وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة الدكتور يحي فارس بالمدية
كلية العلوم الانسانية والاجتماعية
قسم: التاريخ والأثار

شبكة الطرق البرية الفرنسية في الجزائر خلال القرن التاسع عشر (1830-1900م)

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في تخصص تاريخ المقاومة و الحركة الوطنية الجزائرية

إعداد الطالبين:
- رابح براهيمي
- عبد الرحمان بوسعادي

إشراف:
د. ليلى سعداوي

أعضاء اللجنة المناقشة

الإسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. ضيف الله شلالي	أستاذ محاضر	رئيسا
د. ليلى سعداوي	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
د سعيدة زفزاف	أستاذ محاضر	عضوا مناقشا

السنة الجامعية:

2024-2025م / 1445-1446هـ

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة الدكتور يحي فارس بالمدية
كلية العلوم الانسانية والاجتماعية
قسم: التاريخ والأثار

شبكة الطرق البرية الفرنسية في الجزائر خلال القرن التاسع عشر (1830-1900م)

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في تخصص تاريخ المقاومة و الحركة الوطنية

إعداد الطالبين:
- رابح براهيمي
-عبد الرحمان بوسعادي

إشراف:
د. ليلى سعداوي

أعضاء اللجنة المناقشة

الإســـم واللـــقـــب	الرتبة العلمية	الصـفـة
د. ضيف الله شلالي	أستاذ محاضر	رئيسا
د. ليلى سعداوي	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
د سعيدة زفزاف	أستاذ محاضر	عضوا مناقشا

السنة الجامعية:

2024-2025م / 1445-1446هـ

بِسْمِ اللَّـهِ الرَّحْمَـٰنِ الرَّحِيمِ

شكر وعرفان:

نتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى الأستاذة الفاضلة ليلى سعداوي، المشرفة على هذا العمل، على ما بذلته من جهدٍ وتوجيهٍ ودعمٍ متواصل طيلة فترة إنجاز هذا البحث. لقد كانت ملاحظاتها السديدة ونصائحها القيمة منارة أضاءت لي طريق البحث العلمي، فكل الشكر والتقدير لها على صبرها، وتفانيها، وتشجيعها المستمر، كما لا يفوتنا أن نتوجه بخالص الشكر والعرفان إلى الأستاذ ضيف الله شلالي، الذي لم يبخل علينا بمساعدته وتوجيهاته القيّمة، فكان دعمه العلمي والمعنوي سندًا لنا في مختلف مراحل هذا العمل.

فلهما منا كل التقدير والاحترام، داعين الله أن يجزيهما خير الجزاء وأن يوفقهما في مسيرتهما العلمية والمهنية.

الاهداء :

الى من عالجتني مدة ثمانية سنوات

الى اختي الكبيرة ، التي كانت لي عونا في مرضي ، وسندا في ضعفي

اهدي هدا العمل المتواضع تقديرا لي ما بدلته من رعاية وصبر وتضحية لا تقدر بثمن

ولعلي باهدائك هذا العمل اكون قد رددت شيئا من جميلك وخيرك الذي غمرتني به طوال تلك السنوات

جزاك الله عني خير الجزاء، وجعل ذلك في ميزان حسناتك و بارك لك في عمرك وصحتك.

رابح براهيمي

الاهداء :

الحمد لله أولًا وآخرًا، ظاهرًا وباطنًا، الذي بنعمته تتمّ الصالحات، وبتوفيقه يكتمل الجهد، وبه نستعين في كل درب ومسعى.

هذا العمل حصيلة مراحل من الجد والسعي، ومحاولة متواضعة للسير في طريق المعرفة والبحث، بما يحمله من مسؤولية وأمل.

إلى والديّ العزيزين، اللذين كانا دومًا مصدر دعمي وقوّتي،

وإلى أمي الحبيبة، التي كان لدعائها وصبرها الأثر الأكبر في هذا الإنجاز.

إلى إخوتي وعائلتي الكريمة، على محبتهم وتشجيعهم المستمر.

إلى أصدقائي، الذين كانوا سندًا حقيقيًا في كل المراحل.

وإلى أساتذتي الأفاضل في قسم التاريخ، على ما قدّموه من علم وتوجيه.

أُهديكم هذا الجهد، بكل التقدير والامتنان.

عبد الرحمان بوسعادي

قائمة المختصرات:

1-المختصرات باللغة العربية:

الكلمة	اختصارها
الصفحة	ص
تعدد الصفحات	ص ص
ترجمة	تر
الجزء	ج
الطبعة	ط
العدد	ع
المجلد	مج
دون طبعة	د. ط
ميلادي	م
هجري	هـ

2 المختصرات باللغة الفرنسية:

الكلمة	اختصارها
page	P
Mistar	M
Ovrage précédents	Op . cit

المقدمة

مقدمة:

عملت الإدارة الإستعمارية خلال ق 19م على توطيد نفوذها في مستعمرة الجزائر منذ الوهلة الأولى لإحتلالها وعملت على وضع إستراتجية محكمة للسيطرة عليها وإستغلال خيراتها بأبشع الطرق ولتنفيذ هذه الإستراتجية كان لزاما عليها وضع شبكة للطرق البرية بديل عن شبكة الطرق الموروثة من الحكم العثماني.

تأخر إنجاز هذا المشروع لفترة طويلة نتيجة العقبات المالية والصعوبات المرتبطة بالطبيعة الطبوغرافية للمنطقة، وأضافت إليه شبكة سكة الحديد لتدعيم مشروعها إلا أن هذه المشاريع كان لها بالغ الأثر في تدعيم ركائز الإستعمار الفرنسي في الجزائر في الفترة الممتدة ما بين 1830_1900م .

دوافع اختيار الموضوع:

تعددت دوافع اختيار الموضوع وتأرجحت بين الذاتية والموضوعية، أما الذاتية فهي نابعة عن رغبة شخصية بدافع البحث في المواضيع ذات الطابع الاقتصادي المرتبطة بتاريخ الجزائر الاستعماري.

وأما الموضوعية فيمكن حصرها في قلة الدراسات الأكاديمية التي تناولت شبكة الطرق والمواصلات خلال الفترة الاستعمارية من جهة، وفي إثراء المكتبة الجامعية بهذا البحث المتواضع من جهة أخرى.

أهمية الدراسة:

تندرج هذه الدراسة ضمن إطار البحث التاريخي وهو مجال يعاني من قلة الدراسات التي تتناول طبيعة وحقيقة الطرق ووسائل المواصلات خلال الفترة الإستعمارية، رغم أهميتها في إحداث نقلة نوعية في المجال الإقتصادي، ويهدف هذا البحث بشكل عام إلى تكوين صورة واضحة عن السياسة الفرنسية الهادفة إلى تغيير ملامح الجزائر العثمانية، وفق منظور

استعماري ذي أبعاد عسكرية واقتصادية واجتماعية، وذلك من خلال دراسة الأسباب والنتائج المترتبة عن هذه السياسة.

إشكالية البحث:

تتمحور الإشكالية الأساسية لهذه الدراسة حول التغيرات التي عرفتها الجزائر في مجال الطرق البرية، فالإدارة الفرنسية هي من سمحت بفتح الطرقات وهي من سمحت للشركات بالظهور في الجزائر بعد أن حددت مهامها وأهدافها. ووفقا لهذا طرحت الإشكالية التالية:

كيف ساهمت شبكة الطرق والمواصلات في ترسيخ الاحتلال الفرنسي في الجزائر خلال القرن 19م؟.

وتتفرع عنها عدة تساؤلات أهمها:

_ كيف كانت وضعية الطرق الجزائرية اواخر العهد العثماني؟.
_ ماهي أبرز مشاريع الطرق والسكك الحديدية التي انجزتها السلطات الفرنسية في الجزائر؟
_ ما هو أثر شبكة الطرق في دعم الاحتلال الفرنسي في الجزائر؟.

الخطة المتبعة في الدراسة:

احتوى العمل على مقدمة وثلاث مباحث وخاتمة وأرفقناه بمجموعة من الملاحق، وقد تضمن كل مبحث جملة من العناصر التي تصب في سياق الموضوع.

جاء المبحث الاول تحت عنوان شبكة الطرق في الجزائر اواخر العهد العثماني، وقد قسمناه الى ثلاثة مطالب تناولنا في الأول عن وضعية شبكة الطرق في الجزائر خلال العهد العثماني، ثم تطرقنا في المطلب الثاني إلى أنواع الطرق التي انقسمت الى قسمين طرق سلطانية وجهوية، لنتناول المطلب الثالث اهمية تلك الطرق من الناحية الاقتصادية.

اما المبحث الثاني الموسوم بشبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر، فقد خصصنا مطلبه الاول لظهور شبكة السكك الحديدية في الجزائر وفق ما جاء في المرسوم الصادر بتاريخ 8 افريل 1857م، ثم تناولنا في المطلب الثاني الشركات الفرنسية التي انجزت تلك السكك، لنختتم هذا المبحث في مطلبه الثالث المعنون بأثر السكك في دعم الاحتلال الفرنسي الحديث عن نتائج السكك الحديدية من الناحية الاجتماعية والاقتصادية.

في حين تطرقنا في المبحث الثالث إلى شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر، التي مكنت الاحتلال من التغلغل في الجزائر، ليكون العنصر الأول الخاص بإنشاء شبكة الطرق خلال الحكم العسكري 1830-1870م بمثابة نقطة الانطلاق داخل المستعمرة، وخلال الحكم المدني 1871-1900م بمثابة تأكيد عن نوايا الإدارة الاستعمارية، كما تطرقنا في المطلب الثاني الى الصعوبات الاقتصادية والعسكرية والطبيعية التي عرقلت انشاء الطرق، لختتم المطلب الأخير بالحديث عن أثر شبكة الطرق في تدعيم الاحتلال على مستوى المدن والأرياف.

وختمنا هذا البحث بجملة من الاستنتاجات تتضمن الإجابة عن الاسئلة الفرعية التي تندرج ضمن فروع الاشكالية.

المنهج المتبع:

تتطلب الأبحاث العلمية عادة العديد من المناهج المتعددة، نذكر من بينها المنهج التاريخي الوصفي الذي اعتمدنا عليه في وصف شبكة الطرق البرية في الجزائر خلال ق19

كما اعتمدنا على المنهج المقارن الذي بنينا به مقاربة تاريخية بين فترتين زمنيتين مختلفتين باعتبار الأولى عثمانية والثانية استعمارية.

الدراسات السابقة:

من خلال اطلاعنا على مختلف الموضوع وجدنا بعض الدراسات المهمة التي تناولت موضوعنا نذكر منها الدراسة التي تعود للباحث ضيف الله شلالي حول دور شبكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر (الجلفة نموذجًا ما بين 1857-1962).

وقد تناولت هذه المذكرة موضوع السكك الحديدية من زوايا متعددة، أبرزها دور الشركات الفرنسية المشرفة على الإنشاء والاستغلال، أهم الخطوط الرئيسية التي ساهمت في ربط الموانئ الساحلية بالمناطق الداخلية، كما سلطت الضوء على البعد الاقتصادي والإداري لهذه الشبكة وأكدت على أهميتها في تعزيز السيطرة الاستعمارية.

كما نذكر الدراسة التي جاء بها الباحث رضا حوحو والموسومة بشبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن التاسع عشر، ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية (1830-1900)، وقد مكّنتنا هذه الدراسة من فهم السياق السياسي والعسكري الذي أُنجزت فيه شبكة الطرق، كما وضحت دورها المهم في إعادة تشكيل المجال الجغرافي بما يخدم المصالح الفرنسية.

كما اعتمدنا أيضا مقال أحمد رنيمة بعنوان الطرق في الجزائر المستعمرة في القرن التاسع عشر، باعتبارها أحد المراجع المهمة التي يتناول فيها البنية التحتية المتمثلة في الطرق والسكك الحديدية، ويذكر بأنها أكبر أدوات الهيمنة الاستعمارية التي أعادت فرنسا تنظيمها وفق ما يخدم مشروعها الاستعماري، كما ركزت الدراسة على كيفية استخدام الطرق والمواصلات كوسيلة للضبط العسكري وتسهيل الاستغلال الاقتصادي، ما يجعل هذا الكتاب مرجعًا مهمًا لفهم الخلفيات الاستعمارية وراء إنشاء الشبكات الطرقية والحديدية في الجزائر.

صعوبات الدراسة:

من الطبيعي أن نواجه صعوبات في مثل هذه البحوث التي تتميز بصعوبتها وتحتاج إلى فترة بحث أطول، خاصة وأن أغلب المصادر باللغة الأجنبية تقابلها قلة الدراسات الأكاديمية التي تناولت المواضيع التاريخية المتعلقة بشبكة الطرق البرية باللغة العربية، ضف إلى ذلك صعوبة الوصول إلى الوثائق الأرشيفية المرتبطة بالموضوع، إذ أن مثل هذه الدراسة تتطلب الاطلاع على الأرشيف الذي يحتوي على معطيات أساسية تخدم الموضوع.

المبحث الاول: شبكة الطرق البرية في الجزائر اواخر العهد العثماني

المطلب الأول: وضعية شبكة الطرق

المطلب الثاني: أنواع الطرق البرية

المطلب الثالث: أهمية الطرق أواخر العهد العثماني

المبحث الاول: شبكة الطرق البرية في الجزائر اواخر العهد العثماني

عرفت الجزائر خلال العهد العثماني شبكة طرق تقليدية لعبت دورًا محدودًا في ربط المدن والمناطق الداخلية. وعلى الرغم من بساطتها، الا انها كانت تؤدي وظائف متعددة، سواء من الناحية الإجتماعية أو التجارية أو العسكرية، و عليه سنحاول من خلال هذا المبحث تسليط الضوء على وضعية الطرق خلال العهد العثماني، من حيث النوعية والاهمية، باعتبارها احد شرايين الحياة التي ربطت بين مناطق البلاد، و نظمت الحركة الاقتصادية الداخلية ويسرت التبادل بين الشرق والغرب والشمال والجنوب

إن التطرق إلى وضعية الطرق خلال العهد العثماني يقتضي تقديم لمحة عامة عن بعض هذه الطرق ضمن هذا المطلب، باعتبارها المرتكز الأساسي لهذا المبحث، فهي تمثل الأرضية الأولى التي ننطلق منها لدراسة هذا الموضوع.

المطلب الأول: وضعية شبكة الطرق الجزائرية أواخر العهد العثماني.

عرفت الجزائر خلال العهد العثماني طرق تجارية متنوعة انقسمت بين السلطانية والجهوية تهدف الى ربط المناطق ببعضها البعض فالطرق السلطانية هي الطرق الرئيسية التي ربطت بين قسنطينة والجزائر ووهران نذكرها على النحو التالي:

الطريق السلطاني (الجزائر العاصمة – المدية): يعبر سهول متيجة، ويمر على الضفة اليمنى لوادي الشلف، ويتجاوز وادي الشفة، وينتهي عند جبال الأطلس البليدي.

الطريق الشمالي الغربي (الجزائر العاصمة – وهران): يمر بالمناطق الشمالية للبلاد، محافظًا على مسافة آمنة بعيدًا عن المناطق الداخلية لأسباب أمنية.

الطريق الشمالي الشرقي (الجزائر العاصمة – قسنطينة): يخترق السهول الخصبة شرق العاصمة ويمر بالقرب من جبال القبائل. [1]

لقد أنشئت هذه الطرق بواسطة القبائل الجزائرية الخاضعة الأدارة التركية، والمتمثلة في قبائل المخزن التي كانت تتولى مهمة تأمين الطرق وضمان سلامتها.[2]

إلى جانب الطرق الأساسية، وُجدت مسالك أخرى تمتد من الشمال إلى الجنوب، كانت ذات أهمية تجارية، إذ استُخدمت من قِبل التجار في المبادلات مع سكان الصحراء. غير أن هذه الطرق لم تكن تحظى بأولوية استراتيجية لدى الحكام العثمانيين[3].

---

[1]- رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار 1914-1830، مذكرة ماجستير ، قسم التاريخ ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة 2016-2017، ص 10.

[2]- أحمد بحري، الجزائر في عهد الدايات دراسة للحياة الاجتماعية إبان الحقبة العثمانية، ج2، دار الكفاية، الجزائر، 2013، ص 60.

[3]- رضا حوحو، مرجع سابق، ص 10.

وتجدر الإشارة الى أن هذه الطرق لم تكن معبّدة، الأمر الذي حال دون استخدام العربات، ما أدى إلى تراجع المبادلات التجارية وتقليص حركة التنقل، خصوصاً خلال الفترات الممطرة من السنة، لأن الاعتماد في التنقل كان يتم عن طريق الحيوانات فهي التي ترفع الأثقال والاحمال و تجر العربات من المناطق الجبلية نحو التلية

ورغم هذا التردي، فإن الحالة السيئة للطرق كانت بمثابة دعم للمقاومة الشعبية، إذ شكلت عائقاً أمام توسع الجيش الفرنسي نحو الداخل، حيث كان الاعتماد على قوافل الحمير والجمال في نقل الغذاء أكثر ملاءمة من العربات التي لم تكن قادرة على اجتياز تلك المسالك[1].

ولم تكن الظروف الطبيعية هي السبب الرئيسي في التراجع الحاصل و إنما يعود ايضا إلى إنعدام الامن في المناطق الجبلية الداخلية[2] الأمر الذي جعل السلطات العثمانية تقوم بإنشاء شبكات للمراقبة العسكرية من الطرق الكبرى، وخلق قوى مخزنية موالية لها مانحة لها العديد من الامتيازات مقابل حماية الطرق وضمان الامن واستقرار الاوضاع و الأسعار. [3]

ومن بين الباحثين الذين درسوا الطرق الصحراوية وتعرفوا عليها نذكر "قوادري"، الذي اهتم بالعلاقات التجارية بين تلمسان الزيانية وبلاد السودان، و"إدوارد بلان"، الذي قدّم دراسة هامة حول هذه الطرق، ورسم خريطة شاملة حدد فيها مختلف المسالك، بما في ذلك الطرق التي سلكها المستكشفون الأوروبيون في أواخر القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر. وقد ذكرت هذه الطرق على النحو التالي[4].

---

[1]- نصر الدين سعيدوني، تاريخ الجزائر في العهد العثماني ويليه ولايات المغرب العثماني، ط 2، دار البصائر، الجزائر، 2013، ص 209.

[2] -Claude Martin, Histoire de l'Algérie française 1830-1962, 4 fils Ayman, Paris, 1965, p. 69.

[3]- نصر الدين سعيدوني، الحياة الريفية باقليم مدينة الجزائر 1700-1830م، دار البصائر، الجزائر، 2013، ص 294.

[4] -Edouard Blanc, Les routes de l'Afrique septentrionale au Soudan, Société, de géographie, Paris, 1890,P. 13..

-طريق وهران وأرزيو إلى تمبكتو: يمر عبر خيثر(تقع في البيض)، مشرية، عين الصفراء، ويتبع مجرى وادي زوزفانة وصولاً إلى إيجلي، حيث يلتقي بالطريق المؤدي إلى تمبكتو.

-طريق مدينة الجزائر إلى تمبكتو: يمر عبر البليدة، بوخار، الأغواط، غرداية، القليعة، عين صالح، حيث يتصل بطريق توات المؤدي إلى تمبكتو.

-طريق سكيكدة: يمر عبر قسنطينة، باتنة، بسكرة، تقرت، ورقلة، ثم يمتد نحو بلاد السودان وصولاً إلى تمبكتو[1].

إن الحديث عن وضعية شبكة الطرق خلال العهد العثماني يجعلنا نختصر ثلاث قرون من الزمن في هذه الورقة البحثية المتواضعة، و بناءا على ما سبق ذكره

لم تشهد شبكة الطرق في الجزائر خلال العهد العثماني تطورًا ملحوظًا مقارنةً بما كانت عليه في الفترات الإسلامية السابقة، فعلى الرغم من امتدادها عبر مختلف الاتجاهات وربطها بين الأسواق المحلية والإقليمية، واحتوائها على محطات ومراكز لتزويد القوافل بالماء والغذاء، إلا أنها كانت تعاني من ضعف في البنية التحتية وسوء الرصف، مما جعلها عرضة للتدهور بفعل العوامل الطبيعية والمناخية طوال فصول السنة، كما ساهم إهمال السلطات العثمانية لعمليات الصيانة والتطوير، إضافةً إلى ضعف الأمن[2]، في بقاء هذه الشبكة بدائية وعاجزة عن بلوغ مستوى شبكات الطرق الأوروبية. واستمر هذا الوضع حتى العقد الثاني من الاحتلال الفرنسي للجزائر[3].

---

[1] . -Edouard Blanc , op cit, P. 14.

[2]- ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية: دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، دار البصائر، الجزائر، 2009، ص 446.

[3]- رشيد حفيان، الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين 11-12هـ /17-18م، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ، كلية الآداب والحضارة الاسلامية، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الاسلامية، قسنطينة، 2013-2014، ص 12.

وفي ذات هذا السياق، يشير "أوكتاف تيسيي" (Octave Tessier) إلى أن "الجزائر لم تكن تمتلك سوى عدد قليل من المسالك بين المدن، وكانت تلك الطرق قليلة وسيئة الصيانة"[1].

كما لم تتمكن السلطات من توفير الأمن اللازم للمسافرين، لم تخدم النشاط التجاري أو تساهم في استغلال الموارد الطبيعية للبلاد بشكل فعّال. فقد كانت الزراعة تعاني من ضعف البنى التحتية، وكان السكان في المناطق الداخلية يعيشون في عزلة وانكماش بسبب صعوبة التنقل بين البايلكات، القرى، المدن، وحتى العلاقات التجارية بين الأقاليم الجزائرية نادرة وصعبة، نتيجة لغياب الطرق التجارية الآمنة[2].

[1] –Octave Tessier, Algérie (géographie, histoire, statistique, description des villes, villages, hameaux, organisation des tribus, nomenclature des Khalifaliks et Kaia's), Maruisolive, Marseille, p. 84.

[2] _محمد العربي الزبيري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، د.ط، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 1972، ص10.

المطلب الثاني: أنواع الطرق في العهد العثماني.

تم تصنيف شبكة الطرق في الجزائر خلال العهد العثماني إلى قسمين رئيسيين، هما: الطرق السلطانية والطرق الجهوية، وذلك بحسب وظيفتها ومجال امتدادها[1].

1. الطرق السلطانية

تعريف الطرق السلطانية: هي تلك التجارية الكبرى التي كانت تربط مراكز البايلك في المدن قسنطينة والمدية ومعسكر ووهران ومركز السلطة الحاكمة في الجزائر [2].

أ- الخط السلطاني الجزائر – قسنطينة (الشرق):

ينطلق الطريق السلطاني من بايلك الشرق (قسنطينة) ويمتد الطريق عبر السهول، خاصة عند منطقة حوش القائد، متّبعًا مجرى وادي الحراش، ثم يمر عبر مستنقعات وادي السمار[3]. ومن هناك، يعبر أراضي أولاد محمد بالقرب من مركز قارة مصطفى، ليصل بعدها إلى أراضي أولاد سيدي عبيدي المحاذية لوادي قدارة[4].

ب-الخط السلطاني الجزائر – وهران (الجهة الغربية):

يُعد هذا الطريق من أهم المحاور السلطانية التي ربطت مدينة الجزائر بالجهة الغربية، وتحديدًا بمدينتي وهران ومعسكر. يبدأ هذا الطريق من باب عزون بالجزائر العاصمة، ويمر

---

[1]- مراد قبال، الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية بالبليدة خلال العهد العثماني (1535–1830م)، مذكرة ماجستير، قسم البحث العلمي، المدرسة العليا للآداب والعلوم الإنسانية، بوزريعة، 2004–2005، ص 80.

[2]- نصرالدين سعيدوني، ورقات جزائرية...،مرجع سابق، ص 220.

[3]- ناصر الدين سعيدوني، الحياة الريفية...، مرجع سابق ص 286.

[4]- ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية...، مرجع سابق، ص 447.

عبر منطقة عيون الربط (وهي ساحة أول ماي حاليًا)، ثم يعبر مرتفعات الساحل، وتلال فحوص الجزائر الجنوبية.[1]

بعدها، يتجه الطريق نحو وادي الكرمة وحوش الباي، ثم يعبر وادي العلايق بالقرب من وادي بوفاريك، ويتقاطع مع وادي مازفران عند جسر يمر عبر سهل متيجة، وصولًا إلى منطقتي سهلا ومينا، يتابع الطريق مساره ، ثم يتجه نحو العفرون، ويمر عبر برج بوحلوان، وصولًا إلى مدينة مليانة[2].

ج- الخط السلطاني الجزائر – المدية (الجهة الجنوبية):

يربط هذا الطريق مدينة الجزائر بمدينة المدية، عاصمة بايلك التيطري، ويمتد منها حتى المناطق الصحراوية. في بدايته، يتبع الطريق السلطاني المتجه نحو الغرب حتى يصل إلى برج باب السبت، حيث يبدأ بالتوغل داخل جبال صومعة وموزاية، رغم صعوبة التضاريس وكثرة الممرات الضيقة في هذه المناطق. [3]

يصل الطريق إلى مدينة المدية عبر مسارين:

المسار الأول: يسلك مضيق وادي جر، ثم يمر عبر قمة الثنية الشهيرة، التي كانت تُعد من أبرز النقاط الطبيعية على الطريق نحو المدية[3].

المسار الثاني: ينحرف نحو الشرق عند برج بوحلوان، وينطلق من مدينة البليدة، التي كانت تمثل نقطة ربط أساسية بين العاصمة الجزائر وبايليك التيطري.

---

[1]- ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية...، مرجع سابق ص 449.

[2]- نفسه، ص 288.

[3]- نفسه، ص 289.

يمر هذا المسار عبر جبال ملوان، ومناطق بني ميسرة، بني بويعقوب[1].

1-الطرق الجهوية:

إلى جانب الطرق السلطانية الكبرى، عرفت الجزائر خلال العهد العثماني وجود شبكة من الطرق الفرعية ذات الطابع الجهوي، كانت تربط بين المدن الداخلية، وتصل المراكز الإقليمية ببعضها البعض، كما كانت تؤدي دورًا مهمًا في ربط تلك المدن بمراكز السلطة الإدارية، سواء بدار السلطان أو بالبايلكات الثلاث: بايلك الشرق (قسنطينة)، بايلك الغرب (وهران)، وبايلك التيطري (المدية) [2].

وقد تم تصنيف هذه الطرق الجهوية إلى ثلاث مجموعات رئيسية، أبرزها ما يلي:

أ- طرق فحص مدينة الجزائر*:

تنقسم طرق فحص مدينة الجزائر إلى نوعين:

• الطرق الداخلية:

وهي طرق قصيرة المدى، تصل مدينة الجزائر بالمراكز العمرانية المنتشرة في الجهات القريبة منها، وتنتهي عادة عند أبواب المدينة الثلاثة:(الباب الجديد، باب عزون، وباب

---

[1]- حبيب قدومة، "النشاط الاقتصادي لمدينة البليدة إبان الفترة العثمانية (1535-1830م)"، مجلة متيجة للدراسات الإنسانية، ع 5، مج 1، 2016، ص ص 104-105.

[2]- مراد قبال، مرجع سابق، ص 80.

* فحص: جمع فحوص، وهي الجهات القريبة من المدن، والتي كانت تُعرف في الفترات الإسلامية باسم الأرباض (جمع ربض). وتمتاز هذه المناطق بامتلاك سكان المدن لأراضيها، التي كان يفلحها فلاحون لصالحهم. وقد تحوّل جزء من هذه الأراضي في أواخر العهد العثماني إلى أوقاف خيرية، بهدف حمايتها من الاستحواذ أو المصادرة من طرف الحكام، وقد اشتهرت بوفرة انتاجها وسعة مساحتها التي تمتد خارج اسوار المدينة لعشرات الكيلومترات، ينظر: نصر الدين سعيدوني، الاوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لولايات المغرب العثمانية الجزائر وتونس وطرابلس الغرب (من القرن العاشر الى القرن الرابع عشر هجري، من القرن السادس عشر حتى القرن التاسع عشر)، حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية، الحولية 21،جامعة الكويت، 2010، ص92.

الوادي)، ومن أهم هذه الطرق:طريق مرسى الذبان، طريق بئر مراد رايس وبئر خادم، طريق تمانفوست، طريق بوزريعة، طريق بني مسوس – سيدي فرج[1].

• طرق دار السلطان:

وهي الطرق التي تربط مدينة الجزائر بالمدن البعيدة جغرافيا لكنها مرتبطة بها إداريًا، وهي البليدة، القليعة، شرشال، دلس، واد سيباو (تقع في تيزي وزو) تُعد من المحاور الحيوية التي تربط العاصمة بمحيطها الإقليمي.

ومن أبرز هذه الطرق: طريق الجزائر – البليدة، طريق الجزائر – القليعة، طريق الجزائر – شرشال، طريق الجزائر – دلس، طريق الجزائر – واد سيباو، طريق الجزائر – بجاية[2].

ب–طرق بايلك الشرق:

تميّز بايلك الشرق، الذي كانت قسنطينة عاصمته، بشبكة من الطرق الجهوية التي تربط المدينة بالمراكز الحضرية والإدارية المحيطة بها. وقد ساهمت هذه الطرق في تسهيل الاتصال بين مختلف نواحي الشرق الجزائري، رغم ضعف بنيتها.

ومن أبرز هذه الطرق: طريق قسنطينة – ميلة، طريق قسنطينة – جميلة، طريق، قسنطينة – القل، قسنطينة – سطورة، قسنطينة – عنابة – القالة (عن طريق زاردشة)، قسنطينة – عنابة – قالمة (عن طريق حجار السود)، ط قسنطينة – تبسة (عبر مواطن الحراكتة ومسكيانة)، قسنطينة – الكاف (عبر السطل ووادي مقاصبة، تيفاش، والقطار – المعروف اليوم بقطار العايش)، قسنطينة – برج حمزة – المدية. [3]

[1]– ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية...، مرجع سابق ص 454.

[2]– نفسه، ص 454.

[3]– نفسه، ص 455.

ج- طرق بايلك الغرب:

أما في بايلك الغرب، والذي كانت وهران ومعسكر من أبرز حواضره، فقد وُجدت طرق جهوية تربط هذه المدن بمحيطها الحيوي، وشملت الطرق الرئيسية الآتية:

طريق وهران – تلمسان

طريق وهران – مستغانم

طريق مازونة – معسكر: وهو طريق يربط بين العاصمتين التاريخيتين للبايلك.

طريق معسكر – تلمسان

طريق تلمسان – رشقون

طريق تلمسان – وجدة: وهو من الطرق الحدودية التي تندرج ضمن الطريق السلطاني الذي كان يربط الجزائر بالمغرب. [1]

على الرغم من ان هذه الطرق كانت مترديّة إلا انها كانت تؤدّي متطلبات السكان الجزائريين بشكل محدود و تتلائم مع وسائل نقلهم آنذاك التي كانت تعتمد على وسائل النقل التقليدية.

[1]- ناصر الدين سعيدوني . ورقات جزائرية...مرجع سابق، ص 456.

المطلب الثالث: أهمية الطرق خلال العهد العثماني.

شكّلت شبكة الطرق خلال العهد العثماني عاملاً مهمًا في دعم الحركة الاقتصادية، رغم محدوديتها وضعفها البنيوي. فقد كان الاقتصاد الجزائري آنذاك يعتمد على الفلاحة في الأرياف، والعائدات البحرية، والتجارة الخارجية، بالإضافة إلى الحرف التقليدية المنتشرة في المدن[1].

غير أن هذا النشاط الاقتصادي عرف تراجعًا واضحًا منذ النصف الثاني من القرن السابع عشر، واستمر التدهور حتى الاحتلال الفرنسي سنة 1830. وتعود أسباب هذا التراجع إلى عوامل متعددة، أبرزها: تفشي الأوبئة والطواعين، وتكرار موجات الجفاف، بالإضافة إلى تخلف أساليب الزراعة والصناعة، وعجز النظام الإنتاجي عن تحويل المواد الفلاحية إلى منتوجات صناعية، مما فاقم الأزمة الاقتصادية. كما ساهم ركود النشاط التجاري في التأثير السلبي على مختلف جوانب الحياة الاقتصادية[2].

وفي هذا السياق، لعب ضعف شبكة الطرق دورًا محوريًا في إعاقة التبادل التجاري، خصوصًا على المستوى الخارجي، فقد افتقرت البلاد إلى المرافق الأساسية لاستقبال المسافرين، مما شكل عائقًا أمام حركة القوافل وتنقل التجار. كما أن محدودية تنوّع السلع وعدم توفر منتجات ذات هامش ربح عالٍ، جعل من نقلها لمسافات طويلة أمرًا غير مجدٍ اقتصاديًا، إذ لم يكن التجار قادرين على تحمّل تكاليف النقل مع الحفاظ على الربحية[3].

---

[1]- عثمان بوحجرة، الطب والمجتمع في الجزائر خلال العهد العثماني (1519–1830) ، كلية العلوم الإنسانية، جامعة وهران 2014–2015، ص 45.

[2]- عقيل لطف الله نمير، تاريخ الجزائر الحديث، د.ط، جامعة دمشق، 2008، ص 49.

[3]- مؤيد محمود المشهداني، سوان رشيد رمضان، "أوضاع الجزائر خلال الحكم العثماني (1518–1830)"، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية،ع 16،مج 5، جامعة تكريت، أفريل 2013، ص 13.

ويذكر ناصر الدين سعيدوني مثالًا دالًا على ذلك، حيث يشير إلى أن سعر حمولة التمر كان يرتفع من 15 فرنكا في تيارت إلى 400 فرنك في مدينة الجزائر، وهو ما يعكس الأثر الكبير لتكاليف النقل، وغياب البنية التحتية الكفيلة بضبط الأسعار. كما كانت المقايضة الشكل الأكثر شيوعًا في المعاملات التجارية[1].

أما التجارة الداخلية، فكانت تتم في الغالب من خلال الأسواق الأسبوعية التي كانت تُنظم في المدن، والقرى، والمراكز الحضرية المتوسطة والكبيرة، وقد ساهمت هذه الأسواق في تأمين التبادل التجاري المحلي، في ظل غياب طرق مهيكلة تلبي حاجيات الاقتصاد بشكل فعّال. الأسواق الأسبوعية تُعقد في أيام محددة من الأسبوع، وكان لكل سوق اسمه الخاص المرتبط باليوم الذي يُقام فيه، مثل: سوق الخميس، سوق الأربعاء، سوق السبت، وهكذا[2].

وكانت الأسواق تعقد كل يوم في اماكن مختلفة وقرى معينة، يتوجه إليها الناس منذ الصباح الباكر من مختلف الجهات القريبة. كانت هذه الأسواق تُعد ملتقى هاماً للمنتجين والمستهلكين والتجار، حيث كانت تُعرض فيها مجموعة واسعة من السلع، منها الأدوات الفلاحية، والأواني الفخارية، والجلود، والصوف، والتمور، إضافة إلى تجارة الحيوانات كالاغنام، والأبقار، والجمال. وكان لهذا التنوع في المعروضات دور كبير في تعزيز نوع من التكامل الاقتصادي بين المناطق، خصوصاً من حيث المنتجات الفلاحية. وكانت هذه الأسواق تشهد نشاطاً تجارياً مكثفاً خلال فصول الربيع والخريف والصيف، في حين كان النشاط يتراجع في فصل الشتاء بسبب قسوة البرد وقلة البضائع والمنتجات[3].

---

[1]- ناصر الدين سعيدوني، الأوضاع الاقتصادية...، مرجع سابق، ص 41.

[2]- رشيد مياد، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية الجزائرية وانعكاساتها على الحركة الوطنية وتفجير ثورة التحرير 1954-1900م، رسالة دكتوراه، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة، 2014-2015، ص 88.

[3]- نفسه، ص 88.

بالإضافة إلى ذلك، كانت معظم هذه الأسواق تُقام في المناطق الريفية التي كانت شبكات طرقها التجارية غير ممهدة، إذ كانت تتألف أساساً من مسالك طبيعية ترابية أو صخرية. هذا الواقع فرض على السكان الاعتماد على وسائل النقل التقليدية، التي كانت تعتمد بشكل رئيسي على الحيوانات، ورغم هذه الظروف، كانت تلك الوسائل كافية لتلبية احتياجات السكان، خاصة بالنظر إلى طبيعة السلع التي كانت تُسوَّق في هذه الأسواق، والتي كانت غالباً من أدوات الصناعة والموارد الزراعية[1].

كانت الأسواق في الجزائر خلال العهد العثماني مملوكة غالبًا للجزائريين، وتقام على أراضٍ فلاحية وفي مواقع تضمن الأمن وحرية حركة التجارة والبيع. وعادةً ما كانت هذه الأسواق تقع عند مفترقات الطرق أو بالقرب من القرى، التي كانت تشكل ملتقى لعدة مسالك طرقية. وكانت هذه المواقع مختارة بعناية لتستقبل المنتجين بمختلف بضائعهم سواء للبيع أو المقايضة، مما يجعل من هذه الأسواق نتيجة طبيعية للقاء هذه المسالك والطرق[2].

وكان الجزائريون يعتمدون في نقل البضائع على وسائل بدائية، حيث كانت الحيوانات تلعب دورًا رئيسيًا في هذا النقل، كما كانت القوافل الموسمية تقل كميات محدودة من السلع، في إطار الاقتصاد المعاشي البسيط. وكانت شبكة المواصلات في الجزائر تتسم بالبساطة، حيث تهيأت المسالك الطبيعية التي تحتوي على عيون وآبار لتوفير أماكن الراحة للرحالة. بالإضافة إلى ذلك، كان هناك بائعون متنقلون، يُعتبر نشاطهم الاقتصادي شكلاً من أشكال الهجرة الموسمية، وفقًا لظروف معيشتهم[3].

---

[1]– عثمان زقب، السياسة الفرنسية في الجزائر 1830–1914م (دراسة في أساليب السياسة الإدارية)، رسالة دكتوراه، قسم التاريخ والآثار، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والعلوم الاسلامية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، ص 391.

[2] –Alexandre Behaghel, L'Algérie (histoire, géographie, climatologie, hygiène, agriculture, Forêts, zoologie, richesse minérales, commerce et industrie, mœurs indigénes, population, Armée, marine, administration), Imprimerie A. Molot et Cie, Alger, 1864, P. 286.

[3] –Xavier Yacano, La colonisation des plaines du Chelif, volumes 2, Algérie, 1955, P. 118.

خلاصة:

يتبيّن من خلال ما سبق أن شبكة الطرق البرية في الجزائر خلال العهد العثماني لم تعرف تطورًا ملحوظًا، إذ ظلت على حالها تقريبًا كما كانت في الفترات الإسلامية السابقة. ورغم اتساع امتدادها الجغرافي وتفرعها الذي سمح بربط الأسواق المحلية والإقليمية، إلا أنها كانت تفتقر إلى المقومات الأساسية التي تجعل منها بنية تحتية فعالة. فقد غابت الصيانة المنتظمة، وتدهورت حالتها بفعل الإهمال والعوامل الطبيعية كالرياح والأمطار ودرجات الحرارة، مما جعلها تتحول إلى طرق زلقة وطينية في الشتاء، ومغبرة وشديدة الوعورة في الصيف.

كما اتسمت هذه الشبكة بانعدام الأمن، مما قلّل من فاعليتها وأثر سلبًا على حركة القوافل والتجارة الداخلية. وبالمقارنة مع ما كان يجري في أوروبا آنذاك، ظلت الطرق الجزائرية تقليدية، غير خاضعة للتخطيط أو التحديث، وهو ما يعكس غياب رؤية عمرانية واضحة لدى الإدارة العثمانية.

واستمرت هذه الحالة المتردية حتى مطلع الاحتلال الفرنسي، حيث بدأ التفكير في إعادة تنظيم شبكة الطرق بما يتماشى مع الأهداف الاستعمارية. وعليه، يمكن القول إن الطرق في العهد العثماني كانت محدودة الفعالية، ولم ترتقِ إلى مستوى تطورات أواخر العصر الحديث.

المبحث الثاني: شبكة السكك الحديدية في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية

المطلب الأول: الجهود الاولى لإنشاء السكك الحديدية

المطلب الثاني: شركات السكك الحديدية

المطلب الثالث: دور السكك الحديدية في ترسيخ الاستيطان الفرنسي

المبحث الثاني: شبكة السكك الحديدية في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية.

المطلب الأول: الجهود الاولى لإنشاء السكك الحديدية .

إن بروز فكرة إنشاء شبكة للسكك الحديدية في الجزائر في وقت مبكر يعكس مدى اهتمام الإدارة الاستعمارية الفرنسية بالمشروع، ويدل على نيتها في ترسيخ الاستيطان داخل البلاد. وقد جاء هذا الاهتمام نتيجة لحاجة السلطات الاستعمارية إلى وسائل نقل فعّالة تمكّنها من إحكام السيطرة على مختلف أنحاء المستعمرة، واستغلال ثرواتها الطبيعية، إلى جانب تسهيل إدخال وتوزيع السلع والمنتجات الفرنسية عبر التراب الجزائري. كما لعبت المؤسسة العسكرية دورًا بارزًا في الدفع نحو هذا المشروع، حيث طالب العديد من قادة الجيش، وعلى رأسهم الجنرال راندون (Randon)*، بضرورة إنشاء شبكة السكك الحديدية باعتبارها وسيلة سريعة وفعّالة لنقل القوات نحو مناطق المقاومات[1].

ويعود اول اقتراح لانشاء شبكة السكك الحديدية في الجزائر الى اصحاب التيار السانسيموني بفرنسا فقد كانو اول من دعا الى انشاء خطوط السكك الحديدية في

فرنسا، إيطاليا، النمسا، إسبانيا، روسيا و حتى الجزائر[2] ، وعلى أرسهم "بولان طالابو" (Paulin Talabot)* أحد كبار رجال الأعمال المستثمرين وقد مثل هذا الأخير نجاح مشروع

---

* **راندون Randon:** رندون منصب حاكم عام على الجزائر خلال الفترة الممتدة بين 1881 –1888 م، تولى مهمة إخضاع منطقة القبائل و القضاء على ثورة فاطمة نسومر بها في جوان 1881 م، ثم عينه الإمبراطور نابليون الثالث وزيرا للحربية. اشتهر خلال فترة الستينيات من القرن التاسع عشر بسياسة المحتشدات التي دعا إليها و تمسك بها و اعتبرها خير وسيلة للتهدئة، أي القضاء على المقاومات الشعبية، واستغلال الوضع لمصادرة أ ارضي الج ازئريين واقامة الملكية الفردية عليها. ينظر: مصطفى عبيد، "دارسة في رسالة الإمبراطور نابليون الثالث إلى الماريشال بيليسي بتاريخ 3 فيفري 1831" ، مجلة المصادر، ع 18، قسم التاريخ، جامعة المسيلة ،ص 11.

[1]– ضيف الله شلالي ، دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر) الجلفة أنموذجا(مابين 1857 – 1962، مذكرة ماجستير ، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر2، 2011–2012، ص 34.

[2]– مصطفى عبيد، الجزائر في كتابات توماس إسماعيل أوربان(1882م–1884م)، دراسة تاريخية تحليلية، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2007– 2008، ص 115.

السكك الحديدية في الصناعة الإستخراجية، إذ حقق في سنة 1860 م نجاحا لمقاولته واعتبرت نموذجا للمؤسسة الإستثمارية الاستعمارية في الجزائر[1].

ثم توالت الأفكار المناديه بهذا الاقتراح حيث نشر"إيميل بيرير")Emile Pereire(مقالا في "جريدة الوطن" (National) مدافعا فيه عن ضرورة إنشاء سكة الحديد في المستعمرة الجديدة متنبأ بالفائدة التي يمكن الحصول عليها من هذه المشاريع، وطلب في هذا المقال إنشاء سكة حديد تربط عنابة بقسنطينة وأخرى تربط الجزائر بوهران، وكان يقصد بذلك خلق شبكة أولية تربط المدن الساحلية الكبرى وهران – العاصمة وعنابة بمركز السوق الداخلية المحلية قسنطينة أي تحويل التجارة والمنتجات الزارعية نحو الموانئ[2].

كما أوكل إيميل بيرير مهام إنشاء وتهئية معابر هذه الشبكة إلى الجيش أما بالنسبة للأ ارضي التي ستمد عليها الشبكة فتنزع من ملاكها مقابل تعويضات مالية حيث تعود ملكيتها لصالح شبكة سكة الحديد، كما قدر "إيميل" نفقات هذا المشروع بحوالي 25 مليون فرنك فرنسي، إضافة إلى أنه أشار إلى أن لهذه الشبكة دورا عسكريا فعالا بالإضافة إلى فوائدها.

الاقتصادية والاجتماعية حيث يذكر إميل بيرير في هذا الصدد " انه نستطيع عن طريق عربة البخار أن نقضي على المقاومات وهي في مهدها" وفي ذلك إشارة إلى أن عربة البخار توفر لفرق الجيش سرعة أكبر مقارنة بخدمات الطرق[3]. كما أشار "إيميل" في هذا المقال إلى القدرة الهائلة التي يتمتع بها القطار فيما يتعلق بكميات الشحن وكيفية استخدامه في نقل الجيوش بأقل التكاليف [4] .

---

[1]– رضا حوحو، مرجع سابق، ص 49 .

[2]– ضيف الله شلالي، مرجع سابق، ص 34.

[3]– رضا حوحو، مرجع سابق، ص 48.

[4]– ضيف الله شلالي، مرجع سابق، ص 35.

و تجدر الإشارة إلى أن الإدارة الفرنسية لم تلتزم بآراء المخططين الأوائل حول مشروع شبكة سكة الحديد في الجزائر، والذين أقروا بأن تتكفل الدولة بإنشاء شبكة سكة الحديد في مستعمرة الجزائر، حيث يكون لها الحق التام في استغلالها دون أي شريك، وأن تقوم بتدعيم هذا المشروع من خزينتها و أن تكون اليد العاملة المنجزة للمشروع من أفراد الجيش إلا أن الإدارة الفرنسية تخوفت من إرهاق خزينتها إضافة إلى تخوفها من إجهاد عناصر الجيش والإنقاص من دورهم في مهامهم العسكرية الأساسية في المستعمرة، وهذا ما جعلها تختار نظام الإمتيازت الذي طبقته مع شركات السكك الحديدية في الجزائر[1].

1_مرسوم 8 أفريل 1857م:

بعد الحديث عن المجهودات التي قام بها الافراد قررت السلطات الفرنسية اصدار احد أهم المراسيم المساهمة في إنشاء خطوط السكك الحديدية في الجزائر المؤرخ في 8 افريل 1857م.

أعطى هذا المرسوم دفعة جديدة لمشاريع السكك الحديدية التي بدأت مشاريعها الأولى في الجزائر سنة 1844م، حيث تراكمت الدراسات االقتصادية والتقنية و العسكرية انطالقا منها إلى نهاية 1856م، و التي قام بها مجموعة من الخبراء لإلقليم الجغرافي للجزائر، الذين ولدوا قناعة راسخة لدى السادة الفرنسيون والحكام القائمون والقادة العسكريون، أن تحقيق شبكة السكة الحديدية أمر ممكن، الأمر الذي جعل وزير الحربية فايلونت (vaillant) يرسل إلى الإمبراطور نابليون الثالث رسالة جاء في فحواها المخطط الأول لشبكة السكك الحديدية الجزائرية [2]

استمرت الدراسات المتعلقة بشبكة السكك الحديدية الجزائرية بعد توقيع مرسوم 8 أبريل 1857م، حيث تم أيضًا فحص قوائم الشروط المقدمة من الشركات التي ستتولى تنفيذ المشاريع. ومن خلال هذه الدراسات، التي شملت معايير الشبكة واختبار قوائم الشروط، تم سن

[1]– رضا حوحو، مرجع سابق، ص 59.

[2]– إيمان بوذراع، أثار سكة الحديدية الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة– تبسة أنموذجا (1857م –1914م) أطروحة دكتوراه، قسم التاريخ والآثار، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة تبسة، 2017 –2018، ص 33.

قانون 20 جوان 1860م، الذي منح الترخيص الرسمي لبدء تنفيذ ثلاثة خطوط سكك حديدية نذكرها كما يلي:

1. الخط الأول: في الشرق، يربط بين سكيكدة و قسنطينة، بطول 87 كلم
2. الخط الثاني: في الوسط، يربط بين الجزائر و البليدة، بطول 51 كلم
3. الخط الثالث: في الغرب، يربط بين وهران و Saint–Denis du Sig، بطول 52 كلم.

وقد كان هذا القانون بمثابة خطوة مهمة نحو تطوير شبكة النقل السككي في الجزائر[1].

تم تسليم الخطوط الثلاثة المذكورة، التي تربط بين قسنطينة والبليدة والجزائر ووهران سان دوني دو سيق، إلى بعض الرأسماليين مثل السيدين روستاند "M Rostand" و كونسور " M Consorts"، الذين شكلوا فيما بعد شركة السكك الحديدية الجزائرية. تم الاتفاق على الامتياز الذي يمنح هذه الخطوط لأصحابها بموجب اتفاقية 7 جويلية 1860م، التي تم اعتمادها في المرسوم الإمبراطوري الصادر في 11 جويلية 1860م[2].

خلال هذه التسويات القانونية التي كانت تقوم بها الإدارة الفرنسية، كانت الأعمال مستمرة على أرض الواقع. حيث حققت شبكة السكك الحديدية تقدمًا كبيرًا، ووصلت الأعمال في خط الجزائر – البليدة إلى مرحلة متقدمة من التخطيط والتنفيذ الفني في المناطق التي تشمل الأحواض الواقعة بين آغا وبوفاريك[3].

من خلال مرسوم إمبراطوري يعكس أبعادًا اقتصادية واستعمارية متعددة. ويمكن تلخيص هذه الأهداف في النقاط التالية:

---

[1]– رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية من خلال المصادر الفرنسية 1833– 1857، المجلة التاريخية الجزائرية، ع 2، مج5، جامعة بسكرة، 2021، ص664.

[2]– رضا حوحو، مرجع سابق، ص 665.

[3]– نفسه، ص 665.

تسليط الضوء على دور الأطماع الاقتصادية في إنشاء خطوط السكك الحديدية والطرق المعبدة التي تربط الشمال بالجنوب، والتي تعتبر ذات أهمية كبيرة بالنسبة لها. ويعود ذلك إلى مصالح المستثمرين الفرنسيين والألمان مثل: وارنييو، رانج، ديالفييف، مارتييو وسيربولي، وغيرهم.

ربط المناطق الداخلية والبعيدة، خاصة تلك التي تحتوي على أراضٍ زراعية، بشبكة السكك الحديدية، مما يمنح هذه الأراضي حيوية جديدة. وستتحول هذه المناطق إلى مناطق جذب للمستوطنين[1].

تعزيز نمو النشاط الاستعماري، خصوصًا في القطاع الزراعي، حيث لوحظ ارتفاع أسعار الأراضي الواقعة على مقربة من خطوط السكك الحديدية بعد أن كانت تعاني من انخفاض سابقا، ويعود هذا إلى زيادة حركة تصدير المنتجات الزراعية.

ربط المناطق الداخلية بالموانئ الرئيسية (ميناء الجزائر، ميناء وهران) بهدف تصدير الثروات المتنوعة إلى الخارج، مما يساهم في تعزيز الروابط السياسية والاقتصادية بين هذه المناطق.

السعي لتوسيع التوسع نحو المناطق الداخلية كمرحلة أولى، ثم نحو صحراء الجزائر في مرحلة لاحقة. وقد ساعد هذا التوسع الاستعماري في تعزيز سيطرته وقمع الانتفاضات عبر خط السكك الحديدية الرئيسي، مع إنشاء خطوط فرعية تربط قسنطينة ببسكرة، الجزائر بالجلفة، ووهران ببشار، وصولاً إلى المناطق الصحراوية [2].

[1]– ايمان بوذراع، مرجع سابق، ص 48.

[2]– نفسه، ص 48.

2_اهم خطوط السكك الحديدية:

يعتبر مشروع المحور المركزي **(ينظر الملحق رقم 2)** شرق – غرب تجديدا في البنية الاقتصادية التحتية للمستعمرة حيث سيلعب دوار فعالا في تغيير النشاط التجاري التقليدي من الشمال إلى الجنوب نحو الساحل ، إذ سيتحول اتجاه التجارة إلى شرق – غرب دون إلغاء أو التقليل من أهمية الاتجاه القديم شمال – جنوب هذا الأمر الذي أدى بمخططي المحور المركزي المقترح في تقرير "الماريشال فايون"Le maréchal Vaillantلأن يربطوا التفرعات العمودية على الساحل، ونقصد به ربط نقاط التصدير والاستيراد أي الموانئ بالمحور المركزي اقتناعا منهم بإمكانية تطور الحركة التجارية في الداخل أكثر مما هي عليه في السهول الساحلية التي تفتقر للأ ارضي الجيدة، فقد خططت الإدارة الفرنسية لإنشاء خطوط فرعية من الموانئ الرئيسية نحو السهول الداخلية والمحور المركزي[1].

ومن أهم الخطوط التي تبرز حقيقة أهداف هذه الإستراتيجية الإستعمارية نجد ما يلي:

خط عنابة – تبسة: يتقاطع هذا الخط مع الخط الطولي الرئيسي القادم من مدينة سوق أه ارس ويربط مناجم الونزة وبوخضرة والكويف لاستخراج خام الحديد والفوسفات، والت وجه بهما إلى ميناء عنابة للتصدير، وتول ت إنشاء هذا الخط الحديدي شركة بونة– ڤالمة Bône Guelma[2]

خط سكيكدة – تقرت: الذي يتقاطع مع الخط الطولي الرئيسي عند مدينة الخروب بالقرب من قسنطينة، وهو يربط الواحات الصحراوية بميناء سكيكدة[3].

[1]– رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر و اثرها ..، ص 68.

[2] –Louis Hamel, Les chemins de fer Algériens(étude historique sur la constitution du réseauLe classement de 1857), adophe Jourdan, Alger,1885,P. 113.

[3] –Ibid, P. 114.

خط العاصمة – البليدة: والذي يعتبر أول مشروع لسكة الحديد تم التحضير له في سبتمبر 1844م، حينما تقدم كل من المهندس المدني دي ريدو(M.de Redon وليشلين Lichlin) مالك أراضي بالجزائر(بطلب رخصة لإنشاء سكة الحديد الجزائر– البليدة من الماريشال بيجو(Bugeaud)، وتم إنجازه في 31 مارس 1863م من طرف شركة باريس– ليون– البحر المتوسط (Paris à Lyon et à La Méditerranée) وقدرت مصاريف الإنجاز حوالي 18952553 فرنك فرنسي[1].

خط سكيكدة – قسنطينة: ففي عام 1854 عرض كل من " Frederic " و " Lacroix Eugene " مدعومين بجماعة إنجليزية وأخرى ألمانية ,القيام بإنشاء سكة حديد تربط سكيكدة وسطورة بقسنطينة، والذي يمتد على طول 87 كلم، ويعتبر هذا الأخير من أنشط خطوط العبور في القطر الجزائري، حيث يربط ميناء سطورة بأحد أكبر نقاط التجارة في المستعمرة قسنطينة على أن يتم تمديده لاحقا شمالا نحو سطيف وجنوبا نحو باتنة، مع إرفاق مشروع هذا الخط الحديدي بمشروع صيانة وتجديد ميناء سطورة الذي سيدعم الحيوية التجارية لهذا الخط[2].

- خط الجزائر – وهران: يمر على الحراش، بوفاريك والبليدة، عمورة، غليزان.
- خط وهران – بشار: الذي أنشأ لنقل الفحم الحجري من مناجم القنادسة [3].

فالسكك الحديدية الجزائرية يبلغ طولها 4400 كيلومتر، يضاف لها نحو 450 كيلومتر من السكك الضيقة[4].

وبعد سنة 1871م أخذت الشركات الفرنسية بربط مناجم حديد الونزة بالموانئ الساحلية وانشاء خطوط حديدية أخرى بين المدن الداخلية والموانئ الساحلية حتى يمكن للجيوش الفرنسية أن تتحرك بسرعة وسهولة السيطرة على مختلف المقاومات الشعبية[5].

---

[1]– رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر و اثرها ...، مرجع سابق ص 49.

[2]– نفسه، ص52.

[3]– نفسه، ص53.

[4]– احمد توفيق المدني، هذه هي الجزائر، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 2001،ص130.

[5]– محمد جندلي، عنابة في سياق التاريخ و عمق الجغرافيا في العصر الحديث، ط2، ج 2، منشورات بونة، الجزائر، 2008، ص 82.

المطلب الثاني : شركات السكك الحديدية .

منحت حكومة الجزائر العامة حق استغلال الخطوط الحديدية الثلاثة لمجموعة مالية تدعى مجموعة "روستان وشركائه"، حيث وقعت معها اتفاقية امتياز في يوم 7 جويلية 1860، أقرها مرسوم 11 جويلية من نفس السنة المالية تحت مسمى" شركة سكك حديد الجزائر" (C. C. F. A)[1]، و هي كمايلي:

1_شركة عنابة– قالمة: Bône–Guelma

تأسست سنة 1875م و تشكلت من مجموعة شركات لبناء القاطرات سميت باسم شركة (Société de construction des Batignolles) أسند إليها إنشاء خط الحديد الرابط بين عنابة قالمة) 88كلم(ذي المنفعة المحلية، لكن بموجب مرسوم 7 ماي 1874 م أصبح هذا الخط يستغل للمنفعة العامة، وفتح للاستغلال سنة 1877 م، كما نالت امتياز مد خطي سكة حديد خط قالمة – الخروب بموجب قرار29 مارس 1877 م، الذي فتح في 29 جوان 1879م، ثم خط بوشقوف–سوق أهراس–سيدي الحمسي الذي فتح في 30 جوان 1881 م [2]، ثم فيما بعد خط سوق أهراس–تبسة (128 كلم) بموجب اتفاقية 23 ماي 1885 م، الذي فتح 27 ماي 1888 م، وخط سكيكدة – قسنطينة (66 كلم) في 21 ديسمبر1895 م ولكن عجزها المالي دفع الحاكم العام لاقتراح سنة 1910 م على النيابة المالية شراء الشبكة [3].

قامت شركة البناء بإنجاز خط بطول 88 كلم يربط بين بونة وقالمة، ضمن مفهوم "المنفعة العامة". وفي 7 مايو 1874م، حصلت الشركة على الترخيص النهائي من قبل الإمبراطور نابليون الثالث، وتم افتتاح الخط في 4 مايو 1877م لاحقًا، وسعت شركة بونة –

[1]– ضيف الله شلالي، مرجع سابق، ص40.

[2]– نفسه، ص 42.

[3]– نفسه، ص 43.

قالمة مشاريعها، وحصلت في 27 مارس 1877م على امتياز جديد يربط بين قالمة والحدود التونسية، بخط بطول 168 كلم، حيث دخل حيّز الاستغلال في جويلية 1879م. كما أن الخط الذي يربط بين بونة و بوشقوف (تقع في قالمة) تم إنشاؤه بطول 55 كلم، وتم استغلاله في 1 أكتوبر 1881م[1].

حصلت شركة بونة على امتياز آخر لمد شبكتها خارج الحدود الجزائرية، وذلك بعد التوسع الذي شهدته ابتداءً من سنة 1877، حيث أبرمت عقداً مع شركة "سكة حديد مجردة Société des Chemin de fer de la Medjerda" يوم 23 فيفري من نفس السنة للحصول على امتياز لمد خط يربط بين منطقة تونس وجنذوبة بطول 40 كلم، مع التوجه لاحقاً نحو الكاف والكُتيبة، كما واصلت شركة بونة مد شبكتها في الجزائر بشكل تدريجي، وكان من بين هذه المشاريع جزء من الخط الرابط بين سوق أهراس وتبسة الذي اكتمل سنة 1888م، رغم المساعدات المالية الكبيرة التي حصلت عليها الشركة، إلى جانب إعفاءات وامتيازات متعددة، فإن هذا النوع من الشركات لم يحقق نجاحات مستمرة[2].

2-شركة الشرق الجزائري: L'Est Algérien

تأسست 1875م و قد تم الاتفاق بين الحاكم العام في الجزائر و"السيد جوري(M. Joret) في 26 جويلية 1875 م، منحت بموجبه امتياز إنجاز خط سكة حديد يربط بين قسنطينة – سطيف أسس له بموجب قرار 15 ديسمبر 1875 م ، وفتح هذا الخط للاستغلال في 20 ماي1879 م [3]،

ثم اتفاق ثان في 31 أوت 1877 م بين مقاطعة الجزائر والسيد جوري من اجل انجاز خط الحراش _ الثنية _ العلمة، بموجب مرسومي ديسمبر 1877م 20ديسمبر 1878 فتح

[1]- بوذراع ايمان، مرجع سابق، ص 130.

[2] -Gouvernement général de l'algére: Bône-guelma l'ouenza, Hachette Livre-BNF, Algérie, 1913,P. 22.

[3]- رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر واثرها ... ص 118.

الخط للاستغلال في 5 أوت 1879 م [1]، وقد تم الاتفاق بين الحاكم العام والشركة في تاريخ 30 جوان 1880م، على إنجاز خط سطيف- الثنية) 254 كلم (فتح للاستغلال في 3 نوفمبر 1886 م، وخط القراح – باتنة) 80 كلم)، فتح للاستغلال في 1 نوفمبر 1882 م، و اللذين أقر استغلالهما للمنفعة العامة بموجب قرار 2 أوت 1880 م بالإضافة إلى إنشاء خط بين الثنية – تيزي وزو) 53 كلم (في 23 ديسمبر1882 م بموجب قرار 23 أوت 1883م.

3_الشركة الفرنسية الجزائرية: Franco-Algérienne

تأسست الشركة الفرنسية الجزائرية في 13 فيفري 1873 م برأسمال قدره 8 ملايين فرنك ومن ثم ارتفع إلى 20 مليون فرنك فرنسي، ومنحت بموجب اتفاقية 29 أفريل 1874 امتياز إنجاز الخط الرابط بي ن ميناء أرزيو – سعيدة)171 كلم (وتم فتح هذا الخط في 28 سبتمبر 1879 م، وتم التمديد نحو البيض، ثم مشرية التي وصل إليها سنة 1885م ثم توسع نشاطها ليشمل كل مشاريع سكك الحديد في الغرب، حيث نالت امتياز إنجاز خط مستغانم- تيارت) 197 كلم(بموجب اتفاقية 15 أفريل1885 م وخط تيزي وزو – معسكر بموجب قرار 3 جويلية 1884 م بالإضافة إلى خطوط أخرى في نفس المنطقة منها خط عين الصفراء – بشار عبر عدة نقاط تمديد على مسافة (275 كلم) [2].

سلمت السلطات الاستعمارية هذه الشركة، 300 ألف هكتار في منطقة الجنوب الغربي من البلاد لتستغلها في استغلال الحلفاء، كما شجعتها على مد خطوط حديدية تصل معظم المناطق السكنية الهامة في تلك الجهة من الوطن، وبلوغ منطقة بشار في حدود الجزائر الغربية لتشديد السيطرة عليها خاصة بعد انتفاضة الشيخ بوعمامة [3].

[1]- رضاحوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر و اثرها ...، مرجع سابق، ص 119.

[2]- نفسه، ص 110.

[3]- ضيف الله شلالي، مرجع سابق، ص 45.

4_شركة باريس– ليون– المتوسط: Paris–Lyon–Méditerranée

تم تأسيس الشركة بموجب مرسوم صادر في 3 جويلية 1857، برأسمال قدره 400 مليون فرنك، حيث أبرمت اتفاقية مع الحكومة العامة في الجزائر، مُنحت بموجبها امتياز إنجاز واستغلال شبكة السكك الحديدية في الجزائر لمدة 99 سنة. وقد شملت هذه الشبكة الخطوط التي تربط الساحل بمدينة قسنطينة، وكذا الخط الرابط بين الجزائر ووهران مروراً بالبليدة وسيق[1].

وتعد شركة PLM هي صاحبة الامتياز لخطين، احدهما من الجزائر الى وهران والثاني من سكيكدة الى قسنطينة مشكلة معا شبكة بطول 513 كلم يتم تشغيلها منذ عدة سنوات، وكذلك خط اخر من بونة الى عين موكتة (تقع في الجزائر)، هي ايضا في طور التشغيل منذ عدة سنوات لكنه يستخدم فقط لنقل معادن الشركة المنجمية التي تملك الخط 52 كلم يلي ذلك مباشرة خط بونة الى قالمة، المستغل في جزئه الاول حتى دوفييه (تقع في وهران) منذ الاول اكتوبر وقد تم فتحه للتشغيل حتى ڤالمة كنقطة نهاية مؤقتة قبل بضعة ايام وقريبا سيدخل حيز التشغيل 88 كلم[2]، وقد كانت خطوط اخرى قيد الانشاء و هي كالآتي:

- من ارزيو الى سعيدة 200 كلم
- من سانت بارب دو تيلات(تقع في وهران) الى سيدي بلعباس 52 كلم
- من قسنطينة الى سطيف 155 كلم مع فرع الى باتنة 80 كلم[3].

وتجدر الإشارة إلى أن شبكة هذه الشركة في الجزائر كانت منفصلة إدارياً بشكل كامل عن نظيرتها في فرنسا، إلا أن تسييرها بقي خاضعاً لرقابة مجلس إدارتها[4].

---

[1]– ضيف الله شلالي ، مرجع سابق ، ص 41.

[2] –La Tunisie et les chemins de fer algériens, Bibliothèque nationale de francs, Paris, 1877,P. 22.

[3] –Ibid, P. 22.

[4]– ضيف الله شلالي، مرجع سابق، ص 41.

5_شركة الغرب الجزائري: L'Ouest Algérien

تأسست شركة الغرب الجزائري للخطوط الحديدية في نوفمبر 1877م لتعوض شركة (Seignette – M)، ومنحت امتياز إنجاز خط حديدي بطول 15 كلم يربط بين تيللات وسيدي بلعباس [1] ، الذي أعلن للمنفعة العامة بموجب مرسوم 30 نوفمبر1874م، و تم فتحه في 3 ماي1877 م، وخط آخر يربط بين السانية وعين

تيموشنت بموجب اتفاق 10 ديسمبر 1881 م المصادق عليه بقرار 5 أوت1882 م والربط بين خطي طابية تقع في سيدي بلعباس وتلمسان 64 كلم استبدل بخط عين تيموشنت – تلمسان بموجب اتفاق 16 ماي 1885 م، وفتح في 9 أوت 1890 م ثم خط تلمسان – مغنية الحدود الجزائرية المغربية لاستعماله للمنفعة العامة بموجب قرار 29 ديسمبر1903 م[2].

حصلت الشركة في مقاطعة الجزائر بموجب اتفاقية 31 جويلية 1886 م، على امتياز إنجاز خط حديدي بمسافة 83 كم، يربط بين البليدة والبرواقية، الذي فتح في 1891م إلى غاية 1892 م، ثم البرواقية – قصر البخاري 42 كلم الذي فتح في 15 جويلية 1912 م، على أن يتم تمديده إلى غاية الجلفة[3].

و بفضل شركة الغرب الجزائري بلغ عدد المسافرين من 288335 في سنة 1898 م ومن ثم ارتفع الى 303862 في 1898 م مما حقق ايرادات تفوق 82،622 فرنك و بلغ مجموع عائدات السرعة الكبرى 1,053,158 فرنك في 1898 م مقابل 1.030.832 في 1897 اما نقل البضائع بسرعات منخفضة قد شمل 210.231 طنا في 1897م و ارتفع الى

[1]– رضا حوحو،شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر واثرها...، مرجع سابق، ص 116.

[2]– ضيف الله شلالي، مرجع سابق، ص 42.

[3]– رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر واثرها ..، مرجع سابق، ص 117.

241.629 طنا في 1898م، مع الزيادة في الايرادات وصلت الى 2.137.717 فرنكا اي زيادة 234.408 فرنك مقارنة بالسنة السابقة[1].

و قد شملت هذه الزيادة الحبوب، و النبيذ و البذور الزيتية و الاعلاف و الفواكه و الخصروات، و الوقود النباتي و غيرها من المنتجات، اما نشاط نقل الخشب تضاعف ثلاث مرات تقريبا، حيث انتقل من 76.171 طنا في 1897 الى 190.940 طنا في 1898م كما ارتفعت صادرات التين الشوكي المجفف الى 79،857 طنا مقابل 55.235 طنا[2].

وبالرغم من النجاح الظاهري لهذه الشركة إلا أنها عجزت عن الالتزام بتعهداتها واضطرت إلى التنازل عن خطوطها لصالح شركة سكك الحديد التابعة للدولة[3].

[1] –Gouvernement général de l'algérie, Régime des chemins de fer d'Intérêt, dèlégation finaciere, Algérie (période coloniale), Bibliothèque nationale de francs, Paris, P. 22.

[2] –Gouvernement général de l'algérie, Régime des chemins de fer d'Intérêt, op cit, P. 22.

[3] – ضيف الله شلالي، مرجع سابق، ص 42.

المطلب الثالث: دور السكك الحديدية في ترسيخ الاستيطان الفرنسي .

1_اقتصاديا و اجتماعيا:

اعتُبرت خطوط السكك الحديدية في الجزائر شرياناً رئيسياً للحركة التجارية الفرنسية، إذ تولّت مهمة نقل المنتجات الجزائرية من المناطق الداخلية إلى الموانئ الساحلية بهدف تصديرها. فبعد سنة 1857م شُيّد ما يقارب خمسة آلاف كيلومتر من خطوط السكك الحديدية، التي ربطت بين أبرز المدن مثل (الجزائر، وهران، قسنطينة، عنابة). بالإضافة إلى ذلك، تم إنشاء مسارات داخلية تربط مدناً أخرى مهمة مثل (غليزان، سعيدة، بشار، تبسة، تيزي وزو، سطيف، باتنة، البليدة، سكيكدة، توقرت). وفي إطار تعزيز السيطرة على البلاد، أُنشئ خط حديدي استراتيجي يربط بين ميناء بشار ومناجم القنادسة، حيث يُنقل حوالي 50% من إنتاج الفحم الجزائري لتصديره إلى فرنسا[1].

ونظرًا للتكاليف الباهظة لصيانة الطرق، وسوء حالة بعضها بفعل العوامل الطبيعية والتقنية، فكّرت السلطات الاستعمارية في إيجاد بدائل تخفف الضغط على الطرق وتوفر سرعة أكبر لتدخل القوات الفرنسية لقمع المقاومات إضافة إلى تلبية احتياجات الأسواق في نقل المنتجات الزراعية والمعدنية بأقل تكلفة نحو الموانئ. وقد استوفت السكك الحديدية هذه المتطلبات، حيث يعود تاريخها في الجزائر إلى النصف الثاني من القرن التاسع عشر. وقبل ذلك، لم تكن الجزائر تعرف هذا النوع من المواصلات، إذ أدخله الفرنسيون لأول مرة بمرسوم 8 أفريل 1857م، الذي أعطى دفعة جديدة لمشاريع السكك الحديدية في البلاد[2].

[1]– رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائرمن خلال...، مرجع سابق، ص 594.

[2]– عبد الحكيم رواحنة، السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر 1920–1810 ، مذكر ماجستير، ، قسم العلوم الإنسانية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر، باتنة ، 2013–2014، ص 76.

إن الأهمية التي أنجزت من أجلها السكك الحديدية في الجزائر ،تكمن في نقل المعادن والمنتجات الزارعية إضافة إلى التوغل في الصحراء، وهو ما استوجب أعمالا تقنية واسعة مثل إنشاء الجسور، توسيع الطرق، تعديل المنعرجات وتجديد القاطرات، فكانت لكل هذا نتائج كبيرة على الاقتصاد الفرنسي، فمثلا قدرت الشحنات المنقولة عبر الطريق ال اربط بين الجزائر ووهران ب 350 طن و هو ما يعادل حمولة عشر شاحنات كبيرة، و اصبح هذا الطريق يقطع في 6 ساعات بينما كان يستغرق قطعه في 10 ايام سنة 1830م [1]

ففي الغرب الوهراني تسببت حُمى الحلفاء 1873-1876 م في دفع المبادرة إلى مد العديد من السكك الحديدية في المنطقة مثل: أرزيو – سعيدة ، مستغانم – تيارت[2] وكان يصدر عن طريق وهران كميات تتراوح من 55000 إلى 60000 طن في السنة خلال الفترة المذكورة وارتفعت الكمية إلى 80ألف طن سنة 1881 م، كما كانت تنقل الحلفاء والتمور إلى جانب الفحم من الجنوب، ففي سنة 1913م بلغت البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية أكثر من مليون ونصف المليون طن [3].

إلى جانب نقل البضائع لعبت السكك الحديدية دورًا في نقل الأوروبيين، في حين عارض الجزائريون توسعها بطرق مختلفة، منها شن هجمات مسلحة على مستغليها في المحطات والمواقف، ووضع الحجارة الضخمة وجذوع الأشجار على السكة، إضافة إلى نزع الكراسي والأسرة الداخلية للقطارات وتخريبها. كما أُضرمت النيران في بعضها، كما حدث عام 1888 م على خط مستغانم – تيارت. وقد أدت هذه الهجمات إلى فرض عقوبات جماعية على القبائل القاطنة بالقرب من خطوط السكك الحديدية[4].

---

[1]- عبد الحكيم رواحنة، مرجع سابق،ص 79.

[2]- رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر واثرها...، مرجع سابق، ص 195.

[3]- عبد الحكيم رواحنة، مرجع سابق، ص 79.

[4]- رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر واثرها..، مرجع سابق، ص ص 191-192.

2_عسكريا:

نظرا لتزايد أهمية السكك الحديدية في تقدم الاستعمار، فكرت السلطات الفرنسية في إنشاء مشروع يمتد من البحر المتوسط شمالا إلى أعماق الصحراء جنوبا، هدفه نقل المواد المعدنية الخام وبعض المنتجات الزارعية،[1] وكان من المفروض أن يمتد من وه ارن إلى نيامي بالنيجر، وهو ما تطلب 6 سنوات من العمل لربط المدينتين، وقد تم إنفاق أكثر من 98 مليار فرنك فرنسي للنهوض بوتيرة الأشغال بهذا الخط، لكن لم ينجز منه إلا الخمس في الجانب الجزائري، ولقد كانت الغاية من إنجاز هذا الخط هي إرسال الأرز والقطن من النيجر إلى السواحل الج ازئرية ومنه إلى فرنسا وأوروبا، وفي ذلك مصلحة كبيرة للشركات الفرنسية، هذا إلى جانب تسهيل نقل الجنود إلى المستعمرات الفرنسية في إفريقيا [2] .

اكتسبت السكك الحديدية بُعدًا استراتيجيًا استعماريًا، حيث سعت فرنسا إلى ربط مستعمراتها الثلاث في شمال إفريقيا: الجزائر، تونس، والمغرب، بشبكة سكك حديدية. انطلق هذا المشروع عام 1881 م وحظي بدعم واسع لما يقدمه من فوائد اقتصادية واضحة[3].

إلى جانب أهميته العسكرية في قمع المقاومات الشعبية، مثل مقاومتي المقراني وبوعمامة. ومن أجل القضاء على مقاومة بوعمامة، تم مدّ خط حديدي في الجنوب الوهراني بطول 118 كلم، ليصل إلى عين الصفراء، مما عزز السيطرة الاستعمارية على المنطقة[4].

أبدى العسكريون حماسًا كبيرًا لفعالية السكك الحديدية في قمع الثورات وإخماد حركات المقاومة، لما تتيحه من تنقل سريع للقوات بأعداد كبيرة وبكامل عتادها. وفي المقابل، سعى

---

[1]– رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر واثرها..، مرجع سابق، ص 191–192.

[2]– عبد الحكيم رواحنة، مرجع سابق، ص 80.

[3]– نفسه، ص 76.

[4]– جلال يحي، السياسة الفرنسية في الجزائر 1830–1959، دار المعرفة، القاهرة، 1959م، ص 201.

أنصار التيار السان سيموني إلى منح مشروع السكك الحديدية بُعدًا اقتصاديًا نفعيًا، يتمثل في تسهيل نقل خيرات المستعمرة نحو الموانئ، ومن ثم إلى المتروبول الفرنسي .[1]

وتجدر الإشارة إلى أن دور السكك أو الطرقات لم يكن دوره اقتصادي فقط، وإنما كان عسكري ا يتمحور في القضاء على المقاومات الشعبية، مما سيضمن الإستقرار السياسي والإستيطاني في رقعة جغرافية كبيرة تميزت برفضها للاحتلال بكل الطرق منذ بداية سنة 1830م ، الأمر الذي كلف السلطات الفرنسية تكاليف باهظة في كل المجالات التي اعتبرت الطرقات إحداها[2].

[1]– رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر من خلال...، مرجع سابق، ص 669.

[2]– أسمهان شرقي – ربيعة بلبلحوت، الاستيطان الاوروبي في الريف الجزائري وانعكاساته على الجزائريين 1830–1900 م، مذكرة ماستر، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة المدية،2023–2024، ص 42.

خلاصة:

لقد شكّلت شبكة السكك الحديدية في الجزائر خلال القرن التاسع عشر إحدى الركائز الأساسية التي اعتمدت عليها السلطات الاستعمارية الفرنسية في بسط نفوذها وترسيخ وجودها في البلاد. فمنذ البداية، لم يكن الغرض من إنشائها مجرد تسهيل حركة النقل والمواصلات، بل كانت وسيلة استراتيجية موجّهة لتحقيق جملة من الأهداف المرتبطة بالمشروع الاستعماري ككل. فقد ساعدت هذه الشبكة في تسهيل التحركات العسكرية، وربط المراكز الإدارية والعسكرية بالمناطق الداخلية، مما مكّن الإدارة الفرنسية من فرض رقابتها على مختلف جهات البلاد، وعزز من فعاليتها في قمع المقاومات المحلية.

المبحث الثالث : شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر

المطلب الاول: إنشاء شبكة الطرق

المطلب الثاني: الصعوبات و التحديات التي واجهت شبكة الطرق

المطلب الثالث: أثر شبكة الطرق في تدعيم الاحتلال الفرنسي

المبحث الثالث : شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر.

المطلب الاول: إنشاء شبكة الطرق

1_مؤسسات انشاء الطرق:

أ_الهندسة العسكرية: ضمت الفرق العسكرية الفرنسية مجموعة من المهندسين التابعين لمصلحة خاصة تعرف بالهندسة العسكرية وقد أوكلت اليهم مهمة انشاء الخرائط الطوبوغرافية [1]، وإنشاء الطرق لربط الثكنات والمواقع الإستراتيجية وضمان تحركات الجيش الفرنسي في المناطق الداخلية والجنوبية وفتح المسالك في التضاريس الصعبة (جبال، هضاب...) لفرض السيطرة الاستعمارية[2].

مع إتساع المقاومات الشعبية وابتكار وسائل التدمير من طرف مقاومة الاهالي ازدادت اعمال التأمين ضخامة واتسع نطاقها، وتوجب على قوات الهندسة العسكرية توفير ما يساعد القوات المقاتلة على خوض اعمال الدفاع ويسهل تقدمها في الهجون اضافة الى عرقلة اعمال العدو في مختلف انواع الاعمال القتالية ومحاصرتها[3].

ب_مصلحة الجسور والطرقات:

مع مرور الوقت وانتقال مهام التهيئة من الجيش الى الإدارة المدنية اصبحت هذه المصلحة الهيئة التقنية الرسمية المكلفة بإنجاز الطرق و صيانتها، هذه المصلحة كانت ترتبط

---

[1]– خديجة بختاوي، التحولات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في عمالة وهران (1870–1939)، أطروحة دكتوراه، قسم التاريخ والآثار، كلية العلوم الانسانية والحضارة الاسلامية، جامعة وهران، 2011–2012،ص 216.

[2]– M. Steeg, La Vie Technique, Industrielle Agricole et Coloniale, l'Algérie, numéro spéciale hors seiri ,septembre 1922, Paris, P .92.

[3]– رضا حوحو، شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن التاسع عشر ظاهرة حضارية ام اداة عسكرية 1830–1900،اطروحة دكتوراه، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية و العلوم الاجتماعية، جامعة قسنطينة 2، 2017–2018.

مباشرة بالادارة العامة في الجزائر العاصمة وبالمحافظات الفرنسية الثلاث الجزائر – قسنطينة– وهران[1].

وهي شبيهة بنظيرتها بفرنسا (مصلحة الاشغال العمومية) مهمتها اقامة الطرق والجسور وصيانتها و تهيئة الموانئ وغيرها، هذه المصلحة ذات التنظيم الفرنسي بها تقنيين و مختصين في صيانة الطرق يشرف عليها مفتش عام يقيم في الجزائر ويشرف على مجموعة من المصالح والاطارات التابعة لها[2].

ويذكر أن مهندسي مصلحة الجسور والطرقات تابعون من الناحية الإدارية و القانونية الى سلطات المسؤول المدني، فهم دخلاء على المنظومة العسكرية الا انه قد استحدثت اطر قانونية تضمن التلاؤم والتعايش بين النظامين لدفع عملية الاستعمار في الجزائر[3].

ج_لجنة الطرقات:

تبعا لقرار 27 جانفي 1846م تم تنصيب لجنة الطرقات يوم 15 جوان 1846م بحيث يكون مهندس الجسور والطرقات حاضرا كأمين 27 سبتمبر 1849م ولأجل جعل هذان المصلحتان. متوازيتان في الحظوظ وهذا ما ينص عليه القرار الملكي في 1سبتمبر 1847م وتبعا لما جاء في نص القرار فعلى حاكم الجزائر الشروع في تكوين هذه اللجنة[4].

تمثلت مهامها في:

- تحديد الاولويات حسب الاهمية الاقتصادية والعسكرية
- توزيع الميزانيات المخصصة لمختلف المشاريع

---

[1] –M. Steeg, op cit, P.92.

[2] – خديجة بختاوي، مرجع سابق، ص 217.

[3] – رضا حوحو، شبكة الطرقات الفرنسية...، مرجع سابق، ص 85.

[4] – نفسه، ص 94.

- متابعة تقدم الانجاز وتقييم الاداء. [1]

و تتألف من:

1- المدير العام للأشغال المدنية- رئيسا

2-مدير الداخلية-عضوا

3-مدير الاشغال العمومية-عضوا

4-ماريشال قائدا اعلى للهندسة- عضوا

5-مهندس الجسور والطرقات-أمينا

6- قبطان الهندسة العسكرية-أمينا . [2]

2_مراحل التخطيط و الانشاء:

أ_الحكم العسكري 1830_1870م:

بعد الاحتلال كان يجب توفير كل شيء من أجل التقدم في الإستعمار حيث تو جب بناء الموانئ والمنارات وفتح الطرق وتجفيف المستنقعات، فقد تركت الحكومة التركية كل شيء ، فقد أقر موريس وال (Maurice Wahl) بأنه: "لمم يكمن فمي الجزائر دون إنجاز . أما خلال 1830 سوى طريقا وحيدا، مع وجود مسارات عربية بالكاد واسعة لأجل فارس" في الجنوب فقد كانت القوافل تتبع مسالك تبعا لمسارات الآبار ونقاط الماء إن هذه الوضعية الصعبة قد فرضت على السلطة العسكرية تسيير قوافل الجنوب لذا كان لزاما عليها الاهتمام بالطرقات[3].

في سنة 1830م كانت شبكة الطرق التقليدية الجزائرية تتكون من ثلاث محاور رئيسية: طريق الجزائر. قسنطينة، طريق الجزائر- وهران، وطريق الجزائر - المدية وقد ادت

[1] -M. Steeg, op cit, P.92.

[2]- رضا حوحو، شبكة الطرقات الفرنسية...، مرجع سابق، ص 94.

[3]- نفسه ص 101.

هذه الطرق ادوارا سياسية من خلال ربط عواصم البايلكات بالعاصمة، وعسكرية عبر تسهيل تحركات القوات الفرنسية و اقتصادية عبر نقل البضائع و الضرائب ثم بين 1830و1844م ولدت اولى المبادرات الفعلية لبناء الطرق عسكرية جديدة، حيث فتحت القوات الفرنسية اكثر من 1000 كلم من الطرق ابرزها طريق وهران . مرسى الكبير[1].

ظهر اول تصنيف للطرق في 17جانفي 1845وقسمت الطرق الى:

1-الطرق الملكية: وهي الطرق التي تمتد من الساحل الى الداخل اومن محافظة الى اخرى

2- الطرق الاستراتيجية: وهي الطرق التي تخدم في الأساس المصالح العسكرية

3- طرق الاقليمية (المحافظة): وهي التي تربط بين طريقين ملكيين داخل محافظة واحدة

4- الطرق الدائرة: وهي التي تربط بين طريقين اقليميين داخل دائرة واحدة[2].

في 18جويلية 1864 صدر قرار يصنف الطرق الخمسة التالية الى طرق امبراطورية وطنية:

1-الطريق الرابط بين سطورة و بسكرة عبر سكيكدة الحروش، قسنطينة و باتنة

2- الطريق الرابط بين الجزائر و لغواط عبر بئر خادم، بوفاريك، البليدة، الشفة، المدية، بوخار، الجلفة

3- الطريق الرابط بين مرسى الكبير وتلمسان عبر وهران، عين تموشنت

4- الطريق الرابط بين الجزائر ووهران عبر الشفة، بورقيقة، مستغانم، ارزيو

5- الطريق الرابط بين الجزائر وقسنطينة مرورا ببني هني، برج البويرة، بني منصور، برج بوعريريج، سطيف. [3]

---

[1] -AhmedRenima, Construire des routes pour dominer :" Les routes dans l' Algérie colonisée au 19e siècle", Revue d'histoire méditerranéenne, vol. 06, n°01, juin 2024,p149-150.,

[2]- Derotrie, op cit,P.24-23 .

[3]- عدة بن داهة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض ابان الاحتلال الفرنسي (1830-1962)، ج2، د.ط، وزارة المجاهدين، 2013، ص 178.

من هذه الطرق الخمسة تنطلق الثلاثة الاولى من البحر وتتجه نحو الجنوب مرورا بمراكز الولايات الثلاث اما الطريقان الاخيران فهما ممدودان من العاصمة ومراكز الولايات في الشرق والغرب، تقسم هذه الطرق الوطنية الخمسة الى 20 طريق ولائي و 44 طريق محلي رئيسي و23 طريق اخرى تابعة لشبكة الطرق الرئيسة المشكلة بهذا الشكل 7267 كلم موزعة على النحو التالي:

. الطرق الوطنية 1770 كلم

. الطرق الولائية 1590كلم

. الطرق المحلية 2753 كلم

. الطرق المختلفة غير المصنفة 1152كلم[1].

ب_الحكم المدني 1870-1900م:

كان على الادارة المدنية في الجزائر الاستعمارية ان تتولى مسؤولية مواصلة المشاريع الاقتصادية التى كانت الادارة العسكرية قد شرعت فيها و من بين ابرز التحديات التى واجهتها الادارة المدنية مسألة توسيع شبكة المواصلات وتكوين البنية التحتية عبر تمديد الطرق، الا ان توسع شبكة الطرق يتطلب استثمارات مالية ضخمة لاسيما وان طبيعتها الجغرافية الوعرة تمثل تحديا كبيرا حيث لا يتوفر فيها سوى مسالك ضيقة مخصصة لسير الدواب[2].

في 20افريل 1872م أنشأت مصلحة الطرقات الولائية وأوكلت إليها مهمة توسيع وترميم الطرق الولائية الثلاثة الواصلة بين معسكر- مستغانم ووهران- معسكر ووهران- سيدي بلعباس والتى يبلغ طولها 190,5 كلم الى جانب ثمانية طرق

[1] -Neveu Derotrie, op cit, P.25.

[2]- رضا حوحو، شبكة الطرقات الفرنسية...، مرجع سابق، 71.

ثانوية تربط بين غليزان– تيارت ومعسكر– تيارت ومعسكر– سعيدة ومعسكر– تلمسان وتلمسان–الغزوات وارزيو– سيق وسيق– المحمدية ومستغانم – الاصنام [1].

وقد تزامن بناء عدد كبير من الطرق في تلك الفترة مع سنوات المجاعة في البلاد مما ادى الى تدفق كبير لليد العاملة وكان هذا التوسع الكبير في الشبكة الطرقية منسجما مع سياسة ماكمهون لاحياء سياسة مراكز الاسيتطان وتوسع الهيمنة الاقتصادية وقد تم ربط مدن تيارت، سعيدة، تلمسان، شرشال، قالمة، سوق اهراس، بالموانئ والمراكز الكبرى للاستيطان[2].

هذا وقد امتدت شبكة الطرق الوطنية على طول 2983 كلم تنقسم على العمالات الثلاث حيث تمتد في الجزائر العاصمة يطول 1559 كلم وفي وهران 819 كلم وفي قسنطينة 605 كلم.

وزاد سنة 1879م تصنيف عدد الطرق الوطنية من 5 الى 10 طرق رئيسية حيث أضيفت لها الطرق التالية:

_من وهران الى معسكر، عبر سيق، سعيدة، عين الصفا

_ من غليزان الى المغرب، عبر سيق، سيدي بلعباس، تلمسان، مغنية

_ من تابلاط بوسعادة، عبر الاربعاء

_ من بجاية الى سطيف، عبر وادي اغريون (يقع شرق بجاية).

_ من قسنطينة الى تبسة، عبر اولاد رحمون (قرية في قسنطينة)، عين البيضاء . [3]

[1]– عدة بن داهة، مرجع سابق، ص 80.

[2] –Ahmed Renima, op cit, P.151.

[3] –J. H, Lemonnier, L'algérie, paris, Librairie centrale des Publications Populaires, 1884،P. 139.

أما على صعيد التمويل، فقد بلغت النفقات التي صرفتها الهندسة المدنية ومصلحة الجسور والطرقات خلال الفترة الممتدة من 1873 إلى 1884 حوالي 79.670.000 فرنك، خصصت للأشغال الجديدة فقط دون احتساب نفقات الصيانة، ومع نهاية سنة 1890، تم إنجاز ما مجموعه 2.927 كلم من الطرق الوطنية، و660 كلم من الطرق الولائية، و880 كلم من الطرق غير المصنفة، غير أن من بين هذا المجموع، لم تخضع إلا 100 كلم فقط لأعمال الرصف والتبليط[1].

[1]– رضا حوحو، شبكة الطرقات الفرنسية...، مرجع سابق، ص 72.

المطلب الثاني: الصعوبات و التحديات التي واجهت شبكة الطرق

1-التحديات العسكرية :

أ_مقاومة الامير عبد القادر:

لعب الأمير عبد القادر دورًا كبيرًا في منع توسيع شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر، ويتضح ذلك من خلال تصديه المباشر لمحاولات التوغل الفرنسي. ففي 25 جوان 1835، تحركت وحدة عسكرية فرنسية نحو وادي سِيْن لتأمين الطريق بين تلمسان ووهران، إلا أنها اصطدمت بمقاومة شرسة قادها الأمير عبد القادر في غابة المقطع، مما أدى إلى معركة عنيفة أجبرت القوات الفرنسية على التراجع. وعندما حاول القائد الفرنسي تريزل الانسحاب، عمد الأمير في 27 جوان إلى قطع طريق عودته عبر وادي سِيْن، مستغلًا التضاريس لمباغتة العدو[1].

فعندما وصل الجنود الفرنسيون إلى الممر الضيق وجدوه محاطاً بمقاتلي الأمير المدججين بالسلاح، وكانت الصخور الكبيرة قد أُسقطت لتعترض طريقهم. وبينما كان الفرنسيون منشغلين بإزاحة العوائق طيلة ساعتين، تمكن رجال الأمير عبد القادر بشجاعة وبسالة من سد الطريق عليهم من الخلف، مما بث الذعر في صفوف العدو وأربك تحركاته. وقد أدت هذه الضربة المباغتة إلى تعثر الجيش الفرنسي ودفعته إلى التراجع وسط فوضى عارمة، مانعة بذلك أي تقدم نحو توسيع الطرق في تلك المنطقة[2].

---

[1]- جمال قنان، قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، د.ط، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، 1994، ص111.

[2]- شارل هنري تشرشل، حياة الأمير عبد القادر، تر ابو القاسم سعد الله، د.ط، الدار التونسية للنشر، تونس، ماي 1974، ص 97.

ب_مقاومة احمد باي:

لعب أحمد باي دورًا بارزًا في تعطيل مشاريع الاستعمار الفرنسي الرامية إلى إنشاء شبكة طرق برية في الشرق الجزائري، خاصة عبر ممر "أبواب الحديد" الاستراتيجي الواقع في سلسلة جبال البيبان. فبعد سقوط قسنطينة سنة 1837، انسحب أحمد باي إلى المناطق الجبلية الوعرة في الأوراس، وجعل من هذه التضاريس حصنًا طبيعيًا لمواصلة المقاومة وتنظيم قواته. وقد شكل معبر أبواب الحديد مركزًا حيويًا في استراتيجيته الدفاعية، حيث عمل على منع القوات الفرنسية من استخدامه كطريق يربط الجزائر العاصمة بشرق البلاد. كما سعى إلى قطع طرق الإمداد والتواصل، مما أعاق عملية التوسع الفرنسي وعرقل شق الطرق الجديدة .[1]

2-الصعوبات والتحديات البشرية و المادية:

أ_ اليد العاملة:

يكشف الدور الذي اضطلع به الجيش الفرنسي في تهيئة الفضاءات الاستيطانية بالجزائر خلال الفترة الاستعمارية عن نقص واضح في اليد العاملة المؤهلة لإنشاء الطرق. فقد أُسندت للجيش مهام تقنية كانت عادةً من اختصاص المدنيين، من تهميد الطرق ورصفها بالحجارة أو الحصى داخل القرى الجديدة، وهذا يعكس غياب مقاولين مختصين أو عمال محليين قادرين على تنفيذ هذه الأشغال، مما دفع بالإدارة الاستعمارية إلى تعبئة الجنود للقيام بها مباشرة، وبالتالي يمكن القول إن نقص اليد العاملة المدنية شكّل عائقًا في إنجاز الطرق بشكل منظم وسريع، خاصة في السنوات الأولى من الاستيطان[2].

[1]- محمد محمدي، "الطرق البرية واهميتها الإستراتيجية من منظور قائدي المقاومة الجزائرية احمد باي والأمير عبد القادر (1832-1847) " معبر ابواب الحديد بالبيبان أنموذجا، **مجلة معارف**، مج 17، ع 1، جوان 2022، ص 1058.

[2] -Xavier malverti, les officiers du génie et le dessin de ville en Algérie (1830-1870), Rvue du monde musulman et de mèdèterranée, n 73-74,1994,P. 234.

كما تظهر اشغال اللجنة المالية لسنة 1879م أن الحكم المدني قد استعمل اليد العاملة من اسرى الجيش الفرنسي من الاهالي و اصحاب العقوبات العسكرية من الفرنسيين حيث ان هذا الاسلوب من العمالة اعطى دفعا للاشغال العمومية في الجزائر، اذ تذكر تقارير الاشغال انه تم خلق مركز لليد العاملة من الاسرى في عمالة قسنطينة و لقد اوكلت الى حوالي 200 عامل من هذا الصنف نقش وتهيئة الطريق الرابط بين قسنطينة والجزائر وهذا بغرض التبليط، وبالرغم من فعالية والقدرة الجسمانية للهؤلاء العمال الا انها انخفضت بسبب الجوع والمرض والاعمال الشاقة[1].

ب_نقص التمويل:

واجهت الادارة الاستعمارية عبئ مالي كبير في انجاز مشاريع البنية التحتية وعلى رأسها الطرق البرية فقد بلغت تكلفة انشاء المتر الواحد من الطرف حوالي 28 فرنك في حين كانت اعمال الصيانة السنوية تتطلب ما بين 1.5 و 2 فرنك للمتر الواحد وهي مبالغ مرتفعة نسبيا و فقا لمعايير تلك الفترة[2].

حيث ذكر الحاكم العام لافيريير في خطابه سنة 1899 ان الطرق الوطنية تعاني من نقص يبلغ 550 كلم، وان تنفيذ هذه المشاريع سيكلف حوالي 16,5مليون فرنك، كما تم التطرق الى تطوير الطرق غير المصنفة التي تطالب بها المجالس المحلية و السكان والتي تمثل 1563كلم من الطرق الرئيسية و 3600كلم من الطرق الثانوية بتكلفة تقدر ب 46مليون فرنك و بالتالي فان اجمالي النفقات المتوقعة لهذه المشاريع يبلغ حوالى 63 مليون فرنك[3].

---

[1] – Délégations financières algériennes, session de novembre 1899, imprimerie et papeterie Calmiche, Alger, 1899,P. 67.

[2] – Ahmed Renima, op cit,P.150.

[3] – ادوار لافيريير، خطاب افتتاح جلسة الوفود المالية الجزائرية، الجزائر، 1899، ص 10.

أمام هذا الضغط المالي لجأت الإدارة الاستعمارية الى مصادر تمويل خارجية ساهمت في تمويل برنامج الاشغال العمومية مما يفهم على انه عجز وقصور في أموال الدولة الفرنسية لتغذية مجمل المشاريع، كما أن تفضيل الاستثمار في السكك الحديدية على حساب الطرق يشير بوضوح الى وجود إعادة توجيه للموارد المالية بسبب التكاليف العالية الطرق[1].

3-الصعوبات والتحديات الطبوغرافية:

أ_الأودية:

تُعد الأودية من أبرز العراقيل الطبيعية التي واجهت إنشاء شبكة الطرق في الجزائر خلال القرن التاسع عشر، وذلك بسبب طبيعتها السيلية. فمعظم الأنهار الجزائرية تستقبل في فصل الشتاء كميات كبيرة من المياه نتيجة الأمطار، سرعان ما تُصرف عبر مجاريها الممتلئة، بينما تصبح شبه جافة خلال فصل الصيف. هذا التباين الحاد في الجريان يجعل من إقامة معابر بسيطة أو ممرات مائية أمراً غير مجدٍ، حيث إن الفيضانات المفاجئة والعنيفة التي ترافق موسم الأمطار تتسبب في جرف الممرات المؤقتة وتعطيل حركة المرور[2].

إضافة إلى قوة التدفق والفيضانات التي كانت تعمل على تخريب الأعمال المنجزة مما كلف الإدارة الاستعمارية أموالا باهظة فكثيرا ما كانت تشكل هذه الوديان وروافدها حاجز عرضي يفرض على الإدارة الفرنسية تغيير الطريق أو إقامة جسر على مجرى الوادي مما يرفع من المصاريف المخصصة لمخطط الطريق و كذا يبطئ في مدة انجازه. [3]

مما اضطر المستعمر الفرنسي إلى تشييد الجسور لتفادي انقطاع حركة النقل خلال المواسم الممطرة. وقد جعلت هذه العوائق الجغرافية من عملية النقل داخل مستعمرة الجزائر مهمة معقدة

[1] -Ahmed Renima, op cit,P. 151.

[2] -Maurice Wahl, Géographie élémentaire de l'Algérie : à l'usage des classes élémentaires des lycées, collèges, écoles primaires, Paris, 1878, disponible sur Gallica, Bibliothèque nationale de France .P.165-167.

[3] - رضا حوحو، شبكة الطرقات الفرنسية...،مرجع سابق، ص 49.

بالنسبة للمستعمرين، خاصة وأن شبكة الطرق كانت في معظمها عبارة عن مسالك ودروب تقليدية غير مهيأة أو مبلطة، لكنها كانت ضرورية لضمان السيطرة على الإقليم ومصادره الطبيعية. [1]

ب_المناخ:

يلعب المناخ دورًا حاسمًا في تحديد شروط إنشاء وصيانة الطرق، وقد شكّل في الجزائر عائقًا حقيقيًا أمام المهندسين والإدارات المكلفة بالبنية التحتية. يتميز المناخ الجزائري بقصر موسم الأمطار، مما يفرض على فرق الأشغال إنجاز أعمال الترصيف في فترة وجيزة جدًا. وفي المقابل، يمتد موسم الجفاف لفترات طويلة تصاحبها درجات حرارة مرتفعة، ما يؤدي إلى تفكك طبقات الطرق وتدهورها بسرعة تحت تأثير أشعة الشمس الحارقة[2].

كما ساهمت تقلبات الطقس وعدم استقراره في تعقيد عمليات الصيانة الدورية، ما جعل الحفاظ على الطرق في حالة جيدة يتطلب مجهودات مستمرة ونفقات كبيرة، لقد كانت هذه العوامل المناخية سببًا رئيسيًا في ارتفاع كلفة إنجاز وصيانة الطرق، حيث بلغت تكلفة المتر الواحد من الطريق حوالي 28 فرنكًا، في حين تراوحت تكاليف الصيانة ما بين 1.5 و2 فرنك للمتر، وفق ما أوردته الوثائق التقنية في المقال. هذا الوضع جعل من الجزائر بيئة صعبة لاستنساخ النموذج الطرقي الفرنسي، وفرض على المهندسين تكييف تقنياتهم مع الواقع الجغرافي والمناخي المحلي[3].

ج_الجبال:

إن الواقع الجغرافي للجزائر، خاصة في الشمال، يؤكد أن التضاريس الجبلية كانت من بين التحديات الكبرى التي واجهت سلطات الاحتلال الفرنسي عند مدّ الطرق. فقد تميزت

[1] −Maurice Wahl : L'Algérie, librairie felix alcan, Paris, 1903,P. 408.

[2] −Maurice Wahl, Géographie élémentaire…،op cit,P.165.

[3] -Ahmed Renima, op cit,P.150.

المناطق الجبلية بصعوبة شق المسالك فيها نتيجة الانحدارات الحادة، مما تطلب جهودًا هندسية ضخمة وموارد بشرية ومادية كبيرة. كما أن هذه التضاريس صعّبت نقل مواد البناء، التي كانت في الأصل نادرة وضعيفة الجودة، وزادت من تكاليف الأشغال بشكل عام. ولذا، فإن شبكة الطرق في المناطق الجبلية تطورت ببطء شديد، وظلت محدودة مقارنة بالمناطق السهلية[1].

واجه المهندسون الفرنسيون عند الشروع في تخطيط وإنجاز شبكة الطرق البرية في الجزائر خلال القرن التاسع عشر، العديد من التحديات المرتبطة بالطبيعة الجغرافية والجيولوجية للبلاد. فقد كانت الطوبوغرافيا المعقدة والتضاريس الوعرة من أبرز الصعوبات التي واجهتهم، خاصة عند تنفيذ الطرق في المناطق الجبلية[2].

وقد ورد في أحد التقارير الرسمية الفرنسية ما يلي:

"كانت الطوبوغرافيا والبنية الجيولوجية للبلاد على درجة من التعقيد بحيث واجه المهندسون عند تخطيط أي طريق طويل مشاكل متعددة ومتنوعة من فن البناء. فقد كان عليهم التغلب على العقبات الناتجة عن تضاريس الأرض، وأشكال وأحجام الأخاديد في المناطق الجبلية، وعدم استقرار مجاري الأنهار في السهول، إلى جانب صعوبات أخرى لا تقل خطورة ناجمة عن رداءة نوعية التربة."تُظهر هذه الشهادة مدى الجهد الهندسي الذي تطلبته عمليات شق الطرق وسط الجبال[3].

[1] −Maurice Wahl, Géographie élémentaire…،op cit,P.166.

[2] −Malverti Xavier, Les officiers du génie et le dessin de villes en Algérie (1830-1870), in Revue du monde et de la Méditerranée nº 73-74,1994,P. 243.

[3] -Neveu Derotrie, E(1878), exposition universelle de paris en 1878,Notice sur les travaux publics de l 'algérie, paris, Bibliothèque nationale de francs, P.29.

المطلب الثالث: أثر شبكة الطرق في تدعيم الاحتلال الفرنسي

1-الارياف:

أدى بناء شبكة الطرق الى ظهور المقاهي والخانات (القوافل)على طول الطرق،وقد شكلت هذه المنشأة نقاط توقف للمسافرين والتجار من جهة ومواقع متقدمة للجيش و نقاط مراقبة و تحكم تابعة للمكاتب العربية من جهة اخرى و قبل كل شيئ كانت تمثل المرحلة الاولى في تطور الطرق الاستطانية[1].

شهدت قرى الطريق في الجزائر خلال القرن التاسع عشر تطوراً تدريجياً عبر ثلاث مراحل، انطلقت من مراكز بسيطة تضم مقاهٍ ومخيّمات، لتتحوّل لاحقاً إلى مركز استيطاني تؤدي أدواراً استراتيجية في تنظيم حركة المرور، وتعزيز الأمن، وتنشيط عملية الاستعمار. وتبين المصادر أن الفنادق المخصّصة لفئة المستوطنين، الواقعة على الطريق الرابط بين الجزائر العاصمة ووهران، لم تُنشأ كمجرد مراكز لراحة المسافرين، بل مثّلت النواة الأولى لمراكز الاستيطان، التي ستندمج لاحقاً في الشبكة الطرقية والتجارية بين المدينتين[2].

فقد تم انشاء ما بين عامي 1842-1845 حوالي 35 قرية استيطانية وارتفع عدد المهاجرين الاوربيين حتى وصل 41180 شخص ولما ترك بيجو الجزائر في عام 1847م خلف ورائه 109400مستوطنن اوروبيا بينهم 15الف شخص في المستوطنات الريفية الداخلية و 47247 من اصل فرنسي وبالرغم من خلع بيجو من منصبه الى ان سياسة الاستيطان خطت بعض الخطوات الى الامام اذ بلغ عدد القرى الفلاحية المشيدة مابين عامي 1841-1850م حوالى 126 قرية وقدرت مساحة الاراضي الموزعة على المعمرين ب 113هكتار وبلغ

[1] – Ahmed Renima, op cit ,P. 151.

[2] – رضا حوحو، شبكة الطرقات الفرنسية...، مرجع سابق، ص 330.

عدد الفرنسيين المهاجرين 65437[1]، وقد اتبع راندون نفس السياسة اذ شجع سياسة الاستيطان الاوروبي فقد شيد 56 قرية استيطانية خلال عامي 1853-1859م[2].

من ناحية أخرى، ارتبط النشاطان الاقتصادي والاجتماعي للقرية الكولونيالية ارتباطاً وثيقاً بشق الطرق التي تربطها بالمدن أو بالموانئ. فقد ورد في نشرية الحكومة العامة الفرنسية بالجزائر لعام 1856 أن مشاريع إنشاء المراكز الاستيطانية نُفّذت على امتداد الطريق الرابط بين مليانة ومستغانم مروراً بالشلف، وذلك بعد الانتهاء من وضع المخطط الطرقي وتحديد المناطق التي سيعبرها. وقد اضطرت الإدارة الاستعمارية، في هذا السياق، إلى شق طرق جديدة تربط تلك القرى بشبكة المواصلات، وفي بعض الحالات، كان يُعاد رسم المسارات لتخدم موقع القرية الاستيطانية، خاصة إذا كانت بعيدة عن الطريق الأصلي، مما دفع المستوطنين إلى المطالبة ببناء وصلات طرقية جديدة لربط مستوطناتهم بالمحاور الرئيسية[3].

و نظراً للأهمية الاستراتيجية التي أولتها السلطات الإستعمارية الفرنسية للأرايف، عملت على صيانة الممرات الداخلية في المناطق الريفية، إلى جانب تأهيل وتحسين الطرق التي تربط بين المدن ومن بين هذه الطرق نذكر على سبيل المثال لا الحصر: طريق معسكر – المحمدية – السيق – سعيدة – الغزوات – تلمسان – تيارت– وغليزان [4].

2- المدن:

عملت شبكة الطرقات على ضمان النقل السريع والأمن بين احياء المدن اذ أضافت هذه الشبكة لمسة جمالية على المدن الكولونيالية حيث كان كثيرا ما تنجز الطريق بين المساحات الخضراء و مساكن الاوروبيين وهذا وفق النمط العمراني

---

[1] _ارزقي شويتام، "سياسة الاستيطان الفرنسي في الجزائر 1830-1914 م"، مجلة التاريخ المتوسطي، مج 02، ع 02، ديسمبر 2020، ص 199.

[2]- نفسه، ص 199.

[3]- رضا حوحو، شبكة الطرقات الفرنسية...، مرجع سابق، ص 331.

[4]- عدة بن داهة، مرجع سابق، ص 179.

الذي عرفته الهندسة الأوروبيّة في القرن 19 م بحيث كان مشروع المواصلات الفرنسية في الجزائر من المشاريع المرتبطة ارتباطا وثيقا بالمشروع الاستيطاني الفرنسي في الجزائر حيث اضحت الضرورة الملحة للاهتمام بمسح الأراضي و رسم الخرائط الطوبوغرافية عملا سبق عملية الاستيطان. [1]

عرفت المدينة تحولات عمرانية جذرية نتيجة التدخلات العسكرية، حيث أدّى شق الطرق الجديدة إلى تغيير معالم الأحياء القديمة وظهور فضاءات حضرية حديثة. وقد كان لهذه الطرق دور أساسي في إعادة تنظيم الفضاء المدني، إذ ساهمت في ربط مختلف الأحياء ببعضها، ووفرت فرصاً لإقامة مبانٍ ومنشآت جديدة مكان العمران القديم. كما ساعدت على تسهيل التنقل داخل المدينة، وتعزيز الأدوار العسكرية والمدنية معاً، من خلال ممرات عريضة تخترق النسيج العمراني التقليدي، ما أتاح إعادة تصنيف الأحياء وتنظيمها وفق مقاييس حديثة. ويعكس هذا التنظيم العمراني رغبة الاستعمار في فرض نظام جديد يرسّخ السيطرة على المدينة، من خلال شبكة طرق مدروسة تخدم رؤيته المستقبلية للفضاء الحضري . [2]

وعموماً، كان لشبكة الطرق الفرنسية في الجزائر خلال القرن التاسع عشر أثر بالغ في تشكيل الطبوغرافيا العمرانية. ففي المناطق الداخلية، أدّت الشوارع الواسعة والمتقاطعة إلى كسر النمط التقليدي للمدينة الأهلية الجزائرية، واستبداله بنمط عمراني ذي طابع غربي وروماني وعلى الرغم من هذا التحول، فقد ساهم هذا النمط في تسهيل وسرعة التنقل داخل المدينة أو القرية. كما أسهمت شبكة الطرق في دعم نمو المدينة الكولونيالية وتوسعها خارج الأسوار الأصلية. [3]

---

[1]– رضا حوحو، شبكة الطرقات الفرنسية...، مرجع سابق، ص 344.

[2]– العربي ايشبودان، مدينة الجزائر تاريخ عاصمة، تر: جناح مسعود، د.ط، دار القصبة للنشر، الجزائر، 2007، ص 200.

[3]– رضا حوحو، شبكة الطرقات الفرنسية...، مرجع سابق 356.

خلاصة:

عرفت شبكة الطرق في الجزائر خلال القرن التاسع عشر تطورًا كبيرًا بفعل السياسة الاستعمارية الفرنسية التي جعلت من البنية التحتية وسيلة أساسية لتكريس الهيمنة والسيطرة. فقد سعت الإدارة الاستعمارية منذ بدايات الاحتلال إلى إنشاء طرق استراتيجية تربط بين المراكز العسكرية والمدن الكبرى، بهدف تسهيل تحركات الجيش وضمان سرعة التدخل في حال حدوث مقاومات، كما شكّلت هذه الطرق عنصرًا حاسمًا في تنفيذ المشاريع الاقتصادية والاستيطانية، ضمن مشروع يهدف إلى إعادة تشكيل الفضاء الجزائري وتسهيل إدماجه في المنظومة الاستعمارية .

خاتمة

خاتمة

وخلاصة هذا البحث تتمحور في النقاط التالية:

شهدت الجزائر في أواخر العهد العثماني شبكة طرق بدائية وضعيفة تعتمد في الغالب على مسالك ترابية، الأمر الذي جعل التنقل بين المناطق صعبًا ومحدودًا.

تنوعت الطرق البرية في الجزائر خلال العهد العثماني إلى الطرق السلطانية والطرق الجهوية، فالسلطانية كانت تعتبر الشريان الرئيسي الذي يربط بين المدن الكبرى والمراكز الهامة، أما الطرق الجهوية، فكانت طرقًا ثانوية تخدم التنقل المحلي.

لعبت الطرق خلال العهد العثماني دورا كبيرا من الناحية التجارية، فقد ساهمت في نقل السلع والمنتجات المحلية بين القرى والمدن، مساهمة بذلك في تنشيط الحياة الاقتصادية في الجزائر العثمانية.

تعتبر الطرق خلال الفترة الاستعمارية بمثابة الانطلاقة الفعلية للمشروع الاستعماري، الهادف إلى تغيير البنية التحتية للمجتمع الجزائري وفق ما تقتضيه الضرورة الفرنسية، ووفق ما يخدم الحياة الرأسمالية التي أعلنت عنها فرنسا الاستعمارية.

تحكمت السكك الحديدية في توسيع الشبكة الاستيطانية التي تمركزت بالقرب من محطاتها، مساهمة بذلك في خلق مدن وأرياف جديدة.

تولّت الشركات الفرنسية الخاصة تنفيذ مشاريع السكك الحديدية في الجزائر، بعد حصولها على امتيازات حصرية ودعم مالي من الدولة الفرنسية، الأمر الذي مكنها من احتكار استغلال النقل الحديدي لعقود طويلة.

ساهمت السكك الحديدية بشكل فعّال في استغلال خيرات الجزائر، فهي الوسيلة الرئيسية المساهمة في نقل الثروات الزراعية والمعدنية من الداخل نحو الموانئ لتصديرها إلى فرنسا.

خاتمة

تولت الهندسة العسكرية خلال الفترة الممتدة ما بين 1830-1870 مهمة إنشاء الطرق لخدمة الأغراض العسكرية وربط المراكز الاستراتيجية، ولكن الأوضاع تغيرت بعد قيام الحكم المدني حيث انتقل الإشراف إلى لجان مدنية كلجنة الجسور والطرقات.

واجهت مشاريع إنشاء الطرق في الجزائر العديد من الصعوبات العسكرية والاقتصادية، تمثلت أبرزها في المقاومات الشعبية، ونقص اليد العاملة، ضعف الميزانية، إلى جانب الطبيعة الجغرافية الصعبة التي شكلت تحديًا كبيرًا يتطلب جهودًا وتقنيات خاصة لتجاوزها.

قائمة الملاحق

الملحق رقم 1: المرسوم الإمبراطوري لتصنيف السكك الحديدية 8 أفريل 1857م.

نابليون :

بفضل الله والإرادة الوطنية، إمبراطور الفرنسيين ، لكل الحضور و الآتين مرحبا.

بخصوص تقرير وزيرنا أمين الدولة لدى وزارة الحربية.

لقد قررنا و نقرر ما يلي :

المادة 1 : سوف تنشأ في الجزائر شبكة للسكك الحديدية شاملة للعمالات الثلاثة .

- ستتكون الشبكة من :

1- خط مواز للساحل يتبع شرقا المسافة بين الجزائر وقسنطينة مارًا بـــ أو بالقرب من سور الغزلان، وسطيف.

وغربا المسافة بين الجزائر ووهران مارًا بـــ أو بالقرب من البليدة ، عمورة ، الشلف، سانت دوني سيق و سانت بارب .

2- خطوط المنطقة من الموانئ الرئيسة وموصولة بالخط الموازي للبحر، للعلم شرقا من سكيكدة أو سطورة إلى قسنطينة ، ومن بجاية بسطيف ، من عنابة إلى قسنطينة مرورا بقالمة ، وغربا من تنس إلى الشلف ، ومن أرزيو إلى مستغانم وغليزان ، من وهران إلى تلمسان مرورا بسانت بارب و سيدي بلعباس .

المادة 2 : إن وزيرنا أمين الدولة لدى وزارة الحربية مكلف بتنفيذ المرسوم الحالي .

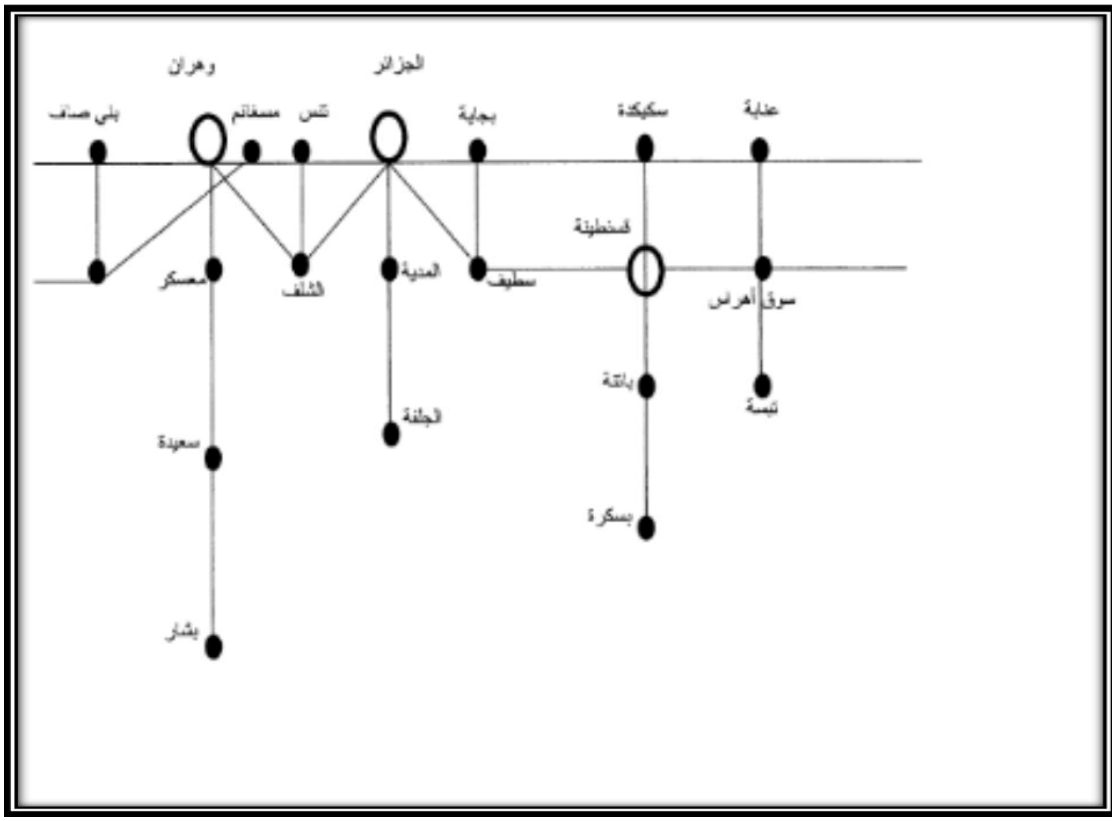
حرر بقصر التوليري في 8 أفريل 1857 – نابليون - من قبل الإمبراطور.

ماريشال فرنسا . الوزير أمين الدولة لدى وزارة الحربية

- فايان -

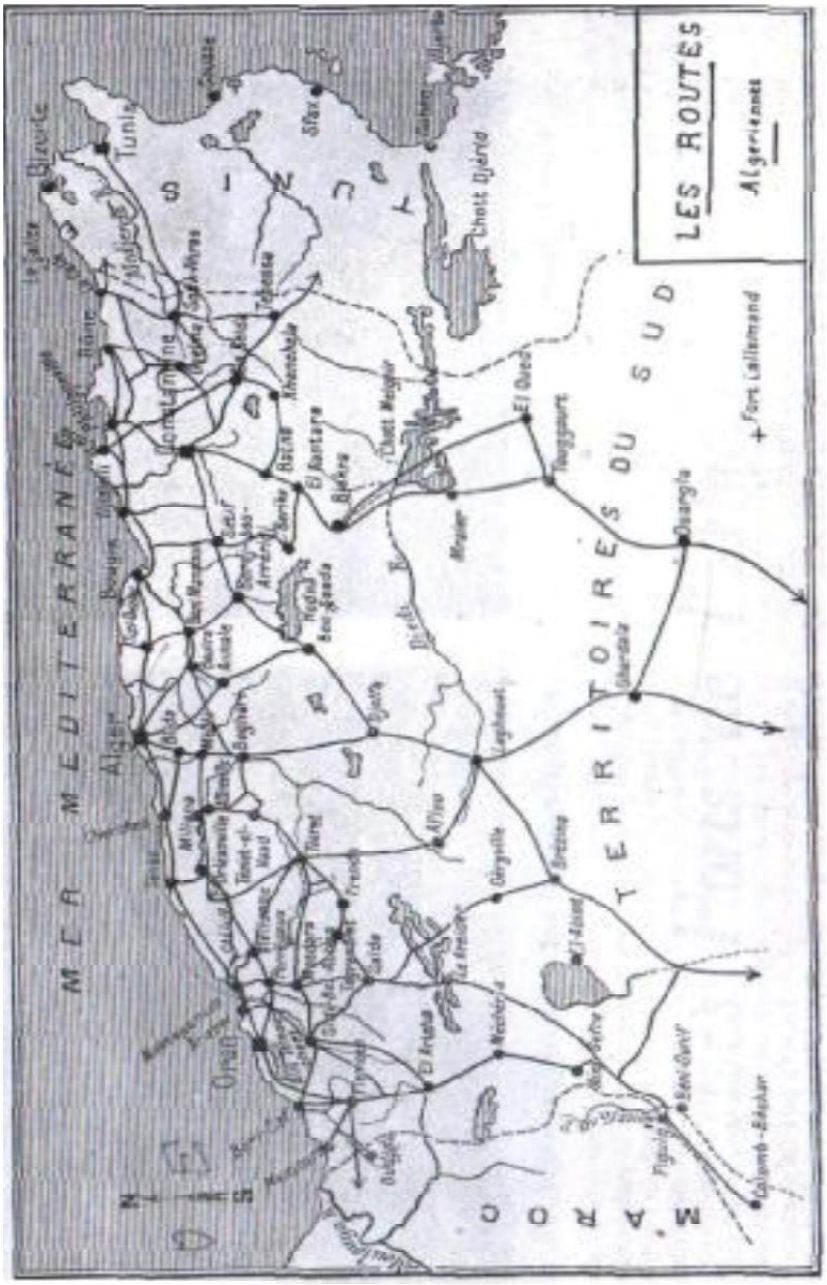
ضيف الله شلالي، مرجع سابق، ص 203.

الملحق رقم 2: المحور المركزي و اهم الخطوط المتفرعة منه



رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر من خلال...، ص 668.

الملحق رقم 03: خريطة شبكة الطرق البرية في الفترة الاستعمارية



ضيف الله شلالي، مرجع سابق، ص 174.

الملحق رقم 04: خريطة السكك الحديدية والطرق في الجزائر



Cart des chemins de fer et routes de l'Algérie, 1884, disponible sur Gallica, bibliothèque national de France.

الملحق رقم 05: خريطة طرق السيارات الرئيسية في الجزر البريطانية وأوروبا الوسطى والجزائر وتونس



G. W.Bende and GF. Freeborn, main automobile routes of the brithshe isles central europe algeria and tounisi , disponible sur gallica, Bibliotique nationale de France.

الملحق رقم 06:خريطة الجزائر السياسية والطرقية



L'algeri politique et routieré (2 e éd), paris, 1850, disponible sur gallica, Bibliotique nationale de France.

قائمة المصادر و المراجع

قائمة المصادر والمراجع باللغة العربية:

-المصادر:

01-تشرشل هنري شارل، حياة الأمير عبد القادر، تر أبو القاسم سعد الله،د.ط، الدار التونسية للنشر، تونس، ماي 1974.

02- لافيريير إدوار، خطاب إفتتاح جلسة الوفود المالية الجزائرية، الجزائر، 1899.

-المراجع:

أ-الكتب:

1-إيشبودان العربي، مدينة الجزائر تاريخ عاصمة، تر جناح مسعود، د.ط، دار القصبة للنشر، الجزائر، 2007.

2-بحري أحمد، الجزائر في عهد الدايات دراسة للحياة الاجتماعية إبان الفترة العثمانية، ج2،د.ط، دار الكفاية، الجزائر، 2013.

3-بن داهة عدة ، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض ابان الاحتلال الفرنسي (1830-1962)، ج2،د.ط، وزارة المجاهدين، 2013.

5-جندلي محمد، عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافيا في العصر الحديث، ج2، ط2، منشورات بونة، الجزائر، 2008.

6-الزبيري محمد العربي، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، د.ط، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1972.

7- سعيدوني نصر الدين ، الحياة الريفية باقليم مدينة الجزائر (1700-1830)، ط 2، دار البصائر، الجزائر، 2013.

8-سعيدوني نصر الدين، تاريخ الجزائر في العهد العثماني ويليه ولايات المغرب العثمانية، ط2، دار البصائر، الجزائر، 2013.

9- سعيدوني نصر الدين، ورقات جزائرية دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني،د.ط، دار البصائر، الجزائر، 2009.

10- قنان جمال، قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، د.ط، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، 1994.

11-المدني احمد توفيق، هذه هي الجزائر، د.ط، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 2001.

12- نمير عقيل لطف الله، تاريخ الجزائر الحديث، د.ط، جامعة دمشق، سوريا، 2008.

13- يحي جلال، السياسة الفرنسية في الجزائر (1830-1959)، د.ط، دار المعرفة، القاهرة، 1959.

ب-المقالات:

1-حوحو رضا، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر من خلال المصادر الفرنسية 1833-1857، المجلة التاريخية الجزائرية، ع 2، مج 5، جامعة بسكرة، 2021.

2-سعيدوني نصر الدين، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لولايات المغرب العثمانية الجزائر و تونس وطرابلس الغرب (من القرن العاشر الى القرن الرابع عشر هجري ومن القرن السادس عشر حتى القرن التاسع عشر)، حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية، الحولية 21، جامعة الكويت، 2010.

3-شويتام أرزقي، سياسة الاستيطان الفرنسي في الجزائر 1830-1914، مجلة التاريخ المتوسطي، ع 2، مج 2، ديسمبر 2022.

4-عبيد مصطفى، دراسة في « رسالة الإمبراطور نابليون الثالث إلى الماريشال بيليسي بتاريخ 3 فيفري 1831م»، مجلة المصادر، ع 18، جامعة المسيلة.

5-قدومة حبيب، النشاط الاقتصادي لمدينة البليدة إبان الفترة العثمانية (1535-1830)، مجلة متيجة للدراسات الإنسانية، ع 5، مج 1، 2016.

6- محمد محمدي، الطرق البرية وأهميتها الإستراتيجية من منظور قائدي المقاومة الجزائرية أحمد باي والأمير عبد القادر (1832-1847) "معبر ابواب الحديد بالبيبان أنموذجا"، مجلة معارف، ع 1، مج 17، جوان 2022.

7-المشهداني مؤيد المحمود، سوان رشيد رمضان، أوضاع الجزائر خلال الحكم العثماني (1518-1830)" مقاربة إجتماعية "، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية، ع 16، مج 5، جامعة تكريت، أفريل 2013.

ج-الرسائل الجامعية:

1-بختاوي خديجة، التحولات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في عمالة وهران (1870-1939)، أطروحة دكتوراه، قسم التاريخ والآثار، كلية العلوم الانسانية والحضارة الاسلامية، 2011-2012.

2-بوحجرة عثمان، الطب و المجتمع في الجزائر خلال العهد العثماني (1519-1830)، كلية العلوم الانسانية، جامعة وهران، 2014-2015.

3-بوذراع إيمان، آثار سكة الحديد الفرنسية في إستعمار المناطق الداخلية خط بونة- تبسة أنموذجا (1857- 1914)، أطروحة دكتوراه، قسم التاريخ والآثار، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة تبسة، 2017-2018.

4-حفيان رشيد، الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين 11-12هـ/17-18م، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ، كلية الآداب والحضارة الاسلامية، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الاسلامية، قسنطينة، 2013-2014.

5-حوحو رضا، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار (1830-1914)، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2016-2017.

6-حوحو رضا، شبكة الطرقات الفرنسية في جزائرالقرن التاسع عشر ظاهرة حضارية أم اداة عسكرية (1830-1900)، أطروحة دكتوراه، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة قسنطينة 2، 2016-2017.

7-رواحنة عبد الحكيم، السياسة الإقتصادية الفرنسية في الجزائر (1810-1920). مذكرة ماجستير، قسم العلوم الانسانية، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والعلوم الاسلامية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013-2014.

8-زقب عثمان، السياسة الفرنسية في الجزائر1830-1914،(دراسة في أساليب السياسة الإدارية)، رسالة دكتوراه، قسم التاريخ والآثار، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والعلوم الاسلامية، جامعة الحاج لخضر، باتنة،

9-شرقي أسمهان- بلبلحوت ربيعة، الاستيطان الريفي الأوروبي في الريف الجزائري وإنعكاساته على الجزائريين (1830-1900)، مذكرة ماستر، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة المدية، 2023-2024.

10-شلالي ضيف الله، دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر (الجلفة أنموذجا) ما بين 1857-1962، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر 2، 2011-2012.

11-عبيد مصطفى، الجزائر في كتابات توماس إسماعيل أوريان (1882-1884)، دراسة تاريخية تحليلية، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2007-2008.

12-قبال مراد، الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية بالبليدة خلال العهد العثماني(1535-1830)، مذكرة ماجستير، قسم البحث العلمي، المدرسة العليا للآداب والعلوم الانسانية، الجزائر، 2004-2005.

13- مياد رشيد، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية الجزائرية وإنعكاساتها على الحركة الوطنية وتفجير ثورة التحرير (1900-1954)، رسالة دكتوراه، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة، 2014-2015.

2-قائمة المراجع والمصادر باللغة الفرنسية:

1. Délégations financières algériennes, Session de novembre 1899, Imprimerie et papeterie Calmiche, Alger.
2. La Tunisie et les chemins de fer algériens, Bibliothèque nationale de France, Paris.
3. Behaghel, Alexandre, L'Algérie (histoire, géographie, climatologie, hygiène, agriculture, forêts, zoologie, richesses minérales, commerce et industrie, mœurs indigènes, population, armée, marine, administration), Imprimerie A. Molot et Cie, Alger, 1864.
4. Cart des chemins de fer et routes de l'Algérie, 1884, disponible sur Gallica, bibliothèque national de France.
5. Derotrie, E. Neveu, Exposition universelle de Paris en 1878, Notice sur les travaux publics de l'Algérie, Paris, Bibliothèque nationale de France, 1878.
6. G. W.Bende and GF. Freeborn, main automobile routes of the brithshe isles central europe algeria and tounisi , disponible sur gallica, Bibliotique nationale de France.
7. Gouvernement général de l'Algérie, Bône-Guelma-Louenza, Hachette Livre-BNF, Algérie, 1913.

8. Gouvernement général de l'Algérie, Régime des chemins de fer d'intérêt, délégation financière, Algérie (période coloniale), Bibliothèque nationale de France, Paris.
9. Hamel, Louis, Les chemins de fer Algériens (étude historique sur la constitution du réseau — Le classement de 1857), Adolphe Jourdan, Alger, 1885.
10. L'algeri politique et routieré (2 e éd), paris, 1850, disponible sur gallica, Bibliotique nationale de France.
11. Lemonnier, J. H., L'Algérie, Paris, Librairie centrale des Publications Populaires, 1884.
12. Martin, Claude, Histoire de l'Algérie française 1830-1962, 4 fils Ayman, Paris, 1965.
13. Société de géographie, L'Afrique septentrionale au Soudan, Paris, 1890.
14. Tessier, Octave, Algérie (géographie, histoire, statistique, description des villes, villages, hameaux, organisation des tribus, nomenclature des Khalifaliks et Kaia's), Maruisolive, Marseille, sans date.
15. Wahl, Maurice, Géographie élémentaire de l'Algérie : à l'usage des classes élémentaires des lycées, collèges, écoles primaires, Paris, 1878, Gallica, Bibliothèque nationale de France.
16. Wahl, Maurice, L'Algérie, Librairie Félix Alcan, Paris, 1903.
17. Yacono, Xavier, La colonisation des plaines du Chelif, vol. 2, Algérie, 1955.

المجلات:

1. Malverti, Xavier, Les officiers du génie et le dessin de villes en Algérie (1830–1870), Revue du monde et de la Méditerranée, n° 73–74, 1994.
2. M. Steeg, La Vie Technique, Industrielle Agricole et Coloniale, l'Algérie, numéro spéciale hors seiri ,septembre 1922, Paris, P .92
3. Renima, Ahmed, « Construire des routes pour dominer : Les routes dans l'Algérie colonisée au 19e siècle », Revue d'histoire méditerranéenne, vol. 06, n° 01, juin.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات:

شكر وعرفان ..... –

الاهداء ..... –

قائمة المختصرات ..... –

مقدمة ..... –

المبحث الاول: شبكة الطرق البرية في الجزائر اواخر العهد العثماني 14

المطلب الأول: وضعية شبكة الطرق الجزائرية أواخر العهد العثماني 15

المطلب الثاني: أنواع الطرق في العهد العثماني 19

المطلب الثالث: أهمية الطرق خلال العهد العثماني 24

خلاصة 27

المبحث الثاني: شبكة السكك الحديدية في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية 29

المطلب الأول: الجهود الاولى لإنشاء السكك الحديدية 29

المطلب الثاني :شركات السكك الحديدية 36

المطلب الثالث: دور السكك الحديدية في ترسيخ الاستيطان الفرنسي 42

خلاصة 46

المبحث الثالث : شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر 48

المطلب الاول: إنشاء شبكة الطرق.....48

المطلب الثاني: الصعوبات و التحديات التي واجهت شبكة الطرق 55

المطلب الثالث: أثر شبكة الطرق في تدعيم الاحتلال الفرنسي 61

خلاصة 64

خاتمة 65

قائمة الملاحق.....68

قائمة المصادر و المراجع 75

فهرس المحتويات.....83

ملخص 85

ملخص:

عرفت الجزائر خلال القرن التاسع عشر تحولات عميقة، خاصة بعد بداية الاحتلال الفرنسي سنة 1830. ومن بين الجوانب التي شهدت تغييرات واضحة، برز الاهتمام الكبير بإنشاء شبكة من الطرق البرية. لم يكن الهدف منها التنقل فقط، بل كانت وسيلة فعّالة لتوسيع السيطرة وترسيخ الوجود الفرنسي في مختلف المناطق.

ساهمت هذه الشبكة في ربط أجزاء واسعة من البلاد، مما سهّل حركة الأشخاص والسلع، وفتح المجال أمام تغييرات اجتماعية واقتصادية جديدة. وقد لعبت هذه الطرق دورًا مهمًا في فرض واقع استعماري جديد، غيّر شكل الفضاء الجزائري وترك أثرًا طويل المدى على بنيته العمرانية والتنظيمية.

الكلمات المفتاحية: شبكة الطرق، السكك الحديدية، القرن التاسع عشر، الاحتلال الفرنسي.

Summary:

In the 19th century, Algeria experienceed profound

changes, especially after the beginning of French

occupation in 1830. One of the most noticeable aspects of these changes was the strong focus on building a network of roads. These roads were not just for transportation—they became an effective tool for expanding control and reinforcing the French presence across the country.

This network helped connect vast regions, making the movement of people and goods easier, and paving the way for new social and economic dynamics. The roads played a key role in imposing a new colonial reality, one that reshaped the Algerian landscape and left a lasting Impact on its urban and territorial organization.

Keywords: Road network, Railways, 19th century, French occupation