ثم التطرق في المبحث الثاني إلى دور الطرق والمسالك للإيالة الجزائرية مع أقاليم الجوار الذي تناول الطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية وتونس، والطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية و المغرب، والطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية و السودان الغربي، والطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية وليبيا

أما الفصل الأول فقد خصص لدراسة شبكة الطرق البرية في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية تناولنا في مبحثه الأول المؤسسات الفرنسية التي كانت وراء شق وتوسيع شبكة الطرق البرية في الجزائر، أما البحث الثاني فقد تناول الصعوبات التي واجهت شبكة المواصلات البرية في انجاز هذا المشروع صعوبات طبيعية تقنية مالية أما المبحث الثالث فقد عنون بعنوان امتدادات شبكة الطرق الفرنسية الذي قسم إلى شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر من 1830-1848م، وشبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر (طريق السيطرة) من 1848-1878م، وشبكة الطرقات الفرنسية خلال العهد المدني 1870-1890م.

أما الفصل الثاني فقد جاء تحت عنوان: أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم الاقتصاد حيث تناول مبحثه الأول أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم القطاع الزراعي الذي تم التطرق فيه إلى الزراعة الفرنسية في الجزائر، والزراعة الأوروبية، وأثر شبكة المواصلات في تطور الإنتاج الزراعي الاستعماري، أما المبحث الثاني فقد تناول أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم القطاع الصناعي الذي تم التطرق فيه إلى الصناعة في الجزائر والصناعة الزراعية وكذا الصناعة الاستخراجية. أما المبحث الثالث فقد تناول أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم القطاع التجاري الذي تم التطرق فيه إلى التجارة الداخلية والتجارة في الجنوب والتجارة الخارجية.

لنصل بذلك إلى آخر خطوات هذه الدراسة المتمثلة في الخاتمة والتي خصصناها لعرض أهم النتائج المتحصل عليها، والتي حاولنا من خلالها الإجابة على الإشكالية العامة وتساؤلاتها الفرعية.

المنهج المتبع:

بما أن كل دراسة علمية تقتضي إتباع عدة مناهج لتساعدنا للوصول إلى الحقيقة التاريخية، فإننا اعتمدنا على مجموعة من المناهج في إنجاز دراستنا، نذكر أهمها:

المنهج التاريخي الوصفي الذي وظفناه في سرد الأحداث التاريخية ووصفها وترتيبها كفونولوجيا وهذا في أغلب فصول الدراسة.

المنهج الاستقرائي التحليلي: الذي ساعدنا على تحليل الاحصائيات التي جاءت في شكل جداول ومخططات كانت داعمة للبحث وموضحة له.

أهم المصادر والمراجع المعتمدة:

أما مصادر ومراجع هذه الدراسة فتوزعت بين وثائق أرشيفية مطبوعة للحكومة الفرنسية بالجزائر وبين كتب ومقالات علمية إضافة لمجموعة من الرسائل جامعية. وأهم ما يكمن ذكره منهما:

- كتاب لناصر الدين سعيدوني بعنوان "ورقات جزائرية" وكتاب محمد العربي الزبيري بعنوان "التجارة في الشرق الجزائري" بالإضافة للعديد من المقالات المساعدة في هذا المجال ونذكر على سبيل الذكر لا الحصر بوسليم صالح وعلوان عبد القادر بعنوان "تجارة القوافل الصحراوية بين الجزائر وطرابلس الغرب على العهد العثماني" الذي أفادنا في التعرف على وضعية شبكة الطرق الجزائرية في العهد العثماني.
- كتاب ألكسي دو طوكفيل بعنوان "نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان" وكتاب عبد اللطيف بن اشهنو بعنوان "تكون التخلف في الجزائر" ومذكرة رضا حوحو بعنوان "شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن التاسع عشر ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية 1830-1900م الذي أفادنا في التعرف على شبكة المواصلات البرية خلال الفترة الاستعمارية.
- كتاب بوعزيز يحيى بعنوان "سياسة التسلط الاستعماري والحركة الوطنية 1830-1954م وكتاب رزاق عبد الرحمان بعنوان "تجارة الجزائر الخارجية (صادرات الجزائر فيما بين الحربين العالميتين)" وكتاب محفوظ قداش وجيلالي صاري بعنوان "الجزائر صمود ومقاومات 1830-1962م" الذي أفادنا في التعرف على أثر شبكة المواصلات في تدعيم السلطات الاحتلال
- وزيادة على ما تقدم نورد مجموعة من المصادر الفرنسية التي لا يمكن الاستغناء عنها في مراحل هذه الدراسة والتي تمثلت في:
- Ministère de la guerre T.E.F dans Algérie , G.G.A. État actuel de l'Algérie
- الذي أفادنا في جمع جملة من الاحصائيات التي تتعلق بامتدادات الطرق التي اقامتها فرنسا في الجزائر على مدار العديد من السنوات
- Baudicour Louis : La colonisation de L'Algérie ces éléments.
- الذي أفادنا في التعرف على أثر شبكة المواصلات في تدعيم الاقتصاد خاصة من الجانب الصناعي
- Bequet M : L'Algérie en 1848 Tableau géographique et statistique
- الذي أفادنا في التعرف على أثر شبكة المواصلات في تدعيم الاقتصاد خاصة من الجانب التجاري.

الصعوبات:

يعد البحث العلمي مجالاً لا يلجأ إليه إلا من يمتلك القدرة على التحليل والصبر على مشاقه، فهو مهمة نبيلة تتطلب الكثير من الجهد والمعرفة وليس من السهل خوض غماره كما يعتقد البعض، ولا يدرك مدى صعوبته وجماله في آن واحد إلا من خاض تجربته فعلياً.

ومن هذا المنطلق، واجهتنا مجموعة من الصعوبات أثناء إعداد هذا البحث، من أبرزها:

- قلة المصادر التاريخية المتخصصة التي تتناول بعمق موضوع شبكة المواصلات التي أنشأتها فرنسا في الجزائر.
- قلة الدراسات الأكاديمية، بل وندرتها أحياناً، خاصة تلك المكتوبة باللغة العربية، والتي تتناول الجوانب التاريخية لمشروع شبكة المواصلات البرية.
- قلة الوثائق الأرشيفية المتعلقة بالموضوع، إذ أن مثل هذه الدراسة. تتطلب الرجوع إلى الأرشيف الفرنسي والاطلاع عليه بشكل مباشر.

الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات أواخر العهد العثماني وبدايات الاحتلال الفرنسي في

الجزائر

1. وضعية شبكة الطرق الجزائرية أواخر العهد العثماني:

1.1 الطرق السلطانية

2.1 الطرق الجهوية.

2. دور الطرق والمسالك للإيالة الجزائرية مع أقاليم الجوار

1.2 الطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية وتونس

2.2 الطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية والسودان الغربي

3.2 الطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية والمغرب.

4.2 الطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية وليبيا

في أواخر العهد العثماني اقتصر الوجود الفعلي للسلطة العثمانية في الجزائر على المناطق الساحلية دون أن يمتد إلى أعماق البلاد، حيث ظل محصورا ضمن نطاق دار السلطان والبايلكات الثلاث. فقد تجنب الحكام العثمانيون التوغل في المناطق الداخلية وخاصة الصحراوية وذلك لأسباب عدة أبرزها طبيعة التواجد العثماني ذاته والذي كان يفتقر إلى عنصر الأمن نتيجة المقاومة المستمرة من قبل القبائل المحلية المثقلة بالضرائب إضافة إلى ذلك صعوبة التنقل الناتجة عن ضعف شبكة المواصلات آنذاك ومن هذا المنطلق نطرح التساؤل التالي: كيف كانت وضعية شبكة الطرق الجزائرية أواخر العهد العثماني؟

1. وضعية شبكة الطرق الجزائرية أواخر العهد العثماني

لم تكن شبكة الطرق في أواخر العهد العثماني مؤهلة على الرغم من أنها كانت متفرعة لجميع الاتجاهات، مما يسمح لها الربط بين الأسواق المحلية والإقليمية لاحتوائها على عدة مراكز ومحطات للراحة التي تحتاجها القوافل للتزود بالماء والكلأ طيلة مدة سفرها فقد كانت تعاني في نفس الوقت من سوء الصرف وكثيرا ما كانت توصف بأنها مهترئة وعرضة لكل العوامل الطبيعية شتاء وصيفا (انزلاقية، طينية، غبارية) وهذا لأنها لم تتعرض لعملية الصيانة والتجديد بفعل اهمال السلطة العثمانية كما كانت فاقدة الامن فهي على العموم تقليدية لم ترقى وتتطور مقارنة بنظيرتها بأوروبا وظلت على هذا الحال إلى مطلع العقد الثاني من الاستعمار.¹

ويقصد بالطرق البرية هي تلك الطرق والمسالك التي تتبعها القوافل في رحلتها، على شكل خطوط طبيعية آخذة أسهل المسالك حول الصخور أو كتل الرمال أو الأودية الصغيرة، وبعض منها يسمى بالطرق التجارية وأخرى بطرق الحج ولا يمكن أن يكون هناك تميز واضح بينهما لمعرفة أي منها يستخدم لأي الغرضين، إلا أن طرق التجارة أقدم بالقياس من طريق الحج التي حددت في العالم الإسلامي.² حيث تم تقسيم الطرق في الجزائر من حيث الاتجاه إلى نوعين أحدهما أفقي من الشرق إلى الغرب والعكس، والثاني رأسي يأتي من أعماق ال السودان إلى الشمال أي يمتد من الشمال نحو الجنوب، وتتقاطع مع النوع الأول في كل شبكة.³ أما الطرق في الإيالة الجزائرية تختلف عن مثيلتها في القارة الأوروبية وهي تنقسم إلى سلطانية وجهوية وتعتبر الطرق السلطانية هي الطرق التجارية الكبرى وتوجد منها في الجزائر تسع طرق تربط بكل من تونس، ليبيا، المغرب والسودان وهي كما يلي:¹

¹ نصر الدين سعيدوني: ورقات جزائرية (دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني)، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2000، ص ص.447.446.

² محفوظ سعيداني: التجارة بأفطار المغرب العربي في العهد العثماني بين القرنين (1918م)، المجلة التاريخية الجزائرية، العدد02، 2021، جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة (الجزائر)، ص.569.

³ محمد العربي الزبيري: التجارة للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1972، ص.105.

1.1 الطرق السلطانية:

يعد الطريق الأفقي الذي يمتد على الضفة الشمالية من الإيالة الجزائرية والواصل بين الشرق والغرب من أهم المحاور التي تربط مدن إقليم التل، إذ يربط هذا الطريق بين حواضر بايلك الشرق مثل قسنطينة، ميلة وعنابة ونظيرتها في بايلك الغرب كمازونة، معسكر، وهران وتلمسان وقد أدى هذا الدور الاستراتيجي إلى اعتباره العمود الفقري للطريق السلطاني، الذي يتفرع إلى قسمين: شرقي يصل مدينة الجزائر بمدينة قسنطينة وغربي يربطها بوهران. ويسير هذا الطريق السلطاني في مجمله على خطى المسلك القديم المعروف بـ "طريق تل" والذي كان يعبر مقاطعات نوميديا، موريتانيا السطايفية وموريتانيا القيصرية خلال العصور القديمة، كما مثل صلة وصل بين القيروان وتلمسان في الفترات الإسلامية. واليوم، يشكل هذا الطريق الأساس للطريق الدولي الذي يربط تونس بالمغرب الأقصى.²

ومن بين أهم الطرق السلطانية ما يلي:

1/ الطريق العرضاني الشمالي: يربط تونس بفاس مرورا بمدن الكاف، قسنطينة، سطيف، برج حمزة (البويرة حاليا)، الجزائر، وهران، تلمسان، ووجدة.³

2/ الطريق العرضاني الأوسط: يربط قفصة بمدينة فكيك، مرورا بمدن بسكرة، الأغواط، البيض، سيدي الشيخ.

3/ الطريق العرضاني الجنوبي: يربط نفطة بتافيلالت مرورا بأهم واحات الجزائر.

4/ الطريق القطري الغربي: يربط واد سوف بالعاصمة ويمر بمدنتي بسكرة وبوسعادة.

¹ مراد قبال: الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية بالبلدية خلال العهد العثماني (1246.942هـ/1535.1830م) مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم البحث العلمي، المدرسة العليا للأدب والعلوم الإنسانية، بوزريعة، 2004. 2005، ص.80.

² نصر الدين سعيدوني: شبكة المواصلات في الجزائر أثناء العهد العثماني، أعمال المؤتمر العالمي للدراسات العثمانية عن الولايات العربية خلال العهد العثماني، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلوماتية، زغوان، تونس، من 15 إلى 18 أكتوبر 1998، ص.70.

³ المرجع نفسه، ص.70.

5/ الطريق القطري الشرقي: يربط وادي ميزاب بتونس، مروراً بمدن الأغواط وبوسعادة وقسنطينة والكاف.

6/ طريق وادي سوف . غدامس: ويتصل هذا الطريق بالطريق العرضاني الجنوبي في المكان المسمى ببئر جديد، وهو صعب ولا يقطع في أقل من 13 يوم.

7/ طريق ورقلة. غدامس: يقطع في 10 أيام، ولكنه محفوف بالمخاطر بسبب ما فيه من كثبان رملية¹.

8/ طريق غاط. عين صالح الجبلي: وهو صعب جداً ولا يقطع في أقل من 20 يوم .

9/ طريق غاط. عين صالح السهلي: وهو الأطول من الأول ولكنه أسهل ويقطع في حوالي 40 يوم².

2.1 الطرق الجهوية:

توجد في الجزائر شبكة من الطرق الفرعية ذات الطابع الجهوي، تعمل على ربط المدن الداخلية ببعضها البعض، كما تصل بين المراكز الإقليمية ومواقع السلطة الإدارية سواء بدار السلطان أو ضمن البايلاكات الكبرى وهي: بايلك الشرق (قسنطينة)، بايلك الغرب (وهران)، وبايلك التيطري (المدية) وتنقسم هذه الطرق الفرعية إلى ثلاث مجموعات رئيسية وذلك بحسب اتجاهها ووظيفتها في ربط من مختلف البلاد وهي³:

_ طرق فحص⁴ إيالة الجزائر:

¹ محمد العربي الزبيري: التجارة الخارجية للشرق الجزائري، المرجع السابق، ص.68.

² المرجع نفسه، ص.68.

³ مراد قبّال، المرجع السابق، ص.80.

⁴ فحص: جمع فحوص، وهي الجهات القريبة من المدن والتي عرفت في الفترة الإسلامية بالأرياض (جمع رياض) يمتلك أراضيها سكان المدن ويقوم فلاحون بخدمتها لفائدتهم، تحول جزء منها في أواخر العهد العثماني إلى أوقاف خيرية حتى لا يستحوذ عليها الحكام أو يصادرونها، وقد اشتهرت فحوص مدينة الجزائر بوفرة انتاجها وسعة مساحتها التي تمتد خارج أسوار المدينة حوالي عشرات الكيلومترات. أنظر: ناصر الدين سعيدوني: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لولايات المغرب العثمانية الجزائر وتونس وطرابلس الغرب من القرن العاشر إلى القرن الرابع عشر هجري، من القرن السادس عشر حتى القرن التاسع عشر ميلادي، حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة الكويت، الحولية 31، 2010، ص.80.

. طرق داخلية: تصل مدينة الجزائر بالمراكز العمرانية المنتشرة بالجهات القريبة منها وتنتهي عند أبواب المدينة الثلاث (الباب الجديد وباب عزون وباب الوادي) وأهم هذه الطرق: (طريق مرسى الذبان، طريق بئر مراد رايس وبئر خادم، طريق تمانتفوست، طريق بوزريعة، طريق بن مسوس، وسيدي فرج) .
طرق دارالسلطان: تربط مدينة الجزائر بمدن البليدة والقليلة وشرشال ودلس وبرج سابا وأهمها: (طريق الجزائر. البليدة، طريق الجزائر. القليعة، طريق الجزائر. شرشال، طريق الجزائر. دلس، طريق الجزائر. برج سابا، طريق الجزائر. بجاية)¹.

. طرق بايلك الشرق: وهي طريق قسنطينة . ميلة، قسنطينة . جميلة، قسنطينة . القل، قسنطينة . سطورة، قسنطينة . عنابة . القالة عن طريق زرادسة، قسنطينة . عنابة عن طريق حجار السود وقالمة، قسنطينة . تبسة عن طريق مواطن الحراكتة ومسكيانة، قسنطينة الطارف عن طريق بيارأسطل . واد مقاصبة، تيفاس، القطار ، قسنطينة . برج حمزة والمدينة.²

. طرق بايلك الغرب: وهي طرق وهران . تلمسان، طرق وهران . مستغانم ، طرق مازونة . معسكر، طرق معسكر. تلمسان، طرق تلمسان . أرشقول، طرق تلمسان . وجدة وهو من الطرق الحدودية التي تدخل ضمن الطريق السلطاني الذي يربط المغرب بالجزائر.³

وبهذا ساهمت الطرق البرية الممتدة أفقيا والتي تربط بين شرق البلاد وغربها في نشوء العديد من المناطق كمراكز للتبادل التجاري أو كساحات تلتقي فيها القبائل، مثل الطريق التلي الذي يصل بين تلمسان والجزائر وقسنطينة، بالإضافة إلى طريق الواحات الصحراوية الممتدة من تافلالت مروراً بعين صالح، متليلي، ورقلة وصولاً إلى غاط كما أدى الطريق الرأسي الذي يربط بين التل والصحراء إلى تعزيز الحركة

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر القرن التاسع عشر ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية 1900.1830م، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة قسنطينة 2، قسنطينة، ص. 32.

² نصر الدين سعيدوني: ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص. 455.

³ المرجع نفسه، ص. 456.

التجارية بين الشمال والجنوب، مما ساهم في إزدهار بعض المراكز العمرانية الواقعة على هذا المسار مثل بوسعادة، البرواقية، بوغار وبسكرة، وزيادة أهمية أسواق التبادل الموسمي.¹

2. دور الطرق والمسالك للإيالة الجزائرية مع أقاليم الجوار (تونس، المغرب، ليبيا والسودان الغربي):

تحتل بلاد المغرب موقعا جغرافيا هاما إذ تطل على البحر الأبيض المتوسط شمالا كما تشرف على كل من المحيط الأطلسي غربا والبحر الأحمر شرقا وبالتالي فهي تعتبر منطقة عبور وملتقى التجارة السودانية والأوروبية والأقطار الأخرى، وهذا امتد منذ زمن بعيد مما سمح في انتعاش بعض المناطق الصحراوية التي كانت تمر بها تلك القوافل.² حيث عرف المغرب الاسلامي شبكة من المواصلات تطورت عبر العصور لتشكل طرق رئيسية معلومة المحطات وأخرى ثانوية تنتشر عبر كل البلاد ويعود الفضل في كشف وتعيين هذه الشبكة إلى الرحالة الذين أسهموا بكتاباتهم، فأصبحت المسالك والدروب والمحطات معروفة التفاصيل والخصوصية.³

1.2 الطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية وتونس:

لقد كانت تونس هي أقرب الأسواق الخارجية إلى الشرق الجزائري. ولذلك كانت تجار قسنطينة من تليين و صحراويين، يفضلون التوجه إليها والقيام بجميع مبادلاتهم التجارية التي يعتبر أهم من النشاط والتبادلات التي كانت تتم عن طريق الموانئ، مما دعت الضرورة الاقتصادية إلى خلق عدة مراكز أساسية تنطلق منها القوافل وتعود إليها وأهمها قسنطينة، الوادي، توقرت وورقلة ولقد كانت المواصلات بين هذه

¹ نصر الدين سعيدوني: النظام المالي للجزائر في أواخر العهد العثماني 1792-1830، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1985، الجزائر، ص.37.

² يسرى الجوهري: شمال افريقيا (دراسة تاريخية في الجغرافيا التاريخية)، دار المعارف، مصر، 1978، ص.180.

³ غويبي ليلي: التفاعل الثقافي بين دول المغرب في العهد العثماني من خلال الرحلات الحجازية الجزائرية، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2010-2011، ص.58.

الأسواق الرئيسية والأسواق المقابلة لها في تونس منظمة تنظيميا دقيقا بحيث أن التاجر يجد يوميا قافلة يسافر معها ذهابا وإيابا¹.

إلا أن شبكة التجارة في الجزائر لم تساعد على تطوير البلاد لأنها كانت محكومة إلى شبكة مواصلات سيئة وإلى الصناعة التقليدية ومن جهة أخرى كان النظام العثماني يشكل حاجزا أمام تطور التجارة²

فقد ارتبطت الحياة التجارية التونسية بالتغيرات الظرفية والتاريخية التي صاحبها انكماش في الموارد وتضاعف التوترات والثروات انطلاقا من النصف الأول من القرن الثامن عشر³

أما بالنسبة للطرق التي كانت تتم عليها الحركة التجارية بين اقليم الشرق وتونس فهي أربعة طرق رئيسية وهي على النحو التالي:

- طريق تونس الذي يبدأ من مدينة قسنطينة: ويسير نحو الجنوب قليلا ليمر بالخروب ثم يرتفع نحو الشمال الشرقي ويشق كثيرا من القرى أهمها وادي زناتي ومجاز عمر وسوق أهراس قبل أن يصل إلى مدينة الكاف التونسية ومنها إلى عاصمة الإيالة ولقطع هذا الطريق يستغرق السير لمدة 25 يوما عاديا، وعلى الرغم من أن المدة طويلة فإن الرحلة إلى تونس ممتعة لأن القافلة دائما تجد وبدون عناء كبير كل ما تحتاج إليه من مرافق السير.

- طريق قفصة ونفطة: الذي يبدأ من مدينة الوادي ثم يسير شمالا نحو محطة قمار حيث ينقسم: فيخرج منه فرع يتجه مباشرة إلى مدينة نفطة ويواصل الأصل نحو الشمال الشرقي إلى قرية فرن حيث ينضم تجار الزيبان إلى القافلة وبعد ذلك يميل أكثر إلى الشرق ليقف في مدينة قفصة وإذا كانت المسافة بين الوادي ونفطة لا تتطلب السير أكثر من ثلاثة أيام عادية فإن الذهاب إلى قفصة يستلزم أكثر من

¹ محمد العربي الزبيري: التجارة الخارجية إلى الشرق الجزائري، المرجع السابق، ص.151.

² عميرواي أحميدي: علاقة بايالك الشرق الجزائري بتونس أواخر العهد العثماني وبداية الاحتلال الفرنسي، دار البعث للنشر، قسنطينة، الجزائر، 2002، ص.35.

³ سعيداني محفوظ: الواقع الاقتصادي للمجتمعات المغاربية في العهد العثماني (مقاربة تحليلية) من مطلع القرن (18م/12هـ إلى 1830م/1245هـ)، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 2011-2012، ص.261.

خمسة أيام وعلى العموم فإن الطريق سهل، فيه كثير من الماء، ولا تتعرض فيه القوافل إلا لبعض الكمائن التي ينصبها من حين لآخر سكان واحة غدامس لنهبها، تنكيلا بأبناء سوف الذين كثيرا ما كانوا يغيرون عليهم لنفس العرض¹

- طريق نفطة وغدامس: الذي ينطلق من توقرت لیتجه نحو الشمال فيمر بمحطة الفيض اين ينضم إليها تجار بسكرة لتعود القافلة نحو كوينين أين تأخذا اتجاهين رئيسيين إحداهما شمالا بمحلة البئر الجديد، وتستغرق المسافة إلى نفطة مدة خمس أيام التي تمتاز بكثرة رمالها وقلّة معالمها وطمس آبارها².

- طريق غدامس الذي يخرج من ورقلة: ويتجه نحو الشرق عبر الفيافي إلى أن يصل إلى مدينة غدامس وهو طريق صعب للغاية، مغطى بالكثبان الرملية المتنقلة، ويتطلب قطعه عشرة أيام طوال من السير السريع تطوي القافلة أثناءها مئة وستين ميلا لا تجد فيها المياه سوى مرة واحدة على بعد ثلاثة أيام من المنطلق، ومع ذلك فإن التجار يسافرون باستمرار إلى هذا السوق التي تلتقي فيه قوافل تونس وطرابلس والسودان والجزائر تتبادل ما عندها من السلع وتعود إلى منطلقاتها³.

2.2 الطرق الرابطة بين الايالة الجزائرية والسودان الغربي:

لقد كان الشرق الجزائري يقيم علاقات تجارية هامة مع بلاد السودان، ولم تنقطع إلا عندما وقع الاحتلال الفرنسي وصارت القبائل تتعرض لهجومات الجيوش الغزية. حيث كانت القوافل الجزائرية بقيادة التوارق والخنافسة، كثيرا ما تحط رحالها في أكبر الأسواق الافريقية بحيث كانت تسيطر على كبريات أسواق الملح مثل تمبكتو وكانو ونوفي وكاتشنه أما أهم المراكز التي تنطلق منها القوافل هي قسنطينة والوادي وتوقرت وورقلة أما الطرق فهي تتبع ما يلي:

¹ محمد العربي الزبيري: التجارة الخارجية إلى الشرق الجزائري، المرجع السابق، ص.154.

² بن أصغیر حاضري يمينة: الحركة التجارية بالجنوب الشرقي الجزائري من القرن 4هـ/10م إلى القرن 11هـ/17م، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، العدد 16، 2012، جامعة غرداية، الجزائر، ص. 227.

³ مروان محمد عمر: الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في غدامس خلال العهد العثماني الثاني (1838-1919) دار الكتب الوطنية، بنغازي، 2009، ص.27.

قوافل ورقلة: فإنها تسلك طريقين: أولهما يمر بغايط قبل أن يصل أحير، التي تعتبر أول محطة سودانية، ويستغرق السير فيها ثلاثة وسبعين يوما، مع وجود الكتبان الرملية المتنقلة وهجوم التوارق والخنافسة، والمحطة الثانية هي اغادس التي تبعد عن أحير سبعة أيام لا يصادف فيها الماء إلا مرة واحدة، والمحطة الثالثة هي داموكو الواقعة في مقاطعة برنو، وفي منتصف الطريق بين اغادس وكاتشنة نجد المحطة الرابعة والمحطة الخامسة هي سقاطو عاصمة السودان، ولا تبعد عن العاصمة سوى مسافة تقطعها القافلة في خمسة أيام¹

ويمر الثاني بمدينة القليعة، وتقدر المسافة الفاصلة بينها وبين ورقلة أربعة وثمانين ميلا تقطع في ظرف سبعة أيام ثم تنتقل القافلة إلى عين صالح ومنها تتفرق: فيذهب فرع إلى أقبلي التي تبعد عنها بحوالي أربعين ميلا تقطع في ثلاثة أيام وبعدها ترحل القافلة إلى تمبكتو وبذلك تقطع أخطر مرحلة لأنها تشمل على مسافة تقطع في صحراء قاحلة لا يمكن سيرها في أقل من ثمانية أيام مليئة بالكوارث، ومن تمبكتو كانت القوافل تخرج في غالب الأحيان إلى مدينة هوسا القريبة من آخر أكواع نهر النيجر ومنها إلى سقاطو ونوفي، أما الفرع الثاني فيتجه نحو أحير مباشرة ومنها يمر بنفس المحطات الكائنة بين غايط وكانو²

أما طريقه توقرت: يتجه نحو الشمال ليمر بمحطه الفيض قرب بسكرة حيث ينضم تجار هذه المدينة للقافلة وبعدها يأخذ اتجاه الجنوب الشرقي ليصل إلى كوينين (بين قمار والوادي) ومنها يأخذ اتجاهين أحدهما شمال نحو نفطة يقطع في أقل من خمسة أيام لا تتعرض القافلة خلاله لأية أخطار نظرا لانتشار الآبار والعمران كما أن الكتبان الرملية لا تساعد على القيام بالرحلة من توقرت إلى غدامس، والواقع أنه كان لسكان توقرت اتصالات معتادة مع مدن بلاد الجريد التونسية ومدينة غدامس، وكانت

¹ رضا حوجو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر القرن التاسع عشر ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية 1800-1900م، مرجع سابق، ص.35.

² محمد العربي الزبيري: التجارة الخارجية للشرق الجزائري، المرجع السابق، ص.163.

قافلة قسنطينة تتصل بهذا الخط في منطقة الفيض فيذهب بعضها إلى غدامس والبعض الآخر إلى ورقلة.¹

-بالنسبة لطريق الوادي، فإنه يتجه مباشرة إلى غاط ومن غاط تسير القافلة إلى تمبكتو أو إلى كانو عبر نفس المحطات² وهو طريق صعب حيث كانت التجارة بين سوف وغط مخاطرة حقيقية وأصعب من غدامس حتى أن أهل سوف يرددون القول: "مشا الغاط سعى ولامات" بمعنى أن التاجر المسافر إلى غاط إما أن يجلب معه الثروة والذهب أو يتعرض للهلاك³.

-وأخيرا فإن قسنطينة يمر بعين مليلة، باتنة، القنطرة، وبسكرة قبل أن يصل إلى محطة الفيض حيث تنقسم القافلة فيذهب الجزء الأول إلى غدامس ويسلك نفس طريقها إلى كانو، ويتجه الثاني إلى ورقلة عبر تماسين ثم يأخذ مسكها إلى تمبكتو أو كانو⁴

غير أن هذه التجارة شهدت تراجعا ملحوظا في أواخر العهد العثماني بالجزائر، فأصبحت تقتصر على قافلة واحدة صغيرة تتجه نحو أعماق إفريقيا، منطلقا من وهران نحو تمبكتو مروراً بتافيلالت. وكانت الجزائر ترتبط تجاريا بكل من تمبكتو وطرابلس عبر سكوتة ومرزق حيث كانت تستورد من هذه المناطق الذهب الخام، وريش النعام، والتمر، والجمال مقابل المصنوعات الأوروبية والحبوب إلى جانب تخريب الاستعمار الأوروبي لهذه الشبكة من الطرقات التجارية، بعد تحويلها نحو غرب إفريقيا⁵.

3.2 الطرق الرابطة بين الايالة الجزائرية والمغرب:

¹ بوسليم صالح، علوان عبد القادر: تجارة القوافل الصحراوية بين الجزائر وطرابلس الغرب على العهد العثماني، مجلة الحوار المتوسطي: ديسمبر 2017، ص ص. 146، 147.

² محمد العربي الزبيري: التجارة الخارجية للشرق الجزائري، المرجع السابق ص. 164.

³ بوسليم صالح، علوان عبد القادر: المرجع السابق، ص. 146.

⁴ محمد العربي الزبيري: التجارة الخارجية إلى الشرق الجزائري، المرجع السابق، ص. 154.

⁵ شارل وليام: مذكرات وليام شالر قنصل أمريكا في الجزائر (1816-1824)، تعريب وتقديم وتعليق إسماعيل العربي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1982، ص ص. 103-104.

كانت حركة التجارة بين الإيالة الجزائرية والمغرب الأقصى تتسم بطابع ديني، إذ ارتبطت بشكل وثيق بقوافل الحج. وقد سلكت هذه القوافل نفس الطريق الذي سار فيه الرحالة "العايشي"، كما وصفه في كتابه ماء الموائد. يُعتبر هذا الطريق أكثر وعورة مقارنة بالمسار الشرقي (تونس)، بسبب طبيعة تضاريسه الصعبة والقوانين الصارمة التي نظمت المرور عليه، كما أشار العياشي في رحلته. وكان التجار يرافقون الحج في أسفارهم لبيع سلعهم وشراء ما يلزمهم، إضافة إلى أن الحجاج أنفسهم كانوا يمارسون التجارة خلال طريقهم إلى الحج¹.

أما عن طرق المواصلات بين الجزائر والمغرب، فكانت تنقسم إلى ثلاث مسارات رئيسية: اثنان بريان والثالث بحري.

أما الطريقان البريان فهما كالتالي:

الطريق الشمالي الساحلي: كان يربط أهم المدن الداخلية ببعض المدن الساحلية، ويمتد من مدينة فاس إلى تازة، ثم إلى وجدة المغربية، فتلمسان الجزائرية، ثم معسكر، فَمازونة، وصولاً إلى مدينة الجزائر، ومن ثم إلى بجاية، قسنطينة، فعنابة، ومنها إلى الأراضي التونسية. هذا الطريق سلكه الرحالة الوزان في رحلته نحو المشرق سنة 921 هـ/1515م، وهو نفس المسار الذي اعتمده القوافل التجارية غالباً. ومن قسنطينة، كان يتفرع طريق نحو بسكرة، ومنها إلى الأراضي التونسية، وهو الطريق الذي اتخذته حجج الجزائر القادمين من الشمال للانضمام إلى قوافل حجج المغرب، إضافة إلى استخدامه من قبل تجار قسنطينة المتجهين نحو الجنوب الجزائري وبلاد السودان.

الطريق الجنوبي: يبدأ من تافيلالت (سجلماسة) جنوب شرق المغرب، ويمر عبر بوسمفون بالجنوب الجزائري، ثم الغاسول، فعين ماضي، فالأغواط، فالمرج، فسيدي خالد، فبسكرة، فسيدي عقبة، وصولاً إلى توزر بالجنوب التونسي. هذا الطريق كان متصلاً بمسار شمالي يبدأ من تازة وصولاً إلى سجلماسة. عادةً

¹ بن اصغير حاضري يمينية، المرجع السابق، ص ص.228,227.

ما كانت قوافل الحج المغربية تستخدم هذا الطريق، إلا أن بعضها كان ينحرف أحياناً نحو توات لتبديل العملة نظراً لرخص الذهب فيها، حيث كانت تُعد ملتقى لتجار شمال وجنوب الصحراء وبلاد السودان، كما حدث مع قافلة الحج المغربية لعام 1072 هـ/1661م، والتي شارك فيها العياشي ووصف تفاصيل رحلتها بدقة. وكان هذا الطريق طويلاً، يستغرق قطعه حوالي شهرين أو أكثر من ذلك إذا اعتبرنا أيام الاستراحة في المراكز والمحطات، ومعظم هذه المحطات صحراوية، وقد تقطع القافلة مسافات طويلة دون أن تصادف عمارة أو بئراً ترتوي منها ولذلك كان السالكون لهذا الطريق يشرعون في سفرهم في بداية فصل الشتاء، وعليهم أن يتزودوا بما يكفهم من الماء والغذاء لمدة ثلاثة أيام أو أكثر أحياناً.¹

4.2 الطرق الرابطة بين الأيالة الجزائرية وليبيا

عند ترتيب العلاقات التجارية بين الشرق الجزائري وبقية الأقطار الإفريقية، نجد أن العلاقات مع ليبيا تحتل المرتبة الأخيرة. ويعود ذلك إلى أن السوق الرئيسي في الإيالة الطرابلسية يقع بمدينة غات، ولا يعقد إلا مرة واحدة في السنة، حيث يتجمع فيه التجار القادمون من مصر وشمال إفريقيا وبلاد السودان. وكانت القوافل الجزائرية تتوجه إلى هذا السوق انطلاقاً من توقرت والوادي وورقلة، قبل أن تلتحق بالقوافل التونسية في مدينة غدامس.²

¹ بن خروف عمار: العلاقات بين الجزائر والمغرب (1096.923 هـ/1659.1517)، رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ، دمشق، سوريا، 1983، ص 311.312.

² محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 179.

وفي الختام، من خلال هذا الاستعراض الموجز لوضعية شبكة المواصلات البرية والبحرية في الجزائر خلال أواخر العهد العثماني، يتبين أن السلطة العثمانية لم تول اهتماما كبيرا لتطوير شبكات النقل. فقد تركزت الطرق والموانئ في حالة متدهورة تعكس طبيعة اقتصاد راكد وغير نشط. كما أن شبكة الطرق لم تشهد أي تطور يذكر مقارنة بما كانت عليه خلال الفترة الإسلامية، حيث ظلت مجرد مسالك طبيعية، تفتقر إلى التبليط والرصف وتغيب عنها عوامل الأمن، مما أدى إلى صعوبة التنقل عليها وعرقلة حركة المسافرين والتجار.

الفصل الأول: شبكة الطرق البرية في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية

1. مؤسسات التخطيط وشق الطرق الفرنسية في الجزائر

1.1 مصلحة الهندسة العسكرية

2.1 مصلحة الأشغال العمومية

3.1 مصلحة الطرق والجسور

2. الصعوبات التي واجهت شبكة الطرق الفرنسية

1.2 الصعوبات الطبيعية

2.2 الصعوبات التقنية

3.2 الصعوبات المالية

3. امتدادات شبكة الطرق الفرنسية:

1.3 شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر 1830-1848

2.3 شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر (طريق السيطرة) 1848-1878

3.3 شبكة الطرقات الفرنسية خلال العهد المدني 1870-1890

4.3 طرق الجنوب والصحراء

سعى الفرنسيون إلى اكتساب حق امتلاك أرض الجزائر واعتبارها جزءًا لا يتجزأ من التراب الفرنسي. وعلى هذا الأساس، ركزوا اهتمامهم على اعتماد عدة وسائل، من أبرزها مد شبكة الطرق البرية. فقد أولت الإدارة الفرنسية، منذ بداية الاحتلال، أولوية قصوى لمشروع إنشاء الطرق، باعتباره من أهم وأضخم الوسائل التي خدمت المشروع الاستعماري الفرنسي في الجزائر.

وقد عمدت فرنسا إلى تنفيذ هذا المشروع عبر عدة مؤسسات، ورغم الصعوبات التي واجهتها في مد هذه الطرق، فإنها استطاعت التغلب على تلك الصعوبات وتنفيذ مشروعها في تزويد الجزائر بشبكة من الطرق انطلاقًا من الدور الحاسم الذي لعبته شبكة الطرق في ترسيخ المشروع الاستعماري الفرنسي بالجزائر، يبرز التساؤل الجوهري: إلى أي مدى امتدت هذه الشبكة داخل التراب الجزائري؟ وما أبرز التحديات والصعوبات التي واجهتها السلطات الاستعمارية الفرنسية في إنشائها وتوسيعها؟

1. مؤسّسات التخطيط وشق شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر:

من أوائل المهام التي بَشَّرَ بها الجيش الفرنسي خلال المرحلة الأولى من الاحتلال كانت إنشاء شبكة من الطرق المحلية حول العاصمة، وفي مناطق أخرى مثل متيجة وساحل العاصمة، وقد تم تنفيذ هذه الأشغال تحت إشراف مهندسين عسكريين، وبالإستعانة بالجنود والأسرى¹

حيث قامت الفرق العسكرية الفرنسية بضمّ مجموعة من المهندسين التابعين لمصلحة خاصة عُرفت

1.1 الهندسة العسكرية، وقد كُلف هؤلاء بإعداد خرائط طبوغرافية مفصلة لمختلف مناطق الجزائر، إلى جانب إعداد مشاريع الطرق البرية. جاءت هذه المهام في إطار تحقيق أهداف استعمارية، من بينها تسهيل تحركات الجيش الفرنسي، ودعمه في عملياته التوسعية².

كما أن الطرق البرية الأولى التي أُنشئت خلال العهد الاستعماري الفرنسي، كانت تهدف بالدرجة الأولى إلى خدمة الأغراض العسكرية، حيث صُمّمت وفق احتياجات الجيش، دون مراعاة لمتطلبات القطاعين التجاري والمدني. وقد جاءت هذه المشاريع في سياق توسّع عسكري، إذ كانت الجزائر آنذاك تعيش حالة من الحرب والمقاومة العنيفة ضد الاحتلال، مما جعل الاستعمار بحاجة إلى سنوات عديدة لتثبيت نفوذه وفرض سيطرته على البلاد³

¹ رضا حوحو: شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار 1830-1914، مذكرة مقدّمة لنيل شهادة درجة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الشرعية، قسم التاريخ، جامعة منتوري قسنطينة، 2004-2005، ص. 5.

² خديجة بختاوي: التحولات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في عمالة وهران 1870-1939، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم التاريخ وعلم الآثار، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2011-2012، ص. 216.

³ خالد مريم: شبكة المواصلات البرية والبحرية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاحتلال 1830-1914، مذكرة تخرّج مكتملة لنيل شهادة الماستر في تخصص التاريخ المعاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قطب شتمة، قسم العلوم الإنسانية، شعبة التاريخ، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2016-2017، ص. 39.

ومع توسّع الاستعمار، طرأ تحوّل شامل على الأوضاع في مختلف الجوانب، خاصة الاقتصادية والاجتماعية. وبرزت حاجة ملحة إلى توسيع شبكة الطرق، بهدف تسهيل حركة الأشخاص والبضائع، إضافةً إلى تعزيز مراقبة مختلف المناطق.

وفي هذا الإطار، أُقيمت مصلحة خاصة عُرفت بـ

2.1 مصلحة الأشغال العمومية: وهي هيئة متخصصة في إنشاء الطرق وتطويرها. أنشأها العسكريون في البداية، لكنها تطوّرت لاحقًا لتضم تنظيمًا إداريًا محكمًا، يجمع بين المهندسين العسكريين وعدد من الكفاءات المدنية التي تولّت دراسة المشاريع وتنفيذ برامج التهيئة العمرانية¹

كما أنشأت مصلحة الأشغال العمومية مصلحة فرعية تُعرف بـ

3.1 مصلحة الطرق والجسور: وكانت شبيهة بالمصلحة الموجودة في فرنسا. وقد كُلفت هذه الهيئة الفرعية بمهام إنشاء الطرق والجسور، وصيانتها، وتهيئة الموانئ. وكانت تضم دوائر تقنية مختصة في صيانة الطرق، وتشرف عليها إدارة مركزية يرأسها "مقيم عام" يقيم في الجزائر، ويتولى مسؤولية الإشراف على بناء المصالح والإطارات التابعة له²

2. الصعوبات التي واجهت شبكة الطرق الفرنسية:

واجه تطور شبكة الطرق البرية في الجزائر خلال فترة الاحتلال الفرنسي عدة عراقيل، كان أبرزها ضعف التمويل المالي المخصص لهذا القطاع ضمن ميزانية المستعمر. كما ساهمت الطبيعة الجغرافية الصعبة للجزائر، بما في ذلك كثرة المستنقعات، وبعد مراكز الاستيطان، في تعقيد عمليات الإنشاء. ويُضاف إلى ذلك أن العديد من المناطق لم تكن ملائمة لإقامة الطرق حيث من بين هاته الصعوبات نجد:

¹ خديجة بختاوي: المرجع السابق، ص. 216.

² نفسه، ص. 216.

1.2 الصعوبات الطبيعية: تعتبر الصعوبات الطبيعية من اهم العراقيل التي اثرت في شق شبكة الطرق حيث أشار (Alexis de Tocqueville) إلى هذه الصعوبة، إذ يقول: "الحس السليم يبين إذن أنه يجب أن لا نشرع في الاستيطان في المقاطعة التي توجد بها الأحاسيس الأكثر عنفًا ضدنا، فالمقاطعة التي نجد صعوبة أكبر في إخضاعها، فهي المكان الذي ينبغي أن لا نربط فيه أمور الحرب بأمور الاستيطان. من جهة أخرى، فالمكان الذي يكون فيه الاستيطان أكثر صعوبة ليس فقط لقوة رفض القبائل المحيطة بنا، لكن أيضًا بسبب الصعوبات الطبيعية للبلد. زد على ذلك أن المناطق الأكثر خصوبة منفصلة عن مركزنا الرئيسي¹

كما تحدّث (Tocqueville) أيضًا عن مدى تأثر صحة ونفسية الجندي الفرنسي في الجزائر بالمناخ، قائلاً: "إن المجندين من شبابنا هم دائماً يهلكون، ليس فقط لأنهم غير مكتملين التكوين أحياناً، أو أنهم لم يتمكنوا بعد من التعود على متاعب الخدمة، بل أيضًا من الأمراض التي يهددهم بها المناخ"²

كما أن النقل كان معقدًا في مستعمرة الجزائر، فشبكة الطرق كانت طبيعية غير مؤهلة. إذ يذكر

(Louis vignon) ان الطرقات الوطنية غير مكتملة، قائلاً إن طرق الدولة وطرقات الولايات، بدرجة أكبر من طرق الدولات، تعاني من سوء الصيانة، والطرقات غير مُحجّرة، ولا توجد جسور، ويضطر المرء لعبور المياه للوصول إلى الطريق على الضفة الأخرى من النهر.

يركب المسافر العرب، في البداية تكون الطريق جيدة، لكن بعد ذلك تصبح سيئة، مليئة بالحفر، وأبعد من ذلك لا تكون الطريق مرصوفة بالحجارة، وبعد بضع كيلومترات لا تعود طريقًا، بل تصبح مجرد مسلك، وفي النهاية حتى هذا المسلك يضيع وسط السهوب¹.

¹ الكسي دو طكفيل : نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان، ترجمة: إبراهيم صحراوي، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008، ص. 62.

² نفسه، ص. 58.

بالإضافة إلى تأثيرات المناخ وطبيعة التربة، ساهم الطابع الجبلي للمنطقة في عرقلة أشغال شبكة الطرقات الفرنسية بالجزائر. فرغم أن الجبال في الجزائر ليست شديدة الارتفاع، إلا أن كثافتها، ووعورة تضاريسها، واتساع قواعدها، خاصة في القسم الشمالي من البلاد، قد شكّلت تحديًا كبيرًا².

وقد اضطر مهندسو الجيش الفرنسي لتجنّبها، إما بالالتفاف حولها، أو بشق الطرق عبر التلال نحو الداخل، بحثًا عن مناطق أكثر استواء. وفي كثير من الأحيان، كانت التكوينات الصخرية تمثّل خطرًا جسيمًا على سلامة القوافل، إذ كانت معرضة للانزلاقات والانزلاقات إلى جانب ذلك، فإن قعان الوديان، التي تكثرت فيها النباتات، كانت موطئًا للأمراض والحصى، والمنخفضات التي تحوّلت إلى كمائن طبيعية يستغلها اللصوص وقطاع الطرق، مما جعل القوافل تفضّل السير في المسالك العليا من الجبال³

كما شكّلت الأودية عائقًا طبيعيًا أمام امتداد الطرق، ما أجبر المستعمر الفرنسي على بناء جسور حتى يتفادى انقطاع النقل في المواسم الممطرة. الأمر الذي زاد من تعقيد حركة النقل داخل المستعمرة، خاصة أن شبكة الطرق كانت في الغالب مجرد مسالك طبيعية غير مهيأة أو مبلطة. ومع ذلك، فقد كانت ضرورية لضمان السيطرة على البلاد ومصادرها الطبيعية⁴.

فقد كانت قوة التدفق والفيضانات تعمل على تخريب الأعمال المنجزة، الأمر الذي زاد من الميزانية المخصصة للطريق، مما كلف الإدارة الاستعمارية أموالًا باهظة، حيث كانت تشكل هذه الوديان حاجزًا عرضيًا يفرض على الإدارة الاستعمارية تغيير الطريق أو إقامة جسر على مجرى الوادي⁵.

¹ Louis Vignon, La France en Algérie, Librairie Hachette et Cie, Paris, 1893. P .239.

² رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق، ص.45.

³ Maurice Wahle, L'Algérie, Librairie Félix Alcan, Paris, 1903, p.408.

⁴ خالد مريم: المرجع السابق، ص.39.

⁵ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق ص.49.

وحسب (maurice wahl)، فإن المواد المستخدمة في البناء غالبًا ما تكون رديئة الجودة، ففي الصيف تفتت بفعل الجفاف، وفي الشتاء تنهار بسبب الأمطار الغزيرة، حيث تتشبع التربة بالماء فتنهار أو تنزلق، بالإضافة إلى الحركة المرورية الكثيفة. الأمر الذي أدى بالإدارة الاستعمارية إلى صرف مبالغ كثيرة في الصيانة والإصلاحات الكبرى، والميزانية المخصصة لأشغال الطرق كانت غير كافية لإكمالها¹.

2.2 الصعوبات التقنية: والتي تمثلت في نقص اليد العاملة، حيث فُرض على الإدارة الاستعمارية بناء الطرق وترميم الموانئ من أجل الدفع بالاستعمار قدمًا، حيث كان هناك نقص كبير في العمال. ومن أجل تجاوز هذا الإشكال، أنشئت مجموعة من الورشات العسكرية، وتم تدريب ضباط مشرفين على إنجاز شبكة الطرقات، وكان هذا هو الأساس الذي اعتمد عليه فتح شبكات الطرق².

ويشير (baudicour) إلى أن الإدارة الفرنسية وضباط الهندسة استخدموا الجنود والسجناء من أجل إنجاز شبكة الطرق. كما لجأت مديرية الأشغال العمومية لاحقًا إلى استخدام اليد العاملة الجزائرية، التي كانت تُكَلَّف بأداء الأعمال الشاقة في عمليات الإنجاز والصيانة، وذلك عبر وساطة "القيّاد" من الأهالي، وهم مشايخ القبائل الجزائرية. وقد كان لهؤلاء دور محوري في تأمين وحماية مشاريع شبكات الطرق المحلية³

3.2 الصعوبات المالية: أدى الاهتمام بالسكك الحديدية إلى تأجيل أو تعطيل مشاريع إنجاز الطرق

فقد أكد محرر المجلس العام للجزائر أن أكثر ما أثار قلق إدارة الأشغال العمومية هو عدم كفاية الميزانية، سواء فيما يخص إصلاح الطرق وصيانتها، أو إنشاء طرق جديدة. كما أن الموارد المالية المتاحة للأقسام المنشأة لم تكن كافية لضمان الصيانة المنتظمة للشبكات.

¹ Maurice Wahl :op-cit ,p.408 409

² رضا حوجو: شبكات الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق ص.51.

³ نفسه ص . 52

وقد زاد من صعوبة المهمة اتساع رقعة العمالات الثلاث (الجزائر العاصمة، وهران، وقسنطينة)، إلى جانب ضعف الكثافة السكانية، وهو ما لم يساعد على الحفاظ الفعّال على الطرق، رغم فرض المساهمة على الجزائريين من خلال ما يُعرف بـ *les travaux dirigés* الأعمال الموجهة.

وكان من نتيجة ذلك أن تطور شبكة الطرق في العمالات الثلاث تم بوتيرة بطيئة¹

3. امتدادات شبكة الطرق الفرنسية:

عند بداية الاحتلال الفرنسي، كانت معظم الطرق عبارة عن مسالك ودروب صعبة غير مؤهلة. حيث كانت أولى انشغالات السلطات الفرنسية إنشاء شبكة من الطرق لإمداد المعمرين وتمكين الجيش الفرنسي من التدخل الفوري والسريع من أجل القضاء على الانتفاضات والثورات الشعبية. شملت العملية الجزائر 1830، وهران 1831، عنابة 1832، بجاية 1832. كان من الضروري تهيئة المدن لاستخدامها وفتح الطرق التي تربط النقاط الرئيسية المحتلة بالمواقع العسكرية.²

حيث عمدت فرنسا إلى استخدام الأشغال العمومية كرسالة مشفرة لإظهار التفوق الفرنسي، وأن فرنسا جاءت لتبقى، حيث جاءت مشاريع شبكة الطرق على مرحلتين. المرحلة الأولى هيئت من أجل ربط المراكز الحدودية (تونس والمغرب) والمراكز الاستيطانية كالثقري والمدن بالمناطق الساحلية، بشبكة من الطرق متعامدة مع المدن الساحلية. أما المرحلة الثانية، فتم فيها ربط المراكز الاستيطانية بالساحل، حيث عمدت فيها الإدارة الفرنسية إلى ربط القرى والمدن الاستيطانية بالموانئ³

¹ رضا حوحو: شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق ص. 7.

² Exposition universelle de Paris, 1878. Notice sur les travaux publics de l'Algérie. Imprimerie typographique lithographique G. Lavagne, Alger, 1878, p. 8

³ رضا حوحو: شبكات الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 102.

كانت شبكة الطرق سنة 1830 بالجزائر تتكون من ثلاث طرق كبرى تنطلق من العاصمة (دار السلطان) نحو اتجاهات مختلفة على النحو التالي: طريق الجزائر وهران، الذي يشمل المناطق الشمالية متجنباً المناطق الداخلية لأسباب أمنية. طريق الجزائر قسنطينة، يقطع السهول الشرقية والمحيط بجزء من جبال القبائل. طريق السلطان من الجزائر إلى المدية، يقطع سهول متيجة على طول الضفة اليمنى لوادي الشفة. إلى جانب هذه الطرق الأساسية، كانت هناك طرق تتوغل نحو الصحراء (شمال-جنوب) تُعد ذات أهمية تجارية خاصة للقوافل المهتمة بالتجارة مع الصحراء، لكنها لم تكن مهمة بالنسبة للأتراك الذين لم يغامروا في الصحراء بالإضافة إلى أن هذه الطرق لم تكن معبّدة، لهذا لم تساعد على المعاملات التجارية وتنقل العربات والمسافرين، خاصة خلال الفترات المطيرة¹

1.3 شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر (1830-1848):

اغلب الطرق التي وجدها الاحتلال الفرنسي بعد الفترة العثمانية كانت غير مؤهلة حيث وجب على الإدارة الفرنسية تاهيلها من خلال عدة مشاريع عن طريق شق وتوسيع الطرق وبناء الموانئ وتجفيف المستنقعات

واصلت فرنسا الأشغال العمومية من أجل التوغّل في الجزائر، وضعفت جهودها. حيث يجب الإشارة إلى أن الأشغال العمومية كانت تحت وصاية ثلاث مصالح بالجزائر: مهندسي مصلحة الجسور والطرقات، مهندس الأشغال العمومية والمباني المدنية، إضافة إلى الهندسة العسكرية. وقد أنجزت هذه الطرق لتكون مناسبة للاحتياجات العسكرية دون الاهتمام بالاحتياجات التجارية²

¹ نفسه، ص.4.

² Achille Fillias: État actuel de l'Algérie, Géographie physique et politique de l'Algérie, Paris, Arnold et de Vers, 1860, p. 92-93.

إن هذه الطرق لم تكن معبّدة، لهذا لم تساعد على المعاملات التجارية وتنقل العربات والمسافرين، خاصة خلال الفترات المطيرة. أدى ذلك إلى ضعف مستوى الاتصالات في الجزائر وتدهورها اقتصاديًا، لكن هذا ساعد المقاومة الجزائرية وكان عقبة أمام توسعات الاحتلال الفرنسي¹.

ففي أوقات السلم، كانت الرحلة تدوم تسعة أيام (400 كم) من العاصمة إلى قسنطينة، وتستغرق عشرة أيام للوصول إلى وهران (450 كم)² في المناطق الجبلية الداخلية. وكان الأمن غائبًا، وذلك بسبب غياب السلطة الرقابية على هذه المناطق، باستثناء بعض الحلفاء الاستراتيجيين، ممثلين في القبائل التي كانت تجمع الضرائب³.

تناولت جداول المؤسسات الفرنسية وضع الطرقات في الفترة ما بين 1830-1840، لكنها لم تكن مفصلة، تخلو من سنوات الإنجاز أو تاريخ وضعها قيد المصلحة، توضح فقط حصرها كأشغال كبرى عمومية قامت بها الإدارة الفرنسية من أجل التوسع نحو الداخل.

1.1.3 شبكة الطرق في إقليم الجزائر

استفادت الجزائر من حوالي (15) مشروعًا يخص شبكة الطرق في المنطقة. كانت مصلحة الجسور والطرقات مسؤولة عن (5) مشاريع، بينما كانت الهندسة العسكرية مسؤولة عن بقية المشاريع. يُوضح أن خلال هذه الفترة كانت معظم الأشغال لأهداف عسكرية. لعل أهم الطرق التي أُنجزت في هذه الفترة:

- الطريق الرابط بين الجزائر وفندوق على طول (32 كم)، أُنجز من قبل مصلحة الجسور والطرقات.

الطريق الرابط بين الجزائر وبوفاريك، مرورًا ببيير خادم، على طول (824 كم)، من طرف مصلحة الجسور والطرقات.

¹ رضا حوحو: شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر المرجع السابق ص.4

² Claude Martin: Histoire de l'Algérie Française, 1830-1962, Paris, 1963, p. 69

³ رضا حوحو: شبكات الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 104

-الطريق الرابط بين الجزائر و سيدي فرج على طول (16 كم) ، أنجز من قبل الهندسة العسكرية.
إضافة إلى طرق عرضية حزامية، كان المراد منها أن يجعلوها حصناً دفاعياً للسيطرة على متيجة والساحل، أهمها:

-الطريق الرابط بين البويرة والقليلة (20 كم) من إنجاز الهندسة العسكرية،

-الطريق البليدة-البويرة (51 كم) ، منجز من قبل مصلحة الجسور والطرق.

إذن، هذه الطرقات لم تكتمل بها الأشغال بصفة نهائية، إذ أظهرت الجداول أن معظمها لا تزال الأشغال فيها.

الجدول رقم (1) يوضح شبكة الطرق التي أنجزها الاستعمار الفرنسي في إقليم الجزائر.

المصلحة المكلفة بالاشغال	بقية للتعديل أو للتجوير بالكلم	في حالة الصيانة بالكلم	الطول الكلي بالكلم	تعيين ووجهة الطرقات
جسور وطرقات	16	16	32	طريق من الجزائر إلى فندوق
جسور وطرقات	15.7	9.1	24.8	طريق من الجزائر إلى بوفاريل عبر بير خادم
جسور وطرقات	36.3	24.7	51	طريق البليدة إلى البويرة
هندسة عسكرية	9.5	6.5	16	طريق من الجزائر إلى سيدي فرج
هندسة عسكرية	20	-	20	طريق من البويرة إلى القليعة عبر مهلمة
هندسة عسكرية	16	-	16	طريق من بوفاريك إلى الشقة عبر وادي العلايق
هندسة عسكرية	20	-	20	طريق من البليدة إلى القليعة
هندسة عسكرية	1.7	-	1.7	طريق من بوفاريك إلى سوق علي

هندسة عسكرية	26	-	26	طريق من فندق إلى البلدية
هندسة عسكرية	10	-	10	طريق من الدار الربعة إلى مزرعة غاية
جسور وطرق	13.7	3.5	17.2	طريق من الجزائر إلى القليعة
جسور وطرق	15	6.5	15	طريق من الجزائر إلى المهلمة
جسور وطرق	23.5	-	31.8	طريق من الجزائر إلى الأربعاء
هندسة عسكرية	17	-	17	طريق البلدية إلى تيلغراف جمدره
جسور وطرق	12	-	12	طريق من بير خادم إلى الدويرة
هندسة عسكرية	40	-	40	طريق من البلدية إلى المدينة عبر عنق ثنية موزايا
هندسة عسكرية	63	-	63	طريق من البلدية إلى مليانة
هندسة عسكرية	54	-	54	طريق من المدينة إلى مليانة
هندسة عسكرية	60	-	60	طريق من البلدية إلى شرشار
	461.2 كم	66.3 كم	527.5 كم	الكل المجموع لكل أقاليم الجزائر العاصمة

المرجع: رضا حوحو: شبكات الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق. ص. 12

2.1.3 شبكة الطرق في إقليم وهران:

فقد استفادت خلال فترة 1830-1840 من (8) مشاريع على طول (151 كم)، (7) منها لم تتجاوز (13 كم)، ما عدا الطريق الذي يربط وهران بمستغانم عبر أرزيو، الذي يمتد على طول (81 كم)، من إنجاز مصلحة الجسور والطرق، من أجل أن يضمن للإدارة الاستعمارية التوغل في المدن، منها معسكر وتلمسان بالإضافة إلى الطرق الفرعية، تكمن أهميتها في النقاط التي تصلها، خاصة فيما يتعلق بربط

المدن

بموانئها، ومن أقدمها الطريق الرابط بين وهران والمرسى الكبير، بدأت الأشغال في عام 1832 من قبل مصلحة الهندسة العسكرية، وفي ديسمبر 1838 سُلم إلى مصلحة الجسور والطرق¹ من خلال الخريطة، يظهر لنا أنه من الطرق الموازية للبحر يربط بين وهران ومينائها، وأنه من الخطوط العرضانية القاصرة التي لا يتجاوز طولها (8 كم)، لكنه ذو أهمية كبرى، وكان له فضل في صمود الفرنسيين داخل أسوار وهران أمام مقاومة الحاج محي الدين بن مبارك وابنه الأمير عبد القادر. إضافة إلى الطريق الرابط بين أرزيو القديمة ومينائها على طول (10 كم)، من إنجاز مصلحة الجسور والطرق، والطريق المنطلق من الجدائل، الذي يصلها بميناء أرزيو على مسافة (13 كم)، من إنجاز مصلحة الجسور والطرق (أنظر الملحق رقم 04)

الجدول رقم (2) يوضح شبكة الطرق التي أنجزها الاستعمار الفرنسي في إقليم وهران.

¹ Isidore Derrien: les Françaises a Oran depuis 1830 jusqu'à nos jours, imp. J.nicot,Aix 1896, P.136

المكلفة	المصلحة بالأشغال	متبقية للتعديل أو للتحجير بالكلم	في حالة الصيانة بالكلم	الطول الكلي بالكلم	تعيين ووجهة الطرقات	
	جسور وطرقات	5.4	1.6	7	طريق وهران مرسى الكبير	01
	جسور وطرقات	1.8	-	1.8	طريق مستغانم إلى البحر	02
	هندسة مدنية وجسور وطرقات	81	-	81	طريق من وهران إلى مستغانم عبر أرزيو القديمة	03
	جسور وطرقات	10	-	10	طريق أرزيو(الميناء) إلى أرزيو القديمة	04
	جسور وطرقات	13	-	13	وصل من طريق مستغانم من جدايل إلى ميناء أرزيو	05
	هندسة مدنية وجسور وطرقات	12	-	12	طريق وهران- مسرغين	06
	جسور وطرقات	10	-	10	طريق مخيم المرموس	07
	جسور وطرقات	4	-	4	طريق حزام الثكنات راس العين إلى غاية ثكنات وجدة	08
	جسور وطرقات	2.5	-	2.5	طريق ثكنات erleans	09
	جسور وطرقات	1.5	-	1.5	طريق المحاجر	10
	جسور وطرقات	7	-	7	طريق خزان الماء إلى طريق مسرغين	11
	جسور وطرقات	3	-	3	طريق من الدار المربعة إلى البحيرة الصغيرة	12
	جسور وطرقات	5	-	-	طريق الثكنات إلى الشرق	13
		194.5 كلم	1.6 كلم	151.1 كلم	المجموع لإقليم وهران	

Source : Ministère de la Guerre : T.E.F dans Algérie en 1840, Imprimerie Royale, Paris, Décembre 1841, p.139-14.

3.1.3 شبكة الطرق في إقليم قسنطينة

لقد استفادت قسنطينة في الفترة الممتدة بين (1838-1848)، بعد أن وقعت تحت سيطرة فرنسا سنة (1837)، من (10) مشاريع، اثنان منها خُصِّصا لربط قسنطينة بالبحر، عن طريق عنابة على امتداد (168 كم)، وعن طريق سكيكدة (90 كم). أما الطرق الثمانية الأخرى، فلا يتجاوز طول كل منها (12 كم)¹ منها الطريق الذي يربط مدينة فيليب فيل بمينائها "سطورة" على امتداد (4 كم)، وطريق بجاية إلى قوراية على امتداد (7 كم). حيث اعتمد الاستعمار في الشرق على سياسة ربط المناطق الاستراتيجية الداخلية، من عاصمة الإقليم قسنطينة أو المراكز العسكرية، بالموانئ ومن ثم بالبحر، قصد تنشيط عملية التمويل والتمويل العسكري عند اندلاع المقاومة.

الجدول رقم (3): وضعية شبكة الطرقات في إقليم قسنطينة (1837-1841)

¹ Ministère de la Guerre: Tableau des établissements français dans l'Algérie, Imprimerie Royale, Paris, 1840, P.139

المكلفة	المصلحة بالأشغال	متبقية للتعديل أو للتحجير بالكلم	في حالة الصيانة بالكلم	الطول الكلي بالكلم	تعيين ووجهة الطرقات	
	هندسة مدنية	90	-	90	طريق من سكيكدة إلى قسنطينة	01
	جسور وطرقات	3.8	-	3.8	طريق من سطورة إلى سكيكدة	02
	هندسة مدنية	168	-	168	طريق من عنابة إلى قسنطينة	03
	هندسة مدنية	-	1.2	1.2	طريق من بجاية إلى حصن Clourel	04
	هندسة مدنية	-	1.6	1.6	طريق من حصن Clourel إلى قوراية	05
	هندسة مدنية	-	1.6	1.6	طريق من بجاية إلى قوراية	06
	جسور وطرقات	7	-	7	طريق من عنابة إلى حصن Génors	07
	جسور وطرقات	6	-	6	طريق من عنابة إلى وادي كرزاس	08
	جسور وطرقات	8	-	8	طريق من عنابة إلى لاروش	09
	جسور وطرقات	11.5	-	11.5	طريق من قسنطينة إلى البحر	10
		294.3 كلم	44 كلم	298.7 كلم	المجموع لكل أقاليم قسنطينة	

المرجع: رضا حوحو: شبكات الطرقات الفرنسية في الجزائر..... ، المرجع السابق. ص. 129

2.3 شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر: طريق السيطرة (1848-1860):

في بداية الاحتلال، كانت كل الطرق تخضع إلى رقابة عسكرية، ولم تُصنّف الإدارة العسكرية الطرق إلا سنة (1845)، من أجل إعادة النظر في أولويات الإدارة، حيث أرادت تغيير المفهوم من طرق استراتيجية للتوغل العسكري إلى طرق للاستغلال الاقتصادي. هذا ما بينته المجالس العامة (Conseils Généraux)¹ لدى مناقشتها لأقسام شبكات الطرق، حيث تم تصنيفها كالتالي

_ الطرق الإمبراطورية "Routes impériales" تحولت فيما بعد الى الطرق الوطنية "Routes nationales"

_ الطرق الاستراتيجية "Routes stratégique"

_ طرق الاستعمال العام أو طرق المقاطعة "Routes de province"

_ الطرق المتفرعة أو طرق داخلية للدائرة "Chemins d'arrondissement"

_ الطرق الجديدة المحفورة كليًا أو جزئيًا، وهي التي كانت مستعملة خلال الفترات السابقة "Chemins vicinaux"

فالطرق الوحيدة التي كانت معبّدة جزئيًا أو كليًا هي الطرق المصنّفة في القسم الأول والتي كانت مستخدمة من قبل العربات، على خلاف الطرق الأخرى²

1.2.3 شبكة الطرق بعمالة الجزائر إلى غاية (1860).

بعد طرق التوغل التي عرفتها المرحلة الأولى من الاحتلال، قام الاحتلال الفرنسي بإنجاز نوع ثانٍ من الطرق من أجل السيطرة. ولعل من أهم هذه الطرق،

- طريق الجزائر البلدية. بدأت الأشغال على هذا الطريق منذ قيادة الدوق روفيقو، ويعد من أنشط الطرق حركة واستعمالاً، ويعد جسرًا تجاريًا بين مدينتي الجزائر والبلدية³.

أوكلت مصلحة الجسور والطرق مهمة التحجير، حيث سنة (1838) تم إنجاز ما يقارب (7) كيلومترات في حالة صيانة¹

¹ Maurice Wahle: op. cit p. 406

² رضا حوحو: شبكات الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 6

³ Arsène BERTEVIL : L'Algerie Française, histoire – Meurs-coutumes – industrie – Agriculture, T1 Dentu, Libraire – éditeur 1856, Paris, p .288

وكانت لهذا الطريق عدة تفرعات، منها إلى مليانة، ومن البليدة إلى القليعة، وأيضًا نحو مدينة المدية. الطريق الرابط بين الجزائر والمدية

-طريق المدية عبر بئر خادم والبليدة: من أهم الطرقات في مقاطعة الجزائر لأنه يربط بين مقاطعتين إداريتين تابعتين للنظام التركي ودار السلطان. ويعد من أنشط الطرق التجارية، حيث يربط ميناء الجزائر بأكثر المناطق الداخلية نشاطًا² يمتد على طول (91) كيلومترًا.

-الطريق الرابط بين الجزائر ومليانة:

يصل هذا الطريق الجزائر بمليانة عبر البليدة مرورًا ببوركينا ثم شرشال وصولًا إلى مليانة بحوالي (61.845) مترًا³. فهذا الطريق الرابط بين العاصمة ومليانة وصولًا إلى Aurléansville (شلف حاليًا) نحو مستغانم، تكمن أهميته في كونه يفتح مجال الاتصال بين العاصمة والمقاطعة الغربية⁴.

-الطريق الرابط بين الجزائر وشرشال عبر بني مناد وبني مناصر: رسم الطريق الاستراتيجي الجزائر بحجوط، بوركينا، وبني مناد وبني مناصر، ثم واد الناطور ووادي هاشم وصولًا إلى شرشال (أنظر الملحق رقم 05)

-الطريق الرابط بين الجزائر وقسنطينة

يُعتبر من أهم طرق السيطرة، سواء من الناحية العسكرية أو الاقتصادية. بدأت فيه الأشغال منذ بداية الاحتلال، وكانت الأشغال على هذا الطريق من سنة (1838) إلى (1848) جدّ متواضعة. وبعد القضاء على مقاومة الأمير عبد القادر، انطلقت الأشغال فيه، وبلغت مسافة التحجير سنة (1849) (22 كم)، ثم سنة (1851) بلغت (32 كم)، إلى سنة (1865) على طول (137 كم) من إجمالي قدره (427 كم)⁵.

يحمل هذا الطريق ميزة أنه يربط بين إقليم الجزائر وإقليم الشرق، لذلك تم تصنيفه فيما بعد من الطرق الإمبراطورية. غوط أمريال أن هذه الطرق الثلاثة: (الجزائر - المدية)، (الجزائر - مليانة)،

¹ Ministère de la Guerre: Tableau des établissements français dans l'Algérie, Imprimerie Royale, Paris, 1389, P.78

² Ministère de la Guerre, Tableau des établissements français dans l'Algérie, Imprimerie Royale, Paris, 1854-1855 p. 416

³ Jules DUVAL : L'Algérie, tableau historique, descriptif et statistique. 1ère éd, Librairie de la Hachette et Cie, Paris, 1859, p. 101

⁴ رضا حوجو: شبكات الطرقات الفرنسية في الجزائر..... المرجع السابق، ص. 141

⁵ نفسه، ص. 143.

(الجزائر - قسنطينة)، هي من أهم طرق السيطرة والتوغل لمقاطعة الجزائر نحو المناطق الداخلية الشرقية والغربية والجنوبية

2.2.3 السيطرة في عمالة وهران إلى غاية 1860:

_ الطريق الرابط بين وهران والجزائر مرورًا بشلف

لقد تم دراسة مشروع طريق رئيسي بين وهران والجزائر المار بشلف، وذلك من أجل إبراز دور المستوطنات الكولونيالية، لتصبح مستودعًا لجميع المنتجات الصناعية والفلاحية التي تتجه نحو ميناء أرزيو ومستغانم¹.

_ طريق وهران وتلمسان:

تم افتتاح هذا الطريق من وهران إلى تلمسان في عام (1836)، بعد إنشاء اتصالات وبناء مخيم مصرغين من قبل الهندسة العسكرية. بعدها، تم تسليمه إلى إدارة الجسور والطرق في عام (1840) ليخضع لعملية التحجير².

هذا الطريق منح ميزة تجارية لمدينة وهران، إذ قام بربط كل من وهران بتلمسان التي تُعد ملتقى الطرق الغربية، والتي بدورها تتصل بمغنية، تازة، ثم فاس. لذلك، فهو طريق ذو قيمة اقتصادية كبيرة. (أنظر الملحق رقم 06)

_ طريق مستغانم - وهران:

يبلغ مسار هذا الطريق (86 كم)، ويصل بين وهران ومستغانم. بدأت الأشغال في عام (1843) على طول يبلغ حوالي (14 كم) من نقطة الانطلاق مستغانم بعرض من الأمتار. كان مساره موازيًا للساحل، ومتوسط الفرق بينه وبين الساحل يتراوح بين (500) إلى (1000 متر). وتم تدعيمه بجسر على بعد (6 كم) من مستغانم، وقد بلغت ميزانيته 18.018.42 ف. ف من ميزانية الحرب

3

وتعود أهمية هذا الطريق إلى أنه يمر بمنطقتين: مكاتو وأرزيو القديمة، ليصل إلى ميناء أرزيو، وبذلك حقق تنمية بفعل القيمة التجارية لميناء أرزيو، وذلك لأنه ينشط التجارة بالجهة الغربية (أنظر الملحق رقم 07)¹

¹ رضا حوحو: شبكات الطرق الفرنسية في الجزائر..... المرجع السابق ص 148

² Ministère de la Guerre, T.E.F 1843- 1844, op cit p.111

³ Ib id, p .115

-الطريق الرابط بين وهران ومعسكر:

انطلقت الأشغال بهذا الطريق سنة (1844)، ويدخل هذا الخط في استراتيجية الجنرال بيجو من أجل التضييق على الأمير عبد القادر، حيث استلمت مصلحة الجسور والطرق الأشغال. امتد على طول (96 متر)²

وفي سنة (1859) تم الانتهاء من الأشغال الكلية، إلا أنه بقي في حالة صيانة. كما أن رئيس الهندسة المدنية بوهان طالب بدعم مالي قدره (23000 ف ف) من أجل إتمام هذا الطريق، وقد وافقت اللجنة على هذا الطلب، وذلك يعود لأهمية الطريق من الناحية العسكرية والتجارية³

-الطريق الرابط بين وهران وبلعباس :

طريق بلعباس-وهران (1858)، يُعد من أهم طرق السيطرة والتوغّل. فقد ذكرت العديد من الكتب الفرنسية أنه طريق ذو نسبة تردد مرتفعة. بلغت مصاريف إنجازه سنة 1874 170.000 ف ف , حيث طالب مستوطنو مدينة بلعباس من المجلس العام لعمالة وهران ربط المنطقة بالخط الحديدي من أجل نقل منتجاتهم الزراعية إلى الموانئ. وقد وافق المجلس العام على إنشاء السكة الحديدية سيدي بلعباس-وهران، الأمر الذي أثر على هذا الطريق، حيث أهمل وأصبح في حاجة إلى الصيانة والتحجير⁴.

_ الطريق الرابط بين مستغانم وشلف:

يبلغ طوله (140 كم). بدأ تشييد هذا الطريق عام 1843، وتم تنفيذ أشغال كبيرة عليه من أجل التواصل مع منطقة الظهر، الواقعة بين نهر شلف والبحر، تضمن بناء جسر على مستوى وادي شلف. تولّت مصلحة الهندسة العسكرية إنجاز هذا الطريق، وبلغت تكلفته 693702 فرنك ف من ميزانية الحرب⁵.

-الطريق الرابط بين معسكر وتيارت :

فيبلغ طوله حوالي (128 كم). فعند احتلال مدينة تيارت سنة 1843، كان من الضروري إنجاز طريق يُسهّل مرور العربات العسكرية من معسكر إلى تيارت لنقل العتاد والمواد اللازمة. ويمتد هذا الطريق من معسكر حتى سهل أغريب، ويتبع سفحًا احتلاليًا عبر وادي تبس، مرورًا بممر ضيق بطول (12 كم)، ثم

¹ رضا حوجو: شبكات الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص.151 .

²MAC CARTHY : Géographie physique, économique et politique de l'Algérie, Dubos Frères, imprimeurs Libraires Editeurs, Alger, 1858, p .186.

³ رضا حوجو: شبكات الطرقات الفرنسية في الجزائر..... , المرجع السابق، ص. 152

⁴ نفسه، ص 157..

⁵ Ministère de la Guerre: T.E.F 1843- 1844, op cit p. 114

يتجه نحو وادي العيوشي، ويعبر عدة قرى، ويستمر حتى يمر من ديجلي بن عمار، ثم يصل إلى نقطة تتوسط بين معسكر وتيارت¹.

-الطريق الرابط بين مستغانم ومعسكر:

فيبلغ طوله (75 كم)، وقد تم افتتاحه سنة 1842. يُعتبر هذا الطريق أقصر بـ (12 كم) من الطريق الرابط بين وهران ومعسكر. خلال سنة 1843، تم القيام بأعمال تحسين على أجزاء من هذا الطريق، لكنها لم تكن تهيئة شاملة. بالقرب من مستغانم وحتى منطقة المزرعة، تم تحجيره بعرض (4 أمتار) على امتداد (13 كم). بلغت النفقات من ميزانية الحرب 11,563,073 فرنك، وفي عام 1844، لم يكن من الممكن سوى تنفيذ أعمال إصلاح بسيطة².

3.2.3 طرق السيطرة في عمالة قسنطينة إلى غاية سنة 1860:

-الطريق من Phillippeville (سكيكدة) إلى قسنطينة:

يبلغ طوله (76 كم). تم فتح هذا الطريق بشكل سريع عام 1838، وكان يُستخدم من قبل الجيش الاستكشافي المتوجه من قسنطينة إلى ساتورا (ميناء سكيكدة اليوم). تولّت مصلحة الهندسة العسكرية الأشغال بين سنتي 1839 و1842، حيث شهد الطريق تحسينات كبيرة، خاصة في مقطع فيليبفيل وبدلة العروش، إذ خضع مساره لتعديلات واسعة.

كان الطريق يصعد عبر وادي زمانة حتى مضيق الدير، ثم يتبع مسار الطريق الروماني القديم نحو العروش. لكن بسبب افتقاره إلى الحصى المناسب، أعيد توجيه الطريق ليعبر وادي صفصاف الذي يحتوي على حصى صلبة ومتماسكة. ومن معسكر العروش إلى قسنطينة، امتدت الأشغال عام 1843 على طول (18 كم)، منها (11 كم) مرصوفة بالحصى³.

-الطريق الرابط بين عنابة (بونة) وقسنطينة عبر قالمة

يُعد من الطرق العسكرية التي أنشأها الجيش لأهداف استراتيجية. يبلغ طول الطريق من بونة إلى قسنطينة عبر قالمة (54 كم). وقد أعيد بناء جزء من الطريق بين قسنطينة ومجرى وادي الرميل بطول

¹Ministère de la Guerre: T.E.F 1843- 1844, op cit p. 114

²Ib id, p. 113

³Ib id, p.118

(1,239 مترًا)، حيث تم تعبيده ووضعه في حالة جيدة للصيانة. كما بدأت أعمال تمديد الطريق على طول (1,000 متر) إضافي عبر معبر وادي الرميل، وبلغت ميزانيته 31.463.71 فرنك ف¹.

-الطريق الرابط بين عنابة والقالة :

يبلغ طوله (78 كم). تم فتح هذا الطريق سنة 1843 بهدف استغلال الغابات وتسهيل الاتصال بالمناطق الخصبة. وقد تم إنجاز (14 كم) منه بعرض (7 أمتار) في عام 1845، وأدرج ضمن شبكة الطرق التابعة لإدارة الجسور والطرق. وبلغت الكلفة الإجمالية من ميزانية الحرب 29,548 فرنك ف²

-الطريق الرابط بين قسنطينة وسطيف :

يمتد على طول (126 كم). بدأت فيه الأشغال سنة 1849 من طرف مصلحة الجسور والطرق لاستكمال ما بدأتها مصلحة الهندسة العسكرية. وفي سنة 1856، بلغت نسبة التحجير (137 كم) من أصل (427 كم) إلى غاية الجزائر العاصمة³

ويُعد هذا الطريق هو الطريق الرئيسي الذي يربط الجزائر بقسنطينة عبر سطيف⁴

3.3 تطور شبكة الطرق خلال العهد المدني (1870-1890)

في العهد المدني، فقد صُنِّفت الطرق إلى ثلاث أنواع، وهي:

_ طرق وطنية (Routes Nationales)

_ طرق العمالة أو الطرق الولائية (Routes Départementales)، وتنقسم إلى طرق اتصالات كبرى وطرق ذات مصالح مشتركة

_ طرق ريفية (Chemins Vicinaux).⁵

1.3.3 الطرق الوطنية:

¹ Ministère de la Guerre: T.E.F 1843- 1844, op cit p.118

² Ib id, p .119

³ رضا حوحو: شبكات الطرقات الفرنسية في الجزائر..... , المرجع السابق ، ص. 170.

⁴ Charles FÉRAUD : Histoire Des villes de la province de Constantine, Recueil des notices et mémoires de la Société Archéologique de la Province, 5° Volume de la deuxième série, 1871-1872. —Quinzième Volume de la collection, L. Arnolet, Libraire-éditeur, Constantine, 1872, p .13

⁵ Louis Vignon : La France en Algérie, librairie Hachette et Cie, Paris, 1893, p .239

• مشاريع الطرق الوطنية من خلال مداوات المجلس الأعلى للحكومة العامة 1873:

مرت شبكة الطرق بمراحل قانونية ساهمت في تنظيمها وتصنيفها، حيث انتقلت من طرق عشوائية أنشئت لأهداف عسكرية، إلى طرق ملكية ووطنية. وقد جاء ذلك تنفيذًا للأمر الملكي الصادر بتاريخ 17 جوان 1845، والذي وضع الإطار الأول لتنظيم الطرق في الجزائر.

وكان مرسوم 18 جويلية 1864 هو آخر تعديل قانوني في عهد النظام الملكي، حيث تم بموجبه تصنيف الطرق الرئيسية في الجزائر إلى خمس طرق إمبراطورية.

ثم جاءت المرحلة الثالثة في ظل النظام المدني، حيث أصدر الحاكم العام جيدون مع نهاية سنة 1872 تعليماته إلى مفتش الأشغال المدنية والقائد الأعلى للمهندسين من أجل إعداد مشروع خاص بتصنيف طرق وطنية جديدة¹.

وقد تضمنت مداوات المجلس الأعلى للحكومة الاستعمارية في الجزائر سنة 1873 مناقشة مشاريع هذه الطرق الجديدة، ما يُظهر التوجّه نحو توسيع وتطوير شبكة النقل ضمن رؤية مدنية واستعمارية أكثر تنظيمًا

مشاريع تصنيف الطرق في إقليم الجزائر – دورة 1873:

_ الطريق الرابط بين بجاية وأمال مرورًا ببني منصور

يُعد هذا الطريق من الطرق الريفية المهمة، وكان قيد الإنجاز في ذلك الوقت، خاصة في الجزء الممتد بين بجاية وبني منصور. ونظرًا لعدم استكمالها، تقرر مؤقتًا استخدام الطريق الرابط بين الجزائر العاصمة وقسنطينة مرورًا بالبويرة كبديل للتنقل بين بجاية ووسط البلاد².

_ الطريق من الجزائر العاصمة إلى بجاية:

يبدأ من الجزائر العاصمة ويتجه شرقًا عبر البويرة، ثم يواصل نحو بني منصور، حيث يلتقي بمسار يجري إنجازه آنذاك لربط بني منصور ببجاية على الساحل. يخترق هذا الطريق مناطق ذات كثافة سكانية قبائلية عالية، ويمر عبر غابات كثيفة، ما يجعله مسارًا حيويًا. كما يربط بين وادي الصومام ومرتفعات

¹ Conseil Supérieur de Gouvernement : Exposé de la situation de l'Algérie par M. le Gouverneur Général, à l'ouverture de la session 12 Janvier 1875, imp de la ville Juillet Saint- Lager, Algérie, 1875, p.26

² رضا حوحو: شبكات الطرق الفرنسية في الجزائر..... المرجع السابق، ص. 179

جبال جرجرة بميناء بجاية، وتكمن أهميته في دوره ضمن سياسة التهذئة والسيطرة على منطقة القبائل، التي اعتبرها الاستعمار مركزًا للثروات والمقاومة¹.

_ الطريق من أفلو (affreville) إلى بوغار:

يُعد طريق اتصال ذي أهمية استراتيجية عالية من منظور المخططات الاستيطانية، خصوصًا فيما يتعلق بالوصول إلى وادي الشلف بين منطقتي بوغار ومليانة، ويمتد على طول (22 كم)².

_ الطريق من affreville إلى ثنية الحد:

يهدف إلى نقل المنتجات الطبيعية، خاصة نبات الحلفاء من هضاب السرسو. الطريق مكتمل تقريبًا باستثناء (9 كم) فقط، أما بقية الامتداد نحو السرسو، فيحتاج إلى إنجاز كامل

مشاريع تصنيف الطرق في إقليم وهران – دورة 1873

_ الطريق الإقليمي رقم 4 من الجزائر إلى شرشال:

يمتد هذا الطريق على طول الساحل ويُعد ذا أهمية استراتيجية من الدرجة الأولى. فهو يسمح، في حال حدوث تمرد في منطقة الظهرة، بالتدخل من جهة الشمال، وفي الوقت نفسه من جهة الجنوب عبر السكك الحديدية. ويتصل هذا الطريق بالمسار الريفي نقماريا-مستغانم، مرورًا بالقليلة، الشلف، ثم مستغانم³.

_ الطريق الرابط بين غليزان وتيارت:

تم إنجاز (95 كم) منه، ويُعد منفذًا مهمًا للمنتجات الزراعية والصفوف والحلفاء من السهوب الغربية، حيث يربط بين السهول الغربية والهضاب العليا⁴.

_ الطريق الوطني رقم 19 من وهران إلى Geryville (البيض):

¹ Conseil supérieur de Gouvernement Alger : Procès – Verbaux de session d'avril 1873, imprimerie des télégraphes algériens et de la ville, Alger, 1873, p. 234-235

² رضا حوحو: شبكات الطرق الفرنسية في الجزائر..... المرجع السابق، ص 181.

³ C.S.G.A: op cit, p. 237

⁴ Conseil général de la Département d'Oran : session d'octobre 1873 -procès-verbaux des délibération, imprimerie A Dupont, rue de la préfecture Oran, 1873, p. 44

يمر عبر معسكر ويتفرع من وادي الحمام إلى مستغانم. تم إنجاز (134 كم)، فيما لا يزال (183 كم) في طور الإنجاز¹.

_الطريق من تليلات إلى الدايا مرورًا بسيدي بلعباس:

يمتد على طول (186 كم) تم إنجازها، بينما (48 كم) لا تزال قيد الإنجاز². يخدم هذا الطريق المنطقة الفلاحية المهمة في سيدي بلعباس، ويربطها بالطريق السريع القادم من وهران، ويُعد طريقًا مهمًا لتجارة الحلفاء³.

_الطريق من مرسى الكبير إلى العريشة عبر تلمسان:

او يصنف الطريق من مرسى الكبير إلى تلمسان نحو سبدو والعريشة يمتد على طول (85 كم). تم إنجاز نصف المسار الممتد من تلمسان إلى سبدو، وهو امتداد للطريق الوطني رقم 42 ويخدم التحركات العسكرية والتجارية نحو الجنوب الغربي.

_الطريق الرابط بين تلمسان ولالة مغنية:

يشكل امتدادًا للطريق الإقليمي رقم 7، ويصل إلى لالة مغنية، أحد أهم الأسواق في الجزائر، الذي يرتاده المغاربة بكثرة. سيربط هذا الطريق السوق بميناء نمور ومدينة تلمسان، وهو ذو أهمية عسكرية كبيرة بسبب اتصاله بالحدود المغربية⁵.

مشاريع تصنيف الطرق في إقليم قسنطينة – دورة 1873:

_الطريق من عنابة إلى تبسة:

يُعد طريقًا موازيًا للحدود التونسية، وله أهمية بالغة عسكريًا وتجاريًا، إذ يمر على مناطق قبائلية مكتظة بالسكان، ويشمل عددًا من الأسواق الإقليمية الكبرى مثل سوق مدينة سوق أهراس وسوق عين طمطام التابع إداريًا لمداوروش. الطريق في حالة صيانة حتى سوق أهراس، في حين أن الجزء الممتد من سوق

¹ C.G.O: op cit, p. 44

² رضا حوحو: شبكات الطرق الفرنسية في الجزائر..... المرجع السابق، ص. 182.

³ C.G.O: op cit, p. 44

⁴ رضا حوحو: شبكات الطرق الفرنسية في الجزائر..... المرجع السابق، ص. 182.

⁵ C.S.G.A: op cit, p. 238

أهراس إلى تبسة لا يزال غير مكتمل. وتُعد مدينة تبسة نقطة وصل للبضائع من الجنوب والاتصال المباشر مع البحر، لذا تم تصنيفه كطريق وطني حدودي¹.

_ الطريق من قسنطينة إلى تبسة:

يُعد امتدادًا طبيعيًا للطريق الوطني رقم 5، ويمر عبر مناطق مفتوحة للاستيطان. ينتهي الطريق عند أقصى التل على الحدود التونسية في مدينة تبسة، ذات الأهمية الكبيرة بفضل تجارتها مع جنوب الجزائر وتونس. الطريق مفتوح على كامل امتداده، وهو في حالة صيانة جزئية فقط².

_ الطريق من قسنطينة إلى عنابة مرورًا بقالة:

يُبرز هذا الطريق أهمية واضحة لاتصال قسنطينة وقالة بميناء عنابة، مما يستلزم تصنيفه كطريق وطني. الطريق حاليًا في حالة صيانة، كما أن الفرع الممتد من بونة إلى تبسة سيكون ذا أهمية كبيرة عند ربطه مستقبلاً بخط سكة حديدية مخطط إنشاؤه بين بونة وقالة³.

• حالة شبكة الطرق الوطنية من خلال قانون تصنيف سنة 1879:

عرفت سنة 1879 تطورًا ملحوظًا في شبكة الطرق، حيث جاء قانون 28 مارس 1879 الذي رفع عدد الطرق إلى 10 طرق وطنية،⁴ بطول كلي قدره (1983 كم)، منها (1379 كم) في حالة صيانة، والباقي (544 كم) لم يتم بدء الأشغال به إطلاقًا.

تم تعزيز شبكة الطرق الوطنية في الجزائر، حيث استفاد إقليم الجزائر من طريق وطني جديد يمتد على طول (247 كم)، ينطلق من Maison Carriée مرورًا بأومال وسطيف، وصولًا إلى بوسعادة.

أما إقليم وهران، فقد شهد إنجاز طريق وطني آخر يربط بين وهران و Géryville عبر معسكر وسعيدة، بطول يُقدّر بـ(333 كم).

كما تم تدعيم هذا الإقليم بطريق وطني إضافي يصل إلى غريزان عند الحدود المغربية، مرورًا بمعسكر، سيدي بلعباس وتلمسان، على مسافة تبلغ (347 كم).

¹ C.S.G.A: op cit, p. 233

² Ib id, p. 234

³ Ib id, p. 234

⁴ Félix DESSOLIERS : L'Algérie libre. Etude économique sur l'Algérie, imp. Administrative Gojosso, Alger, 1895, p. 177

أما في شرق البلاد، فقد شمل قانون 29 مارس إدراج عدة طرق ضمن صنف الطرق الوطنية، من بينها الطريق الرابط بين سطيف وساحل بجاية، مرورًا بالميناء، بطول (111 كم)، وطريق آخر يمتد على مسافة (126 كم) يربط خميس الخندشة عبر عين البيضاء.¹

2.3.3 الطرق الولائية:

من بين أهم مشاريع الطرق الولائية يبرز المقطع الرابط بين إفرين والجبل الكبير، الواقع على الطريق الوطني الذي يصل بين قسنطينة والجزائر مرورًا بأومال.

وقد باشرت مصلحة الهندسة والأشغال العمومية تنفيذ هذا المشروع، باعتباره جزءًا من الطريق الوطني رقم (2)، الممتد من الجزائر إلى أومال، وتحديدًا على مستوى المقطع الرابط بين ليفخان وجسر المضيق الجبل.

وبحلول نهاية سنة 1876، لم يتبقَّ من الأشغال سوى مقطعين يبلغ طولهما الإجمالي (23 كم).

ولإتمام هذه الأشغال، حُصص لمصالح الهندسة والأشغال العمومية على مستوى الولاية مبلغ قدره (420 ألف فرنك).²

كما ساهمت الإعانات المالية بقيمة (200 ألف فرنك) في استمرار الأشغال على الطريق رقم (5)، الرابط بين بجاية والصف، مما سمح بإتمام عدة مقاطع، وأعطى دفعة قوية للأشغال، خاصة في القطاع الممتد بين وادي حلاية وثنية الحد.

وأخيرًا، فإن الإعانات المخصصة لأشغال الطرق في الولايات الثلاث قد منحت دفعة قوية وجدية للورشات المفتوحة في مختلف النقاط.³

وتُصنّف الطرق الولائية (أو طرق العمالة) إلى طرق الاتصالات الكبرى وطرق المصلحة المشتركة.

وقد تضاعف عدد هذه الطرق بفضل القروض التي منحتها المجالس العامة، حيث إن عدد الطرق الخاصة بالاتصالات الكبرى قد ارتفع ليبلغ الطول الإجمالي لها (4.932 كم و328 مترًا)، موزعة كالتالي:

• ولاية الجزائر : (1.207 كم و928 مترًا)

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر....., المرجع السابق، ص. 193.

² Algérie, Exposé de la situation de l'Algérie, par le Gouverneur général

Chanzy, Antoine-Eugène-Alfred, (session de 1876), imprimerie de L'association ouvrière Aillaud et Cie, Alger, 1876 p. 55

³ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.... المرجع السابق ص. 200

• ولاية وهران : (1.073 كم و100 متر)

• ولاية قسنطينة : (2.701 كم و300 متر)¹

أما بالنسبة لطرق المصلحة المشتركة، فقد بلغ الطول الإجمالي لها (1.298 كم و573 مترًا)، موزعة كالتالي:

• ولاية الجزائر : (699 كم و733 مترًا)

• ولاية وهران : (198 كم و900 متر)

• ولاية قسنطينة: (399 كم و940 مترًا)²

3.3.3 الطرق الريفية:

تُعد الطرق الريفية بمثابة المسالك التي تربط بين القرى والمزارع والمناطق الزراعية النائية من جهة، وبين المدن والمراكز الحضرية من جهة أخرى. وتمتاز هذه الطرق بانخفاض تكلفتها مقارنةً بطرق الاتصالات الكبرى، بالإضافة إلى سرعة إنجازها، إذ إن عرض الطريق الريفي عادةً ما يكون أقل من (6 أمتار).

وتُعتبر هذه الطرق عنصرًا حيويًا في شبكة الاتصالات والنقل، نظرًا لدورها في ربط المناطق المعزولة بالمراكز الحضرية. وفي السنوات الأخيرة، أدركت الإدارة الفرنسية الأهمية الاقتصادية لهذه الطرق، مما دفعها إلى الإسراع في إنجازها وتطويرها³.

وقد تم تجسيد هذا الاهتمام من خلال قانون سنة 1879 في فرنسا، الذي خُصص بموجبه مبلغ يُقدَّر بـ (300 مليون فرنك) لصندوق الطرق الريفية بالميتروبول، مع اشتراط تخصيص (40 مليون فرنك) منه لفائدة البلديات والدوائر الجزائرية، وذلك بهدف إعطاء دفعة جديدة لإنجاز الطرق الريفية، واستكمال طرق الاتصالات الكبرى والطرق ذات المنفعة المشتركة⁴

4.3.3 طرق الجنوب والصحراء:

¹ Gouvernement général civil de l'Algérie: État actuel de l'Algérie

1°audécembre 1879, 2°au octobre 1880 (publié d'après les documents officielles, par ordre de M, Albert Grévy, imprimerie administrative Gojosso et Cie, Alger, 1880 p .170

² Ib id, p.171

³ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر....، المرجع السابق، ص.200 .

⁴ نفسه، ص. 203.

بعد استيلاء الفرنسيين على مدينة الجزائر، تصاعدت رغبتهم في استكمال مشروعهم التوسعي نحو الصحراء الإفريقية، وهو المسعى الذي بدأ منذ رحلة المغامر الفرنسي "رينيه كاي (René Caillié)"، أحد أوائل الأوروبيين الذين توغلوا في أعماق الصحراء.

بدأ كاي رحلته إلى مدينة تمبكتو سنة 1827، مدعيًا أمام القبائل التي صادفها في طريقه أنه مصري الأصل تربى في فرنسا منذ طفولته. وفي 14 مارس 1828، بلغ نهر النيجر، قبل أن يدخل تمبكتو بتاريخ 20 أبريل من العام نفسه، ليصبح أول أوروبي يعود إلى أوروبا بتوصيف دقيق عن هذه المدينة الصحراوية الغامضة. عند عودته، مر عبر الصحراء إلى مدينة طنجة، ومنها عبر منطقتي تويت وتافيلالت التي بلغها في شهر يوليو، قبل أن يدخل مدينة فاس في 14 أغسطس. وقد دوّن كاي خلال رحلته ملاحظات دقيقة، وأنجز رسومات ذات قيمة علمية كبيرة، ساهمت بشكل ملحوظ في تقديم معلومات جغرافية وثقافية مهمة إلى فرنسا، ما أفاد بشكل مباشر الجهات المختصة بالتوسع الاستعماري، وساعد لاحقًا في التمهيد لغزو الجنوب الجزائري والتوسع داخل الصحراء الإفريقي¹

لقد اهتم الفرنسيون في بادئ الأمر بالتعرف على طرق القوافل الصحراوية القديمة، وقد تم ذلك عبر إرسال حاملات عسكرية وبعثات استكشافية نحو الجنوب، بالإضافة إلى دراسة أعمال كبار الرحالة العرب الذين سبق لهم استكشاف الصحراء مثل ابن بطوطة، الإدريسي، ابن حوقل، ابن خلدون، الحسن الوزان، والبكري، وغيرهم. ومن بين من درس هذه الطرق وتعرف عليها إدوارد بلان (Édouard Blanc)، بوزو دي بورغو (Bozzo di Bourgo)، والراهب بارجيس (Le Père Bargès)، وكوداري (coudrayi)، وغيرهم، حيث أورد إدوارد بلان (Édouard Blanc) خريطة هامة وجامعة حدد من خلالها الطرق التي سلكها المغامرون الأوروبيون في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر²

مسالك الطرق الصحراوية:

1. طريق مراكش - تمبكتو: ينطلق هذا الطريق من مراكش، مارًا بتارودانت وتاوريرت وتيندوف، ثم يخترق رمال إيقيدي وعرق شيمش متجهًا إلى توديني. يواصل سيره شرقًا عبر منطقة الجوف، مرورًا بأونان وأروان وصولًا إلى تمبكتو. وقد سلك هذا الطريق المستكشف الألماني الدكتور أوسكار لينز سنة 1880.

¹ Edme Francois Jonard : Notice Historique sur la vie et les voyage de René Caillié, BSGDP, Paris, 1838, p. 21 -22

² يحي بوعزيز: مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، عالم المعرفة للنشر والتوزيع الجزائر، 2009، ص. 136

2. طريق فاس ومكناس - تمبوكتو: يمر هذا الطريق بقصابة المخزن وأم درينتي، ويتبع حوض وادي غير إلى إيجلي، ثم يستكمل طريقه عبر وادي أم السورة وصولاً إلى تويت، ثم الأكابلي، فبأرتير يشومين، ووالن، وعين رنان، ومبروك، ليصل أخيراً إلى تمبوكتو.
3. طريق وهران وأرزيو - تمبوكتو: ينطلق من وهران أو أرزيو، ويمر بخيثر، ومشرية، وعين الصفراء، وفقيق، ويتبع مجرى وادي زوسفاناتو إلى إيجلي، حيث يلتقي بطريق فاس المؤدي إلى تمبوكتو.
4. طريق مدينة الجزائر - تمبوكتو: يبدأ من الجزائر العاصمة، ويمر بالبليدة، وبوغار، والأغواط، وغرداية، والقليعة، وعين صالح، ثم الأكابلي، ويواصل نحو بأرتير يشومين، حيث يتصل بطريق تويت المتجه إلى تمبوكتو. وقد سلك هذا الطريق الضابط بالاً¹.
- 5: طريق سكيكدة وقسنطينة إلى أمقيد والهوغار وتمبكتو، ويمر هذا الطريق عبر باتنة، بسكرة، توقرت، ورقلة، البيوض، أمقيد، تيمساو، وأفروان، ثم يصل إلى مبروك وتمبكتو، أو يتجه إلى بوروج. وقد عبر الضابط فلايتير جزءاً من هذا الطريق ماراً بحوض إيغرغر.
- 6: طريق طرابلس إلى تمبكتو، ويمر عبر سناون، غدامس، تيماسينين، والبيوض، حيث يلتقي بطريق قسنطينة المؤدي إلى تمبكتو. كما يتفرع منه مسلك آخر من غدامس إلى غات، بئر عسيو، أقاديس، سكوتو، وكاتسنا غرباً، ثم إلى أقاديس وماو شرقاً.
- 7: طريق طرابلس إلى مرزق، يمر عبر سبها، بئر بكر، تجري، وتومو، ثم يتفرع إلى مسارين: الأول نحو بالماء، أقاديس، ماو، وكوكة في تشاد، والثاني نحو أبشر، شرق الوادي
- 8: طريق طرابلس إلى جغبوب، ثم إلى سيوه، الفرافرة، والأقصر في صحراء مصر، ويتصل بهذا الطريق عدد من المسالك القادمة من المدن الساحلية مثل سرت، بنغازي، درنة، والقصر الجديد.
- 9: طريق بنغازي إلى وداي، ويمر عبر أوجلة، جالو، سرحن، كبانو، وتهيته، ثم يتفرع إلى فرعين: الأول يتجه إلى ماو، والثاني إلى أبشر، وقد سلكه المستكشف روهلف سنة 1874.
- 10: طريق أسيوط، إسنا، وأسوان إلى دارفور في السودان، يمر عبر سليمة والفاشر، ثم عند بلوغه الفجوة، يتفرع إلى طريقين: أحدهما يتجه إلى دنقلة القديمة عبر مجرى وادي مالك، والآخر إلى سنار أو الخرطوم، ويستمر حتى بربر وسواكن على سواحل البحر الأحمر شرقاً²

¹ يحيى بوعزيز، المرجع السابق، ص.137.

² نفسه، ص.139..138.

وأخيراً، يمكن القول إن فرنسا، وعلى الرغم من الصعوبات التي واجهتها، استطاعت أن تمد الجزائر بشبكة واسعة من الطرق شملت أقاليمها الثلاثة: الجزائر، قسنطينة، ووهران، وذلك على مدار السنوات. وقد تنوعت هذه الطرق بين طرق للتوغّل وأخرى للسيطرة. كما تمكنت فرنسا من الوصول بشبكة الطرق إلى جنوب الصحراء، ما يعكس إصرارها على شق العديد من المسالك والطرق التي تخدم أهدافها الاستعمارية.

الفصل الثاني: أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم الاقتصاد خلال الفترة الاستعمارية

1. أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم القطاع الزراعي

1.1 الزراعة الفرنسية في الجزائر (1830-1962)

2.1 الزراعة الأوروبية

3.1 أثر شبكة المواصلات في تطور الإنتاج الزراعي الاستعماري

2. أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم القطاع الصناعي

1.2 الصناعة في الجزائر.

2.2 الصناعة الزراعية.

3.2 الصناعة الاستخراجية.

3. أثر شبكة المواصلات في تدعيم القطاع التجاري

1.3 التجارة الداخلية

2.3 التجارة في الجنوب

3.3 التجارة الخارجية

شهدت الجزائر خلال الفترة الاستعمارية الفرنسية تحولات عميقة في بنيتها التحتية، كان من أبرزها تطوير شبكة المواصلات البرية التي شملت إنشاء الطرق البرية والتي شكلت ركيزة أساسية في ربط مختلف مناطق البلاد وعلى الرغم من أن هذه الشبكة صممت أساساً لخدمة الأهداف الاستعمارية، لا سيما تسهيل حركة القوات وتسهيل استغلال الموارد الطبيعية ونقلها، إلا أن لها آثارا اقتصادية بعيدة المدى فقد ساهمت في تنشيط الحركة التجارية، وتيسير تنقل السلع والبضائع، وربط المناطق الزراعية والمناجم بمراكز التصنيع والتصدير، مما أدى إلى دفع عجلة الاقتصاد الجزائري، ولو ضمن إطار يخدم المصالح الفرنسية بالدرجة الأولى. حيث بحلول القرن التاسع عشر، فرض الاستعمار الفرنسي على الجزائر نمطا اقتصاديا جديداً أثر بشكل كبير على القطاعات الرئيسية، لاسيما الزراعة، الصناعة، والتجارة وقد شهدت الجزائر نتيجة لذلك تحول في النشاط التجاري، حيث انتقلت الحركة التجارية من الأرياف الداخلية إلى المدن الساحلية، كما أحكم الاستعمار سيطرته على أهم المراكز التجارية في المستعمرة، خاصة المدن الكبرى. وتبقى هذه الشبكة من البنى التحتية التي وضعت الأساس لاحقا لتطوير الاقتصاد الوطني بعد الاستقلال

فكيف ساهمت شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر في إحداث التغيرات الاقتصادية على الاقتصاد

الجزائري؟ وكيف ساهمت الإدارة الاستعمارية بالدرجة الأولى في خدمة مصالحها؟

1. أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم الاقتصاد الزراعي

حتى سبعينيات القرن التاسع عشر، أدت شبكة الطرق باعتبارها شريان الحياة اليومية - دورا رئيسيا في دفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمستعمرة، إذ ساهمت في تحريك عجلة الاقتصاد الكولونيالي فقد ساعدت هذه الطرق على ربط المزارع بمراكز التخزين والتصدير في القطاع الزراعي، كما سجلت، في المجال الصناعي، نقل الثروات المعدنية إلى المصانع التحويلية أو إلى الموانئ لشحنها نحو المتروبول¹.

حيث مع مجيء الجمهورية الثالثة، أدخل مفهوم جديد للطريق ضمن المنظومة الاستعمارية، فلم تعد وظيفته تقتصر على تعزيز الأمن في الأراضي المحتلة فقط، بل أصبح أداة لضمان نجاح سياسة الاستيطان، وتسهيل السيطرة الاقتصادية والاجتماعية على المستعمرة، إضافة إلى دعم توسع المشروع الاستعماري².

وفي الوقت نفسه، ساهم إنشاء الطرق في رفع قيمة الأراضي، مما أدى إلى ازدياد تنافس المضاربين على شراء الأراضي القريبة من مشاريع الطرق، طمعا في إعادة بيعها لاحقا بأسعار أعلى بعد إنجاز الأشغال³. كما يظهر أثر شق الطرق على أسعار المنتجات الزراعية، حيث توقع "دو فيرنو" سنة 1858 م أن تكلفة إنتاج القمح ستشهد انخفاضا كبيرا، في حال تم إنشاء طرق تربط العاصمة في اتجاه الساحل ومتيجة وسهول بني سليمان والمدينة، حيث عمل الطريق الوحيد في المنطقة الذي كان يربط العاصمة بالبليدة وهو الذي كان يستخدم في كل المواسم، على رفع تكلفة نقل قمح سهول الشلف إلى مطاحن البليدة، بنسبة 50% من السعر الحقيقي للمنتوج⁴.

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص.231.

² عباد صالح: الجزائر بين فرنسا والمستوطنين (1830-1930)، ديوان المطبوعات الجامعية، 1999، ص.97.

³ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص.231.

⁴ Duvernois clement : l'Algérie ce qu'elle est ce qu'elle doit être essai économique et politique, Dubos frères, éditeurs, Alger, 1858, p.188-190-191.

1- الزراعة الفرنسية في الجزائر (1830.1954)

بعد الغزو الفرنسي للجزائر انتهجت الإدارة الاستعمارية سياسة زراعية متباينة في أساسها، حيث اعتمدت خلال الفترة الأولى والممتدة إلى غاية 1856 م، سياسة زراعية تخدم المعمرين الفرنسيين في الجزائر، أين تم إنشاء 35 قرية استيطانية للمعمرين من 1842 م و إلى غاية 1845 م، كما تم التنازل لهم مجاناً ودون دفع أي تكاليف على ما يربو على 105000 هكتار من الأراضي الجيدة الصالحة للزراعة كما عمل الجنرال بيجو في هذه الفترة على شق العديد من الطرق التي كانت الصالحة للزراعة تربط هذه المراكز فيما بينها مع اهتمامه الخاص بإنشاء المستثمرات الزراعية والمخيمات الاستيطانية التي أقامها بمحاذاة طرق هذه الشبكة، ووعد الكولون المدنيين بمنحهم أراضي زراعية مقابل الخدمة العسكرية لمدة ثلاثة سنوات في المستثمرات الفلاحية.²

لقد كانت تهدف الإدارة الاستعمارية من خلال هذه السياسة إلى أمرين، تمثل الأول في حل مشاكل الصراع الاجتماعي في فرنسا أما الثاني فتمثل في إيجاد طريقة التشجيع هجرة المعمرين نحو الجزائر، كسبيل لإيجاد عمل الطبقة الشغيلة العاطلين عن العمل في المدن الفرنسية³ مع ظهور الإمبراطورية الثانية، تبنت الإدارة الفرنسية سياسة زراعية جديدة، سهلت بموجبها منح التنازلات للشركات الرأسمالية الكبرى وللأشخاص ذوي الأملاك ورؤوس الأموال، مع الاستمرار أيضا في تقديم بعض الامتيازات للمزارعين الصغار.

وفي إطار هذه السياسة، سعت السلطات الفرنسية إلى تشجيع حركة الاستيطان الزراعي من خلال منح أراضٍ لصالح رأس المال الحر والشركات عبر إنشاء مستوطنات زراعية في الجزائر. وقد صدر قانون 19 سبتمبر 1848 م دعماً لهذا التوجه غير أن النتائج جاءت مخيبة للآمال، حيث فشل العديد من

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق، ص. 232.

² يحيى بوعزيز: سياسة التسلط الاستعماري والحركة الوطنية (1830.1954)، د.م.ش الجزائر، 2007، ص. 9.

³ بن اشهنو عبد اللطيف: تكون التخلف في الجزائر (محاولة لدراسة حدود التنمية في الجزائر بين عامي (1830.1962)، تر: نخبة من الأساتذة، الجزائر، 1979، ص. 89.

المستوطنين في التأقلم مع ظروف الحياة في المستعمرة، مما أدى إلى وفاة بعضهم، بينما اختار آخرون العودة إلى بلدانهم الأصلية، أما فيما يخص الشركات فقد جاء قانون 26 أبريل 1853م الذي منح لشركة *la société Algérienne* على *la société Genevoise* 20000 هكتار، كما تحصلت شركة *la société Algérienne* على 100000 هكتار، وشركة *Franco-algérienne* على منطقة نفوذ قدرها 24000 هكتار، وأدى هذا إلى انشاء 73 مركزا جديدا بين 1853 و1860م، وارتفاع عدد السكان الأوربيين بالريف من 48000 إلى 1.86000.

2.1 الزراعة الأوروبية:

شهد نمو الرأسمال الزراعي عدة عراقيل رئيسية حالت دون تحقيق التطور المتوقع، ومن أبرز هذه المعوقات عدم استقرار الأسواق المحلية (نقاط البيع)، قلة القروض وضعفها، إضافة إلى غياب اليد العاملة أو ارتفاع تكاليفها فقد كانت اليد العاملة العربية تفتقر إلى الاستعداد والرغبة في خدمة المزارع الأوروبي. كما أن القطاع الزراعي، قبل عام 1871م، كان يعاني من غياب التنظيم المحكم؛ إذ كان الأجر اليومي للعمل الزراعي يتغير تبعا لوفرة اليد العاملة أو ندرتها ويذكر فرانك في هذا السياق أن " الحصادين العرب كانوا يطلبون أجرا قدره 2.50 فرنك عندما يرتفع الطلب على اليد العاملة، مقابل 1.25 إلى 1.50 فرنك في السنوات السابقة².

الإضافة إلى نقص القروض، الناتج عن السياسة النقدية التي اتبعتها الإدارة الفرنسية تجاه الامتيازات الزراعية، من أبرز العراقيل أمام تطور القطاع الزراعي؛ حيث امتنعت الأنظمة المصرفية في الجزائر عن دعم التنازلات الزراعية، بغض النظر عن أهدافها أو طبيعتها³.

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 234.

² بن اشهنو عبد اللطيف: المرجع السابق، ص ص 113-114.

³ Lecoq joseph: les sociétés indigènes de prévoyance, de secours et de prêts mutuels des communes d'Algérie, pedone, éditeur, paris, 1903, p.32.

كما أن حصر الأسواق ضمن المناطق الداخلية للمستعمرة شكل سبباً رئيسياً في ببطء تطور رأس المال الزراعي الحر لمواجهة هذه الإشكالية، سنت السلطات قانون الجمارك 11 جانفي 1851م، الذي نص على

فتح أسواق جديدة واسعة النطاق، مما ساعد على تنشيط المبادلات التجارية وتوسيع نطاقها.¹

ورغم هذا إلا أن الإدارة الاستعمارية عملت على إعطاء نفس جديد للاقتصاد القبلي، وكان هذا لهدفين

هامين يتمثل الأول في التخلص وهدم الاقتصاد التقليدي، بينما تمثل الثاني في إدخال منتجات جديدة

تحتاجها السوق الفرنسية وكذا الأوروبية، مثل القطن والتبغ وزراعة الكروم.²

تجدر الإشارة إلى أن زراعة الحبوب ظلت تمثل أهم المنتجات الزراعية في المستعمرة، ويعود ذلك إلى الدعم

الذي حظيت به من قبل الإدارة الاستعمارية والمزارعين وقد ارتبط هذا الاهتمام بالظرف التاريخي الذي

كانت تعيشه أوروبا آنذاك، والمتمثل في الحرب بين بروسيا وألمانيا، والتي أدت إلى حرمان أوروبا من

الإمدادات البروسية من القمح.

وقد ساهمت هذه الظروف في تحقيق تطور ملحوظ في رأس المال الزراعي، خاصة ابتداء من منتصف

سبعينات القرن التاسع عشر³ كما يتضح من خلال جدول تطور زراعة القمح في الجزائر للفترة الممتدة ما

بين (1872-1884)

الجدول رقم 04: تطور الزراعة القمح في الجزائر للفترة الممتدة ما بين (1872-1884)

السنة		القمح الصلب		القمح اللين	
المساحة	نسبة المساحة	الإنتاج/ق	المساهمة في الإنتاج	المساحة	نسبة المساحة
المساهمة في الإنتاج	الإنتاج/ق	المساهمة في الإنتاج	المساهمة في الإنتاج	المساهمة في الإنتاج	الإنتاج/ق

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق، ص.235.

² عدي الهواري: الاستعمار الفرنسي في الجزائر سياسة التفكيك الاقتصادي والاجتماعي 1960.1830، تر: جوزيف عبد الله، دار الحداثة، لبنان، 1983، ص.158.

³ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق، ص.236.

81.59	593333	76.50	67214	19.03	770343	11.95	91395	1872
81.08	650043	72.61	75343	17.44	766916	11.83	100301	1873
63.81	775740	49.75	85663	14.18	796946	9.25	103642	1874
72.60	811537	65.66	92848	20.21	1181253	14.17	168646	1875
79.25	803057	72.47	88045	15.74	961421	11.73	140664	1876
83.26	641914	72.13	89272	20.64	631557	8.86	108718	1877
81.48	730951	71.94	96871	15.41	609098	9.86	105422	1878
74.33	901657	68.38	98530	15.16	659095	9.56	107066	1879
72.71	1021824	65.68	112457	19.91	917217	10.25	119672	1880
33.34	468579	64.97	118075	15.09	537917	10.85	123734	1881
28.14	1228240	73.54	134519	18.04	913213	1.26	137324	1882
61.66	947930	71.12	137227	16.33	8583111	12.81	146913	1883
76.91	1268489	71.30	144234	16.74	11143778	14.30	167728	1884

1

يتضح من خلال البيانات المتوفرة أن الجمهورية الثالثة أولت اهتماما بالغا بزراعة القمح على حساب باقي أصناف الحبوب، مما أدى إلى توسع كبير في المساحات المزروعة به، حيث ارتفعت من 91,395 هكتاراً سنة 1872 إلى 167,728 هكتاراً سنة 1884، مسجلة زيادة ملحوظة خلال فترة قصيرة وقد عرفت هذه المرحلة بعض الصعوبات مثل سنوات الجفاف خلال المواسم الزراعية 1873-1874-1878-1879، إلا أن زراعة الحبوب تمكنت من استعادة نشاطها بشكل تدريجي بعد هذه الأزمات.

¹ S.G. A,1882, P.152.Jules varlet, les céréales d'Algérie, imp. photogaveur, Alger,1900, pp.16-17-22-23

وفي المقابل، شهدت زراعة القمح اللين ازدهارا واضحا نتيجة تزايد الطلب عليه في السوق الفرنسية، خاصة سنة 1884، حيث ارتفعت مساحته المزروعة من 67,214 هكتارا سنة 1872 إلى 144,234 هكتارا سنة 1884.

حيث أن هذا النمو المتزايد في المساحة المخصصة للحبوب، استفادت من تراكم الرأسمال الزراعي وسياسية الجمهورية الثالثة التي أخذت على عاتقها تطوير القطاع، وفق مقتضيات المرحلة التاريخية الراهنة، كما استفادت أيضا من زيادة الطلب الأوربي على القمح بشكل أساسي بعد نهاية الحرب البروسية الفرنسية¹.

عملت الإدارة الاستعمارية الفرنسية على تدمير الزراعة التقليدية في الجزائر والتضييق عليها بمختلف الوسائل، بهدف دعم وتشجيع المزارعين الأوروبيين على حساب السكان المحليين. ولتحقيق هذا الهدف، فرضت الإدارة سياسة ضريبية مجحفة كان لها أثر قمعي واضح على الأهالي، إذ كانت الضرائب تفرض حصريا على المزارعين الجزائريين، وشكلت جزءا هاما من مداخيل المستعمرة، فمثلاً، في سنة 1880 م، دفع الجزائريون 22 مليون فرنك من مجموع 35 مليون فرنك من العائدات العامة. ووفق للإحصاءات العامة للفترة 1876 - 1880 م، مثلت عائدات الضرائب في محافظة الجزائر حوالي 81% بينما بلغت 87% في قسنطينة، و98% في وهران. وفي سنة 1880 م، تراجعت هذه النسبة إلى 67% في محافظة الجزائر، وإلى 67% في وهران، بينما ارتفعت في قسنطينة إلى 91%.

وعلاوة على ذلك، اعتمدت الإدارة الاستعمارية سياسة تجويع ممنهجة ضد السكان الأصليين من خلال نزع ملكية أراضيهم ومصادرة ممتلكاتهم. كما أسهمت الضرائب والفرامات الباهظة في تعطيل التطور التقني الزراعي ومنعت إدخال محاصيل جديدة، مما أدى إلى استمرار تخلف الزراعة التقليدية

¹ علي بوركنة: تطور السياسة الزراعية الفرنسية بالجزائر 1830-1962 دراسة في الآليات والنتائج، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص حديث ومعاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، (1442/1441هـ/2019-2020م)، ص.253.

لدى الأهالي¹.

في الوقت الذي شهدت فيه الزراعة الأوروبية، ولا سيما الفرنسية، تطورا ملحوظا سعت الإدارة الاستعمارية إلى إدخال محاصيل جديدة وغريبة عن الزراعة التقليدية المحلية في المستعمرة، مثل الكروم والقطن والتبغ ويعزى أحد الأسباب الرئيسية لاعتماد هذا النمط الزراعي الحديث إلى افتقار معظم المستوطنين للخبرة في العمل الفلاحي، مما دفعهم إلى التركيز على الزراعات التجارية التي لا تتطلب مهارات زراعية متقدمة والتي كان عليها الطلب كبيرا في الأسواق الأوروبية، إذ كانت تدر أرباحا طائلة لصالح المستوطنين.²

وتعد زراعة الكروم من الزراعات الرئيسية وقد شهدت انطلاقها الكبرى ابتداء من سنة 1880،³ وذلك بعد تفشي مرض " الفيلوكسيرا " الذي ألحق أضرارا جسيمة بالزراعة الفرنسية. حيث إن الرواج الذي عرفته زراعة الكروم الفرنسية من حيث المساحة وكمية الإنتاج تحطم بفعل " الفيلوكسيرا " الذي أصاب محاصيل الكروم في فرنسا منذ سنة 1863،⁵ ودمرت مئات آلاف الهكتارات لتستفحل الظاهرة أكثر ما بين 1880-1890.⁶

وهذا اعتمدت الإدارة الفرنسية مجموعة من السياسات التي أضرت بالفلاحين الأهالي، من بينها فرض ضرائب مجحفة، وتجريدهم من أراضيهم، إلى جانب إدخال أنماط الزراعة التجارية الحديثة. وقد أدت

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق، ص. 237.

² ناصر الدين سعيدوني: الجزائر منطلقات وآفاق، المرجع السابق، ص. 36.37

³ عدي الهواري: المرجع السابق، ص. 158.

⁴ الفيلوكسيرا: وتسمى كذلك بقمل الكروم وهو مرض تصيب أوراق الكروم وجذورها وتؤدي إلى خسائر كبيرة جدا، أصل هذه الحشرة من أمريكا وانتقلت إلى إنجلترا وأصاب الحقول الفرنسية وانتشرت بعدها في عدة مناطق منها الجزائر. أنظر إلى:

M. Beckenteiner, foudroiement du phylloxera, Imp.lyon.1882.PP1-14

⁵ Valade jean -Michel, la lutte contre le phylloxera dans le vignoble corrézien, in : annales du midi, revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale, tome111, n°227,1999, pp361

⁶ Isnard Hildebert, vigne et colonisation en Algérie (18801947), p.289.

هذه الممارسات إلى انهيار البنيات الزراعية التقليدية وظهور فئة كبيرة من السكان بلا أراضٍ، مما وقر يدا عاملة إضافية، وبالمقابل، واجه المعمرون تحديات مالية وصعوبات في تسويق منتجاتهم، ما دفعهم إلى الاعتماد على أنماط جديدة من التنظيم الزراعي، مثل الجمعيات وتقاسم المحاصيل، بهدف تقليل النفقات والاستفادة من اليد العاملة المحلية بأقل التكاليف الممكنة. وهذا ما عرف بنظام الخماسة أين يتحصل المتقاسم في المحاصيل على خمس الإنتاج دون أن يكلف المالك فلساً واحداً¹

3.1 أثر شبكة المواصلات في تطور الإنتاج الزراعي الاستعماري:

تم فتح الأسواق الميتروبولية أمام المنتجات الاستعمارية بفضل قانون سنة 1851، إلى جانب تطور وسائل النقل والاتصال، خاصة شبكة السكك الحديدية في سبعينيات القرن التاسع عشر، والطريق البحري، مما أدى إلى انخفاض تكاليف الشحن. وقد ساهمت هذه العوامل مجتمعة في ازدهار المنتجات الاستعمارية، لا سيما نبتة الحلفاء، والقطن، وزراعة الكروم، والتبغ.²

أصبحت زراعة الحلفاء ذات أهمية كبيرة بعد عام 1871، بفضل اتساع رقعة الحقول في الهضاب العليا الجزائرية حيث تغطي 7/10 من الهضاب العليا مما جعلها مصدراً أساسياً لثروات العديد من الشركات وقد ساهمت الزراعة الصناعية التي شكلت دافعاً رئيسياً للتوسع الاستعماري، في تشجيع هذا النشاط، وكانت صناعة الورق من أبرز الصناعات المعتمدة على هذه النبتة في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، واجهت المصانع الأوروبية صعوبات نتيجة ارتفاع تكلفة الخزف، الذي كان يستخدم كمادة أولية، مما دفعها للبحث عن بديل أقل تكلفة وهكذا برزت الحلفاء كخيار مثالي، الأمر الذي جعل من الموارد الجزائرية مورداً مضموناً في الأسواق، خصوصاً في إنجلترا، نظراً لتدهور الحقول الإسبانية بسبب الاستغلال المفرط والعشوائي.³

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 238. 239.

² نفسه، ص. 239.

³ G.G.A: État actuel de l'Algérie, 1877, op cit, p. 142.

أما من جهة المواصلات وهو أهم شيء فإن زراعة الحلفاء أدت إلى إنشاء عدد من للطرق في السبعينات والثمانينيات مثل الطريق الرابط بين ميناء أرزيو ومدينة سعيدة وتفرعاته والطريق الرابط بين ميناء مستغانم ومدينة تيارت وتليلات سيدي بلعباس¹

حيث منحت السلطات الفرنسية للشركة الفرنسية الجزائرية الحق في استغلال نبات الحلفاء الموجودة جنوبي سعيدة وذلك منذ 20 ديسمبر 1873. وبموجب الاتفاقية الموقعة بتاريخ 20 ديسمبر 1873، والمعدلة في 16 مارس 1874، حصلت هذه الشركة على حق حصري لاستغلال نبات الحلفاء على مساحة تقدر بـ 300 ألف هكتار ضمن مقاطعة معسكر، تشمل الأراضي الواقعة جنوب سعيدة، والتي يحدها شرق خط الطول المار بقطيفة وغربا الحدود الإدارية للمقاطعة. في المقابل، التزمت الشركة بإنشاء خط حديدي بطول 200 كيلومتر خلال مدة لا تتجاوز ست سنوات دون تلقي أي دعم مالي مباشر، ولكن مع منحها امتيازاً حصرياً لاستغلال الموارد الطبيعية في تلك بما ذلك خشب الغابات اللازم لإنجاز مسار السكك الحديدية، وفي 28 سبتمبر 1879 تم بلوغ سعيدة، ثم مددت بسرعة نحو خلف الله ومصباح، بغية إتاحة فرصة استغلال الطبقات الحلفائية.³

أما بالنسبة للتبغ فإن إدخال نبتة التبغ تم في سنة 1843م من طرف المعمرين وزادت زراعته تدريجياً بفضل الجزائريين حتى سنة 1880م، في 1875-1876م كان هناك حوالي 8000 مزارع جزائري و2000 مزارع أوروبي ينتجون من 50000 إلى 55000 قنطار من التبغ، يقدم منه الجزائريون حوالي خمس الإنتاج الكلي، ولكن بعد 1880م نادراً ما تعدى الإنتاج 25000 قنطاراً في السنة.⁴

على النقيض من الوضع المحلي، شهدت زراعة الكروم لدى الأوروبيين ازدهاراً ملحوظاً وتطوراً سريعاً

¹G.G.A: État actuel de l'Algérie, 1877, op cit, p.125-126.

² خليفي عبد القادر: المقاومة الشعبية للشيخ بوعمامة، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر، 2010، ص. 55-56
³ محفوظ قداش، جيلالي صاري: الجزائر صمود ومقاومات 1830-1962، تر: اوذيانه خليل، د.م.ش، الجزائر، 2012، ص. 193-194

⁴ رضا حوحو: شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق، ص. 241-242.

بعد سنة 1870م، دون الحاجة إلى استقدام يد عاملة من إسبانيا أو المغرب لسد النقص. وقد توسعت المساحات المزروعة بالكروم بشكل كبير، حيث انتقلت من 19,994 هكتارا سنة 1879 إلى 56,006 هكتارات سنة 1884، ثم إلى 103,408 هكتارات سنة 1900. 1888، لتصل إلى 154,430 هكتارا بحلول سنة وتزامن هذا التوسع مع ارتفاع كبير في إنتاج الخمر، الذي قفز من 351,525 هكتولتر سنة 1879 إلى 890,899 هكتولتر سنة 1884، ثم إلى 2,761,178 هكتولتر سنة 1888، وصول إلى 5,634,782.9 هكتولتر سنة 1900. ويعكس هذا التطور الدينامية التي ميزت الاقتصاد الكولونيالي، القائم أساسا على تحقيق الأرباح من خلال تنمية زراعة المحاصيل التجارية.¹

ظل تطور زراعة الكروم في الجزائر مرتبطا بشكل وثيق بمستوى إنتاج الخمر في فرنسا وبمدى تطور شبكة النقل في المستعمرة الجزائرية ومدى ارتباطها بالمناطق المزروعة بالكروم، فعندما يكون محصول الخمر في فرنسا ضعيفا، يؤدي ذلك إلى ازدهار إنتاجه في الجزائر، مما ينعكس على تنشيط حركة التصدير نحو الميتروبول. أما في سنوات المحاصيل الجيدة في فرنسا، فإن الوضع ينعكس ليخلق أزمة لمنتجي الخمر في الجزائر، كما حدث في أعوام 1886-1887، 1892-1893، 1899-1900، حين وضعت وفرة الإنتاج الفرنسي نظيره الجزائري في مأزق، تجلّى في انخفاض الصادرات من 1887730 هكتولتر في 1887 إلى 1857563 هكتولتر في 1897 وتدهور الأسعار داخل المستعمرة.

رغم أن توفر وسائل النقل والأسواق في الميتروبول ساهم في إدماج إنتاج الخمر ضمن البنية الاقتصادية الأوروبية، إلا أن هذا لم يعود بالنفع على الزراعة الجزائرية. فعلى العكس كان توسع هذا القطاع مرتبطا بالتوسع الاستعماري، من خلال زيادة مساحات الأراضي المنتزعة من أصحابها وتشغيل اليد العاملة الجزائرية لصالح الاقتصاد الفرنسي²

وهذا نرى أنه رغم منافسة السكك الحديدية للطريق فإن حركة النقل على شبكة الطرق نمت

¹ رضا حوجو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 242.

² نفسه، ص. 243.

بانظام، هذا النمو كان بسبب ارتفاع الصادرات نحو فرنسا والواردات عبر الموانئ التي شكلت روابط بين الطريق والباخرة ومعظم الأسواق الكولونيالية¹.

2. أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم الاقتصاد الصناعي

في الدول الكولونيالية تكون الصناعة في مراحلها الأولى والبدائية، وتتركز بشكل رئيسي على نشاطين أساسيين الأول يتعلق باستخراج الموارد المنجمية ونقلها مباشرة إلى الموانئ القريبة من مواقع استخراجها، حيث يتم تجهيز بني تحتية كخطوط السكك الحديدية أو الطرق خصيصاً لهذا الغرض، مما يتيح فرص عمل محدودة للسكان المحليين في محيط المناجم. أما النشاط الثاني، فيرتبط بتلبية الحاجات الأساسية للسكان، خصوصاً ما يتعلق بالاستهلاك والإيواء، مثل الصناعات الغذائية (كالمطاحن ومعاصر الزيوت وصناعة التبغ، ويبنى في الغالب على النشاط الزراعي المحلي أو على عمليات النقل والتفريغ التي تهدف إلى تقليص كلفة الشحن البحري عبر تحويل السلع قبل تصديرها أو بعد استيرادها. كما تبرز التجارة كعنصر محوري نظراً لارتباطها الوثيق بهذه الأنشطة الاقتصادية².

1.2 الصناعة في الجزائر:

ان الاقتصاد التقليدي في الجزائر يضم قسماً صغيراً من الصناعة الحرفية، التي شملت إنتاج الألبسة الصوفية والزراعي والأسلحة والجلود والبرانيس. وقد اشتهر سكان جبال القل بصناعة البارود والفلواذ، وكذلك بصناعة البنادق والسيوف، كما تنوعت الحرف التقليدية لتشمل صناعات أخرى مرتبطة بالثروات الطبيعية غير المعدنية أو الحيوانية، مثل النجارة، وتحضير الفحم، وصناعة السفن إلى جانب الصناعات الجلدية كالسروج والأحزمة والأحذية، وصناعة الأقمشة³.

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 246

² عدي الهواري: المرجع السابق، ص ص. 159-160

³ قشاعي فلة: النظام الريفي بالريف القسنطيني أواخر العهد العثماني 1771-1837، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 1900-1989، ص ص. 16-17.

يلاحظ تركيز واضح للنشاطات الاقتصادية الرئيسية في الجزء السفلي من مدينة الجزائر، خاصةً على طول محور باب عزون والشوارع المتفرعة منه، وملتقى شارعي باب الجزيرة (البحرية) وباب عزون. فقد كانت كل حرفة تقريباً مرتبطة بشارع أو سوق خاص بها، ما يعكس التنظيم التقليدي للحياة الحرفية في المدينة. ومن أبرز هذه الأسواق سوق الحديد سوق الخشب سوق الغزل سوق الحريرية سوق اللوح، وسوق "جشاقماجية" المتخصص في صناعة البنادق، إلى جانب سوق السمارين سوق الفخارين، سوق العطارين، سوق الفضة، سوق الخبازين، وسوق النجارين. كما تميزت بعض الأزقة بتخصصات دقيقة، مثل زنقة الرصايفية، زنقة المسايسية (صناع الأساور)، زنقة الصاغة، زنقة النحاسين، زنقة الذوادة¹ الخيوط المذهبة"، زنقة الفراغية الأغلاق، و زنقة البشامقية" نوع من الأحذية، و زنقة الدباغين و زنقة الذوايين و زنقة الخراطين و زنقة الشواشية" القلانيس"، و زنقة البلاغجية¹.

كانت قسنطينة عاصمة البايك مركزاً مهماً للصناعات التقليدية، حيث شهدت هذه الصناعات تطوراً ملحوظاً من حيث الكم والنوع. إضافة إلى ذلك، عرفت المدينة بصناعات أخرى مثل الصناعات الحديدية والخشبية وعلى الرغم من أن قطاع الصناعة التقليدية لم يكن يشغل سوى نسبة محدودة من سكان المدن، إلا أنه كان يعد مصدر دخل إضافي للعديد من الفئات الاجتماعية²

قبل فترة الاستعمار، كان الحرفيون الجزائريون يعملون ضمن فرق منظمة تدار وفق قوانين وهياكل صارمة، ما حدّ من إمكانية إدخال أي تطوير تقني على حرفهم. ومع بداية الاحتلال الفرنسي، بدأ الحرفيون يفقدون مكانتهم تدريجياً نتيجة اختفاء زبائنهم التقليديين، إضافة إلى افتقارهم لرؤوس الأموال اللازمة لتحديث صناعاتهم ومواجهة المنافسة الأوروبية المتزايدة.

وبعد عام 1870، تفاقمت الأزمة لتشمل حتى الحرفيين في المدن، باستثناء بعض الحواضر التي تمتلك جذورا تاريخية في هذا المجال، مثل ندرومة، تلمسان، وقسنطينة ومع ذلك، لم تكن هذه المدن في منأى عن

¹ناصر الدين سعيدوني، المرجع السابق، ص.62.

²MERCIER (E) : Constantine aniant la conquête française, in R.S.A.C. T.XIX, 1878 XIX 1878, pp.50- 51

التراجع، حيث لاحظ بول بوردي سنة 1880 م اختفاء بعض الحرف فيها، مثل صناعة الأحذية والحيآكة، والتي يبدو أنها انتقلت إلى البيوت في المقابل استطاعت مناطق القبائل الكبرى الحفاظ على صناعاتها التقليدية، وذلك بفضل طبيعتها الجغرافية الوعرة التي أعاقت وصول شبكات الاتصال الحديثة، ما ساهم في حماية هذه الصناعات من تأثير التوسع التقني والصناعة الكولونيالية التي كانت مطلبا للسوق الداخلية بإلحاح، كـبعض الصناعات الغذائية، أو التي كان يتطلبها الاقتصاد الكولونيالي مثل مواد البناء أو ورش تصليح الآلات الميكانيكية من وسائل النقل والعتاد الفلاحي.¹

من الجدير بالذكر أن عامل النقل لعب دوراً مهماً في تطور الصناعة الكولونيالية في الجزائر، إذ ساهم ارتفاع تكاليف النقل عبر شبكة السكك الحديدية في تحفيز نمو الصناعة المحلية وفي هذا السياق، يشير ف. ديمون إلى أنه "منذ عام 1919، أدى ارتفاع تكاليف الشحن والنقل بالقطار إلى ظهور صناعة محلية تهتم بجزء من إنتاج الفلين".²

لقد شكل ربع الشحن عاملاً محفزاً لظهور عدد من النشاطات الصناعية، حيث ساهم ارتفاع تكاليف النقل في بروز صناعات مثل إنتاج الكلس، البلاط الأجر، القرميد، الأسلاك والصفائح الحديدية، إضافة إلى تحويل الفلين الجلود، والرخام ويلاحظ بشكل عام أن الصناعات المحلية، سواء الكولونيالية منها أو التقليدية الخاصة بالأهالي، لم تكن تمثل تهديداً أو منافسة حقيقية للصناعة الأوروبية في الجزائر، نظراً لاقتصادها على تحويل بسيط للمواد النباتية أو الحيوانية أو المعدنية المستخرجة من المستعمرة.³

2.2 الصناعة الزراعية:

أصبحت مسألة إيجاد أسواق عالمية لترويج منتجات مستعمرة الجزائر من أولويات الإدارة الاستعمارية، خاصة مع تزايد احتياجات الصناعة الأوروبية في بداية النصف الثاني من القرن التاسع

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص.ص.250.251.

² عدي الهواري: المرجع السابق، ص. 162

³ المرجع نفسه، ص. 162

عشر. فقد دفعت هذه الاحتياجات المتزايدة إلى البحث عن مصادر جديدة للمواد الأولية، لاسيما وأن الموارد الطبيعية في أوروبا بدأت تشح وتصبح أكثر كلفة، إن وجدت أساساً. وفي ظل هذا الواقع، رأت الإدارة الاستعمارية في الزراعة حلاً مثالياً لتوفير هذه المادة للمصانع الأوروبية، ومن بين هذه المصادر الزراعية التي كانت تشكل أساساً للصناعة الأوروبية مايلي:

- مادة الحلفاء:

مع تدهور جودة الورق المصنوع من القش والخرق البالية، بدأت الصناعة الأوروبية منذ بداية ستينيات القرن التاسع عشر في البحث عن بدائل أكثر فعالية. وقد وجدت ضالتها في نبتة الحلفاء، التي أثبتت نتائجها الإيجابية كمورد طبيعي بديل لإنتاج ورق ذي جودة عالية وبتكلفة أقل.¹ فقد بلغت تكلفة الكيلوغرام الواحد من الحلفاء في بريطانيا التي كانت آنذاك أكبر سوق ومصنع للورق في أوروبا نحو عشرة فرنكات، بينما وصلت في فرنسا إلى أربعة عشر فرنكا، في حين كانت تكلفة مادة "الأشنان" النباتية، التي تدخل أيضا في صناعة الورق، أعلى بكثير، إذ بلغت ثلاثة وعشرين فرنكا في بريطانيا وثلاثين فرنكا في فرنسا. هذا الفارق الكبير في التكاليف شجع على تصدير كميات ضخمة من الحلفاء، قدرت بنحو مئتي ألف طن من أصل إجمالي الإنتاج البالغ 250 ألف طن، إلى مراكز الثورة الصناعية² وبهذا الشكل، ضمنت مادة الحلفاء مكانتها في السوق العالمية، لا سيما مع تراجع المنافس الإسباني الرئيسي في هذا المجال، حيث شهدت إسبانيا انخفاضا كبيرا في صادراتها من الحلفاء نتيجة الاقتلاع العشوائي للنبتة وتلف مزارعها، فتراجعت الكمية المصدرة إلى فرنسا وبريطانيا من تسعين ألف طن سنة 1868م إلى خمسة وأربعين ألف طن فقط سنة 1888م، أي بنسبة انخفاض بلغت 35%.³

¹ CHARRIER F-R -Ant : l'alfa des hauts plateaux de l'Algérie ;2eme ED, bouyeur, Alger, 1873, p.4

² قداش محفوظ: صاري الجيلالي، المرجع السابق، ص. 192- 193

³ نفسه، ص. 193

يمتد هذا النبات الطبيعي في الجزائر إلى مساحة هامة تصل إلى 3.975.307 هـ منها 777.770 هـ تقع ضمن المساحات الغابية، ويتوفر الجزء الأكبر منها في الهضاب العليا والسهوب في جنوب عمالة وهران على مساحة 1.291.181 هـ، وفي عمالة الجزائر 315.863 هـ، وفي عمالة قسنطينة 590.116 هـ، وحوالي 1.775.147 هـ في إقليم الجنوب¹

كانت مقاطعة وهران تتميز بمناخ وتربة ملائمين لنمو نبتة الحلفاء، ما جعلها من أفضل المناطق الطبيعية لزراعتها² هذا الأمر دفع الإدارة الاستعمارية الفرنسية إلى تشجيع الشركات الأوروبية على إنشاء ورشات إنتاج واستصلاح مساحات واسعة من الأراضي الزراعية، خاصة في المناطق الواقعة جنوب الخط الذي يشمل سبدو سعيدة، وفرندة كانت هذه المناطق تتوفر على أراض شاسعة صالحة للاستثمار الزراعي في هذا المجال. ومع ذلك، ظل إنتاج الحلفاء مرتبطا بمدى توفر شبكة مواصلات واسعة تربط هذه المناطق بالموانئ، التي كانت تمثل مراكز التموين الرئيسية للمصانع الأوروبية³

في المقابل، التزمت الشركة الفرنسية الجزائرية بإنجاز شبكة المواصلات بين سعيدة وأرزيو في مدة لا تتجاوز ست سنوات دون الحصول على أي دعم مالي، مع منحها حق استغلال الموارد الطبيعية في المنطقة، لاسيما مادة الخشب التي استخدمتها في أعمال شق خط السكة الحديدية بين سعيدة وأرزيو وبالفعل، وخلال المهلة المحددة، بلغت الأشغال مشارف مدينة سعيدة، ليتم تمديدها إلى منطقة خلف الله 67 كلم يوم 28 سبتمبر 1879 م، وكل هذا من أجل التعجيل في استغلال مادة الحلفاء وتزويد الأسواق الأوروبية بها.⁴ ويتجلى اهتمام الإدارة الفرنسية بتشجيع استقلال نبتة الحلفاء من خلال ما عبر عنه الحاكم العام السيد بليشي (Bleicher) ، حيث وصف الحلفاء بأنها نبتة مغرية وجاذبة لرؤوس الأموال

¹ CHARRIER : op cit pp. 8-12

² MONTESSUS DE BALLORE henry de : Alfa et papier d'alfa avec planches photomicrographique, H. Dumond et E piant, EDITEURS, paris, 1909, P.08

³ محفوظ قداش، صاري الجيلالي: المرجع السابق، ص.193

⁴ - Sautayra (E) ; Législation de l'Algérie (lois ordonnances, décrets et arrêtés). 2 édition, Maisonneuve et libraires édition, 1883, p.74

والشركات الرأسمالية. كما أشار أردوين دي مازات (Ardouin Pumazat) إلى الأهمية الاقتصادية لهذه النبتة، موضحاً أن انتشارها في مناطق الهضاب العليا بالجزائر يشبه مكانة القطن في أمريكا والأرز في جنوب شرق آسيا¹

وقد رافق ذلك تهميش واضح لزراعة الحبوب، التي لم تحظ بأي عملية تجديد أو تطوير ضمن الأراضي التي استحوذ عليها المستعمر فقد علق الاستعمار الفرنسي آمالاً كبيرة على الزراعة الصناعية، مما أدى إلى تخصيص مساحات واسعة من الأراضي الجزائرية لزراعة محاصيل مثل التبغ والقطن والكروم، والتي كانت موجهة أساساً لتلبية احتياجات المصانع الأوروبية².

- التبغ:

شجعت الإدارة الاستعمارية الفرنسية بشكل كبير على زراعة التبغ والقطن، وقدمت لهما دعماً واسعاً، حتى أصبحت زراعة التبغ، إلى جانب محاصيل تجارية أخرى مثل الكروم، تشكل النشاط الزراعي الرئيسي في الجزائر، لتحل محل زراعة القمح. وقد ساهم هذا التحول في توجيه الفلاح الأوروبي نحو استثمار أرباحه في مشاريع زراعية جديدة، معتمداً بشكل مستمر على الاقتراض بهدف تحقيق أرباح أكبر³. حيث جاء على لسان أحد ضباط المكاتب العربية أن بسط السيطرة على المجال الزراعي للسكان المحليين لا يتحقق إلا من خلال تشجيع زراعة القطن والكروم والتبغ، باعتبارها الركائز الحيوية ومصدر

¹ Ardouin du maze M : Études algériennes. L'Algérie politique et économique. A travers la province d'Oran Lettres sur l'insurrection dans le Sud Oranais. Librairie Guillaumin et Cie, Paris, 1882, p.71

² محفوظ قداش، صاري الجيلالي: المرجع السابق، ص. 199-200

³ SERDA (Joseph) : La culture du tabac en Algérie, Revue internationale des produits coloniaux. 1931/07-1931/08, p. 435

فخر وثناء الاقتصاد الكولونيالي في الجزائر وقد شكلت العناية بهذه الزراعات أحد الأهداف الأساسية التي أوكلت بالمكاتب العربية أينما وجدت، سواء في المدن أو في المناطق الريفية التابعة للإدارة العسكرية¹ حيث يعد تزويد المتروبول بالمنتجات الزراعية وسيلة لتعزيز السوق الفرنسية، على غرار تزويده بالمواد الأولية للصناعات الاستخراجية. فالغاية لم تكن تشجيع التبادل التجاري بين الجزائر وفرنسا، بل تمثلت في إخضاع اقتصاد المستعمرة للمتروبول وربطه به بشكل كلي، تماما كما فعل البريطانيون في تنظيم اقتصاد مستعمراتهم في أمريكا².

انطلاقاً مما سبق، شهدت زراعة التبغ نشاطاً متزايداً بعد أن أولت لها الحكومة الفرنسية اهتماماً منذ سنة 1843م. وقد جاء في محضر اجتماع وزارة المالية الفرنسية بتاريخ 20 جانفي 1844م تصريح يؤكد أن "الجزائر قادرة على إنتاج محاصيل تبغ ذات جودة عالية، شريطة الاستفادة من خصائص التربة والمناخ" وقد مثل هذا التصريح بداية مرحلة جديدة لإحياء زراعة التبغ في الجزائر تحت الاحتلال الفرنسي³.

ولقد اتبعت الإدارة الفرنسية سياسة مدروسة لإنجاح زراعة التبغ في الجزائر وضمان نقله بسهولة إلى أسواق المتروبول، وذلك من خلال اختيار المناطق المزروعة بعناية لتكون قريبة من الطرق التي تؤدي إلى الموانئ الرئيسية مثل وهران الجزائر العاصمة، وفيليب فيل. فعلى سبيل المثال، في محافظة الجزائر، زرع التبغ في القرية الاستيطانية بموزاية، التي تبعد نحو 12 كلم عن البلدة، حيث ينقل الإنتاج منها عبر الطريق الرابط بين البلدة والعاصمة إلى ميناء الجزائر. وبالقرب منها، نجد قرية العفرون، وهي إحدى قرى الأهالي الجزائريين وتبعد عن البلدة بـ 19 كلم، وكان إنتاجها من التبغ يُوجه بدوره نحو ميناء العاصمة. أما منطقة بوركبيكة وهي قرية استيطانية شهدت توسعاً في زراعة التبغ، فقد كانت تربطها بالبلدة طريق بطول 24 كلم، ومن ثم إلى الجزائر العاصمة عبر مسافة 50 كلم. كما شهدت قرية الشفة

¹EMILE LEROY : Une lettre de M.le Maréchal Bugeaud au sujet du rapport de M. Ch. Dupin du 15 février 1850, sur l'Algérie avec note glose et commentaire, imp Douai, Adam D'Aubers, 1850, p 13-14

²Ib id, p.9.

³Ib id ,p. 208.

الواقعة في مضيق الشفة زراعة مكثفة للتبغ، مستفيدة من موقعها ضمن شبكة الطرق الرابطة بين المدينة والعاصمة، مما سهل نقل التبغ إلى ميناء الجزائر. وفي المقابل، عبر المزارعون الأوروبيون في منطقة مليانة عن تدمرهم من ضعف مردود زراعة التبغ هناك، نتيجة تأخر فتح الطريق الرابط بين مليانة والجزائر، مما أعاق عملية نقل المحصول إلى العاصمة لبيعه للغرفة الفلاحية الفرنسية¹

3.2 الصناعة الاستخراجية:

لقد ظلت صناعة الخامات المعدنية، وعلى رأسها الحديد، تمثل أساس الحضارة الحديثة، إذ تُعدّ الدول التي تمكنت من استخراج هذه الخامات وتحويلها إلى منتجات صناعية، قد حققت تقدماً ملحوظاً على طريق التطور الصناعي والازدهار الاقتصادي، فحال الصناعات الاستخراجية في مستعمرة الجزائر، فقد اقتصر دورها خلال الفترة الاستعمارية على استخراج الثروات المعدنية الباطنية مثل الحديد والفوسفات والفحم، دون أن يشمل ذلك إقامة قاعدة صناعية تحويلية محلية فقد ركز الاستعمار الفرنسي على استغلال هذه الموارد وتصديرها مباشرة إلى الميتروبول، ما دفعه إلى إنشاء شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية، خصصت أساساً لخدمة الأهداف الصناعية المرتبطة بنقل هذه الثروات².

حيث شكل نقص وسائل المواصلات عائقاً كبيراً أمام استغلال العديد من الثروات المعدنية التي تزخر بها الجزائر، إذ حالت المسافات البعيدة عن الموانئ وغياب الطرق المناسبة دون الاستفادة منها وقد كان الاعتماد على البغال في نقل هذه الموارد مكلف للغاية، خصوصاً قبل البدء في تعبيد الطرق. ولهذا، وجدت الإدارة الفرنسية نفسها مضطرة إلى إدراج مناطق تواجد المعادن ضمن خططها لشق وتوسيع شبكة

¹ رضا حوحو: رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق، ص. 257.

² نفسه، ص. 258.

الطرق في الجزائر، بهدف تسهيل استغلال هذه الثروات الضخمة التي ظلت مهملة، نتيجة تركيز الأولوية على النقل العمومي والعسكري بدلا من النقل الاقتصادي¹.

- معدن الحديد والفوسفات:

تفيد بعض التقارير المنشورة في الجرائد الرسمية للإدارة الفرنسية في الجزائر بأن ثروات النحاس والحديد الموجودة في منطقة موزاية قد تعرضت للإهمال، وذلك نتيجة لصعوبة النقل وارتفاع تكاليفه، بسبب تدهور حالة الطريق الرابط بين موزاية وميناء الجزائر ونقص صيانتها، هذا الوضع دفع الإدارة الفرنسية إلى إنشاء خط سكة حديد، بهدف تسهيل استغلال هذه الثروة المعدنية الهامة².

إضافة إلى ما سبق، بدأ استغلال معدن الحديد في الجزائر سنة 1865م، من خلال تشغيل مناجم بني صاف وعين مكره. وفيما بعد، تم إدخال مناجم أخرى حيز الخدمة وابتداء من عام 1921م، تزايد الطلب مجددا على الحديد الجزائري، تزامنا مع بدء استغلال منجم ونزة³. حيث يعود تاريخ بداية التنقيب عن معدن الحديد في جبل الونزة إلى عام 1878م، حين أصدرت السلطات الاستعمارية بتاريخ 26 فيفري من نفس السنة مرسوما يُجيز لمستوطن من عناية يدعى ريفوتي إجراء عمليات البحث واستغلال المعدن في تلك المنطقة. وفي سنة 1921 م، شرع الاستعمار الفرنسي فعليا في استغلال المنجم، حيث أنشأ شركة حملت اسم "الونزة" تيمنا بالمنطقة التي يقع فيها المنجم وسعت السلطات الفرنسية إلى استغلال أكبر كمية ممكنة من هذا المورد وتصديره إلى الخارج في حالته الخام دون تصنيعه محليا⁴. يُصدر إنتاجه عبر

¹ Bulletin de la ligue du reboisement de l'Algérie, reconnue établissement d'utilité publique par décret en date du 30 juin 1886, N° 114, imprimerie Casabianca, rue du commerces, 30 Aout 1895, Alger, p.2369.

² Bulletin de la ligue du reboisement de l'Algérie, op cit, p.2369

³ بن اشهنو عبد اللطيف: المرجع السابق، ص.162

⁴ عميرواي أحميدة: اثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري (1830-1954)، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، 2007، ص.68.

ميناء عنابة، الذي يعتبر أقرب منفذ بحري له، مما استدعى من الهندسة المدنية الفرنسية آنذاك شق الطريق الرابط بين الونزة وعنابة مروراً بقلمة وسوق أهراس¹.

ما تم إنشاء شبكة مواصلات داخلية خاصة بمنطقة تبسة، بهدف تسهيل حركة النقل وتشجيع تجارة المعادن نحو الخارج، وزيادة حجم الصادرات المعدنية إلى المتروبول وقد بلغت صادرات الحديد سنة 1870م 168421 طن بقيمة 3.459.000 فرنك فرنسي².

أما من حيث أهمية الإنتاج، فقد بلغت الجزائر ذروتها خلال العقد الأول من القرن العشرين، حيث ترجع المصادر الفرنسية هذا الارتفاع إلى النمو الاقتصادي الذي شهدته المستعمرة آنذاك. ومع ذلك، يمكن تفسير هذا التزايد أيضاً في سياق السباق نحو التسليح الذي عرفته أوروبا في الفترة التي سبقت اندلاع الحرب العالمية الأولى، وهو ما استدعى تزويد المصانع الفرنسية بكميات ضخمة من المعادن. وتقدر كميات التصدير لعام 1913 كما هو موضح في الجدول التالي³.

الجدول رقم 05: تطور إنتاج المعادن بالجزائريين 1900-1920م

السنوات	المعادن (الحديد، زنك، النحاس) بالطن	فوسفات طن
1902	276650	128396
1904	589517	344808
1906	844900	323345
1908	942401	365542
1910	1138179	317334

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. ص. 259.

² جندلي محمد: عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث، ج2، منشورات بونة، الجزائر، 2008، ص. 69.

³ BERNARD (M.) : Les chemins de fer Algérien, Imp. A- Jordan, Alger, 1913, p .260.

373881	1334666	1912
--------	---------	------

- الفحم:

ولا يعني هذا الإهمال من قبل الإدارة الفرنسية أن جميع مناطق البلاد قد شهدت العزوف نفسه، إذ إن الاستعمار الفرنسي شرع في استغلال الثروات المعدنية منذ السنوات الأولى لاحتلاله، خاصة في المواقع القريبة من الطرق الرئيسية التي حرص على شقها، تبليطها وصيانتها منذ البداية، لما لها من أهمية تجارية واستراتيجية عسكرية فعلى سبيل المثال، على الطريق الرابط بين قسنطينة وسكيكدة (Philippeville)، تقع قرية سماندو (Smendou) التي تحتوي أحواضها على كميات هامة من الفحم الحجري. وقد تولى أعوان الهندسة العسكرية، تحت إشراف مهندس التعدين التابع للمقاطعة، السيد Puhoca، مهمة استغلال هذه الأحواض التي لا تبعد سوى 28 كلم عن قسنطينة¹.

وفي هذا السياق، تجدر الإشارة إلى جبل لوطاية الواقع على الطريق الرئيسي الرابط بين مدن بسكرة، القنطرة، وباتنة، والذي يتميز باحتوائه على كميات من الملح. وبحسب الطبيب شو (Shaw)، فإن ملح لوطاية يعد من أجود أنواع الملح، نظراً لاحتوائه على نسبة معتدلة من الصوديوم. وقد كان هذا المورد يستغل من قبل السكان المحليين الجزائريين قبل أن تتدخل الإدارة الاستعمارية الفرنسية، التي سارعت إلى السيطرة عليه واستغلاله لخدمة الاقتصاد الكولونيالي².

في الجنوب الغربي تواصلت الأبحاث والتنقيبات بحثاً عن المعادن والثروات الباطنية، لا سيما في منجم الفحم الحجري بمنطقة القنادسة (بشار)، وقد بدأت أعمال الاستغلال في هذا المنجم سنة 1906 بطاقة إنتاجية سنوية قدرت بـ 2000 طن. وقد منح الحاكم العام امتياز استغلال هذا المنجم الشركة مقطع الحديد"، التي قامت بتحليل عينات من الفحم المستخرج، وتوصلت إلى أنه من بين أجود أنواع الفحم

¹ Louis DE BAUDICOUR : La colonisation de l'Algérie ses éléments, Challament Ainé, libraire -éditeur, 1856, p. 109

² رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص.263.

مقارنة بالمعايير العالمية. وبناء على هذه النتائج، شرعت الآلة الاستعمارية في استغلال مكثف وعشوائي لهذا المورد، حيث ارتفع حجم الإنتاج من 8000 طن سنة 1922 إلى 13 ألف طن سنة 1926، في مشهد يعكس الطابع الاستغلالي الجشع للسياسة الاستعمارية¹.

أما فيما يتعلق بالنفط، فتعود المحاولات الأولى للبحث عنه في الجزائر إلى الثلث الأخير من القرن التاسع عشر، حيث بدأت فرنسا في عام 1870 أولى محاولاتها لاستكشاف مكامن نفطية محتملة داخل الأراضي الجزائرية. وقد تمركزت تلك الجهود في المناطق الشمالية، التي كانت تظهر فيها مؤشرات سطحية على وجود النفط، كظهور طفو نفطي على سطح الأرض. ومع ذلك، لم تحقق هذه المساعي نتائج تذكر، إذ اقتصر الاستخراج على كميات ضئيلة من النفط، بسبب غياب الجدية والتنظيم في عمليات البحث والاستكشاف آنذاك. كما أن تلك المحاولات لم تكن مدعومة بالوسائل التقنية الحديثة، إضافة إلى ضعف الموارد المالية اللازمة لمثل هذه المشاريع ومع ذلك، تم اكتشاف بعض الحقول النفطية الصغيرة، حيث تم في عام 1895 اكتشاف حقل "عين الزفت" بولاية غليزان في غرب الجزائر، وظل هذا الحقل ينتج حوالي 50 ألف طن سنويا حتى عام 1965. وفيما بعد، اكتشف عالما الجيولوجيا سترابون (Strabon) وليون أفريكان (Leon African) حقل "تليوننت" الواقع شمال غرب البلاد، والذي بدأ الإنتاج فيه سنة 1914، وبلغ إنتاجه نحو 30 ألف طن سنويا إلى أن نضب في عام 1940².

3. أثر شبكة المواصلات في تدعيم القطاع التجاري

منذ بداية الاحتلال، سعت الإدارة الفرنسية إلى تنشيط الحركة التجارية في مستعمرتها الجزائر، حيث عبرت عن طموحها في تطوير هذا القطاع من خلال إنشاء شبكة من الطرق التجارية. وقد تبنى هذه الرؤية أحد رواد التيار السانسيموني، إيميل بيرير (Emile Pereire)، الذي دعا إلى إنشاء شبكة من الطرق

¹ رضا حوجو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 264.

² مساعد أسامة صاحب منعم: الأوضاع الاقتصادية العامة للجزائر في ظل الإدارة الفرنسية 1830-1962 ومحاولات البحث عن النفط قبل الاستقلال، مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية، المجلد 4، العدد 3، ص. 229-230.

المعبدة وخطوط السكك الحديدية تربط بين عنابة وقسنطينة، والجزائر بالمدينة ووهران بمعسكر وكان الهدف من ذلك تأسيس شبكة أولية تربط المدن الساحلية الكبرى وهران، الجزائر العاصمة، وعنابة بمركز السوق الداخلي في قسنطينة، بهدف توجيه النشاط التجاري والمنتجات الزراعية نحو التصدير عبر الموانئ.¹

أما التجارة الداخلية في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية، فقد انقسمت إلى نوعين تجارة حضرية تتم داخل المدن، وأخرى ريفية تنتشر في الأوساط القروية. وعند الحديث عن القطاع التجاري عموماً، لا يمكن إغفال دور الأسواق وطبيعة السلع المتداولة فيها، إضافة إلى أهمية الطرق التي شكلت ممرات أساسية لعبور السلع والقوافل التجارية.

خلال العهد العثماني وبداية الاحتلال الفرنسي، كانت الأسواق تقام في مناطق غير زراعية ل تعود ملكيتها لأي شخص، وتختار مواقعها بعناية لضمان الأمان وحرية النشاط التجاري، إضافة إلى توافر الماء والظل وفي المناطق الكبرى، كانت هذه الأسواق محاطة بأسوار وتضم غرف وأدواراً متعددة وغالباً ما كانت تنشأ عند ملتقى الطرق أو في أطراف القرى التي تتقاطع فيها عدة مسالك تجارية، ما جعلها نقاطاً مركزية للتبادل التجاري. وكان المنتجون والتجار يتوافدون إليها لعرض سلعهم للبيع أو للمقايضة. وبذلك يمكن القول إن التجارة الداخلية في الجزائر نشأت وتطورت نتيجة للإلتقاء الطبيعي للمسالك والطرق، مما منحها طابعاً عضوياً متجذراً في البنية الجغرافية والاجتماعية للمجتمع الجزائري.²

ولقد عرفت الطرق عدة تقسيمات تماشياً مع الحركة التجارية فنجد التقسيم الذي أورده M. bouquet كمايلي: -خطوط الدرجة الأولى تمثل المحاور الرئيسية التي تهدف إلى ربط المناطق الداخلية بالموانئ الساحلية الواقعة على نفس خط الطول الجغرافي. وقد شمل هذا المخطط ربط: ميناء الجزائر العاصمة بمدينة المدية، ميناء سطورا فيليبفيد (Philippeville) - بمدينة قسنطينة، مدينة معسكر بمينائي أريزو

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص.267.

² نفسه، ص.267.

والمرسى الكبير في وهران، ميناء عنابة بمدينة قالمة، Orleansville (ميناء تنس بمدينة أورليانفيل)، وميناء بجاية بمدينة سطيف.

كما اقتضى الأمر تمديد هذه الخطوط نحو الجنوب، لربطها بالمواقع المتقدمة للاستعمار (les postes avances)، مثل: مليانة وثنية الحد، ومن معسكر إلى سعيدة، ومن قسنطينة إلى باتنة وغيرها

-خطوط الدرجة الثانية: كانت مخصصة لربط الخطوط الداخلية ببعضها البعض، خاصة في منطقة التل، ومن أمثلتها الطريق الممتد من تلمسان إلى معسكر. من معسكر إلى مليانة. من مليانة إلى المدية. ثم من المدية إلى أومال (Aumale)، وصول إلى الحدود التونسية.

ومن بين أبرز المحاور أيضاً، الطريق المؤدي إلى بوسعادة، التي تعد من أكبر الأسواق الداخلية في الجزائر، نظراً لموقعها الاستراتيجي عند التقاء العديد من المسالك التلية والصحراوية فبوسعادة ترتبط بالصحراء عبر بسكرة وتيارت كما تتصل بالمناطق التلية والساحلية مثل قسنطينة والجزائر العاصمة، ما جعل منها نقطة محورية لتنشيط التجارة الداخلية والخارجية، خاصة في اتجاه الجنوب الصحراوي.

-خطوط الدرجة الثالثة ربطت المدن الساحلية ببعضها البعض، ومن أبرزها:

الطريق الرابط بين الجزائر العاصمة وشرشال، ومن شرشال إلى تنس، ثم من تنس إلى مستغانم، ومن الجزائر إلى دلس، ثم من دلس إلى بجاية¹.

1.3 التجارة الداخلية:

_ التجارة والطرق الموجهة نحو الريف:

¹ Bequet. M, l'Algérie en 1848 tableau géographique et statistique, librairie de l'Hachette et c°, paris, 1848, p.140

تحكمت عدة عوامل رئيسية في تنظيم وتوجيه النشاط التجاري في الجزائر، وكان من أبرزها دور القبيلة والقافلة فقد اضطلعت القبائل بدور أساسي في تسيير التجارة الداخلية، وخاصة في منطقة التل، حيث كانت تسيطر على الطرق الرئيسية والأسواق المحلية وتؤمنها. ومن بين القبائل التي برزت في هذا المجال نذكر، في المنطقة الغربية، قبائل أولاد العايد، وأولاد شريف، وأولاد الأكرد الذين بسطوا نفوذهم على الأسواق المحيطة بسعيدة وثنية الحد. أما في المنطقة الوسطى، فقد كانت قبائل أولاد مختار وأولاد عنانه تتحكم في سوق الدويرة وفي الشرق، برزت قبائل الحراكتة، وأولاد عبد النور، وأولاد نايل الذين لعبوا دورا محوريا في ربط التجارة الصحراوية بطرق القوافل المتجهة نحو السودان الغربي، بمساعدة قبيلة الشعابنة¹.

كانت تنظم أسواق أسبوعية تجتمع فيها القبائل العرض وبيع منتجاتها مثل العسل، الزبدة المواشي، والصوف وقد كانت هذه الأسواق تسمى غالبا وفقا لليوم الذي تقام فيه، مثل "سوق الجمعة"، أو حسب نوع السلع المتداولة فيها، مثل سوق السمن "المخصص لبيع الزبدة، و"سوق الكتان" المخصص للأقمشة².

فيما يخص الجانب الأمني، كان السوق الأسبوعي في المناطق الريفية يقام تحت إشراف أحد كبار المرابطين أو شيوخ الزوايا، مما يعكس التأثير القوي للسلطة الدينية في المجتمع الريفي. وقد كان المرابط، بمساعدة طلابه وأتباعه، مسؤول عن حفظ النظام داخل السوق، والتدخل للفصل في النزاعات سواء كانت تجارية أو غيرها. كما ساهمت القبائل القريبة من السوق في دعم الأمن من خلال نشر أعوانها الذين أدوا دورا شبيها بالشرطة، حيث عملوا على مكافحة قطاع الطرق وضمان سلامة القوافل التجارية³.

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 269.

² بن عثمان حمدان خوجة: المرأة، تقديم وتعريب وتحقيق محمد العربي الزبيري، منشورات ANEP، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، وحدة الرغاية، الجزائر، ص. 70.

³ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 270.

يشير أوكتاف تيسي إلى أن شبكة الطرق في الجزائر كانت محدودة وضعيفة، حيث كانت المسالك بين المدن قليلة ورديفة الصيانة، وإن وجدت فهي لا توفر الأمن اللازم للمسافرين، ولا تلبى متطلبات الحركة التجارية الداخلية. هذا الوضع أثر سلباً على القطاع الزراعي، وزاد من معاناة السكان، خاصة عند الحاجة إلى التنقل بين المقاطعات أو من القرى إلى المدن كما كانت العلاقات والتبادلات التجارية بين مختلف المقاطعات نادرة وصعبة، نتيجة غياب طرق تجارية آمنة ومجهزة¹.

يرى "ديسولي فيليكس" أن الجزائر لم تكن تمتلك في أي وقت من الأوقات نظام تبادل تجاري فعال، ولم يكن لديها، وللأسباب نفسها، نظام نقل جيد هذا الوضع دفع الفرنسيين، في بداية احتلالهم للجزائر، إلى الاعتماد على النقل البحري الداخلي كوسيلة رئيسية للإمداد العسكري والتجاري، خاصة عبر مينائي وهران وعنابة ويمكن القول إن فكرة استخدام الخطوط البحرية لتنشيط الحركة التجارية قد جاءت مع الحملة الفرنسية على الجزائر، أين كانت الطرق البحرية تعبر ببواخر ذات حمولة صغيرة والتي تضمن ما يشبه العلاقات التجارية ما بين مختلف الموانئ².

لذلك، شكلت عملية رسم شبكة طرق تربط بين الساحل الجزائري والصحراء مرورا بالمناطق الداخلية، أحد أبرز الاهتمامات لدى مصالح الهندسة العسكرية والمدنية الفرنسية فقد شدد العديد من المنظرين العسكريين الفرنسيين على أهمية إنشاء شبكة طرق تجارية برية، مع ضرورة تحسين سبل التواصل التجاري مع السكان المحليين. وفي هذا السياق، أشار توكفيل إلى أن "الأموال التي تنفق في إفريقيا في مختلف المجالات ... يجب أن توجه أولاً إلى إنشاء الطرق، لما لها من أولوية وأهمية اقتصادية ترتبط بمصالح المستوطنين في المستعمرة والفرنسيين في المتروبول". واعتبر أن امتداد الطرق يعد بمثابة امتداد

¹ Tessier O, Algérie géographie, histoire, statistique, description des villes, villages et hameaux, organisation des tribus, nomenclature des khalifaliks et kaidats, typographie ve maruisolive, Marseille, s.d, p 43.

² Dessoliers Félix, l'Algérie libre étude économique sur l'Algérie, imprimerie administrative gojosso, Alger, 1895, p.162.

للمساحات المزروعة، طالما أن هناك مزارع تدعم قطاع النقل باستخدام الأحصنة، ومؤسسات تشرف على تنظيم حركة القوافل التجارية.¹

"وقد تبني هذا التوجه أيضا عدد من القادة العسكريين الفرنسيين، من بينهم أوكتاف تسي، وأنفنتان، وكارت، وأوربان، وغيرهم. ويجسد فكر هؤلاء القادة ما عرف بالحركة السانسيمونية، التي لعبت دورا بارزا في دعم مشروع استعمار الجزائر من خلال إنشاء شبكة مواصلات متكاملة تشمل النقل البحري، والطرق المعبدة، وخطوط السكك الحديدية. وقد عكست الأنشطة المكثفة لهذه الحركة منذ بدايات الاحتلال جهود الجيش الفرنسي المتواصلة، حيث عمل على شق الطرق، وبناء الجسور، وتجفيف المستنقعات، وتشديد المراكز الاستيطانية، التي جاءت من أجل فكرة مفادها أن الجزائر مصدر ثروة ورخاء للمستوطنين الفرنسيين والمتروبول، حيث استطاع الجيش الفرنسي شق ما يقارب 50 طريق بطول إجمالي 4000 كلم.²

لقد شكل إنشاء شبكة المواصلات الأولية قاعدة أساسية للتعاملات التجارية بين سكان الريف الجزائريين والمستوطنين الأوروبيين، مما أدى إلى نشوء منافسة مباشرة بين البدو الرحل والتجار الأوروبيين. وقد ساهم هذا التنافس في نشوب أولى بوادر الصراع بين القبائل البدوية والقرى الاستيطانية.

وفي هذا السياق، انتهج الفرنسيون سياسات مماثلة لتلك التي طبقها العثمانيون من قبل، من خلال فرض وصايتهم على السكان المحليين. ويشير توكفيل إلى أن المعمرين سعوا من خلال مطالبهم إلى السيطرة على النشاط التجاري واحتكاره خاصة عبر المطالبة بشق الطرق وبنائها، ما مكّنهم من بسط نفوذهم على الإنتاج الزراعي والاقتصادي، بالسيطرة على الأراضي والمؤسسات الحيوية. كما سعوا أيضا إلى التحكم في عملية توزيع الإنتاج واحتكاره.

وقد أبدى المعمرون اعتراضهم الشديد على الاعتماد على الأهالي في نقل البضائع لسببين رئيسيين: أولهما خشيتهم من أن يصبحوا خاضعين لوساطة الأهالي الذين كانوا يحققون أرباحا كبيرة من هذه العملية،

¹ دوطوكفيل: المصدر السابق، ص.118.

² Tessier, op-cit, p.43.

وثانئهما ارتفاع تكاليف الشحن، مما يؤدي إلى زيادة أسعار السلع، فضلا عن أن هذه الوسائل التقليدية لم تكن تتماشى مع متطلبات تطور التجارة الاستيطانية في الجزائر¹.

وبفضل هذه السياسات وتطور شبكة الطرق، أصبح توطين مراكز المعمرين أكثر أهمية في تعزيز الروابط بين المدن والريف. وقد ساعد ذلك على تنشيط التبادلات التجارية، سواء لتسويق المنتجات الأوروبية ذلك على تنشيط التبادلات التجارية، سواء لتسويق المنتجات الأوروبية أو لجلب السلع الجزائرية ومنذ عام 1853، بدأت هذه التبادلات تكتسب أهمية متزايدة، حيث لاحظت الغرفة التجارية بالعاصمة الجزائر انتشار الطرق التجارية عبر مختلف المناطق، مما أدى إلى تنوع كبير في حركة السلع وتوسيعها². إلا أن الارتباطات التجارية الفعلية والمستمرة لم تحدث إلا بعد الشروع في إنشاء شبكة الطرقات ذات الطابع المدني في سنوات الثمانينيات، وخاصة بعد حدوث تعديل في مستويات الأسعار بين الأسواق بسبب نقص تكاليف النقل، ومناطق توضع هذه المراكز التجارية بغرض توسيع الاستعمار وتطوير الإنتاج وتحقيق الأمن، وفوق كل هذا فلقد تم إنشاء هذه المراكز بصفة مؤقتة على أن يتم تدعيمها بطرق، إضافة إلى إعادة الأسواق العربية في مناطقهم الخاصة³.

منذ احتلالهم للجزائر، سعى الفرنسيون إلى توسيع شبكة الطرق وفق النموذج الفرنسي، كما عملوا على نشر العملة الفرنسية وترويجها في مختلف الأسواق المحلية وفي هذا السياق، أصدر القائد العام للقوات المسلحة الفرنسية في الجزائر قرارا بتاريخ 7 ديسمبر 1830، ينص على أن تداول النقد الفرنسي في الجزائر يجب أن يتماشى مع تقدم الاستعمار وتوسعه بما يعزز سيطرته على الأسواق والثروات الجزائرية⁴.

الطرق التجارية والمدن:

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق، ص. 273.

² رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق، ص. 273.

³ نفسه ص. 274.

⁴ رزاق عبد الرحمان: تجارة الجزائر الخارجية (صادرات الجزائر فيما بين الحربين العالميتين)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، رغاية، الجزائر، د. س. ن، ص. 21.

كانت التجارة مزدهرة في المدن الشرقية، لاسيما بين قسنطينة، بونة، قالمة، القل، سطيف وتبسة. وقد تميزت أسواق سطيف وتبسة بنشاطها التجاري، وإن كان أقل حيوية مقارنة بسوق قسنطينة، الذي كان يعد الأهم في المنطقة. فقد شكلت قسنطينة محورا لشبكة من الطرق تربطها بمدن مثل بونة سكيكدة القل، تبسة وبسكرة، مما أسهم في تنشيط حركة تجارية متنوعة، شملت التجارة الساحلية، الجبلية والصحراوية مع تلك المدن¹.

شهد إقليم قسنطينة خلال الفترة ما بين 1830 و1840 م، وخاصة بعد سقوط المدينة سنة 1837، تنفيذ عشرة مشاريع طرق ثمانية من هذه المشاريع كانت محدودة الطول، ولم تتجاوز 12 كيلومترا لكل منها، في حين خصص المشروعان الآخران لربط العاصمة الإدارية الجديدة للفرنسيين في الشرق، وهي قسنطينة بالساحل؛ أحدهما عبر عنابة بطول 143 كيلومترا، والآخر عبر سكيكدة بطول 92 كيلومترا².

وبذلك تكون عاصمة الإقليم مربوطة بميناءين ميناء عنابة وسكيكدة، بالإضافة إلى طرق أخرى، وإن قل امتدادها فدورها العسكري والتجاري يفرض على الإدارة الاستعمارية إنشائها، وتذكر ذلك على سبيل المثال لا الحصر، ربط سكيكدة (فليب فيل) بمينائها سطورة بطريق على امتداد 4 كلم³.

كانت سياسة الإدارة الاستعمارية في إقليم الشرق تهدف إلى ربط المناطق الاستراتيجية الداخلية، سواء كانت عاصمة الإقليم أو الحصون والمراكز العسكرية، بالموانئ والساحل وقد جاء ذلك بهدف ضمان الإمداد والتموين العسكري في حال اندلاع مقاومة، إضافة إلى تنشيط حركة التجارة الخارجية باتجاه فرنسا وزادت أهمية قسنطينة كمركز تجاري نتيجة ربطها بشبكة طرق تؤمن اتصالها بالموانئ، حيث

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص.276.

² Bequet, l'Algérie en...1848, op-cit, p.137

³ BERTRAND L,1838-1903 histoire de Philippeville imp. administrative et commerciale moderne, philippeville,1903, p.90

ربطت بالطريق الجنوبي الذي يصلها ببسكرة عبر باتنة، وهو من الطرق المهمة من الناحية التجارية بحيث يربط تجارة الصحراء (التمر، المواشي) بالساحل عبر ميناء سكيكدة (سطورة).¹

وهذا شهدت حركة الصادرات والواردات من وإلى أوروبا انتعاشا ملحوظا، وذلك بفضل تطور شبكة النقل الداخلية وربطها بالموانئ. وتشير الإحصائيات الرسمية إلى تنوع كبير في المواد المصدرة إلى فرنسا والدول الأوروبية، حيث شملت هذه الصادرات كميات معتبرة من الزيت، المواشي، القمح، الشعير، الحبوب المختلفة، بالإضافة إلى الصوف.... أنظر الجدول:

الجدول رقم 06: صادرات الجزائر نحو أوروبا وفرنسا قبل 1913 م

السلع	حجم الصادرات	القيمة بالفرنك
الخمور	4 758562 هيكتولتر	146564000
الغنم	1190348 رأس	49756000
القمح	1166436 قنطار	33360000
معدن الحديد	1363400 طن	18134000
الشعير	945302 قنطار	16826000
الفواكه	459001 قنطار	16559000
التبغ	60554 قنطار	13288000
الفوسفات	438601 طن	13158000
الصوف بالجملة	97006 قنطار	13111000
الفلين	41914 طن	13033000
		10887000

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 278.

	52441 قنطار	جلود مختلفة
--	-------------	-------------

Source G.G. A le commerce et l'industrie de l'Algérie. imp. et Fontana, 1922.P8

لم يقتصر تأثير تطور شبكات النقل على زيادة الصادرات الجزائرية فحسب، بل شمل أيضا واردات المستعمرة من الميتروبول. ففي بداية الاحتلال، كانت هذه الواردات تقتصر على بعض السلع الكمالية، كمواد الصناعة النسيجية والبن والسكر. غير أن انطلاق مشاريع الأشغال العمومية الكبرى التي استهدفت تطوير البنية التحتية ودعم جهود الاستيطان والتعمير، استدعى استيراد مواد البناء والأدوات الضرورية التي كانت بحاجة إلى المستوطنون بحاجة مثل الخشب المصنع والحديد بالإضافة إلى كل الاحتياجات التي فرضتها عملية شق الطرق، وبناء شبكة السكك الحديدية في حد ذاتها أنظر الجدول

الجدول رقم 07: واردات الجزائر من الدول الأوروبية

السلع	حجم الواردات	القيمة بالفرنك
النسيج	118.086 قنطار	51119000
الآلات	—	29387000
السيارات	—	25909000
الأثاث	—	22260000
الفحم الحجري	622.530	13014000
السكر	500.384	13871000
الملابس	637.559	10338000

Source : G G A : le commerce et l'industrie.....op cit p8.

2.3 التجارة في الجنوب:

يدرك المتأمل في السياسة الفرنسية مدى سعيها الحثيث لمنافسة بريطانيا في مجال التجارة عبر الصحراء الكبرى، حيث اعتبرت الصحراء الجزائرية بمثابة حجر الزاوية للسيطرة على منافذها التجارية، سواء على المستوى الأفقي أو العمودي¹.

منذ سنة 1844، أصدر البرلمان الفرنسي قانونا يقضي بتوسيع منطقة الاحتلال نحو الجنوب، من خلال إنشاء مراكز عسكرية في المدن التي تتحكم في حركة التبادل التجاري بين الشمال والجنوب، مثل سبدو سعيدة تيارت ثنية الحد وبوغار وفي السنة نفسها، تم احتلال مدينة بسكرة، التي تعد من جانبا بوابة التجارة الصحراوية بالنسبة للإقليم الشرقي من البلاد².

إضافة إلى هذا اهتمت الإدارة الفرنسية بالمكاتب العربية في الجنوب الجزائري من خلال فتح طرق في نقاط استراتيجية، من بينها طريق تيارت - مستغانم الذي يعد ذا أهمية اقتصادية بالغة، إذ ساهم في تنشيط الحركة التجارية وتوجيه السلع، خاصة الحبوب والصوف، نحو الأسواق الأوروبية. كما قامت الإدارة الفرنسية بترميم وتوسيع الطرق الوعرة، مثل طريق سعيدة - جيرفيل عند نقطة الشط الشرقي، لتسهيل مرور السيارات³ وفي الوقت ذاته، سعت إلى فرض الأمن على هذه الطرق لمواجهة خطر قطاع الطرق، وضمان انسياب التبادلات التجارية مع السكان المحليين، خاصة القوافل التجارية القادمة من الصحراء عبر المقابر الرئيسية بسكرة - قسنطينة، الأغواط - الجزائر، وبشار - وهران⁴.

3.3 التجارة الخارجية:

¹ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 293.
² جمال قنان: قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، 1994، ص. 141.
³ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص. 298.
⁴ فركوس صالح: إدارة المكاتب العربية والاحتلال الفرنسي للجزائر في شرق البلاد 1844-1871، منشورات جامعة باجي المختار، عنابة، 2006، ص. 20.

أما التجارة الخارجية، فقد أصبحت تتركز بشكل شبه كامل على فرنسا، حيث توقفت المبادلات التجارية مع باقي الدول الأوروبية، إضافة إلى انقطاعها مع المغرب تونس سوريا، وإسطنبول كما تراجعت التجارة مع إفريقيا بسبب انعدام الأمن على الطرق المؤدية شمال بالمقابل، استمرت الحركة التجارية نحو الجنوب، وشارك فيها عدد كبير من التجار والمهريين وخلال السنوات الأولى من الاحتلال، اتسمت التجارة بعدم التوازن؛ إذ فرضت قيود جمركية على الصادرات الجزائرية إلى فرنسا، في حين كانت الواردات الفرنسية إلى الجزائر معفاة من الرسوم واستمر هذا الوضع إلى غاية سنة 1851، حيث صدر قانون يلقي الرسوم الجمركية على بعض البضائع الجزائرية المصدرة إلى فرنسا، مثل المشية الحوامض الخشب، الحبوب، المرجان، القطن، والمعادن أما السلع غير الجزائرية، فكانت لا تزال خاضعة للرسوم الجمركية كما في فرنسا نفسها و يعني قانون سنة 1851 تحقيق ما سمي بالوحدة الجمركية بين الجزائر و فرنسا و قد أكد قانون سنة 1867 على ذلك أيضا ونص على إعفاء البضائع الجزائرية في الموانئ الفرنسية من دفع الضريبة دون استثناء و كذلك بالنسبة للبضائع الفرنسية في الجزائر, باستثناء السكر و القهوة.¹

سعت فرنسا من خلال سياستها التجارية الخارجية إلى تحويل الجزائر إلى سوق لتصريف منتجاتها المصنعة، ومصدر لتزويدها بالمواد الأولية والمنتجات الغذائية، والتي كانت تستخدم أساسا في تموين الجيش الفرنسي. ولتحقيق هذا الهدف، اتخذت السلطات الفرنسية جملة من الإجراءات، أبرزها القضاء على المنافسة الأجنبية داخل السوق الجزائرية، من خلال فرض رسوم جمركية على السلع المستوردة من خارج فرنسا، في حين أعفيت الواردات الفرنسية من هذه الرسوم. وفي المقابل، تم توجيه الصادرات الجزائرية نحو أسواق الميتربول دون فرض أي ضرائب جمركية عليها، مع تخصيص السفن الفرنسية

¹ أبو قاسم سعد الله: الحركة الوطنية الجزائرية (1830-1962)، ج1، ط1، دار البصائر للنشر والتوزيع، 2009، الجزائر، ص.71.

لنقلها. كما عملت فرنسا على تمويل ودعم المشاريع الإنتاجية في الجزائر، بشرط أن تكون مكملة لاقتصادها الوطني وصناعاتها المحلية¹.

اعتمدت السلطات الاستعمارية في تنظيم تجارتها الخارجية على المناطق الساحلية، حيث لعبت المدن الساحلية دورا محوريا في دعم هذا النشاط، بفضل ما كانت تتمتع به من هياكل وبنى تحتية ملائمة لا سيما الموانئ وشبكات الطرق التي تربطها بالمناطق الداخلية. وقد برزت مدينتا عنابة ووهران كمراكز تجارية هامة في هذا السياق.²

ومنذ عام 1853، سمحت السلطات الفرنسية باستئناف التبادل التجاري مع تونس والمغرب، شريطة أن تمر البضائع عبر نقاط عبور محددة لكل دولة كما خضعت البضائع الجزائرية المتبادلة مع هذين البلدين لنفس الشروط.

تم تحديد مدن تلمسان وندرومة ومغنية كمنافذ العبور البضائع القادمة من المغرب، في حين خصصت قلعة وبسكرة وسوق أهراس وتبسة والعين البيضاء لاستقبال السلع القادمة من تونس ومع بداية خمسينيات القرن التاسع عشر، بدأ اهتمام الفرنسيين يتجه نحو الصحراء، مما دفعهم إلى فتح طرق تجارية نحو إفريقيا (السودان) ومناطقها الداخلية. وقد تم اعتماد مدن البيض الأبيض سيدي الشيخ)، والأغواط، وبسكرة كمراكز لانطلاق واستقبال القوافل اعتبارا من سنة 1860. وفي مايو 1861، وصلت أول قافلة تجارية من إفريقيا / السودان إلى العاصمة، محملة بسلع مثل أنياب الفيلة، والبخور بأنواعه، وجلود الفيل، والفول السوداني³.

¹ رزاق عبد الرحمان: المرجع السابق، ص ص. 13-14

² BILLIAIRD Luis, les ports et la navigation de l'Algérie ,la rose, paris .1930. P.21-22

³ رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص.300.

ولتدعيم عملية انتشار وتداول العملة الفرنسية للجزائر، رأت الإدارة الفرنسية ضرورة تكوين بنك مصرفي فرنسي خاص بالجزائر في عام 1851م¹.

بشكل عام، يمكن القول إن تداول العملة الفرنسية في الجزائر كان يسير بالتوازي مع التوسع التدريجي للجيش الفرنسي. ففي بداية الاحتلال، اقتصر استخدام هذه العملة على المدن الساحلية، ومع تقدم الجيش نحو الداخل وسيطرته على الأسواق المحلية، بدأ تداول العملة الفرنسية ينتشر بشكل محدود بين التجار المحليين والمعمرين الأوروبيين

كما أدركت السلطات الفرنسية أهمية التجارة الصحراوية، فسمت إلى فرض سيطرتها على القوافل التجارية من خلال تنظيم مسالك الطرق المؤدية إلى تخوم الصحراء، وذلك بهدف التحكم الكامل في حركة التجارة الصحراوية. وتشير المصادر التاريخية إلى أن شبكتي الطرق والسكك الحديدية وصلتا في مطلع القرن العشرين إلى تقرت في الصحراء الشرقية، وإلى كل من الجلفة الأغواط، وغرداية في وسط البلاد، كما امتدتا إلى البيض في الجنوب الوهراني، وهي الممرات الثلاثة الرئيسية التي كانت تسلكها القوافل الصحراوية في اتجاه الشمال²

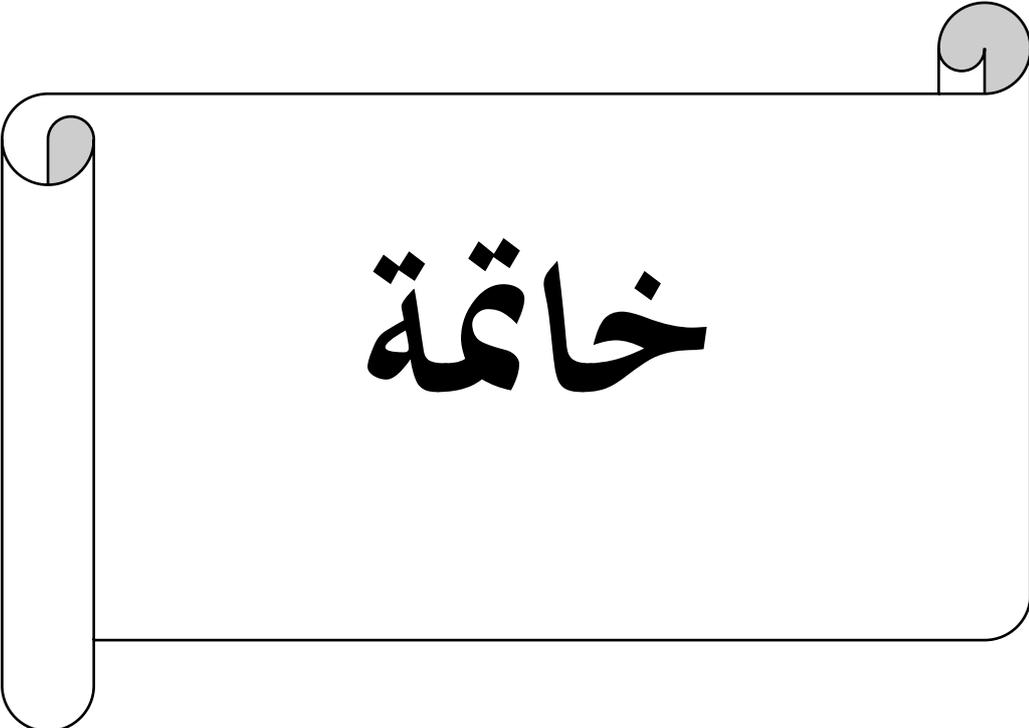
"وتشير المصادر إلى أن نظام الحكم في تلك المدن ظل عسكريا، خاضعا لإدارة المكاتب العربية. وقد عملت السلطات الفرنسية على إدماج النظام النقدي الفرنسي، خصوصا في المدن القريبة من الصحراء، مما أدى إلى ظهور أسواق مالية وبورصات التداول السلع الصحراوية تعتمد على الفرنك الفرنسي"³.

¹AGERON (Ch. R), Histoire de l'Algérie et contemporaine, op cit, p. 25-26.

² رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.....، المرجع السابق، ص.300.

³ يحيى بوعزيز: مع تاريخ الجزائر في الملتقيات.... المرجع السابق، ص.355.

وفي الأخير، نستنتج ان شبكة المواصلات أثرت بشكل كبير في تدعيم الاقتصاد خلال فترة الاحتلال الفرنسي حيث أعطت انطلاقة جديدة للتقدم الاستعماري العسكري والاقتصادي خاصة في مجال نقل المواد المعدنية والمنتجات الزراعية من مناطق الإنتاج إلى مراكز التصنيع والاستهلاك وذلك لفعاليتها وقلة تكاليفها. وبهذا فقد ساهمت هذه الشبكة في تعزيز السيطرة الاستعمارية على المجال الاقتصادي، لكنها في الوقت ذاته شكلت نواة لبنية تحتية استثمرت لاحقا في بناء اقتصاد وطني بعد الاستقلال يظهر بذلك أن شبكة المواصلات كانت أداة مزدوجة، خدمت أهداف الاستعمار لكنها تركت أثرا ملموسا في تطور البنية الاقتصادية المستقبلية.



خاتمة

خاتمة:

أسفرت دراستنا لموضوع شبكة الطرق البرية في الجزائر خلال الثورة التحريرية عن جملة من النتائج نستخلصها فيما يلي:

1. كانت شبكة الطرق البرية في الجزائر أواخر العهد العثماني تقتصر على مجموعة من المسالك والدروب الطبيعية التي كانت تفتقر إلى أي نوع من الرصف أو التبليط، ورغم الحالة المتدهورة لهذه الشبكة، إلا أنها كانت تفي بحاجات الجزائريين آنذاك، وتتناسب إلى حدٍ كبير مع وسائل النقل المستخدمة في تلك الحقبة.

2. أولت فرنسا مع بداية الاحتلال أهمية قصوى لشق الطرق، معتبرة ذلك أداة استراتيجية لترسيخ وجودها الاستعماري ومقدمة لربط الجزائر بالأرض الفرنسية، حيث باشرت الإدارة الاستعمارية إنشاء شبكة من الطرق، وأسندت مهام التخطيط والتنفيذ إلى مؤسسات مثل مصلحة الهندسة العسكرية والأشغال العمومية والجسور والطرق. ورغم العقبات الطبيعية والتقنية والمالية، ورفض الجزائريين، تمكنت فرنسا من إنشاء العديد من الطرق الممتدة و توظيف هذه الشبكة لخدمة أهدافها العسكرية والاقتصادية، خاصة خلال مرحلتي التوسع نحو الداخل وتثبيت سيطرتها

3. لم تتوقف أهداف فرنسا عند السيطرة على الشمال، بل توسعت نحو الجنوب بفضل الطرق والمسالك التي مهدت لغزو الصحراء،

4. ساعدت شبكة المواصلات في تسهيل استغلال الثروات الزراعية والمنجمية وتوجيهها إلى الموانئ، تمهيداً لتصديرها نحو أوروبا، مما عزز اندماج الاقتصاد الجزائري بالاقتصاد الفرنسي وخدمة مصالحه فقط.

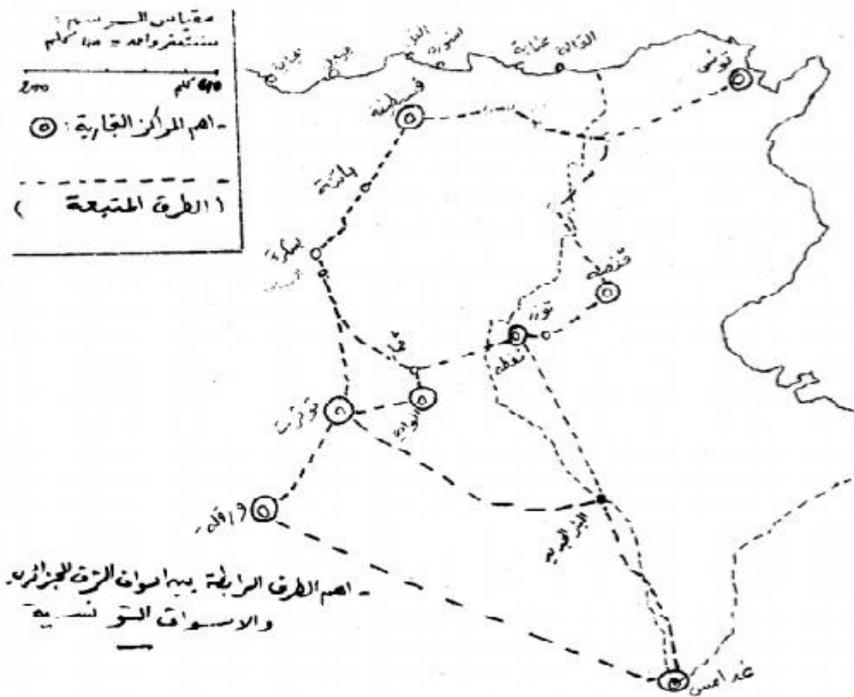
5. كانت هذه الشبكة عاملاً فعالاً في دعم الاستيطان الأوروبي، حيث أدت إلى نشوء قرى كولونيلية تحولت إلى قواعد صناعية. كما استُخدمت مشاريع الأشغال الكبرى كوسيلة رمزية لإظهار التفوق الفرنسي وترسيخ فكرة "الوجود الدائم"، ولهذا اعتُبرت أعمال بناء شبكات المواصلات والمنشآت العمومية من أقوى الوسائل التي استخدمها الاستعمار لترسيخ سيطرته على البلاد، وتسهيل توطين المستوطنين، ونشر ما عُرف بـ"الحضارة الفرنسية".

وفي الوقت ذاته، كانت هذه المشاريع تحمل رسالة مبطنّة تهدف إلى كسر إرادة الشعب الجزائري، وإخماد عزيمة المقاومين الذين رفعوا راية الجهاد ضد الاحتلال الفرنسي



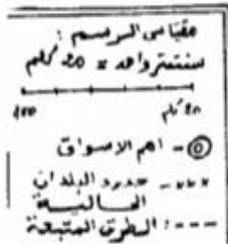
قائمة الملاحق

الملحق رقم 01: خريطة تمثل أهم الطرق الرابطة بين أسواق الشرق الجزائري والأسواق التونسية



محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 60

الملحق رقم 02: خريطة تمثل أهم الطرق الرابطة بين أسواق الشرق الجزائري والأسواق المغربية



- أهم الطرق الرابطة بين أسواق الشرق الجزائري والأسواق المغربية

الملحق رقم 03: خريطة تمثل أهم الطرق الرابطة بين الأسواق الجزائرية وليبيا



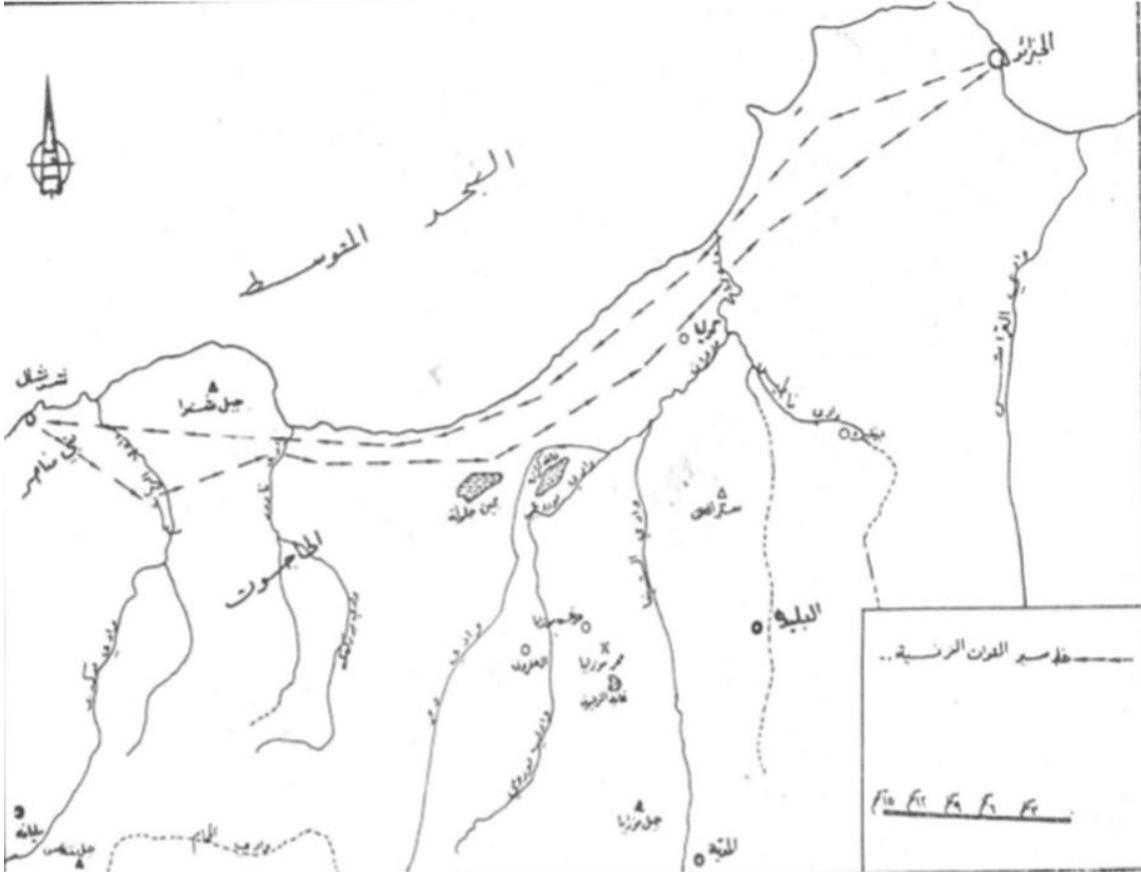
محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، 175

الملحق رقم 04: الطريق الملكي الرابط بين وهران المرسي الكبير



رضا حوحو شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق ص 125

الملحق رقم 05: خط سير القوات الفرنسية إلى مدينة شرشال



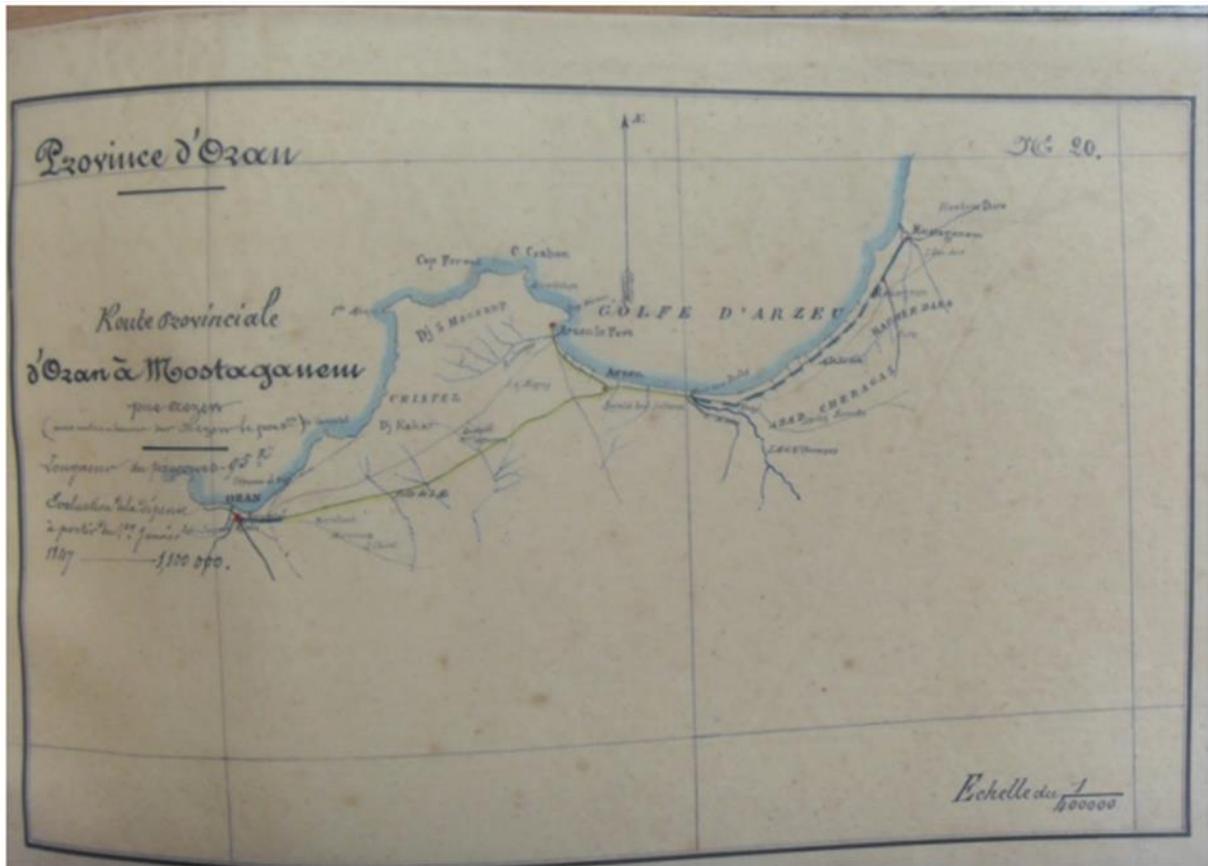
رضا حوحو شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر, المرجع السابق ص 145

الملحق رقم 06: الطريق الملكي الرابط بين وهران- تلمسان عبر مسغرين.



رضا حوحو شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق ص 149

الملحق 7: الطريق الرابط بين مستغانم - وهران



رضا حوحو شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر, المرجع السابق, ص 152

البليو جرافيا

1/ قائمة المصادر والمراجع باللغة العربية:

-المصادر:

1. خوجة حمدان بن عثمان ، المرأة ، تقديم وتعريب: محمد العربي الزبيرى، تصدير عبد العزيز بوتفليقة، منشورات، الجزائر، 2005
2. دو طوكفيل الكسي ، نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان، ترجمة وتقديم إبراهيم صحراوي، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008
3. شالر وليام ، مذكرات وليام شالر قنصل أمريكا في الجزائر (1816-1824)، تعريب وتقديم وتعليق إسماعيل العربي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1982.

-المراجع :

1. احميدة عميراي ،علاقة بايلك الشرق الجزائري بتونس أواخر العهد العثماني وبداية الاحتلال الفرنسي، دار البعث للنشر،قسنطينة، الجزائر، 2002
2. بوعزيز يحيى ، مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، عالم المعرفة للنشر والتوزيع الجزائر، 2009
3. بوعزيز يحيى، سياسة التسلط الاستعماري والحركة الوطنية (1830.1954)، د.م.ش الجزائر، 2007، ص9
4. جامعة باجي المختار، عنابة، 2006
5. الزبيرى محمد العربي ، التجارة للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1972
6. سعد الله ابو قاسم ، الحركة الوطنية الجزائرية1830-1900، ج1، طبعة6، دار البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر،2009
7. سعيدوني نصر الدين ، النظام المالي للجزائر في أواخر العهد العثماني1792. 1830، المؤسسة الوطنية للكتاب،1985، الجزائر
8. سعيدوني نصر الدين: ورقات جزائرية (دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني)، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2000،

9. صالح عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين (1830-1930)، ديوان المطبوعات الجامعية، 1999
10. صالح فركوس، إدارة المكاتب العربية والاحتلال الفرنسي للجزائر في شرق البلاد 1844-1871، منشورات
11. عبد الرحمان رزاق، تجارة الجزائر الخارجية (صادرات الجزائر فيما بين الحربين العالميتين)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع،
رغاية، الجزائر، د. س. ن،
12. عبد اللطيف بن اشهنو، تكون التخلف في الجزائر (محاولة لدراسة حدود التنمية في الجزائر بين عامي 1830.
- 1962)، تر: نخبة من الأساتذة، الجزائر، 1979
13. عدي الهواري، الاستعمار الفرنسي في الجزائر سياسة التفكيك الاقتصادي والاجتماعي 1830-1960، تر: جوزيف
عبد الله، دار الحداثة، لبنان، 1983
14. قنان جمال، قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، منشورات المتحف الوطني للمجاهد،
15. محفوظ قداش، الجيلالي صاري، الجزائر صمود ومقاومات 1830-1962، تر: أودانيه خليل، ديوان المطبوعات
الجامعية، الجزائر، 2012
16. محمد جندي، عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث، ج2، منشورات بونة، الجزائر، 2008
17. مروان محمد عمر: الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في غدامس خلال العهد العثماني الثاني (1838-1919)
دار الكتب الوطنية، بنغازي

المقالات والدراسات:

1. سعيدوني نصر الدين: شبكة المواصلات في الجزائر أثناء العهد العثماني، أعمال المؤتمر العالمي للدراسات العثمانية عن
الولايات العربية خلال العهد العثماني، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلوماتية، زغوان، تونس، من 15 إلى
18 أكتوبر 1998
2. صالح بوسليم ، عبد القادر علوان ، تجارة القوافل الصحراوية بين الجزائر وطرابلس الغرب على العهد العثماني، مجلة
الحوار المتوسطي، ديسمبر 2017

3. محفوظ سعيداني، التجارة بأقطار المغرب العربي في العهد العثماني بين القرنين (1918م)، المجلة التاريخية الجزائرية، العدد 02، 2021، جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة (الجزائر)
4. ميمنة بن أصغير حاضري ، الحركة التجارية بالجنوب الشرقي الجزائري من القرن 4هـ/10م إلى القرن 11هـ/17م، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، العدد 16، 2012، جامعة غرداية، الجزائر

الرسائل والأطروحات:

1. حوحو رضا ، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار 1830-1914، مذكرة مقدّمة لنيل شهادة درجة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الشرعية، قسم التاريخ، جامعة منتوري قسنطينة، 2004-2005
2. حوحو رضا: شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر القرن التاسع عشر ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية 1830.1900م، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة قسنطينة 2، قسنطينة، ص 32
3. خديجة بختاوي، التحولات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في عمالة وهران 1870-1939، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم التاريخ وعلم الآثار، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2011-2012،
4. علي بوركنة، تطور السياسة الزراعية الفرنسية بالجزائر 1830.1962 دراسة في الاليات والنتائج، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص حديث ومعاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، (1441.1442هـ/2019-2020م)
5. عمار بن خروف: العلاقات بين الجزائر والمغرب (923.1096 هـ /1517.1659)، رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ، دمشق، سوريا، 1983
6. فلة قشالي ، النظام الريفي بالريف القسنطيني أواخر العهد العثماني 1771-1837، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 1989-1900

7. ليلي غويني: التفاعل الثقافي بين دول المغرب في العهد العثماني من خلال الرحلات الحجازية الجزائرية، مذكرة ماجستير،

جامعة الجزائر، 2010/2011

8. محفوظ سعيداني ، الواقع الاقتصادي للمجتمعات المغاربية في العهد العثماني (مقاربة تحليلية) من مطلع القرن

(18م/12هـ إلى 1830م/1245هـ)، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 2011، 2012

9. مراد قبال، الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية بالبليدة خلال العهد العثماني (942. 1246هـ/1535.

1830م) مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم البحث العلمي، المدرسة العليا للآداب والعلوم الإنسانية،

بوزريعة، 2004. 2005،

10. مريم خالدي ، شبكة المواصلات البرية والبحرية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاحتلال 1830-1914،

مذكرة تخرّج مكتملة لنيل شهادة الماستر في تخصص التاريخ المعاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قطب شتمة،

قسم العلوم الإنسانية، شعبة التاريخ، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2016-2017

قائمة المصادر والمراجع باللغة الفرنسية

المصادر المطبوعة:

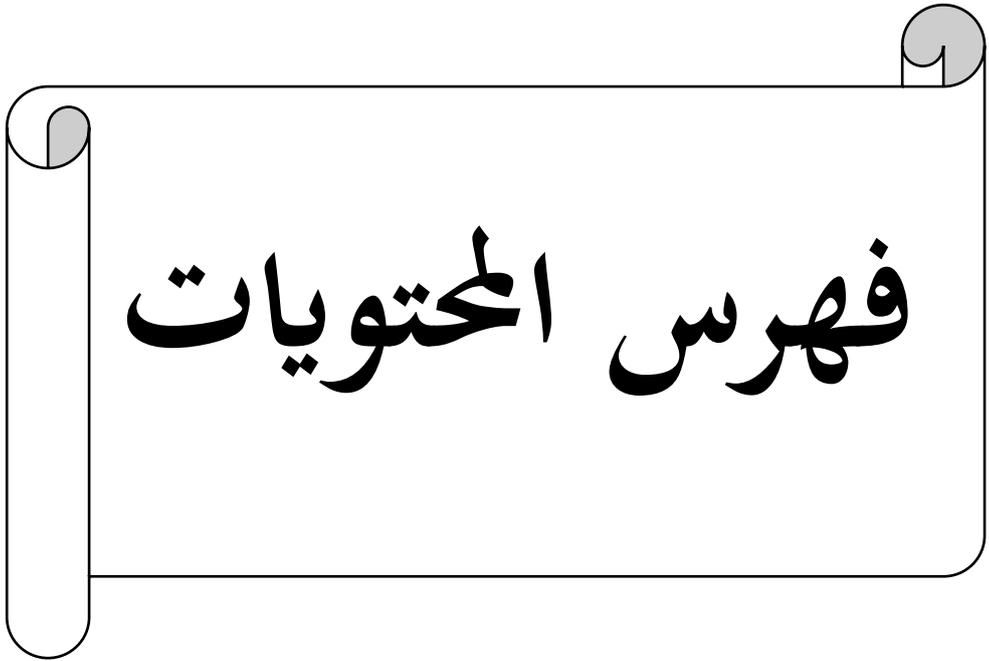
1. -Algérie, Exposé de la situation de l'Algérie , par le Gouverneur général Chanzy, Antoine-Eugène-Alfred, (session de 1876) , imprimerie deL'Association ouvrière Aillaud et Cie , Alger , 1876
2. Conseil général de la Département d'Oran, session d'octobre 1873 -procès-verbaux des délibération - , imprimerie A Dupont , rue de la préfectureOran , 1873
3. Conseil Supérieur de Gouvernement : Exposé de la situation de l'Algérie par M. le Gouverneur Général, à l'ouverture de la session 12 Janvier 1875 , imp de la ville Juillet Saint- Lager , Algérie, 1875
4. Conseil supérieur de Gouvernement Alger : Procés – Verbaux de sessiond'avril 1873, imprimerie des télégraphes algériens et de la ville, Alger, 1873

5. Gouvernement général civil de l'Algérie , État actuel de l'Algérie 1°audécembre 1879, 2°au octobre 1880 (publié d'après les documents officielles,par ordre de M, Albert Grévy, imprimerie administrative Gojosso et Cie, Alger, 1880
6. (1840)(1843-1844) (1854-1855)
7. -Ministère de la Guerre, Tableau de la situation des établissements français dans Algérie en 1838, 1840 ,(1843-1844) (1854-1855)
8. -Ministère de la Guerre, Tableau de la situation des établissements français dans Algérie en (1839)

2- الكتب باللغة الفرنسية

1. Fillias Achille, État actuel de l'Algérie, Géographie physique et politique de l'Algérie, Paris, Arnold et de Vers, 1860
2. Bequet. M, l'Algérie en 1848 tableau géographique et statistique, librairie de l'Hachette et c°, paris,184
3. BERTEVIL (Arsène) : L'Algerie Française, histoire – Meurs-coutumes – industrie – Agriculture , T1 Dentu,libraire – éditeur 1856 , Paris
4. Martin Claude, Histoire de l'Algérie Française, 1830-1962, Paris
5. FÉRAUD Charles ,Histoire Des villes de la province de Constantine , Recueil des notices et mémoires dela Société Archéologique de la Province , 5° Volume de la deuxième série , 1871-1872. —Quinzième Volume de la collection
6. Jonard Edme Francois: Notice Historique sur la vie et les voyage de René Caillié , BSGD
7. Exposition universelle de Paris, 1878. Notice sur les travaux publics de l'Algérie. Imprimerie typographique lithographique G. Lavagne, Alger
8. Félix DESSOLIERS : L'Algérie libre. Etude économique sur l'Algérie, imp Administrative Gojosso, Alger, 1895
9. Derrien Isidore , les Françaises a Oran depuis 1830 jusqu'à nos jours, imp .J.nicot,Aix 1896
10. Duval Jules: L'Algérie, tableau historique, descriptif et statistique. 1ère éd, Librairie de l' Hachette et Cie,Paris, 1859
11. vignon Louis: La France en Algérie, librairie Hachette et Cie Paris , 1893
12. L . Arnolet , Libraire-éditeur , Constantine , 1872

13. MAC CARTHY : Géographie physique, économique et politique de l'Algérie, Dubos Frères, imprimeurs Libraires Editeurs, Alger, 1858
14. Tessier o,algerie geographie,histoire,statistioque,description des villes,villages et hameaux, organisation des tribus,nomenclature des khalifaliks et kaidats,typographie marisolive,marseille



فهرس المحتويات

شكر وعرهان:

قائمة المختصرات.....

مقدمة.....أ - و

الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات الجزائرية خلال العهد العثماني:

ص8.....

1.- وضعية شبكة الطرق الجزائرية أواخر العهد العثماني..... ص9

1.1 - الطرق السلطانية.....ص10

1.2- الطرق الجهوية.....ص11

2 دور الطرق والمسالك للإيالة الجزائرية مع أقاليم

الجوار.....ص13

1.2- الطرق الرابطة بين الايالة الجزائرية وتونس.....ص13

2.2- الطرق الرابطة بين الايالة الجزائرية

والمغرب.....ص15

3.2- الطرق الرابطة بين الايالة الجزائرية والسودان

الغربي.....ص17

4.2- الطرق الرابطة بين الايالة الجزائرية

وليبييا.....ص19

الفصل الثاني: وضعية شبكة المواصلات البرية خلال الفترة الاستعمارية.....ص22

1.1- مؤسسات	التخطيط	وشق	الطرق	الفرنسية	في
الجزائر.....ص23					
1.1- مصلحة الهندسة العسكريةص23				
2.1	-مصلحة	الأشغال	العمومية		
.....ص24					
3.1 - مصلحة الطرق والجسورص24				
2.	الصعوبات التي واجهت شبكة الطرق الفرنسيةص24			
1.2-	الصعوبات الطبيعيةص25			
2.2-	الصعوبات التقنيةص27			
3.2-	الصعوبات الماليةص27			
امتدادات شبكة المواصلات البرية الفرنسية.....ص28					
1.3-	شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر من 1830-1848ص29			
2.3-	شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر (طريق السيطرة) من 1848-1878ص37			
3.3-	شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر في العهد المدنيص42			
الفصل الثالث: أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم الاقتصاد الفرنسي.....ص53					
1. أثر شبكة المواصلات البرية في القطاع الزراعي.....ص54					
1.1- الزراعة الفرنسية في الجزائر (1830-1962).....ص54					

2.1- الزراعة الأوروبية.....	ص56
3.1- أثر شبكة الموصلات في تطور الإنتاج الزراعي الاستعماري.....	ص61
2. أثر شبكة الموصلات البرية في تدعيم القطاع الصناعي	ص64
1.2- الصناعة في الجزائر.....	ص64
2.2- الصناعة الزراعية.....	ص67
3.2- الصناعة الاستخراجية.....	ص71
3. أثر شبكة الموصلات البرية في تدعيم القطاع التجاري.....	ص76
1.3- التجارة الداخلية.....	ص78
2.3- التجارة في الجنوب.....	ص85
3.3- التجارة الخارجية.....	ص89
خاتمة.....	ص91
ملاحق.....	ص95
قائمة المصادر والمراجع.....	ص103
فهرس المحتويات.....	ص108

الملخص:

تمتتع الجزائر بموقع استراتيجي بالغ الأهمية في شمال إفريقيا، وقد أدركت الإدارة الاستعمارية الفرنسية مبكرًا هذه الأهمية، إلى جانب حاجتها الماسة إلى شبكة طرق تسهّل التوسع نحو الداخل، فسعت منذ بداية الاحتلال إلى إنشاء وتوسيع شبكة المواصلات الجزائرية.

لم تكن هذه المهمة سهلة، إذ واجهت الإدارة الفرنسية تحديات عديدة في شق الطرق، تمثلت في صعوبات جغرافية وتقنية ومالية وإدارية. وجاءت هذه الطرق متنوعة بحسب الغرض منها: فمنها ما كان ذا طابع استراتيجي عسكري، ومنها طرق للاستيطان والملكية، وأخرى ريفية، إضافة إلى مسالك بقيت طبيعية في المناطق الصحراوية.

مكنت هذه الشبكة الإدارية الفرنسية من بسط سيطرتها على معظم أرجاء الجزائر المستعمرة، مما سمح باستغلال شامل لموارد الجزائر البشرية والزراعية والصناعية.

وقد استُخدمت شبكة الطرق أيضًا كوسيلة لقمع الأهالي وإخماد الثورات المحلية، إلى جانب استغلالها لأغراض مدنية في تنمية اقتصاد المستعمرة. غير أن كل هذه الجهود لم تكن في صالح السكان الأصليين، بل صبت في مصلحة الإدارة الفرنسية والمستوطنين "الكولون"، على حساب ثروات وخيرات الشعب الجزائري

Résumé :

L'Algérie bénéficie d'un emplacement stratégique de grande importance en Afrique du Nord, L'administration coloniale française a rapidement pris conscience de cette importance stratégique, tout en reconnaissant son besoin d'un réseau routier pour faciliter l'expansion vers l'intérieur. Dès les débuts de l'occupation, elle s'est donc attelée à la construction et à l'élargissement du réseau de transports algérien.

Cette entreprise ne fut pas aisée. L'administration française a dû faire face à de nombreuses difficultés dans la construction des routes : contraintes géographiques, défis techniques, limites financières et complexités administratives.. Ce réseau était varié, répondant à plusieurs objectifs : routes stratégiques à usage militaire, voies destinées à l'appropriation foncière, chemins ruraux, et pistes naturelles dans les zones désertiques.

Grâce à ce réseau, l'administration coloniale a pu renforcer son contrôle sur la majeure partie du territoire algérien, tout en transformant l'économie locale, permettant une exploitation totale des ressources humaines, agricoles et industrielles du pays.

Le réseau routier fut également utilisé comme un outil de répression pour étouffer les révoltes locales. En parallèle, il servit à des fins civiles pour le développement économique de la colonie. Toutefois, ces transformations n'ont en rien bénéficié à la population autochtone ; elles ont surtout profité à l'administration coloniale et aux colons, aux dépens des ressources et du bien-être du peuple algérien.