وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم العلوم الإنسانية

أطـــروحـــة مقدمة لنيل شهادة دكتـــوراه الطور الثالث (L.M.D)

الشعبة: تاريخ

التخصص: تاريخ حديث ومعاصر

العنوان:

المنشآت العمرانية الكبرى لإدارة الاحتلال الفرنسي في الجزائر (1830م-1962م)

من إعـــــداد الطالبة:
سعاد مويسي

تحت إشراف:
أ.د محمد الصالح بوقشور
أ.د. علي بوتشيشة

المناقشة بتاريخ: 2025/12/16م من طرف اللجنة المكونة من:

أ.د جمال قندل	الرتبة: أستاذ التعليم العالي	جامعة حسيبة بن بوعلي-الشلف	رئيسا
أ.د محمد الصالح بوقشور	الرتبة: أستاذ التعليم العالي	جامعة حسيبة بن بوعلي-الشلف	مشرفا
أ.د علي بوتشيشة	الرتبة: أستاذ التعليم العالي	جامعة الجزائر 2	مشرفا مساعدا
أ.د فارس العيد	الرتبة: أستاذ التعليم العالي	جامعة حسيبة بن بوعلي-الشلف	مناقشا
أ.د محمد سريج	الرتبة: أستاذ التعليم العالي	جامعة حسيبة بن بوعلي-الشلف	مناقشا
أ. د أحمد رنيمة	الرتبة: أستاذ التعليم العالي	جامعة أحمد بن بلة-وهران	مناقشا
أ.د ودان بوغوفالة	الرتبة: أستاذ التعليم العالي	جامعة ابن خلدون-تيارت	مناقشا

السنة الجامعية: 2024م-2025م


بسم الله الرحمن الرحيم

بِسْمِ ٱللَّهِ ٱلرَّحْمَٰنِ ٱلرَّحِيمِ

وَأَوْرَثَكُمْ أَرْضَهُمْ وَدِيَٰرَهُمْ وَأَمْوَٰلَهُمْ وَأَرْضًا لَّمْ تَطَـُٔوهَا ۚ
وَكَانَ ٱللَّهُ عَلَىٰ كُلِّ شَىْءٍ قَدِيرًا ﴿٢٧﴾

سورة الأحزاب: 27

الإهداء

إلى كل من ساندني وشجعني على مواصلة البحث العلمي

إلى والدي الكريمين حفظهما الله

إلى عائلتي الصغيرة زوجي وأبنائي إشراق، محمد وإلياس

إلى إخوتي وأخواتي

أهدي ثمرة عملي هذا

شكر وتقدير

الحمد لله الذي وفقنا لإنجاز هذا العمل وألهمنا الصبر لإكماله

أتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير لكل من قدم لي يد العون في إنجاز هذا البحث وأخص بالذكر الأستاذ المشرف محمد الصالح بوقشور والمشرف المساعد الأستاذ علي بوتشيشة على متابعتهما وتقييمهما لهذا البحث طوال فترة إنجازه، وعلى توجيهاتهما التي قدّموها لي لإتمام هذا العمل حتى يظهر بهذا الشكل، فلهم مني جزيل الشكر والامتنان.

كما أشكر أساتذتي في قسم التاريخ بجامعة حسيبة بن بوعلي الذين تكونت على أيديهم، وخاصة الأستاذ علي العبيدي على ما قدّمه لي من مساعدة في مجال منهجية البحث التاريخي، والذي كان مشرفا على بحوثي خلال مرحلتي الليسانس والماستر، والأستاذ مصطفى مغزاوي على دعمه الدائم لي، دون أن أنسى الأستاذة ليلى سعداوي والأستاذة بوعريف زينب اللتان لم تبخلا علي بتقديم المساعدة والدعم، وكل من ساهم ولو بالشيء القليل في إنجاز هذا البحث.

قائمة المختصرات باللغة الفرنسية:

P.L.M	Paris .Lion. Méditerrané
R.N	Route National
G.G.A	Gouvernement Général de l'Algérie

مقـــــدمـــــة

حَظِيَت أحداث الحقبة الاستعمارية الفرنسية في الجزائر (1830م-1962م) بمكانةٍ هامةٍ في الدراسات والبحوث التاريخية التي شملت مختلف المجالات السياسية والعسكرية والاقتصادية وحتى الاجتماعية والثقافية، ومع ذلك لا يزال تاريخ الجزائر خلال هذه الحقبة في حاجة ماسّة إلى المزيد من الدراسات والبحوث المتخصصة التي تبيّن أبعاد هذه المرحلة الحسّاسة من تاريخ الجزائر، لا سيما الدراسات الخاصة بالجانب العمراني، حيث نلاحظ قلّة اهتمام الباحثين بهذا المجال رغم ما لعبه من دورٍ فعالٍ في المشروع الاستعماري الفرنسي في الجزائر، خاصة إذا علمنا أنّ الإدارة الاستعمارية قد اتبعت سياسة عمرانية واضحة، استهدفت من خلالها استبدال المجتمع المحلّي الجزائري بمجتمع أوروبي جديد، محدثة بذلك تغييرات جذرية على الوضع العمراني العام بالجزائر.

فإذا كان المجال المبني أو الجانب العمراني عموماً من أهم مكوِّنات حياة المجتمعات والحضارات، الذي يعبِّر من خلاله المجتمع عن ثقافته وعاداته وحضارته، فإنّ تغيير هذا المجال وتكييفه على النمط الأوروبي كان من أولويات السلطة الاستعمارية الفرنسية في الجزائر منذ السنوات الأولى للاحتلال، حيث بذلت جهوداً كبيرة لتوفير البيئة الملائمة التي تتناسب مع احتياجات ومتطلبات هذا المجتمع الأوروبي الدخيل وتخدم مصالحه دون اهتمام بأصحاب الأرض الأصليين وبمصيرهم، فعملت في البداية على بناء العديد من المراكز الاستيطانية وتزويدها بمنشآت المرافق العامة الضرورية، وسعت إلى توسيع المدن القائمة وبناء مدن جديدة لاستيعاب العدد المتزايد للمستوطنين، ومع توسع الحركة الاستيطانية وزيادة ثقة المجتمع الاستعماري بوجوده على أرض الجزائر وذلك بداية من خمسينات القرن التاسع عشر، وضعت الإدارة الاستعمارية برامج واسعة لبناء منشآت عمرانية كبرى بهدف تطوير المستعمرة وضمان الاستغلال الأمثل لمواردها الطبيعية، ومن أهم المنشآت العمرانية التي عملت على بنائها في هذا السياق، توسيع شبكة الطرق البرية وتدعيمها بخطوط السكة الحديدية لتسهيل عملية النقل والمواصلات، كما اهتمت ببناء منشآت مائية كبرى لتوفير المياه اللاّزمة لتطوير النشاط الزراعي الذي كان يعتمد عليه نجاح المشروع الاستيطاني، ولتسهيل تصريف منتجات المستعمرة نحو المتروبول كان من الضروري توسيع الموانئ الجزائرية وتطوير هياكلها لتسهيل عمليات شحن المنتجات الجزائرية وتصديرها إلى المتروبول والدول الأخرى.

وفي هذا السياق يبرز موضوع **"المنشآت العمرانية الكبرى لإدارة الاحتلال الفرنسي في الجزائر (1830م-1962م)"**كأحد أهمِّ المواضيع الجديرة بالدراسة في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، خاصة إذا علمنا أنّ قسما كبيراً من المجالات المبنية في الجزائر يعود إلى الحقبة الاستعمارية، وبحكم اختصاصنا الدراسي

في مجال: **تاريخ الجزائر العمراني الحديث والمعاصر،** الذي لم يحظ في نظرنا بعد بالاهتمام الذي يليق به وقع اختيارنا على هذا الموضوع.

- **دوافع اختيار الموضوع:**

بداية يجدر بنا الإشارة إلى أنّ موضوع هذا البحث كان أحد المواضيع المقترحة من قبل لجنة التكوين في الدكتوراه، ومع ذلك لا يمكننا أن ننفي انجذابنا له منذ البداية لعدة دوافع نوردها فيما يلي:

يندرج الدافع الأول لاختيار هذا الموضوع في إطار الاهتمام الملحوظ مؤخراً بالتراث المعماري والعمراني الفرنسي في الجزائر، وإعادة تقييمه في الواقع، حيث تمّ في السنوات الأخيرة إجراء العديد من الأبحاث والدراسات من قبل المهندسين المعماريين ومخطّطي المدن حول المنشآت العمرانية والمعمارية الفرنسية التي ميّزت المجال العمراني الجزائري، على الرغم من نظرة اللامبالاة الغالبة في الجزائر اتجاه هذه المنشآت، والتي يمكن تفسيرها بسبب إيديولوجي وحيد وهو انتماؤها للحقبة الاستعمارية.

ويعود الدافع الثاني لاختيار الموضوع إلى الرغبة في تقديم طرحٍ جديدٍ عن تاريخ الجزائر العمراني خلال الحقبة الاستعمارية بطريقة موضوعية بعيدا عن الذاتية والعقدة الإيديولوجية اتجاه هذه المنشآت، وذلك من خلال التعريف بهذه المنشآت ودراسة خصائصها العمرانية ومشاريع إنشائها والكشف عن أبعادها الحقيقية، ممّا يعني تطوير المعرفة التاريخية بها، والتي ستكون ضرورية لأيّة دراسة تهتم بالتراث الاستعماري الفرنسي، لأنّ توفير المعرفة العلمية لهذه المنشآت سينتج عنه كشف الهوية والتعريف بها مما يقودنا إلى اللجوء إلى مقاربة تاريخية تسمح لنا بمعرفة وفهم السياق الذي تمّ فيه بناء هذه المنشآت وفهم منطق تصورها وتطوراتها.

أمّا الدافع الثالث فهو محاولة ربط اهتمامات المؤرخ والأثري بمجهودات التنمية الحالية بالجزائر، وذلك بالعمل على توفير الخلفية التاريخية لمشاريع النهوض بالبلاد، باعتبار أنّ المنشآت العمرانية الكبرى بما فيها البنية التحتية لها مكانة ودور بارز وهام في تنمية وتطوير جزائر المستقبل.

- **الهدف من البحث:**

تندرج هذه الدراسة في مجال تاريخ الجزائر العمراني وهو مشروع جديد في الجامعة الجزائرية ومجالٌ خصبٌ يستدعي الاهتمام، ففي ظلّ نقص اهتمام الدراسات التاريخية بالمنشآت العمرانية الفرنسية في الجزائر، تمّ اختيار هذا الموضوع بهدف معرفة العوامل والظروف التي دفعت السلطة الاستعمارية الفرنسية لتسخير

جهود مادية وبشرية كبيرة من أجل بناء هذه المنشآت الكبرى والمكلفة في مستعمرة لم تضمن البقاء فيها بعد، كما تهدف إلى الكشف عن الأبعاد الحقيقية لهذه المنشآت في مختلف المجالات.

- **إشكالية البحث:**

تجدر الإشارة إلى أنّ تشعُّب الموضوع وشموليته لمختلف المنشآت العمرانية في كل المجالات، يجعل الإلمام به يتطلب سنوات عديدة من البحث والتحليل المعمّق، وربما يحتاج إلى بذل جهد بحثي جماعي، ولهذا فقد ركزنا اهتمامنا على المنشآت العمرانية الكبرى ذات الطابع الاقتصادي باعتبارها المنشآت القاعدية الكبرى التي ارتكز عليها المشروع الاستعماري في الجزائر، دون إغفال التطرُّق لتوضيح الخطوط الرئيسية التي قامت عليها السياسة العمرانية الفرنسية سواء اتجاه المستوطنين أو الجزائريين مع تقديم لمحة عامة عن تطور المدن الكبرى في الجزائر خلال هذه الحقبة باعتبارها أيضا من أهمِّ المنشآت العمرانية الكبرى، وقد حاولنا من خلالها التركيز على ثلاث نقاط أساسية:

أولا: تتبُّع تطور السياسة العمرانية الفرنسية في المجال الجزائري بشقّيها الريفي والحضري.

ثانيا: دراسة نماذج من المنشآت العمرانية الاقتصادية القاعدية الكبرى وتطورها العمراني.

ثالثا: الأبعاد الاستعمارية لهذه المنشآت في مختلف المجالات السياسية والعسكرية والاقتصادية وحتى الثقافية والنفسية.

ولمعالجة هذه النقاط كان من الضروري صياغة الإشكالية التي تساعد في تأطير البحث وتحقيق الهدف منه، التي جاءت على النحو التالي:

ما خلفية وسياق المنشآت العمرانية لإدارة الاحتلال الفرنسي في الجزائر؟ وما هي أبعادها وآثارها؟

وقد تفرّعت عنها مجموعة من التساؤلات:

ما هو السياق الذي بنيت فيه المنشآت العمرانية الكبرى في الجزائر؟ وما هي الدوافع الحقيقية من وراء بنائها؟ وكيف أثّرت على المشروع الاستعماري وعلى المجال العمراني الجزائري؟

- **خطة البحث:**

وللإجابة على هذه الإشكالية قسّمنا البحث إلى مقدمة وأربعة فصول وخاتمة بالإضافة إلى الملاحق التي تدخل ضمن وسائل الإيضاح الداعمة للبحث.

قبل التطرق لموضوعنا الرئيسي وهو المنشآت العمرانية الكبرى ارتأينا أنّه من الضروري عرض السياق التاريخي الذي تمّ فيه بناء هذه المنشآت، فكان لزاماً علينا من وجهة النظر المنهجية في البداية تخصيص فصل تمهيدي يصف **الوضع العمراني العام في الجزائر عشيّة الاحتلال الفرنسي**، وهي الفترة التي تشمل أواخر العهد العثماني، لنعطي لمحة عامة حول الحركة العمرانية في المدن والأرياف ومناطق تركز السكان وأهمِّ التجمعات السكانية في الإيالة ونمطها المعماري، وذلك من أجل أخذ فكرة عن خصائص المجال العمراني الجزائري في تلك الفترة، لنوضّح في الفصل الأول **السياسة العمرانية الفرنسية في الجزائر** والتي كانت استيطانية اتجاه الوافدين الجدد من الفرنسيين والأوروبيين بشكل عام، وذلك من خلال تتبُّع تطور المشاريع الاستيطانية التي وضعتها الإدارة الاستعمارية وأهمِّ مراكزها في المجال الجزائري حسب تسلسلها الزمني منذ بداية الاحتلال حتى نهاية الحرب العالمية الثانية، لنتطرق في المبحث الثاني إلى **السياسة العمرانية الفرنسية اتجاه الجزائريين**، والتي تمثّلت في سياسة التوطين أو كما أطلقت عليها المصادر الفرنسية مصطلح "الاستيطان العمراني الأهلي" والتي شملت المجال الريفي، ركّزنا من خلالها على حيثيات نظام التجميع في إطار المعسكرات وتشجيع الإدارة الاستعمارية للجزائريين على التعمير والبناء، لنختتم الفصل بتتبع أهم **التحولات العمرانية الكبرى** التي عرفتها **المدن الجزائرية** خلال الحقبة الاستعمارية، حيث أقام المستعمر الفرنسي شبكة واسعة من المدن على أرض الجزائر، والتي لا تزال تُشكِّل جزءً كبيراً من الإطار الحضري للبلاد اليوم، وتركّز اهتمامنا على المدن الكبرى مثل مدينتي الجزائر ووهران كنموذجين للدراسة.

أمّا الفصل الثاني وهو صلب الموضوع، فقد خصّصناه لدراسة **المنشآت العمرانية الكبرى ذات الطابع الاقتصادي** التي تعتبر البنية التحتية للمستعمرة، أو كما تعرف بالمنشآت الاقتصادية القاعدية الكبرى، وذلك من خلال دراسة **تطور منشآت النقل البري** المتمثلة خاصةً في**طرق النقل البري وشبكة السكة الحديدية** باعتبارها

قطاعاً حيوياً وآلية هامّة من آليات الظاهرة الاستعمارية في العالم خلال العصر الحديث والمعاصر، وقد ركّزنا على تتبُّع تاريخ بناء الطرق وتطور مساراتها وصيانتها وخاصة طرق المواصلات الرئيسية أو المعروفة بالطرق الوطنية، وتتبّعنا تاريخ نشأة شبكة السكة الحديدية في الجزائر وتطوُّر عملية بنائها مع التعريف بالشركات الكبرى التي تولّت إنشاءها وأهمِّ خطوطها الرئيسية، أمّا المبحث الثاني فقد خصصناه لدراسة **المنشآت المائية الكبرى** التي بناها المستعمر الفرنسي في المنطقة التلية والتّي تمثّلت بشكل خاص في **السدود الخزانة الكبرى**، وركّزنا على دراسة سد وادي الفضة وسد غريب كنموذجين باعتبارهما أكبر السدود الخزانة التي بنيت خلال الحقبة الاستعمارية، أمّا في الجنوب الجزائري فقد كانت منشآت **الآبار الارتوازية** هي المنشآت الكبرى الخاصة بالمياه التي اهتمت الإدارة الاستعمارية ببنائها، ولم تكن أهميتها تقل عن أهمية السدود الكبرى في الشمال، في حين تطرّقنا في المبحث الثالث لدراسة تطور **المنشآت البحرية الكبرى** وانصبّ اهتمامنا على **الموانئ** باعتبارها أهم المنشآت في هذا المجال، وتناولنا بالدراسة كنماذج: مينائي الجزائر ووهران باعتبارهما أهمّ الموانئ الكبرى في الجزائر آنذاك، لنعالج في الفصل الثالث والأخير **الأبعاد الاستعمارية لهذه المنشآت الكبرى** في مختلف المجالات، مبرزين دورها في تطور المشروع الاستعماري في الجزائر، خصّصنا المبحث الأول لتوضيح **الأبعاد السياسية والعسكرية** التي بنيت من أجلها هذه المنشآت، التي تظهر بشكل خاص خلال المرحلة الأولى من الاحتلال وهي مرحلة الحكم العسكري، أمّا المبحث الثاني فإنّنا تعرّضنا فيه لدراسة **الأبعاد الاقتصادية** لهذه المنشآت وانعكاساتها على المشروع الاستعماري، في حين ركّزنا في المبحث الأخير على كشف **الأبعاد الثقافية والنفسية** لهذه المنشآت التي لا تزال آثارها بادية في الجزائر إلى يومنا هذا.

- **المنهج المتبع:**

حرصاً منّا على تحرِّي الدقة التاريخية، استخدمنا المنهج التاريخي بغرض تتبُّع السياسة العمرانية الفرنسية في الجزائر وفق تسلسلها الزمني، وكذا تتبّع مراحل تطور المنشآت العمرانية ووصف التغيُّرات التي طرأت عليها، كما اعتمدناه في تحليل بعض الأفكار وفهم الأبعاد الحقيقية لمشاريع المنشآت العمرانية الكبرى، بالإضافة إلى دراسة الإحصائيات والأرقام المتعلقة بتطوُّر طول شبكة النقل البري، وكذا حركة الصادرات والواردات في الموانئ، فضلاً عن دراسة بعض الجداول.

الدراسات السابقة:

خلال عملية البحث عن الدراسات التي لها علاقة ببحثنا لفت انتباهنا قلة الدراسات التاريخية باللغة العربية المتعلقة بالمجال العمراني في الجزائر خاصة خلال الحقبة الاستعمارية، حتّى أنّنا لم نصادف أيّة دراسة تاريخية مستقلة بذاتها حول موضوع بحثنا باللغة العربية، وكلّ ما ورد حول جزئيات بحثنا كان باللغات الأجنبية، باستثناء ما نشره الدكتور والمهندس والباحث الجزائري" معاوية سعيدوني" من مؤلفات حول تاريخ الجزائر العمراني التي نشرت لأول مرة باللغة العربية في الجزائر سنة 2016 م، وحصلنا على نسخ منها مثل كتاب:" **دراسات عمرانية**"، وكتاب:" **دراسات في التخطيط العمراني في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية**"، والتي أفادتنا كثيرا في معرفة أسلوب كتابة التاريخ العمراني ومنهج دراسته فضلا عن المعلومات الهامة التي وردت فيها.

أمّا الدراسات باللغة الأجنبية وخاصة الفرنسية فكانت كثيرة ومتنوعة، حيث خلّف لنا مهندسو الحقبة الاستعمارية الفرنسية كمًّا هائلاً من الدراسات العمرانية والمعمارية حول المنشآت التي شيّدوها في الجزائر، سواء من خلال نشرها في كتب متفرقة مثل كتاب: المهندس ليوسو (Lieussou)، **دراسات حول الموانئ الجزائرية** (Etudes sur les ports de l'Algérie، الذي أفادنا كثيرا في دراسة المبحث الخاص بالموانئ والمنشآت البحرية، والمهندس ريني ليسبس (René Lespes): **(مدينة الجزائر: دراسة جغرافية وتاريخية وعمرانية)**(Alger-Etude de géographiées et d'histoire urbaine)، الذي استفدنا منه في دراسة التطور العمراني لمدينة الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية، وكتاب أوغستين برنار(Bernard Augustin)، بعنوان: **تاريخ المستعمرات الفرنسية** Histoire des colonie) (française، أو نشرت في دراسات أكاديمية كأطروحات دكتوراه مثل أطروحة: موريس أنطوان برنار (Maurice Antoine Bernard) **(سكة الحديد الفرنسية)**(Les chemins de fer algérien) ، وأطروحة تويليي(Tuilier) بعنوان:**(نظام سكة الحديد الجزائرية)** Régime des chemins de fer) (algériens، التي أفادتنا كثيرا في دراسة تطور سكة الحديد في مستعمرة الجزائر، دون أن ننسى أطروحة الدكتوراه التي قام بها كسافيي ياكونو(Xavier Yacono) حول الاستيطان في حوض الشلف والتي نشرها في كتاب بعنوان: **الاستيطان في سهول الشلف**(La colonisation des plaines du Chélif)، بالإضافة إلى الدراسات التي نُشرت في مجلّات متخصّصة سنشير إليها لاحقاً.

أمّا الدراسات الأكاديمية الجزائرية فتمثّلت في أطروحة الدكتوراه لخديجة بوفنارة بعنوان:

(Le rôle du Génie militaire dans la production des villes coloniales en Algérie (Annaba et Constantine)،**(دور الهندسة العسكرية في إنتاج المدن الاستعمارية في الجزائر: عنابة وقسنطينة أنموذجا)**، وأطروحة دكتوراه ابتسام رزقي بعنوان:

(L'apport des architectes européens en Algérie entre 1930-1962, cas d'étude de la ville d'Annaba)، **(مساهمة المهندسين المعماريين الأوروبيين في الجزائر في الفترة ما بين 1930-1962م – دراسة مدينة عنابة أنموذجا)**، وكتاب:"**الاستيطان والعمران- السياسات الاستيطانية والعمران في الجزائر**" لمؤلفه سعيد علمي، بالإضافة إلى رسالة الماجستير لرضا حوحو حول (**سكة الحديد الفرنسية**) في الجزائر وأطروحته للدكتوراه: (**شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن التاسع عشر- ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية 1830-1962م**)، دون أن ننسى أطروحة الدكتوراه (**آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة-تبسة أنموذجا 1857-1914م**)، لإيمان بوذراع، ورسالة الماجستير لضيف الله شلالي بعنوان **(دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية في الجزائر (1857-1962م) خط البليدة- الجلفة أنموذجا)**، وكل هذه الدراسات كان لها دور في انجاز بحثنا هذا.

- **قائمة المصادر والمراجع:**

نظراً لقلة اهتمام الجزائريين بتدوين منشآت الفرنسيين ومشاريعهم العمرانية بالجزائر خلال الحقبة الاستعمارية، فإنّ مصادر البحث في غالبها كانت فرنسية اللغة، بلغة منشئيها ومخططيها، لذا كانت المصادر المتوفرة في الجزء الأكبر منها باللغة الفرنسية، الأمر الذي تطلّب منّا إلماماً واسعاً باللغة الفرنسية لترجمة هذه المصادر واستيعابها وتوظيفها الجيِّد في البحث، وقد تنوّعت المادة العلمية من وثائق أرشيفية تمثّلت في منشورات حكومية وتقارير الحكام العامين للجزائر وبعض المسؤولين في الحكومة الفرنسية، أو منشورات غير رسمية في الجرائد والمجلات فضلاً عن الكتب والدراسات الأكاديمية المتخصِّصة، ومن أهمِّ المصادر التي اعتمدنا عليها:

أ. الوثائق الأرشيفية المنشورة:

نخصُّ بالذكر نشريات الحالة العامة للجزائر (Exposé de la situation générale de l'Algérie) التي كانت تصدرها الحكومة العامة في الجزائر سنويا والتي ساعدتنا كثيرا في تتبُّع تطوُّر مشاريع

المنشآت والتحسينات التي طرأت عليها والنفقات التي كلّفتها، كما كانت للتقارير السنوية للحكومة العامة في الجزائر (عرض الوضع العام للجزائر) (Etat actuel de l'Algérie) أهمية لا تَقِلُّ عن سابقتها.

ب. الوثائق الأرشيفية غير المنشورة:

لم تكن الوثائق الأرشيفية متوفرة بشكلٍ كافٍ، فاكتفينا بما حصلنا عليه من مركز الأرشيف الوطني الجزائري من وثائق قليلة جداً، ومع ذلك لم نهملها وتمّ اعتمادها في البحث خاصة التقرير السنوي حول تطور الموانئ الجزائرية، الذي شمل السنوات الأخيرة من الحقبة الاستعمارية والذي جاء بعنوان: المرسى الجزائرية الحرة-إحصائيات حول الموانئ البحرية التجارية خلال سنوات 1961-1962-1963-1964م

(Statistiques des ports maritimes de commerce années 1961, 1962, 1963,1964, port autonome d'Alger).

ج. المصادر الأجنبية:

تمثّلت المصادر الأجنبية المنشورة خاصة في كتاب أوغستين برنار: (**تاريخ المستوطنات الفرنسية**) (Histoire des colonies française)، ومقالاته حول المجال العمراني الجزائري، وكتاب لويس فينيون :La France en Algérie(فرنسا في الجزائر)، وكتاب: (**دراسات الرحلة: الأشغال العمومية في الجزائر**)(Etudes de voyage- les travaux publics en Algérie) لمؤلفه شارل جراد (Charles Grad)، بالإضافة إلى كتاب المهندس الفرنسي بيلياردBilliard) بعنوان (**الموانئ والملاحة في الجزائر**) (Les ports et la navigation de l'Algérie الذي كان له دور كبير في كتابة الجزء الخاص بالمنشآت البحرية، كما كان لكتاب بوجي جاك (Poggi Jacque): (**السكة الحديدية ذات المنفعة العامة**) (Les chemins de fer d'intérêt général) دور كبير في معرفة تاريخ نشأة السكة الحديدية في الجزائر وتطورها.

أمّا في مجال المنشآت العمرانية المائية فكان لكتاب ريني أريس(René Arus) (**المياه في الجزائر**) (L'eau en Algérie de l'impérialisme au développement) (1830-1962) دور كبير في إنجاز الفصل الخاص بالمنشآت المائية، لا سيما السدود الخزّانة الكبرى فضلاً عن الكتب التي اهتمت بدراسة مشاريع الآبار الارتوازية في الجنوب الجزائري مثل: كتاب أدريان بيير بروجر(Adrien

Berbrugger)، **الآبار الارتوازية في الواحات الجنوبية للجزائر**(Les puits artésiens des oasis méridionales de l'Algérie).

ج. الصحف والمجلات:

قدّمت لنا الصحف والمجلات الفرنسية معلومات قيِّمة أفادتنا في هذا البحث، كان أهمُّها مجلة **ورشات شمال إفريقيا**(Les chantiers nord-africain)التي كانت أداة إعلامية يعبِّر فيها المختصون والمهتمون بشؤون العمارة والعمران عن أفكارهم وآرائهم، وهي مجلّة متخصِّصة كانت تعتبر أكبر منبر محلي لطرح إشكاليات العمران والإسكان في الجزائر الاستعمارية، تغطِّي كتاباتها التي تتعلق بمدينة الجزائر عقدا من الزمن(1929-1939م) من أهم مقالاتها:

(Le port d'Alger, sa situation actuelle : amélioration, travaux neufs et projetés); (Barrages-réservoirs d'Algérie); (L'outillage économique de l'Algérie- Barrages, Routes, chemin de fer, ports); Les routes algériennes) ;(Le port d'Oran)…

ومجلة **الهندسة العسكرية** (Revue de génie militaire) التابعة لمصلحة الهندسة العسكرية في الجيش الفرنسي، خاصة العدد الصادر في مارس 1931م، دون أن ننسى مجلة **لادياش كولونيال**(La dépêche colonial) وما نشرته من مقالات مهمة أفادتنا في البحث نذكر على سبيل المثال: Le) port d'Alger)، ومجلة (Le ciment) وما تضمنته من دراسات قيّمة حول موضوع المنشآت المائية خاصة موضوع:(Construction des grands barrages en Algérie).

أمّا الصحف والجرائد فكان لجريدة المبشِّر التي كانت موجهة للجزائريين بشكل خاص ونشرت باللغة العربية دور كبير في الدعاية لسياسة التوطين وتشجيع "الأهالي" على البناء والتعمير.

د. المصادر العربية والمترجمة:

كانت مؤلفات المهندس المعماري معاوية سعيدوني تحتل الصدارة في هذا البحث، خاصة الكتب التي أشرنا إليها أعلاه، فضلاً عن مؤلفات والده المؤرخ والباحث الجزائري ناصر الدين سعيدوني التي أفادتنا كثيراً في بحثنا في الفصل التمهيدي الذي شمل الفترة الأخيرة من الحكم العثماني في الجزائر، كما استعنت بمجموعة

من الكتب المترجمة والتي ترجمت خلال السنوات الأخيرة مثل موسوعة (**الاستكشاف العلمي للجزائر**) بأجزائه الست، و(**حوليات جزائرية**) لبيليسي وكتاب (**نصوص في فلسفة الاحتلال والاستيطان**) لأليكسي دو طوكفيل، وكتاب سعيد علمي(**الاستيطان والعمران**) الذي ترجم من الفرنسية إلى العربية، بالإضافة إلى كتب الرحالة الأجانب مثل فونتير دو بارادي وشارل فيرو وبايصونال وغيرها.

هذا وكان لكتب الرحلات الحجازية المغربية دورها في هذا البحث حيث مكّنتنا من التعرف على الوضع العمراني في الصحراء الجزائرية عشية الاحتلال الفرنسي، والتي زادت قيمتها في ظل غياب الوثائق الأرشيفية خلال تلك الفترة.

- **الصعوبات:**

ومن الصعوبات التي واجهتني خلال إنجاز الأطروحة:

صعوبة الحصول على الأرشيف وذلك لتعذُّر تنقلي إلى مراكز الأرشيف الفرنسية، فاكتفيت بالتردد على المركز الوطني للأرشيف بالجزائر العاصمة، الذي لم أحصل منه إلاّ على الشيء القليل من الوثائق بسبب صعوبة البحث، حيث كانت العلب يتم اختيارها من قبل موظفّي الأرشيف حسب الكلمات المفتاحية لموضوع بحثي فقط، ونظراً لعدم درايتهم بطبيعة الموضوع كانت الوثائق المقدّمة غالبا لا تخدم موضوع بحثي.

شمولية الموضوع وتشعُّبه وطول الفترة الزمنية المخصّصة للبحث من 1830م إلى 1962م، مما يصعّب تتبع التطورات التي طرأت على السياسة العمرانية الاستعمارية، ممّا جعلني أتخبط فيه لسنوات خاصة مع جدّة الموضوع وقلة أهل الاختصاص، ومما صعّب الوضع أكثر غياب دراسات مماثلة له أو قريبة منه باللغة العربية، مما زاد من مشقة الاهتداء إلى تأطير مبدئي جيّد يوفر الوقت والجهد.

نسبة كبيرة من مصادر البحث كانت أجنبية اللغة، الأمر الذي استلزم منا الحذر في التعامل معها، خاصة مع ندرة المصادر المحلية وقلة اهتمام الباحثين الجزائريين بالخوض في البحوث التاريخية المتعلقة بالعمران الفرنسي.

صعوبة ترجمة بعض المصطلحات التقنية والمعمارية المتعدِّدة في اللغة الفرنسية وخاصة المتعلّقة بالمبحث الخاص بالمنشآت البحرية مثل: Môle، Jetée، Digue،كما واجهت صعوبة كبيرة في فهم المصطلحات العلمية والهندسية بحكم تخصصي الأدبي طوال مساري الدراسي.

وعلى الرغم من أنّ الموضوع أكبر من أن ألج فيه بإمكاناتي المتواضعة إلّا أنّ توجيهات أستاذي المشرفين الأستاذ محمد الصالح بوقشور والأستاذ علي بوتشيشة قد سهّلا عليا الولوج في الموضوع وتقديم ما بالإمكان للإجابة على الإشكالية المطروحة.

وفي الأخير نتمنى أن يقدِّم هذا البحث مساهمة إيجابية في معرفة تاريخ الجزائر العمراني خلال الحقبة الاستعمارية الفرنسية ويكون انطلاقة للعديد من البحوث في هذا المجال الخصب الذي يستحق الاهتمام فعلاً.

الفصل التمهيدي: الوضع العمراني العام في الجزائر عشية الاحتلال الفرنسي

المبحث الأول: الوضع العمراني في المدن الجزائرية أواخر العهد العثماني

المبحث الثاني: الوضع العمراني في الأرياف والبوادي

تتّضح معالم الوضع العمراني العام في الجزائر عشيّة الاحتلال الفرنسي من خلال معرفة الأوضاع السياسية والاقتصادية التي كانت تعيشها البلاد من استقرار وازدهار أو ضعف وانهيار، لأنّ تطور العمران أو انكماشه ما هو إلاّ انعكاس لهذه الأوضاع، وهو ما نلاحظه من خلال تتبُّع حركة التطور العمراني في الجزائر خلال الفترة العثمانية(1518م-1830م).

يتجلّى ازدهار العمران وتطوُّره في الجزائر خلال المرحلة الأولى من الحكم العثماني، الذي تزامن مع قوّة الإيالة السياسية والاقتصادية التي بلغتها خلال القرن السادس عشر والنصف الأول من القرن السابع عشر، والتي اكتسبتها بفضل ازدهار النشاط البحري الذي كان يمارسه أسطولها في البحر الأبيض المتوسط، وما يوفِّره من موارد دخل هامّة للخزينة من جهة، وبفضل توافد مهاجري الأندلس بأعداد كبيرة واستقرارهم بالمناطق الساحلية التي استصلحوا أراضيها وعمّروا مدنها وقراها من جهة أخرى، وبعد مرحلة من الاستقرار في النصف الثاني من القرن السابع عشر والنصف الأول من القرن الثامن عشر عرفت الإيالة حالةً من الضعف السياسي والتدهور الاقتصادي انعكست بشكل مباشر على الحركة العمرانية التي شهدت تراجعاً ملحوظاً، تجلّى في ركود العمران وانكماش الحواضر داخل أسوارها وشيوع ظاهرة البداوة، وقلّ سكان الريف حيث تخلّى قسمٌ كبيرٌ من السكان تدريجيا عن حياة الاستقرار وممارسة الزراعة واعتمد حياة الترحال التي تقوم على تربية الماشية والبحث عن المراعي[1].

ويعود ضعف الإيالة الجزائرية إلى عدّة عوامل لعلّ أهمّها تراجع النشاط البحري وتضاؤل عائداته منذ النصف الثاني من القرن الثامن عشر[2]، والذي انعكس بشكل سلبي على الأوضاع الداخلية في الإيالة، وسعيا منها لتعويض تراجع هذه الموارد البحرية وجّهت السلطة العثمانية أنظارها إلى المناطق الداخلية للبلاد فارضة ضغطاً عسكرياً ومالياً على السكان الذين سرعان ما انتفضوا محدثين اضطرابات وانتفاضات داخلية شملت معظم جهات الإيالة، كان أكثرها ضرراً: ثورة ابن الأحرش سنة 1803م[3] في بايلك الشرق، وثورة درقاوة (1802-1818م)[4]، والثورة التيجانية التي استمرت منذ عهد الباي محمد الكبير(1785-1787م) حتى

1. ناصر الدين سعيدوني، **تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2014، ص157، ص259، ص 261.

2. René Lespes, **Alger- Etude de géographiées et d'histoire urbaine**, Paris, Librairie Felix Alcan, P135.

3. شارل فيرو، **تاريخ جيجلي**، تر: عبد الحميد سرحان، الجزائر، دار الخلدونية،2010، ص145.

4. ناصر الدين سعيدوني، المرجع السابق، ص87، ص91. لمزيد من التفاصيل ينظر: محمد بن يوسف الزياني، **دليل الحيران وأنيس السهران في أخبار مدينة وهران**، تح: المهدي البوعبدلي، الجزائر، عالم المعرفة للنشر والتوزيع، 2013، ط 1، ص 272-ص296.

سنة 1827م في بايلك الغرب[1]، وممّا زاد من تأزّم الوضع أكثر تزامن هذه الثورات مع هجمات الأساطيل الأوروبية المتكرّرة على مدينة الجزائر منها: الأسطول الدانماركي سنة 1770م، والإسباني سنة 1774م و1783م والأسطول الإنجليزي والهولندي سنة 1816م، والانجليزي في سنة 1824م والحصار الفرنسي في 1827 و1830م[2].

كما عرفت هذه المرحلة تدهوراً واضحاً في الحالة الصحية والمعيشية للسكان التي ازدادت سوءاً أواخر العهد العثماني وانعكست بشكل سلبي على تراجع النمو السكاني والوضع العمراني عامّةً، وذلك بسبب انتشار العديد من الأمراض والأوبئة الفتّاكة كالكوليرا، التيفوس، الجدري، الطاعون والدمل والسلّ[3]، بالإضافة إلى الكوارث الطبيعية كالجفاف والفيضانات وخاصة الزلازل، ففي أواخر القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر حدثت عدة زلازل في الإيالة، نذكر منها: زلزال مدينة وهران سنة 1790م الذي أدّى إلى وفاة مئات الأشخاص تحت الأنقاض، وزلزال عنابة سنة 1810م، وزلزال مدينة الجزائر سنة 1818م، وأخيراً زلزال البليدة وجهات الأطلس البليدي وسهل متيجة سنة 1825م الذي تسبّب في هدم جزء من مباني مدينة الجزائر وخراب مدينة البليدة عن آخرها[4].

هذا وقد تميّز الربع الأول من القرن التاسع عشر بتكاثر المجاعات وتكرُّر زحف الجراد، حيث شهدت الفترة الممتدة من 1815م إلى 1830م تدهوراً ملحوظاً في المجال الزراعي انعكس بدوره على الوضع العمراني، ففي سنة 1815م زحف الجراد على إقليم مدينة الجزائر وأحدث خراباً كبيراً ومهّد الظروف لمجاعة رهيبة، وبعد زحف الجراد عمّ الجفاف سنة 1817م وألحق خسائر معتبرة بالإنتاج الزراعي، وبحلول سنة 1819م عمّت المجاعة[5].

أدّى تواتر هذه الاضطرابات والنكبات والكوارث الطبيعية وتزامنها أحياناً إلى تراجع واضح في الحركة العمرانية وتناقص في النمو السكاني في الإيالة بشكل ملحوظ عشية الاحتلال الفرنسي، بلغ حد الانهيار

---

1. ناصر الدين سعيدوني، **تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، ص91-92.

2. ناصر الدين سعيدوني، **الحياة الريفية بإقليم مدينة الجزائر (دار السلطان) أواخر العهد العثماني(1791-1830)**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع،2014، ص152.

3. ناصر الدين سعيدوني، **تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، ص 216.

4. المرجع نفسه، ص219-220. أحمد الشريف الزهار، **مذكرات** تح: أحمد توفيق المدني، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1974، ص 155.

5. ناصر الدين سعيدوني، **الحياة الريفية**، ص337.

الديمغرافي، وقد تباينت تقديرات المصادر التاريخية الأجنبية والعربية في تقديرها لعدد سكان الجزائر خلال هذه الفترة، وفي غياب الإحصاءات الرسمية للسلطة فإنّنا اعتمدنا على ترجيح المؤرخ الجزائري ناصر الدين سعيدوني الذي قدّر عددهم بما بين ثلاث ملايين ونصف إلى أربعة ملايين نسمة[1].

المبحث الأول: الوضع العمراني في المدن الجزائرية عشيّة الاحتلال الفرنسي

من خلال المعلومات التي أمدّتنا بها المصادر التاريخية المتاحة التي تعود إلى الفترة الأخيرة من الحكم العثماني بالجزائر، نلاحظ بوضوح حالة من الانكماش العمراني سائدة في المدن الجزائرية آنذاك[2]، وقد تجلّت معالمها في تناقص عدد سكانها وتحطّم منشآتها العمرانية والمعمارية وضعف تحصيناتها الدفاعية، كما تحوّلت معظمها إلى قرى، وقد عبّر عن هذا الوضع القنصل الأمريكي بالجزائر (وليام شالر)(Shaler)آنذاك بعبارة: "**ومدن المملكة (باستثناء العاصمة) ليست بذات أهمية**"[3]، ونفس الوصف يؤكده صاحب الترجمانة الكبرى الذي زار الجزائر أواخر القرن الثامن عشر بقوله: "**وخبر ما مررنا به من الجزائر إلى قسنطينة من المدن فكلّه خراب**"[4]. وقبل الحديث عن هذه الظاهرة بالتفصيل ارتأينا أن نعطي لمحة عامة حول الخصائص العمرانية للمدن الجزائرية أواخر العهد العثماني.

أولا: الخصائص العمرانية للمدن الجزائرية أواخر العهد العثماني

---

1. ناصر الدين سعيدوني، **تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، ص 221. ناصر الدين سعيدوني، **ولايات المغرب العثمانية (الجزائر–تونس–طرابلس الغرب)**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2014. للتعرف على الوضع الديمغرافي في الإيالة الجزائرية أواخر العهد العثماني، ينظر:

- Vincent-Yves Boutin, **Reconnaissance des villes, forts et batteries d'Alger1808**, collections de - documents inédits sur l'histoire de l'Algérie après 1830, Paris, librairie ancienne honore champion ,1927. P 72-73.

– وليام شالر، **مذكرات وليام شالر–قنصل أمريكا في الجزائر (1816–1824)**، تر: إسماعيل العربي، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1982، ص38.

- Xavier. Yacono**, Peut-on évaluer la population de l'Algérie vert 1830 ,** In: Revue africaine, T98/1954, pp 277.

2. للمزيد من التفاصيل حول ظاهرة الانكماش العمراني، ينظر: سعاد مويسي، **ظاهرة الانكماش العمراني بالمدن الجزائرية أواخر العهد العثماني وانعكاساتها خلال الفترة الاستعمارية**، مقال منشور في كتاب: **المدن الجزائرية بين الماضي والحاضر–مجتمع، عمران، حضارة**، جمع وتنسيق: صابرينة الواعر، الجزائر، ألفا للوثائق، 2021، الطبعة الأولى، ص 143–ص166.

3. وليام شالر، المصدر السابق، ص34.

4. أبو القاسم الزياني، **الترجمانة الكبرى في أخبار المعمورة برا وبحرا**، تح: عبد الكريم الفيلالي، الرباط، دار نشر المعرفة، للنشر والتوزيع،1991، ص163.

تميّزت المدن الجزائرية غالبا بخصائص المدينة العربية الإسلامية سواء من حيث الموقع أو التخطيط، فبالنسبة للموقع نجد معظم المدن الجزائرية خلال الفترة العثمانية مبنية على المرتفعات على هضبة أو منحدر جبل تتحصّن به طبيعياً، ويدعّم هذا الموقع بأسوار تحيط بالمدينة، بها أبواب وغالباً ما تحاط هذه الأسوار بخنادق لتدعيم تحصيناتها، كما أنّه يراعى في اختيار الموقع توفر الماء لضرورته في حياة السكان، فتكون هذه المدن مبنية غالباً على ضفاف الأودية أو قرب منابع المياه أو على سواحل البحر.

ويفصّل هذه الشروط مؤسس علم العمران البشري ابن خلدون بقوله: **"أنّ البناء واختطاط المنازل إنّما هو من منازع الحضارة...فأمّا الحماية من المضار فيراعى لها أن يدار على منازلها جميعا سياج الأسوار، وأن يكون وضع ذلك في تمنُّع من الأمكنة إمّا على هضبة متوعّرة من الجبل وإمّا باستدارة بحر أو نهر بها حتى لا يوصل إليها إلاّ بعد العبور على الجسر أو قنطرة، فيصعب منالها على العدو ويتضاعف امتناعها وحصنها، وأمّا جلب المنافع والمرافق للبلد فيُراعَى فيها أمورٌ منها الماء، بأن يكون البلد على نهر أو بإيزائها عيون عذبة ثرّة، فإنّ وجود الماء قريبا من البلد يسهِّل على الساكنين حاجة الماء وهي ضرورية ...وممّا يراعَى في البلاد الساحلية التي على البحر أن تكون في جبل، ومتى كانت القبائل والعصائب موطّنين بقربها بحيث يبلغهم الصريخ والنَعِّير وكانت متوعِّرة المسالك على من يرومها باختطاطها في هضاب الجبال وعلى أسنمتها كان لها بذلك منعة من العدو، ويئسوا من طُروقها لما يكابدونه من وعرها وما يتوقّعونه من إجابة صريخها"**[1].

أمّا التخطيط الداخلي للمدن الجزائرية فإنّه لم يكن يختلف عن تخطيط المدن العربية الإسلامية السائدة في العالم الإسلامي آنذاك[2]، فإذا كان الجامع والسوق والفناء الداخلي هي الملامح الأصلية للمدينة العربية الإسلامية حيث يتكوّن قلب المدينة من الأبنية الدينية والحكومية والسوق والفضاءات المرتبطة بها، حيث نجد الجامع يمثّل مركز المدينة ويرتبط بالسوق الذي يمثّل المركز التجاري الرئيسي للمدينة، محاطاً بالهيكل العمراني الذي تحتل فيه المباني السكنية النسبة الغالبة[3]، فإنّنا نجد هذا التخطيط بملامحه العامة سائداً في معظم المدن الجزائرية حينذاك حسب وصف أغلب المصادر التي تحدثّت عن المدن الجزائرية قبل الاحتلال الفرنسي.

1. ابن خلدون، **المقدمة**، ج1 تح: عبد الله محمد الدرويش، دمشق، دار يعرب، ط 1، 2004، ص 280، 281.

2. لمزيد من المعلومات حول تخطيط المدينة الإسلامية، ينظر: محمد عبد الستار عثمان، **المدينة الإسلامية**، عالم المعرفة، الكويت، 1978م.

3. كامل الكناني، **تخطيط المدينة العربية الإسلامية–الخصوصية والحداثة**، مقال منشور في مجلة: "**المخطط والتنمية**"، العدد 15، 2006م، ص 4.

ومن الجدير بالذكر في هذا السياق أن نشير إلى استنكار بعض المصادر الأوروبية للتخطيط العمراني في المدن الجزائرية خاصة بالنسبة لطرقها الضيقة وسقوف المنازل المتقاربة التي تمنع دخول أشعّة الشمس، والتي تكرّرت في وصفهم للمدن الجزائرية وخاصة مدينة الجزائر، نذكر على سبيل المثال وصف الرحالة الألماني هابنسترايت لمدينة الجزائر: "**أزقّتها غير مستقيمة ويصعب السيّر فيها بسبب كثرة المارّة**"[1]، وكتب بيليسيي:"**...هي متاهة من الشوارع الصغيرة الضيِّقة والمتعرِّجة**"[2]، ويضيف الرحالة الألماني مالتسان:" **وفيها أزقّة غريبة ضيقة ...لا يدخلها ضوء كثير**"[3].

وتعود هذه النظرة إلى الاختلاف الجذري بين مقومات المدينة الإسلامية التقليدية والمدينة الأوروبية الكلاسيكية، ومحاولة بعض الكتاب الأوروبيين إسقاط مفهومهم للمدينة وتطبيق معاييرهم في الفن العمراني على المدن الجزائرية[4]، نذكر على سبيل المثال إذا كانت وجهة نظر الأوروبيين حول الشوارع الضيقة فإنّها من وجهة نظر المجتمع العربي الإسلامي في الجزائر لها مفهوم آخر، لأنّ حرارة المناخ هي التي فرضت هذا النوع من البناء للاحتماء من أشعة الشمس خاصة في فصل الصيف، أمّا ظاهرة تقارب المنازل فإنّها تُعرف علميا بالاحتوائية التي تعني عمرانيًا اقتراب الناس والأشياء بعضهم من بعض، وحيثما يكون الاقتراب شديداً يتحقق الحضور المشترك وتسود الألفة والمودّة، لأنّ الاقتراب من البشر والأشياء يزيد من المعرفة بهما[5].

أما التخطيط الداخلي لأغلب المساكن الجزائرية فمبني بنفس نمط المساكن العربية الإسلامية السائدة في تلك الفترة، حيث كانت المساكن رغم افتقارها لملامح الجمال والفن من الخارج حسب وصف بعض المصادر الأجنبية، فإنّه تتجلى فيها من الداخل كل خصائص الفن الإسلامي ومظهر الحياة الاجتماعية السائدة في المجتمع الجزائري حينذاك، وبما أنّ هذه المساكن مخطّطة ومبنية كلُّها على نفس الطراز فإنّ وصف

1. هابنسترايت، **رحلة العالم الماني ج.أو. هابنسترايت إلى الجزائر وتونس وطرابلس**، تر: ناصر الدين سعيدوني، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2014م، ط 2، ص 35.

2. بيليسيي، المصدر السابق، مج1، ص 335.

3. هاينريش فون مالتسان، **ثلاث سنوات في غربي شمال إفريقيا**، ح1و ج2، تر: أبو العيد دودو، الجزائر، دار الأمة، 2008م، ط1، ص 28.

4. معاوية سعيدوني، في عبقرية المكان القسنطيني (تاريخ قسنطينة العمراني: من الازدواجية إلى القطيعة) الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2016، ص 154.

5. كامل الكناني، المرجع السابق، ص6.

مسكن واحد سيعطي فكرة عن منازل الجزائر التي لا تختلف إلاّ في الحجم وقيمة الموارد التي بُنيت بها[1]، ولعلّ أهم وصف يقدمه لنا في هذا المجال المفكر الفرنسي أليكسي دو طوكفيل حيث يقول: "**لا يُتيح أكثر البيوت الموريسكية جمالاً للناظر من الخارج سوى جدار ليس له فتحة إلاّ بابٌ صغيرٌ مقوّسٌ، يقود هذا الباب إلى دِهليز يستند إلى أعمدة، ويفضي الدِهليز إلى درج ينتهي إلى فناءٍ مربعٍ تحيط به من كل جهاته أروقة تقوم هي أيضا على أعمدة وأقواس، وهكذا تنفتح الحجرات في كل طابق على هذا الفناء ذي الهواء المنعش والجميل بشكل أعجز عن التعبير عنه في كل البيوت المعتنى بها، على نحو ما تكون الأعمدة من المرمر الأبيض المنقوش بطريقة مدهشة، حواف الأقواس مضفورة هي الأخرى كما تُظفر الدانتيل**"، ويعجب دو توكفيل بهذا التصميم الذي يعكس الوضعية الاجتماعية والسياسية للسكان المسلمين والشرقيين: "**يُمثّل الكلُّ مظهر الحياة الداخلية في أرقى درجاتها، ترسم العمارة الاحتياجات والأخلاق: لا ترجع هذه إلى حرارة الجو فقط، إنّها ترسم بشكل عجيب مظهر الوضعية الاجتماعية والسياسية للسكان المسلمين والشرقيين**"[2].

تتميز مساكن المدينة بشكل عام بأنّها منتظمة وبناؤها جيّد بالنسبة لنوعيتها، ويحرص في بنائها على أن يكون كل جزء من المنزل منفصلا عن الأجزاء الأخرى، ولا سيما الأجنحة الداخلية حتى تظل النساء في معزل، وينفتح المدخل على فناء مبلّطٍ بقطع رخام مربعة ... وعادةً ما يكون الفناء مربّع الشكل محاطٌ بصفٍّ أو صفّين من الأروقة أمّا الغرف فهي مستطيلة ... وسقوف المساكن مسطّحة ومهيّأة لأن تكون مكانا للاستراحة"[3]، يصفها الرحالة الألماني مالتسان:"**...البيوت تتكوّن من طابقين أو ثلاث طوابق، والبيوت نفسها ليس لديها سوى نوافذ قليلة صغيرة من ناحية الشارع، ويفصل بينها وبين العالم الخارجي على الدوام تقريبا شُبّاك من حديد يزيد من انغلاقها... وبقدر ما يكون المظهر الخارجي للبيت العربي معتما وبشعا في الغالب يكون داخلها لطيفا يروق للعين التي تعجب بالجمال المعماري**"[4].

ثانيا: الانكماش العمراني في المدن الجزائرية أواخر العهد العثماني:

1. وليام شالر، المصدر السابق، ص 94.

2. أليكسي دو طوكفيل، **نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان**، تر: إبراهيم صحراوي، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008، ص223.

3. هابنسترايت، المصدر السابق، ص 35-36.

4. مالتسان، المصدر السابق، ج1، ص 28.

لقد تكرّر وصف مظهر الخراب الذي شهدته المدن الجزائرية أواخر العهد العثماني في العديد من المصادر المعاصرة لهذه الفترة[1]، كما وصفتها بتقوقعها على نفسها وانعزالها عن الأرياف المحيطة بها[2]، فهذا شالر(Shaler) يصفها بقوله: **"خلت من سكانها كلّيا تقريبا سهول عنابة بولاية قسنطينة بسبب نزوح القبائل العربية عنها نتيجة لما تعرّضوا له من الاستبداد الذي لم يكونوا يطيقونه"**[3]، ويقول شارل فيرو في حديثه عن سهول مدينة جيجل: **"من الغريب جداً إيجاد مدينة آهلة بـــ 2000 ساكن لا توجد ضاحية حول أسوارها خاصّة في بلد حيث تتّسع السهول اتساعا كافياً وحيث تمتد الفلاحة الكبيرة جميلة وخصبة"**[4].

أمّا من حيث عدد سكان هذه المدن فإنّ نسبتهم كانت ضئيلة جدا مقارنة بنسبة سكان الأرياف والبوادي، حيث قدِّرت بنسبة 5 % من إجمالي السكان خلال تلك الفترة استناداً إلى أغلب الروايات، وكانت هذه النسبة الضئيلة من سكان المدن موزعة توزيعاً متبايناً بين مختلف جهات الإيالة، إذ كانت الجهات الغربية تحظى بنسبة مرتفعة ما بين 7% و8 %، والجهات الوسطى ب 6 %، بينما الجهات الشرقية لم تكن نسبة سكان المدن بها تتجاوز 3% من مجموع سكان البلاد[5].

ولإعطاء فكرة عن حالة الانكماش والتقهقر التي كانت تميِّز المدن الجزائرية آنذاك يكفي أن نذكر وصفاً مختصراً لأهمِّ هذه المدن انطلاقاً من وصف مدينة الجزائر باعتبارها عاصمة الإيالة وأكبر مدنها من حيث عدد السكان، فبعدما عرفت نمواً سكانياً وازدهاراً عمرانياً كبيراً مطلع العهد العثماني، بسبب ارتفاع عدد المهاجرين الأندلسيين بها خاصة بين سنتي 1584م و1609م، واستقرار مجموعات من الأتراك والأعلاج بها لممارسة الجهاد البحري، فضلاً عن تزايد عدد الأسرى الأوروبيين بها الذين كانوا يشكِّلون ربع سكان المدينة

---

1. من أهم هذه الكتابات، نذكر:

– أحمد الشريف الزهار، المصدر السابق.

– صالح العنتري، **مجاعات قسنطينة**، تح: رابح بونار، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1974.

- Abbé Burzet, **Histoire des désastres de l'Algérie, 1866-1867-1868,** Alger, imp-central algérienne, 1869.
- Marchica, **La peste en Afrique septentrionale, histoire de la peste en Algérie de 1363 à 1830**, Alger, Thèse pour doctorat en médecine, 1927.

2. ناصر الدين سعيدوني، **الحياة الريفية بإقليم مدينة الجزائر**، ص342.

3. وليام شالر، المصدر السابق، ص109.

4. شارل فيرو، المصدر السابق، ص15.

5. ناصر الدين سعيدوني، **تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، ص255.

أواسط القرن السابع عشر[1]، حيث عرفت كثافة سكانية كبيرة خلال القرن السادس عشر قدرها الحسن الوزّان ب 4000عائلة[2]، والرحالة الشهير شاو(Shaw) في بداية القرن الثامن عشر بما بين 80 ألف و180ألف نسمة[3]، وقدّرهم لوجيي دوتاسي(Laugier de Tassy) في الفترة نفسها بحوالي 100 ألف نسمة[4]، لكن سرعان ما عرف هذا العدد انخفاضاً محسوساً بعد ذلك وصل في نهاية القرن ذاته إلى 50 ألف نسمة حسب تقديرات فونتير دوبارادي(Venture de Paradis)[5]، والعدد ذاته يؤكّده شالر في مذكراته ويقدّر عدد منازلها بما بين 8 إلى 10 ألاف منزل[6]، ولعلّ من أكثر العوامل التي أدت إلى هذا الانخفاض المحسوس بالإضافة إلى العوامل التي سبقت الإشارة إليها وباء الطاعون الذي كان يضرب المنطقة بشكلٍ متكررٍ وقضى على نسبة كبيرة من سكان المدينة، حيث وصل عدد الوفيات إثر وباء 1787م إلى500 شخص يومياً حسب شهادة نقيب الأشراف

بالمدينة أحمد الشريف الزَهّار[7]، كما أدّى وباء 1817م إلى وفاة 200 شخص يومياً حسب الرحالة الألماني فاغنر:"**...ففي شهري أوت وسبتمبر 1817م كان يودي بحياة مائتي شخص يومياً من مدينة الجزائر، أمّا عدد الموتى في قسنطينة وعنابة ووهران فكان مرتفعا نسبياً، وقد فقدت بعض القرى نصف سكانها**"[8].

كما كان لتراجع عدد الأسرى المسيحيين في المدينة أثره في انخفاض عدد السكان بها، حيث يذكر فونتير دوبارادي "**أنّ وباء الطاعون لسنة 1787م قضى على ما بين 700و 800 عبد مسيحي في مدينة الجزائر ولم يبق منهم ...سوى 500 على الأكثر**"، وبسبب معاهدات السلام التي عقدها حكام الجزائر مع العديد من الدول الأوروبية، تناقص عدد العبيد الذي كانت تحصل عليه الإيالة قبل ذلك بشكل واضح[9]، كما

1. ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **ذاكرة مدينة الجزائر من خلال النصوص التاريخية**، المجلد الأول، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2016، ص25.

2. الحسن الوزان، **وصف إفريقيا**، ج2، تر: محمد حجي، ومحمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، 1983، ط 2، ص 37.

3. Tomas Shaw, **Voyage dans la régences d'Alger**, traduit de l'anglais par J.Mac Carthy, paris, Marlin Editeur, 1830, p 293.

4. Laugier de Tassy, **Histoire du royaume d'Alger**, hollande, 1725, p166

5. Venture de Paradis, **Alger au XVIIIe siècle**, Alger, typographie Adolphe Jourdan, 1898, p 3.

6. وليام شالر، المصدر السابق، ص73.74.

7. أحمد الشريف الزهار، المصدر السابق، ص59.

8. أبو العيد دودو، **الجزائر في عيون الرحالة الألمان**، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1989، ص70، ص72.

9. فونتير دو بارادي، **الجزائر خلال القرن الثامن عشر**، تر: لخضر بوطبة، الجزائر، دار كوكب العلوم، ص 74-75.

أنّ عدد الأسرى كاد ينعدم بعد حملة اللورد إكسموث على المدينة سنة 1816م التي أدّت إلى تخريب جزء كبير من المباني وانتهت بإطلاق جميع الأسرى في المدينة بدون فدية[1].

وهكذا انخفض عدد سكان المدينة إلى ما بين 30 ألف و40 ألف نسمة عشية الاحتلال الفرنسي[2]، وغداة السنوات الأولى للاحتلال ازداد هذا العدد انخفاضا ووصل إلى25 ألف نسمة نتيجة هروب كثير من العائلات إلى داخل البلاد خوفاً من بطش الجيش الفرنسي وتعدّياته[3].

وإذا كان هذا الوضع من الانكماش والتقهقر ميّز عاصمة الإيالة فإنّ باقي المدن لم يكن وضعها بأحسن حالاً، حيث فقدت مدينة قسنطينة عاصمة بايلك الشرق وأهم مدنه ازدهارها العمراني الذي عرفته خلال المرحلة الأولى من العهد العثماني، الذي كان يظهر من خلال منشآتها العمرانية والمعمارية الحسنة البناء، وعدد سكانها الكبير الذي قدّره الحسن الوزّان بثمانية آلاف عائلة، ووصفها بأنها متحضِّرة جدا[4]، فإنه لم يبق بها عشية الاحتلال الفرنسي إلاّ حوالي 25 ألف نسمة، وبذلك احتلت المرتبة الثانية بعد مدينة الجزائر من حيث عدد السكان[5]، أمّا مدينة وهران وهي أهم المدن الساحلية في الغرب الجزائري، وعاصمة بايلك الغرب التي عرفت اتساعاً وتطوراً مطلع القرن 16 م، وكان بها من البناءات والمنشآت العمرانية ما تتميز به كل مدينة متحضرة، وقُدِّر عدد سكانها آنذاك بستة آلاف عائلة[6]، وهو ما جذب إليها أنظار الإسبان الذين تمكنوا من احتلالها لسنوات طويلة امتدت على فترتين الأولى من 1509م حتى سنة 1708م، والفترة الثانية من سنة 1732م، حتى سنة 1792م وبقيت تابعة للحكم العثماني بالجزائر من سنة 1792م حتى1831م[7]، فإنّ العثمانيين ورثوا المدينة بعد تحريرها من الإسبان سنة 1792م وهي في حالة من التقهقر والانكماش بسبب الزلزال الذي تعرضت له سنة 1790م والأعمال الحربية التي صاحبت عملية تحرير المدينة، ويروي لنا محمد بن يوسف الزياني أنّ الإسبان خرّبوا المدينة غداة استيلاء العثمانيين عليها سنة 1792م بعبارة: **"ولمّا اصطلح المير محمد**

---

1. وليام شالر، المصدر السابق، ص157.
2. ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **ذاكرة مدينة الجزائر**، ج2، ص348.
3. ناصر الدين سعيدوني، **تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، ص 222.
4. الحسن بن محمد الوزان، المصدر السابق، ص 56.
5. وليام شالر، المصدر السابق، ص.37
6. الحسن الوزّان، المصدر السابق، ج2، ص 30.
7. علي بوتشيشة، **التطور العمراني والمعماري لمدينة وهران**، مقال منشور في كتاب: **المدن الجزائرية بين الماضي والحاضر**، جمع وتنسيق: صبرينة الواعر، قسنطينة، دار ألفادوك، 2021، ط1، ص 173.

بن عثمان مع نصارى وهران على رفع القتال عنهم ويخرجون منها، صاروا يخرِّبون بنيانها بالألغام نكاية للمسلمين"[1]، ورغم حالة الانتعاش التي عرفتها خلال فترة الحكم العثماني الثانية (1792-1831م) إلاّ أنها لم تصل إلى مصاف المدن الكبرى آنذاك، وشهد عدد سكانها انخفاضا محسوسا قَدّره القنصل شالر ب 8000نسمة، إلاّ أنّ الفرنسيين الذين احتلوها سنة 1831م وصفوها بأنّها لم تكن إلاّ مدينة فقيرة يعمُّها الخراب إلى حدٍّ ما ويعمرها حوالي 9000نسمة[2].

ورغم ما تمتلكه مدينة المديّة من اعتبار سياسي باعتبارها عاصمة بايلك التيطري من جهة، وثراءها بسبب التجارة الرائجة مع القوافل الصحراوية من جهة أخرى، إلاّ أنّ عدد سكانها انحصر ما بين 4000 و 5000 نسمة عشية الاحتلال الفرنسي، أمّا مدينة عنابة فلم تنمو وتتطور وفقا لذلك الازدهار التجاري الذي عرفته بفضل مكانتها التجارية الهامة التي اكتسبتها بفعل موقعها الساحلي وعلاقاتها التجارية النشطة وتواجد الشركة الفرنسية الإفريقية بها، وقُدِّر عدد سكانها عشية الاحتلال ب 4000 نسمة[3]، والوضع نفسه عرفته مدينتي بجاية وجيجل، فمدينة بجاية التي بلغ سكانها في عهد الحسن الوزّان 8000 مسكن[4]، تراجع عددهم إلى2000 نسمة عشيّة الاحتلال الفرنسي[5]، يصفها شارل فِيرُو بقوله: "**وما وجدنا سنة 1833م في المكان المسمّى بجاية، سوى مائتي منزل صغير، كانت مجرد أكواخ حقيرة تتهاوى جدرانها يوما بعد يوم في الأحياء المهجورة**"[6]، والعدد نفسه عرفه سكان مدينة جيجل، التي قال عنها فِيرُو بأنها "**لم تكن إلاّ مدينة تركية بائسة**"[7].

أمّا مدينة البليدة فقد أفل ازدهارها العمراني إثر الزلزال الذي تعرضت له سنة 1825م وحطّم جزءا كبيرا من مبانيها وقضى على نسبة كبيرة من سكانها[8]، حيث تراوح عدد سكانها عشية الاحتلال الفرنسي ما بين 5000 و6000نسمة[9]، كما أدّى زلزال سنة 1802م الذي ضرب مدينة القْلِيعة إلى تدمير منشآتها

---

1. محمد بن يوسف الزياني، المصدر السابق، ص270، ص200.
2. شارل أندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة-الغزو وبدايات الاستعمار(1827-1871)**، ج1، الجزائر، دار الأمة، 2008، ص20.
3. المرجع نفسه، ص21، ص37.
4. **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج1، تر: حمزة الأمين يحياوي، الجزائر، عالم المعرفة والنشر والتوزيع، 2016، ط.خ، ص429.
5. وليام شالر، المصدر السابق، ص37.
6. شارل فيرو، **تاريخ بجاية**، ترجمة: صالح بخوش، دار تلاقيت، الجزائر، 2020، ص28.
7. شارل فيرو، **تاريخ جيجلي**، ص12، ص20.
8. أحمد الشريف الزهار، المصدر السابق، ص 155.
9. بيليسيي، **حوليات جزائرية**، تر: دليلة حباني، مج 1، الجزائر، الأصالة، 2012، ص343.

العمرانية حسب رواية أحمد الشريف الزهّار:" **وفي سنة 1217ه (1802م) وقعت زلزلة في الجزائر وعمالتها ...وتهدّمت قرية القْليعة ومات بها خلق كثير تحت الهدم**"[1]، كما تأثّرت المدينة بزلزال البليدة سنة 1825م، قدّرت المصادر التاريخية عدد سكانها عشية الاحتلال بما بين 1500و1800نسمة[2].

ولم تكن مدن الجهة الغربية مثل معسكر ومازونة وملیانة وشرشال وتنس بأحسن وضعاً، فمدينة معسكر فقدت مكانتها كعاصمة لبايلك الغرب لصالح مدينة وهران بعد تحريرها من الإسبان سنة 1792م، وتراجعت حركتها العمرانية بشكل ملحوظ، وصفتها المصادر بأنّ تحصيناتها الدفاعية ضعيفة، وبأنّها "**محاطة بسور دائري بسيط، ولكنه رفيع ومتصدِّع لا يمكنه أن يصمد أمام المدفعية الأوروبية لبضع ساعات**"[3]، بل أنّ بيليسيي يصف تحصيناتها بأنها شبه منعدمة، ويقدِّر عدد سكانها غداة الاحتلال بما بين 8000 إلى 10000 نسمة، ولم يبق في مدينة شرشال مع بداية القرن 19م إلا حوالي 3000 إلى 4000 نسمة، وهو نفس عدد سكان مدينة ملیانة في الفترة نفسها[4]، أمّا مدينة تنس فقد فقدت أهميتها بسبب إلغاء تجارة الحبوب التي كانت تمارسها مع أوروبا في بداية القرن 17 م من جهة وبالخراب والدمار الذي ألحقهما بها السكان الثائرين ضد السلطة العثمانية من جهة أخرى[5].

وفيم يخص مدينة تلمسان عاصمة الدولة الزيانية وأهمِّ مدينة في المغرب الأوسط خلال العصر الإسلامي، فقد شهدت أفولا واضحا خلال الفترة العثمانية، وانخفض عدد سكانها من 15000 نسمة سنة 1808م[6] إلى حوالي 3000 إلى4000 نسمة عشية الاحتلال الفرنسي، كما تراجع عمران مدينة مازونة بعدما فقدت مكانتها كعاصمة لبايلك الغرب لصالح مدينة معسكر، وصفتها بعض المصادر بأنّها قرية أكثر منها مدينة، وقدّرت عدد سكانها غداة الاحتلال ما بين 1200 و1500نسمة[7]، وعرفت مدينة مستغانم ركوداً عاماً مطلع القرن التاسع

1. أحمد الشريف الزهار، المصدر السابق، ص83.
2. بيليسيي، المصدر السابق، ج1، ص343.
3. أبو العيد دودو، المصدر السابق، ص138.
4. بيليسيي، المصدر السابق، ج1، ص345، ص 343، ص 236.
5. شارل أندري جوليان، المرجع السابق، ج1، ص21.

6 . Boutin, Op, cit, p73.

7. بيليسيي، المصدر السابق، مج1، ص236، ص 242.

عشر وفقدت أهميتها بعد تحرير وهران من الاحتلال الإسباني[1]، قدّر بوتان(Boutin) سنة 1808م عدد سكانها ب 4000 نسمة[2]، أمّا بيليسيي فيذكر أنّ تحصيناتها سيئة، ولا يتجاوز عدد سكانها 1500نسمة[3].

أمّا مدن الإقليم الجنوبي للجزائر أو الإقليم الصحراوي، فيمكننا القول أنه رغم كونها لم تخضع كلّها للحكم العثماني، باستثناء بعض المدن الشمالية من الصحراء، إلاّ أنّ التعرُّف على وضعها العمراني عشية الاحتلال الفرنسي أمر لابد منه في هذا السياق، حيث تركّزت بها العديد من التجمُّعات السكانية التي لعبت دوراً كبيراً في أحداث التاريخ الجزائري الحديث، وتركّزت هذه التجمعات السكانية التي كانت تخضع لمشايخ الصحراء غالبا في الواحات أو حول نقاط المياه، وسُمِّيت بالقصور، وقد يكون القصر قرية أو مدينة حسب أهميته وحجمه، وكانت معظم هذه القصور تحاط بسور خارجي من الطوب الرملي غالبا، ويراعى في هندستها وموضعها بالنسبة للمحيط الزراعي "الواحة" ومصدر الماء[4]، ومن أهم المدن التي خضعت للحكم العثماني نذكر: مدينة بسكرة، تقرت، عين ماضي، الأغواط، ورقلة.

سيطرت هذه القصور على المحاور الكبرى للاتصال عبر الصحراء إذ انتصبت كمحطات لتجارة القوافل، ممّا أكسب هذه المدن مصادر قوة اقتصادية من عوائد التجارة مع دول إفريقيا جنوب الصحراء ومحاصيل التمور، ومنحتها قوة سياسية من خلال إدارة شبكة القصور المحيطة بها، بالإضافة إلى كونها مراكز دينية رمزية من خلال امتلاكها مؤسسات دينية قوية ونافذة في المجتمع كالزوايا والمساجد والمدارس القرآنية[5].

والملاحظ على وضع المدن الصحراوية أواخر العهد العثماني أنّه لم يكن بأحسن حالاً من مدن الشمال، حيث عرفت الصحراء الجزائرية حالة من الفوضى والاضطرابات والضعف الاقتصادي ظهرت بوادره منذ منتصف القرن السابع عشر، ويرجع أهم عامل أثّر في وضع المنطقة إلى تغيُّر مسالك التجارة العالمية الذي نتج عن الاكتشافات الجغرافية الأوروبية وما صاحبها من توسع استعماري أوروبي في القارة الإفريقية، حيث فقد طريق

1. محمد غانم، **مدينة في أزمة–مستغانم في مواجهة الاحتلال الفرنسي 1830–1833**، مقال منشور في مجلة انسانيات، العدد 2، 2010، ص26.

2. Boutin, Op, Cit, p 73.

3. بيليسيي، المصدر السابق، مج1، ص243–244.

4. خليفة عبد القادر، **تحولات البنى الاجتماعية وعلاقتها بالمجال العمراني في مدن الصحراء الجزائرية–دراسة سوسيو أنثروبولوجية لمدينة تقرت (وادي ريغ)**، 2010–2011، دكتوراه في علم الاجتماع، جامعة محمد خيضر–بسكرة، ص75.

5. المرجع نفسه، ص 75.

الذهب الرابط بين السودان ومنطقة المغرب الإسلامي أهمّيته، الأمر الذي كانت له انعكاسات سلبية على المنطقة، بالإضافة إلى استمرار الصراع العشائري بين القبائل الصحراوية طيلة العهد العثماني، والذي أدّى إلى تكوين أحلاف ظلّت تتصارع من أجل الاستحواذ على نقاط المياه وحيازة المزيد من المراعي، فضلا عن كثرة الضرائب والمطالب المالية التي أثقلت كاهل سكان المدن التابعة للسلطة العثمانية[1].

تزوّدنا كتب الرحلات الحجازية المغربية بمعلومات قيّمة حول الوضع العمراني بالمدن الصحراوية وبمنشآتها العمرانية كما توضّح أهم الطرق والمسالك الصحراوية، ومن أهمّ هذه المدن الصحراوية نجد مدينة بسكرة، التي تتفق المصادر على حالة الركود والتراجع العمراني الذي عرفته أواخر العهد العثماني، يصفها الحُضَيْكِي في رحلته الحجّية: **"بأنّها مدينة عظيمة وبها مسجد كبير إلاّ أنّها الآن خربت ... وتركها الناس وسكنوا حولها من كل جانب"**[2]، أمّا اليُوسي فيقول عنها في رحلته: **"بأنّها قرية أحكمها الخراب واستولى عليها الدثور..."**[3]، ونفس الوضع يؤكده أبو العباس السَجْلماسي الذي مرّ بها خلال رحلته إلى الحج أواخر القرن الثامن عشر:**"...خلت المدينة وتفرّق أهلها في البساتين، وتهدّمت فلم يبق منها إلاّ قصبة المخزن متصلة بطرفها الجوفي"**[4].

أمّا مدينة ورقلة فقد ظلّت طيلة الفترة العثمانية تشكّل مركزاً رئيسياً لتجارة السودان ومحطّة قارة لجموع الحجاج، وهي تشكّل مع مدينة تقرت وحدة جغرافية وبشرية وتاريخية، حيث ظلّ مصير المدينتين مشتركا طيلة الحكم العثماني بالجزائر، وقد شهدت ضعفا اقتصاديا وتقهقراً عمرانياً منذ منتصف القرن السابع عشر رغم سعة مساحتها، بسبب الاضطرابات والفتن والتخريب الذي تعرّضت له، وذلك بسبب التنافس الحاد بين أفراد الأسر التي وصلت بها تلك المنافسات إلى ارتكاب أفراد بعض العائلات لمذابح وأعمال انتقامية[5]، وهو ما ذكره العيّاشي في رحلته "ماء الموائد":**" مدينة لها سبعة أبواب، وهي في وسط خطٍّ من النخيل، وقد خلا**

1. ناصر الدين سعيدوني، **ورقات جزائرية**، ص 471، 472، ص475.
2. أبو عبد الله محمد الحضيكي السوسي، **الرحلة الحجازية**، تع: عبد العالي لمدبر، الرباط، دار الأمان للنشر والتوزيع، ط 1، 2011، ص86.
3. أبو علي الحسن بن مسعود اليوسي، **الرحلة الحجازية**: تح: عبد المجيد خيالي، سلا-المغرب الأقصى، مطبعة التومي، 2017، ص 67.
4. أبو العباس أحمد بن عبد العزيز الهلالي السجلماسي، **رحلة السجلماسي (التوجه إلى بيت الله الحرام وزيارة قبره عليه الصلاة والسلام)**، تح: محمد بوزيان بنعلي، وجدة، مطبعة الجسور، ط1، 2012، ص 164-165.
5. ناصر الدين سعيدوني، **ورقات جزائرية**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2014، ص 474.

كثير منها بسبب فتنة وقعت فيها"[1]، أمّا مدينة تقُّرت عاصمة وادي ريغ، التي دخلت تحت الحكم العثماني في عهد صالح رايس سنة 1552م[2]، ونظراً لارتباطها بمدينة ورقلة وقربها منها، فإنّها شاركت في نفس الأحداث وقامت بنفس الأدوار وبالتالي تعرّضت لنفس المصير[3].

وكانت مدينة الأغواط محطّةً من محطّات عبور الحُجّاج المغاربة، اختلفت المصادر في وصفها بين اعتبارها قرية وبلدة كبيرة، يقول عنها الأغواطي بأنّها: **"بلدة كبيرة وهي محاطة بسور وحولها تحصينات... وقد بنيت من الطين بالدرجة الأولى غير أنّ بعض المنازل مبنية بالحجر والملاط وليس للمساجد فيها منارات كما أنّه ليس لها مكان مخصّصٌ لسوقٍ ولا حمامٍ"**[4]، أمّا الحُضَيكِي فيقول عنها:" **بأنّها قرية ذات نخيل ومياه وفواكه"**[5]، ويصفها الناصري الدرعي بأنّ: **"بلدتهم كبيرة على كدية، ذات مساجد تُصلّى فيها الجمعة"**[6].

هذا وقد شهدت عين ماضي هي الأخرى تراجعاً عمرانياً أواخر العهد العثماني، حيث تكرّر وصفها بالقرية في أكثر المصادر، يقول عنها السجلماسي في رحلته: "**... وهي قرية منقطعة بعيدة عن العمارة، ذات ماء معين، والأعراب يؤذون أهلها كثيراً، حتّى أنّهم ذكروا لنا أنّهم تركوا الحرث لئلاّ تأكله الأعراب كما أكلوه في العام الماضي"**[7]، وتجدر الإشارة هنا أنّ عين ماضي كانت مركزاً لانطلاق الثورة التيجانية ضد السلطة العثمانية، ووجّهت لها هذه الأخيرة عدّة حملات تأديبية من قبل بايات الغرب الجزائري لإخضاع سكانها[8]،

1. لمعرفة تفاصيل هذه الفتنة ينظر: عبد الله بن محمد العياشي، **الرحلة العياشية 1661-1663م**، تح: سعيد الفاضلي وسليمان القرشي، أبو ظبي، دار السويدي للنشر والتوزيع، 2006م، ط 1، ص115.
2. أوجيت فايسيت، **تاريخ بايات قسنطينة في العهد التركي 1792-1837م**، ترجمة: صالح نور، الجزائر، دار قرطبة،2010، ط 1، ص43.
3. ناصر الدين سعيدوني، **ورقات جزائرية**، ص 475.
4. الحاج بن الدين الأغواطي، **رحلة الأغواطي في شمالي افريقيا والسودان والدرعية**، تر: أبو القاسم سعد الله، الجزائر، عالم المعرفة، 2011، ط.خ، ص 251-252.
5. الحضيكي، المصدر السابق، ص85.
6. أبو العباس أحمد بن محمد بن ناصر الدرعي، **الرحلة الناصرية(1709-1710م)**، تح: عبد الحفيظ ملوكي، أبو ظبي، دار السويدي للنشر والتوزيع، 2011م، ص 206.
7. أبو العباس أحمد بن عبد العزيز السجلماسي، المصدر السابق، ص141.
8. ناصر الدين سعيدوني، **ورقات جزائرية**، ص467.

تصفها المصادر المعاصرة لبداية الاحتلال الفرنسي بأنّها: **"مدينة صغيرة حصينة، لا تملك أكثر من ثلاثمائة منزل، وتحتوي على قصبة صغيرة ذات جدار من الحجارة، ومحاطة بالأبراج، ولها ثلاثة أبواب"**[1].

أمّا بالنسبة لبقيّة المدن الصحراوية التي لم تخضع للحكم العثماني فنجد أهمّها مدينة القْليعة (المنيعة حاليا) وهي المدينة التي كانت تستخدم كمكان للتخزين لقبيلتي الشْعَانْبَة وأُولاضي، قدّرت لجنة الاستكشاف العلمي للجزائر في بداية الاحتلال الفرنسي عدد مساكنها بمائة مسكن يسكنها ما بين 600 إلى 700 نسمة[2]، في حين قدّر عدد مساكنها أوجين دوماس (Eugène Daumas) [3]خلال رحلته إلى مملكة الهَاوْسَا سنة 1848م بمائتي منزل ويصفها بأنّها **"تقع في جبل صخري ذي شكل مخروطي، بنيت كلها بالحجارة المصقولة، ممّا يجعلها أفضل بناء من غيرها من القصور الصحراوية، ويحيط بها سور مرتفع وسميك ومتين جدا، مبني بأحجار ضخمة ومدبّب"**[4].

أمّا الصحراء الجنوبية فيعتبر إقليم تُوات من أهمِّ أقاليمها يقع في الشمال الغربي للصحراء يحده من الغرب مملكة المغرب ويمتد حتى الصحراء الكبرى جنوبا، وهو عبارة عن تجمُّع كبير من الواحات تفصل بينها سهول رملية ويتألف من خمسة دوائر كبرى هي من الشمال إلى الجنوب: المـــْحَارزة وعاصمتها تَبَلْكُوزَة، القُورارة وعاصمتها تيميمون، أُوقروت وعاصمتها القصبة الحمراء، تْوات وعاصمتها السبع، تِيدِيكِيلْتْ وعاصمتها عين صالح، تتجمع بيوتهم في شكل قصور غير أنّها بيوت هشّة من التربة المجففة تحت الشمس، تجرف الأمطار أغلبها كل سنة، وتعلو كل البيوت أسطح محمولة بدعائم من خشب النخيل، والبيوت الوحيدة المبيّضة بالجير هي الزوايا وأضرحة المرابطين، من أهمِّ مدنها تيميمون وهي عاصمة القُورارة، كانت تتكون من 500 أو 600 منزل تتخلّلُها البساتين، ويحيط بها خندق جاف وسور ذو متاريس تعلوه أبراج صغيرة

---

1. بيليسيي، **حوليات جزائرية**، مج 3، ص 482 ،481.

2. الاستكشاف العلمي للجزائر، ج 6، ص89-90.

3. عسكري فرنسي جُنِّد في جيش الاحتلال الفرنسي في الجزائر تحت قيادة كلوزيل سنة 1835م، بمنطقة معسكر ثم تلمسان، وارتقى إلى أن بلغ رتبة جنرال، كان كاتبا له مؤلفات عديدة حول الجزائر، توفي سنة 1871م، قاد عدة بعثات استكشافية نحو الصحراء الجزائرية خلال الفترة ما بين (1843م-1845م). ينظر:

Narcisse Faucon: "Livre d'Or de l'Algérie "(1830-1889) , Tome 1er- Biographies, Challamel et Cie, Editeur, Paris, 1889, p 178-179.

4. أوجين دوما، **الصحراء الكبرى: طريق القافلة من الصحراء إلى مملكة الهاوسا 1848م**، تر: ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **الصحراء الجزائرية من خلال التقارير الفرنسية في أواسط القرن التاسع عشر**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2019م، ص 69.

ذات طابقين، تتألف المدينة من تسعة أحياء مختلفة، بها ثلاث أبواب رئيسية، وفي وسط المدينة ترتفع قلعة مربعة صغيرة تسمّى القصبة لها باب واحد فقط[1]، كما لا تقلّ مدينة عين صالح عن سابقتها وهي تضم حوالي 500 أو 600 منزل ولها قصبة، منازلها مبنية بالحجر وبمادة تِيمِشْمَنْتْ(الجير الهيدروليكي الطبيعي)، ولا يوجد حولها سور، ويفسِّر السكان هذا الاستثناء بأنّهم أقوياء بفضل تحالفهم مع جيرانهم التوارق، وهذا ما يجعلهم في مأمن من كل اعتداء[2].

المبحث الثاني: الوضع العمراني في الأرياف والبوادي

أولا: التقهقر العمراني في الأرياف وشيوع ظاهرة البداوة

كما سبق وأشرنا أنّ نسبة سكان الجزائر خارج المدن عشيّة الاحتلال الفرنسي فاقت نسبة 90 بالمائة من مجموع السكان، وهم يتوزعون بين الأرياف والبوادي، ومن المعلوم أنّ حياة سكان الأرياف تتميز بالاستقرار ويقوم نشاطهم الدائم على الزراعة وتربية النحل والماشية، أمّا سكان البادية فتتميز حياتهم بالتنقل والترحال ويعتمد نشاطهم الأساسي على الرعي[3]، وقد ازدادت نسبة البداوة أواخر العهد العثماني وتخلّى قسم كبير من السكان عن ممارسة النشاط الزراعي ولجأ إلى حياة البداوة والتنقل وراء القطعان بحثاً عن المراعي، أو هرباً من الهجمات الانتقامية[4] وتجنّبا لضغط المحلات العسكرية الفصلية، دون أن ننسى انتشار الثورات المحلية ضد السلطة العثمانية في تلك الفترة وما نتج عنها من اضطراب سياسي وتدهور اقتصادي انعكس بشكل سلبي على الوضع العمراني في الأرياف، تجلّى في تناقص المساحات المزروعة بالمناطق الخصبة التي تحولت إلى مراع وأراض بور، فعلى سبيل المثال لم تعد الأراضي المستغلة في الجزائر عشية الاحتلال الفرنسي تتجاوز حسب التقارير الفرنسية سدس أراضي التِل الشمالية الخصبة[5]، كما تناقص عدد القرى في الأرياف بشكل ملحوظ، وتراجع النشاط الزراعي خاصة في ضواحي المدن، وهو الوصف الذي نجده يتكرر في معظم المصادر، فهذا شالر يصف ذلك بعبارة: **"خلت من سكانها كُلّيا تقريباً سهول عنابة بولاية قسنطينة بسبب**

1. المصدر نفسه، ص 72-73، ص75-76-77.
2. **الاستكشاف العلمي**، ج6، ص93، ص 94، ص95. أوجين دوما، المصدر السابق، ص 83.
3. ابن خلدون، المصدر السابق، ص 408.
4. يقصد بها الهجمات التي كانت تتعرض لها القبائل الجزائرية التي ترفض دفع الضرائب للسلطة العثمانية.
5. ناصر الدين سعيدوني، **ولايات المغرب العثمانية**، ص 138.

نزوح القبائل العربية عنها"، ويقول في وصفه لمدينة الجزائر: "**وللمدينة أربعة أبواب وليس لها ضواحي"**[1]، ونفس الوضع يؤكّده الرحالة الألماني فاغنر: **"كانت أعمال السلب التي أمر بها الداي السابق وأضرار الطاعون قد حوّلت قسما كبيرا من الأقاليم إلى صحراء كبيرة"**[2]، ويذكر صالح العنتري عزوف الفلاحين عن الزراعة في إقليم قسنطينة بقوله: **"أنّك لا تجد في هذا الزمان (زمان ثورة ابن الأحرش) ولا في الذي قبله وبعده من يهتمّ من أمر الزرع أبداً، ومن أجل بخسٍ قيمته فلا تجد معتنيا به إلاّ أهل البادية قدر ما يكفيهم لاقتياتهم فقط وأصحاب المخزن"**[3].

أمّا فيما يخصُّ مناطق استقرار السكان، فقد تركّزت غالبيتهم في البوادي وبشكل خاص في المرتفعات والأماكن الوعرة البعيدة عن الطرق العامة بسبب الظروف المتأزّمة التي كانت تعيشها الجزائر آنذاك، حيث اضطر الكثير من الفلاحين إلى هجرِ أراضيهم اتجاه المرتفعات فراراً من النهب والتعدّي والغارات، فأضحى بفعلها معظم الريف غير مسكون، ويعبّر شالر عن هذا الوضع: **"وهذا الظلم الذي لا يطاق جعل الناس يهجرون البلد ويتركون السهول الخصبة ليلجؤوا إلى الجبال ويسكنوا قمماً لا سبيل إلى وصول الأتراك وأعوانهم إليها أو إلى أطراف الصحراء"**[4] ، هذا وقد تحوّلت العديد من المزارع إلى أنقاض وهجرت العديد من القرى، نذكر على سبيل المثال هجر سهل متيجة وتناقص عدد قراه: **"أنّ سهول متيجة كثيرة الخيرات أصبحت...صحراء قاحلة موحشة"**[5]، وحسب ما أوردته التقارير الفرنسية غداة احتلال الجزائر سنة 1830م أنّ المسافر ما بين مدينتي الجزائر وقسنطينة عبر الأقاليم الزراعية الخصبة ولمسافة أكثر من 400كم لا يصادف أثناء العشرة أيام التي يستغرقها السفر سوى عشرين قرية كل واحدة لا يزيد عدد سكانها عن 10 إلى 15 مسكناً ويضمّ كُل مسكنٍ ما بين 8 إلى 10 أشخاص[6]، ونفس الوضع كان يسود سهل الشلف آنذاك حيث وصفه الجنرال سانت آرنو (Saint-Arnaud) في بداية الاحتلال الفرنسي بقوله: **"إنّه صحراء كبيرة"**[7]، وجاء في مذكرات الجنرال

1. شالر، المصدر السابق، ص 109، ص73.
2. فاغنر، المصدر السابق، ص75.
3. صالح العنتري، المصدر السابق، ص35.
4. شالر، المصدر السابق، ص59.
5. المصدر نفسه، ص 106.
6. ناصر الدين سعيدوني، **ولايات المغرب العثمانية**، ص116.
7. Saint-Arnaud, **Lettres du maréchal de Saint-Arnaud**, tome 2, Paris, Michel Lévy frères Editeurs, 1864, p 2.

بيجو(Bugeaud) أنّه: **"عندما تمّ غزو هذه المنطقة(سهل شلف) لم يكن هناك مركز ملموس للسكان، سواء في الجبل أو السهل"**[1]، وإن كانت هذه الملاحظات لا تدلُّ على أنّ سهل الشلف كان خالياً من السكان ولكن يدلُّ على طبيعة تركز السكان وابتعادهم عن الاستقرار في الأماكن السهلية المكشوفة وتفضيلهم للأماكن المنعزلة والبعيدة عن الأنظار، وهو ما يؤكّده فاغنر بقوله: **"الأعراب يفضّلون الإقامة في الأماكن المنعزلة البعيدة عن الطرق العامة، ولذلك لا يعرف مكان إقامتهم أحيانا إلاّ من خلال دخان نار الطبخ"**[2].

هذا وقد عبّرت عن هذا الوضع المتدهور الذي كانت تعيشه الجزائر عشية الاحتلال الفرنسي الأشعار الشعبية التي نقتبس منها هذا البيت:

التلّ يخلى وتزول منّو الذخاير ***وتصير النخلة برخلة ***ولا شك تخلى دْزَايرْ[3].

ثانيا: التجمعات السكانية وأنماط السكن في الأرياف والبوادي

تعدّدت أنماط البناء في الريف الجزائري خلال الفترة العثمانية واختلفت باختلاف نمط الحياة السائد من جهة واختلاف أقاليمها الجغرافية والتضاريسية من جهة أخرى، فضلاً عن النشاط الاقتصادي الذي تمارسه كل فئة من السكان، فحسب النشاط الاقتصادي يصنّفهم المؤرخ الجزائري ناصر الدين سعيدوني إلى: سكان سهول يزاولون زراعة الحبوب وفلاّحيي جبال يشتغلون في البساتين وأُجراء يخدمون في الفحوص بالإضافة إلى رعاة السهوب ورُحّل الصحراء[4]، ويصنّفهم الباحث الفرنسي أوغستين برنار(Augustine Bernard) حسب نمط معيشتهم إلى صنفين: السكان الرُّحّل الذين يسكنون الخيم والسكان المستقرين الذين تختلف مساكنهم إلى عدة أنواع[5].

كما أنّه يتحكم في توزيع سكان الأرياف والبوادي عوامل أخرى كعِرق السكان، حيث نجد القبائل البربرية غالبا ما تستقر في المناطق الجبلية في حين نجد القبائل العربية متركزة في السهول وهذا استنادا إلى

1. H. D'ideville, **Memoirs of Marshal Bugeaud from his private correspondence and original documents**, 1784-1849, p 68.

2. أبو العيد دودو، **الجزائر في مؤلفات الرحالين الألمان**، ص135.

3. ناصر الدين سعيدوني، **تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، ص 146.

4. ناصر الدين سعيدوني، **ورقات جزائرية**، ص347.

5. Augustin Bernard, Edmond Doutté**, L'habitation rurale des indigènes de l'Algérie,** In : Annales de Géographie, t. 26, n°141, 1917. pp. 219-228 ; doi : https://doi.org/10.3406/geo.1917.8629 https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1917_num_26_141_8629.

معظم المصادر التي تحدثت عن السكان وتوزيعهم في تلك الفترة، حيث يقول شالر: "**والعرب يقطنون في السهول ...والقبائل يسكنون الجبال دائماً ويفضّلون قممها**"[1]، ويؤكّد ذلك يوهان كارل بيرنت: "**يختلف نمط المساكن في السهول عند القبائل العربية، فهم يقيمون ضمن مجموعات صغيرة، ويحيون حياة البدو الرُّحّل**"[2]، ويقول الأسير الألماني فندلين شلوصر: "**ويسكن القبائلي القرى والمدن الصغيرة النقية الهواء التي لا تقع في السهول وإنّما تقع فوق قمم الجبال ...ولذلك يبنون قراهم فوق قمم الجبال ليحموا أنفسهم من الغارات**"[3] .

ومن هذا المنطلق يمكن تصنيف السكان إلى صنفين:

- **سكان الجبال:** وأغلبهم من القبائل البربرية الذين يسكنون في تجمّعات ثابتة ويمارسون البستنة وبعض الصناعات الحرفية.
- **سكان السهول:** وهم من القبائل العربية وأغلبهم من البدو الرُّحّل الذين يمارسون الرعي وتربية الماشية.

لكن هذا لا يجعلنا نجزم أنّ كل العرب متنقلين وكل القبائل البربرية مستقرة، وهو ما يؤكّده الباحث الفرنسي بيرك (Berque) من خلال الدراسة التي أجراها حول نمط المسكن الريفي في الجزائر، حيث كتب: "**أنّ جميع البربر ليسوا مستقرين، كما أنّ جميع العرب ليسوا بدواً، الأصل العرقي ليس السبب السائد**"[4].

وتختلف أنواع التجمّعات السكانية في الأرياف والبوادي الجزائرية، والتي يمكن تصنيفها كما يلي:

1. **القرية:** يعرف هذا التجمّع الريفي بالدّشْرَة أو المشْتَى وهو تجمّع مستقر يمثّل النمط التقليدي لتجمّع سكان الريف، ويتألّف عادة من بيوت موزّعة على أرض غير بعيدة عن الحقول والبساتين ومجاري المياه[5]، وينتشر بنسبة كبيرة في المناطق الجبلية خاصة في بلاد القبائل والأوراس لمناعتها ووفرة الأمن بها، ويصف لنا حمدان خوجة القرى في بلاد القبائل بقوله: "**تقع القرى الكبيرة في الجبال الوعرة من بلاد القبائل وهي منيعة لا يصلها العدو إلاّ بشقِّ الأنفس، وتستخرج من هذه الجبال الحجارة الصالحة**

---

1. وليام شالر، المصدر السابق، ص108-ص114.

2. يوهان كارل بيرنت، **الأمير عبد القادر**، تر: أبو العيد دودو، الجزائر، دار هومة، 2003، ص52.

3. فندلين شلوصر، **قسنطينة أيام أحمد باي 1832-1837م**، تر: أبو العيد دودو، 2007، ص96، ص 98.

4 . Jacques Tartary, **L'Habitat rural en Algérie**, La vie urbaine-urbanisme, habitation, aménagement du territoire, Revue trimestrielle, juillet, septembre, 1963, p 178.

5. ناصر الدين سعيدوني، **الحياة الريفية بإقليم مدينة الجزائر**، ص434.

لبناء المساكن، وهذه القرى تشبه المدن"، ويذكر بعضاً من تلك القرى التي زارها كقرى جبال فليسة وبني عباس ووادي بجاية وبني جنات[1]، ويصف فندلين شلوصر هذه القرى: **"... يقطنون قرى يسمونها "دشرة" تتكون من أكواخ مبنية بالطين، وتوجد أمام كل قرية (دشرة) فوق ميدان واسع معصرتان أو ثلاث معاصر"**[2].

وفيما يخصُّ الإجراءات الدفاعية المتّخذة لتأمين القرى تذكر لجنة الاستكشاف العلمي بأنّ سكان القرى في بلاد القبائل لا يلجؤون إلى بناء الأسوار لحماية قراهم من اللصوص أو لمقاومة الهجمات الخطيرة، بل يكتفون بتسييجها بنبات الصبار في الغالب، وإنّ عدد البلدات والقرى التي تمتلك وسائل دفاعية أكثر فعّالية محدودٌ جداً، أهمُّها قرية القلعة وهي البلدة الرئيسية لقبيلة بني عباس التي أغلق المنفذ الوحيد إليها بجدار به عدة فتحات للبنادق، أمّا بالنسبة للشرطة المعنية بالأمن الداخلي في القرى ولاسيما بمراقبة البناء في بلاد القبائل فهي تكاد تكون منعدمة فكلٌّ يبني كما يشاء دون مراعاة للنظام العام، ولكن بعض القرى وخاصة القرى الرئيسية فإنّهم يتّبعون نظام الاصطفاف، نذكر على سبيل المثال قرية تيفردون التي كانت تعبرها طريق رئيسية وتمتدُّ منها شوارع أخرى مصطفّة بشكل غير منتظم[3].

ويختلف نمط المساكن في هذه القرى تبعا لذوق وثروة الأسرة المالكة وتوفر مواد البناء، ويمكننا في هذا المجال أن نميّز ثلاث أنماط رئيسية من المساكن:

1.1. الكوخ: وهو النوع الشائع بكثرة، ويعرف بالقُوربي ومفهوم القُوربي يعني في اللغة اليومية غير أنيق وبائس بمعنى كوخ (بيت متداع) [4]، ويطلق اسم قُوربي على المساكن التي تغطّى بسقف نباتي ويكون عادة من الدِّيس، يقدِّم لنا حمدان خوجة وصفاً دقيقاً لهذه المساكن بقوله: **"تُبنى المنازل في القرى الصغيرة أو في الأكفار بالأخشاب والقصب يربط بعضه في بعض ولكل منزل أربعة أوجه وتفرش أرضه بنفس مادة البناء ثم يحصّن الكلُّ بخليط من الطين وخثي البقر لمنع المياه من التسرب، وعلى السطح يزرع نوع من العشب يسمى الدِّيس، ولا يزيد ارتفاع**

1. حمدان بن عثمان خوجة، **المرآة**، تر: محمد بن عبد الكريم، الجزائر، دار الوعي، 2017، ط1، ص28-29.

2. فندلين شلوصر، المصدر السابق، ص96، ص98.

3. **الاستكشاف العلمي** ، ج3، 292.

4. Bernard Augustin, Doutté Edmond, Op, Cit, p 220.

هذا البناء عن قامة رجل"[1]. ويرجع استعمال هذا النمط من المساكن في المناطق الجبلية وخاصة في مقاطعتي الجزائر وقسنطينة إلى الطابع الجبلي أساساً والغابي للمنطقة الساحلية[2].

ويصف لنا أدريان بيربروجر في رحلته لزيارة الأمير عبد القادر أكواخ القبائل في سهل يَسِّرْ: **"توجد مجموعة من الأكواخ(القرابى) المتقنة البناء... فهناك أكواخ بأعداد كبيرة وبناؤها هنا أفضل من أيّ مكان آخر، وغالباً ما ظهرت سقوفها مبنية بالآجر بدل التبن الذي يستعمل في الأمكنة الأخرى، عموماً بعض البيوت مطلية بالجير"**[3]، ويضيف أنّ: **"القُربي عبارة عن كوخ، وهو موجود تقريباً لدى كل قبيلة في منطقة القبائل، ولا يوجد سوى القليل من الأفراد من هذه السلالة يقطنون الخيام، وإنّ من عادة أهل الجبال أن يكون لهم في كل قرية كوخ معزول حيث ينزل المسافرون والغرباء"**[4].

2.1. مسكن القرميد: ينتشر في مناطق محدودة جداً، وهو يشغل أكبر مساحة من مساكن قبائل جرجرة وجزء من قبائل البابور بالقرب من واد يسر وواد أغريون في الجنوب ويمتد حتى سلسلة جبال البيبان[5]، من أشهر القرى التي عرفت هذا النوع من المساكن قرية بني عباس، يصفها علي رضا بن حمدان خوجة بقوله: **"قرية بني عباس وجدنا بها مساجد وعمارات فاخرة مبنية بالحجر على النمط الفرنسي إلى درجة أنّ حافّة القرميد كانت عبارة عن مجرى خشبي تصبُّ فيه الأمطار لتتسرب إلى الخارج"**[6]، وتؤكد فخامتها لجنة الاستكشاف العلمي للجزائر: **"هي منازل نظيفة ومرتّبة ذات طابق علوي مطليٌّ بالجير ومزيّن برواقين داخليين مؤطرين بجدران مشيّدة جيداً ومسقوفة بالقرميد على الطريقة الأرستقراطية"**[7].

3.1. مسكن السطح: المسكن الريفي المغطّى بالسطح هو النوع العادي والعالمي للسكن في كل القصور والقرى بالجزائر، وهو في الأساس مسكن المزارع المختص في البستنة، لأنّ نمط حياته يجعله مستقرا جزئيا على الأرض، فالبستاني مجبرٌ على الاستقرار بالقرب من بستانه بشكل دائم، تنتشر مساكن السطح بشكل خاص

1. حمدان خوجة، المصدر السابق، ص27.

2. B. Augustin et Doutté Edmond, Op, Cit, p 220.

3. أدريان بيير بروجر، **مع الأمير عبد القادر–رحلة وفد فرنسي لمقابلة الأمير في البويرة**(1837–1838)، تر: أبو القاسم سعد الله، الجزائر، عالم المعرفة، 2011، ط.خ، ص29، ص 32.

4. المصدر نفسه، ص 54.

5 Ibid, p220.

6. علي رضا باشا، **ذكريات رحلة من مدينة الجزائر إلى قسنطينة عبر المناطق الجبلية**، تع: علي تابليت، معهد الترجمة، جامعة الجزائر، ص139.

7. **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج3، ص 287.

في الجزء الأوسط من جرجرة، وفي مرتفعات الظهرة، ويعتبر بناؤها أقل تكلفة من مساكن القرميد وأكثر ملائمة في المناطق الفقيرة التي يصعب الحصول فيها على القرميد[1].

وبما أنّ توفُّر الأمن يعدُّ عاملا ضرورياً يفرض الاستقرار أو التنقُّل، فإنّنا نجد المساكن في السهول تختلف عن مساكن سكان الجبال، لأنّ قمم الجبال العالية ومسالكها الوعرة تمثِّل حواجز أمنية تبعث على الاستقرار حيث نجد مدن وقرى ثابتة، على عكس السهول المعرّضة للغارات الدائمة، الأمر الذي يفرض على سكانها التنقُّل باستمرار حفاظاً على أمنها وتواجدها[2].

2. **الدُّوّار:** وهو النّمط الثاني من التجمُّعات الريفية ينتشر بنسبة كبيرة عند البدو، ويقصد بالدُّوّار(دُوّار الخيام) المرتبط بنمط العيش الرعوي، والدُّوّار حسب معناه اللغوي يتألف من عدة خيام تنتظم في شكل دائرة ويضم أسراً تمارس الزراعة والرعي جماعياً[3]، يصف لنا بيليسيي في حولياته شكل هذه الدّواوير بقوله: **"يتشكل الدُّوّار من الخيام المصنوعة من جلد الجمل البني أو الأسود، ومرتّبة بشكل دائري، وذلك لترك فراغ كبير في الوسط حيث تحبس القطعان في الليل، وذلك خوفا من اللُّصوص أو الحيوانات المفترسة، وتكون الخيول مقيّدة إلى سلاسل وحبال ممتدة من كل خيمة، أمّا الأسلحة وصهوات الخيول دائما جاهزة بحيث يمكن في وقت يقلُّ عن خمس دقائق أن يكون كل الدُّوّار على ظهور الخيل"**[4].

ويُسمِّي أرنست كاريت (Erneste Carette) هذه الدّوّاوير بالمدن ويصفها بقوله: **"مظهر المدينة موحّد في السهول المفتوحة التي يسكنها العرب، فهو دائماً عبارة عن مجموعة من البقع السوداء المتناثرة على الأرض الجرداء، موضوعة بشكل دائري ولكنّها لا تخضع عادة إلى ترتيب واضح، فهي تشبه من بعيد روث الحيوانات وحين نقترب منها نجدها خياماً من الصوف...، ولا نجد فرقاً بين خيم الأغنياء والفقراء ...إنّ ما يحتِّم عليهم ذلك ليس الذوق إنّما خوفهم من الغارات، ذلك الوحش المتربِّص والمسلّح بأعين يقظة ومخالب فتاكة"**[5].

1. **الخِيم:** وتسمى أيضاً بيوت الشّعر وهي بيوت أغلبية العرب في السهول والصحراء، وهي تتلاءم مع نمط الحياة البدوية، تختلف مواد صناعة هذه الخِيم من منطقة إلى أخرى، قد تصنع أقمشتها من الصوف الخشنة وألياف شجيرات الدوم وتكون عادة بنية اللون أو سوداء حسب وصف يوهان كارل بيرنت في الغرب

1. Bernard Augustin et Doutté Edmond, Op, Cit, p223-224.

2. **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج 3، ص287.

3. ناصر الدين سعيدوني، **الحياة الريفية بإقليم مدينة الجزائر**، ص433.

4. بيليسيي، **حوليات جزائرية**، ج1، ص 296.

5. **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج 3، ص286-287.

الجزائري: **"يوجد بها قائمتان تبعد إحداهما عن الأخرى بقدمين أو ثلاثة أقدام تربط بينهما أفقيا عارضة ويوضع فوقها قماش، ولا تلامس الأقمشة الأرض طوليا أيضا، لأنّها مشدودة بحبال إلى أوتاد في الأرض ...وتحاط الخيمة كلها بالمتاريس والأغصان لحمايتها من الرياح القوية"**[1]، أو قد تكون مصنوعة من شَعر الماعز كما يصفها بيربروجر عند قبائل عريب حمزة: **" وهي تسمّى أيضا بيت الشّعر... وشكل هذا القيطون عبارة عن سفينة مقلوبة بحيث يكون ظهرها في الهواء"**[2].

أمّا عند طوارق الصحراء فإنّ الخِيم عندهم تصنع غالباً بجلود الجاموس المصبوغة باللون الأصفر، وهي ذات أحجام مختلفة، يصفها دو بونمان بقوله: **"دعائمها مماثلة لدعائم الخيمة العربية (بيت الشّعر)، ويفرش الطوارق داخل الخيم زرابي جميلة من تركيا وطرابلس، أمّا الأقل ثراء منهم فيفرشون الأرض بجلود النمور وجلود الجاموس الكبيرة"**[3].

وتجدر الإشارة هنا إلى دور العوامل المناخية في تنوُّع واختلاف المساكن الريفية في الجزائر، حيث ينعكس المناخ في شكل السقف، فنجد أسقف السطح وأسقف القرميد المائلة بعضها يتكيّف مع الشمس وحرارة السهول القوية، والبعض الآخر مع جبال بلاد القبائل الممطرة، كما أنّ مواد البناء تختلف من منطقة إلى أخرى حسب ما توفِّره التربة والغطاء النباتي الذي ينمو بها، فإذا كان الطين يسمح بتوفير أسطح مقاومة للماء ويسمح الصنوبر الحلبي ببناء القُوربي ويسمح الديس وغيره من القَشّ ببناء الأكواخ المختلفة، ففي الصحراء أدّت ندرة الخشب ووفرة الحجارة الصغيرة الناعمة والجبس والطين إلى بناء أسقف القبة مثلما هو الحال في منطقة واد سوف، كما استخدم الجير الهيدروليكي الطبيعي(تيمشمنت) على نطاق واسع في العمارة الصحراوية، هذا التأثير يؤثّر على تكيُّف العمارة في بنيتها وفي أبعادها ذاتها، ولا شكّ أنّ شكل المسكن الأكثر تأثُّراً بالعوامل الطبيعة في الجزائر هو الخيمة التي بقيت شاهدة على هذا النوع من الحياة الذي يفرضه المناخ من جهة (الأمطار والجفاف)، والتربة من جهة أخرى(المراعي والماء للحيوانات)[4].

---

1. يوهان كارل بيرنت، المصدر السابق، ص115.

2. أدريان بيير بروجر، المصدر السابق، ص56.

3. دو بونمان، **إلى غدامس(1856-1857م)**، تر: ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **الصحراء الجزائرية من خلال التقارير الفرنسية في أواسط القرن التاسع عشر**، ص 148.

4 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 117.

وقبل ختام هذا الفصل ارتأينا أن نشير إلى علاقة الانفصام التي كانت سائدة بين سكان المدن وسكان الأرياف والبوادي أواخر العهد العثماني، حيث أصبحت الأرياف منعزلة عن المدن، حتى الجهات الخاضعة مباشرة للسلطة المركزية أو التي تقيم عليها قبائل المخزن أصبح سكانها ينفرون من سكان المدن الذين ينظرون إليهم على أنّهم أقلّ مكانةً وأدنى منزلةً اجتماعيةً[1]، وهذا ما لاحظه المستعمر الفرنسي غداة احتلاله للبلاد، وعَبّر عنه أليكسي دو طوكفيل بقوله:" **لسكان الأرياف والبوادي احتقارٌ كبيرٌ لسكان المدن وهذا الاحتقار أكبر بكثير لدى البدو الرحل، ويغالي العرب في هذه المشاعر إلى حد التطرُّف، ولا يقيمون علاقات مع سكان المدن إلاّ لممارسة التجارة ولا يتحالفون معهم إطلاقاً ولا يقيمون لهم أيّ وزن، ويرفضون لهم حتى أن يكونوا من أصل واحد معهم ولا يعطونهم التسمية النوعية عرب بل يسمونهم الأغدس أو الحضَر**"، وهذا ما يفسِّر حسب طوكفيل فشل جيش الاحتلال في السيطرة على المدن الجزائرية بداية الاحتلال: "**لمّا نستولي على مدينة نكتشف أنّنا لا نمسك شيئاً سوى الأحجار...سكان المدن ليسوا مرتبطين إطلاقا بسكان الأرياف، ولا يمارسون على هؤلاء أيّ تأثير، وبقدر ما هم غير قادرين على أن ينفعونا هم أيضاً غير قادرين على أن يضرونا**"[2].

في ظل هذا الوضع العمراني المتقهقر بشرياً ومادياً في الجزائر، وهذا الانفصام الواضح بين مجتمع المدن ومجتمع الأرياف والبوادي، وقعت البلاد تحت الاستعمار الفرنسي سنة 1830م، فكيف ستتمكن السلطة الاستعمارية الفرنسية من الاستفادة من هذا الوضع؟ وما هي الآليات التي ستستخدمها لتطبيق سياستها العمرانية؟ وما هو الدور الذي ستلعبه منشآتها العمرانية الكبرى في تغيير هذا الوضع العمراني السائد خلال الفترة العثمانية؟

1. ناصر الدين سعيدوني، **ولايات المغرب العثمانية**، ص 139.
2. أليكسي دو طوكفيل، المصدر السابق، ص 51.

الفصل الأول: السياسة العمرانية للاحتلال الفرنسي في الجزائر (1830-1962م)

المبحث الأول: السياسة الاستيطانية الفرنسية(1830-1930م)

المبحث الثاني: السياسة العمرانية للاحتلال الفرنسي اتجاه الجزائريين

المبحث الثالث: التحولات العمرانية في المدن الجزائرية (1830-1962م)

المبحث الأول: السياسة الاستيطانية الفرنسية(1830م-1930م)

إذا كانت الأرض هي الميدان الذي يعمره الإنسان ويمارس عليه نشاطاته، وهي المجال العمراني الذي يُعبِّر من خلاله المجتمع عن أفكاره وهويته وعاداته وحضارته، فإنّ المساس بهذا المجال ومحاولة تغييره يعدُّ مساساً بهويّة ذلك المجتمع ومبادئه، وهذا ما تعرّض له المجتمع الجزائري خلال الحقبة الاستعمارية الفرنسية(1830م-1962م)، بفعل السياسة العمرانية التي انتهجها المستعمر الفرنسي وما أحدثته من تحولات كبرى على مجاله العمراني، مازالت تداعياتها بادية إلى يومنا هذا.

بداية، يتطلّب فهم السياسة العمرانية التي انتهجتها الإدارة الاستعمارية الفرنسية في الجزائر، الإشارة إلى أن مصطلح العمران[1] (Urbanisme)أو التوسُّع العمراني(Urbanizacion) بمفهومه الحديث هو مصطلح حديث الاستعمال في أوروبا، لم تتمّ صياغته إلاّ سنة 1867م من قبل المهندس الاسباني ايلدفونسوسردا (Ildefonso cerda) ولم تظهر كلمة عمران في فرنسا إلاّ سنة 1910م، أمّا بالنسبة للجزائر فلم يتم ذكرها حتى نهاية عشرينيات القرن العشرين[2]، ونحن نقصد هنا بالسياسة العمرانية البرامج الاستيطانية والتعميرية التي وضعتها السلطة الاستعمارية الفرنسية في المجال الجزائري وما يتعلّق بها من منشآت مبنية.

كما يجدر بنا في هذا السياق تبرير استعمال بعض المصطلحات التي يتكرّر استعمالها في هذا البحث وتوضيحها بغرض تحديد الأفكار التي تحملها، حيث أطلقت على سكان الجزائر الأصليين عدة مصطلحات خلال هذه الفترة مثل: عرب، مسلمين، سكان أصليين أو أهالي، ولتفادي التكرار سيتم استخدام كلمة سكان محليين أو جزائريين تارة و"أهالي" تارة أخرى، على أن يكون استخدام مصطلح "الأهالي" بين علامات التنصيص بسبب دلالته المهينة[3].

ظهرت بوادر السياسة العمرانية الفرنسية في الجزائر في وقتٍ مبكّرٍ من الاحتلال، فمباشرة بعد نجاح الحملة الفرنسية في احتلال مدينة الجزائر يوم 5 جويلية 1830م، تأسّست الإدارة الاستعمارية الفرنسية في

---

1. مصطلح العمران ومفرداته استخدم عند العرب المسلمين قبل ذلك، وهو كلمة مشتقة من عمّر يعمّر: المدن والقرى وما يلحق بها من بناء.

2 . سعيد علمي، **الاستعمار والعمران – السياسات الاستيطانية والعمران في الجزائر**، ج1، تر: نسرين لوي ومحمد رضا بوخالفة، دار الخطاب، الجزائر، د.ت.ن، ص 19.

3. اتخذت كلمة أهالي التي تدل على الأهالي أو أولئك الذين يعيشون في منطقة ما منذ مدة طويلة للدلالة على أهالي بلد مستعمر دلالة جد ازدرائية يرتبط استخدامها بالتصنيف العنصري، وعلى الرغم من أنّ الوضع الاستيطاني غيّر المعنى الأول لهذا المصطلح إلاّ أنّه بقي يعتبر كمصطلح مهين حتى يومنا هذا. المرجع نفسه، ج1، ص 24-25.

البلاد، التي كانت عسكرية خلال الفترة ما بين (1830م-1870م)، وتحوّلت فيما بعد 1870م إلى إدارة مدنية، باستثناء الصحراء التي بقي فيها النظام العسكري.

تعاقب على حكم الدولة الفرنسية خلال هذه الفترة عدّة أنظمة سياسية اختلفت سياساتها اتجاه الجزائر وتنوّعت أساليبها في التعامل مع المستعمرة وسكانها المنقسمين إلى فئتين مختلفتين تماماً من حيث الجنس والدين والثقافة (المستوطنون و"الأهالي") فاتبعت اتجاه العنصر الأول سياسة عمرانية استيطانية أمّا مع العنصر الثاني فحاولت توطينهم في مناطق محدّدة وثابتة وفقاً لمصالحها، كما سنرى في المبحث الثاني من هذا الفصل.

أولا: السياسة العمرانية الاستيطانية خلال مرحلة الحكم العسكري: (1830-1870م)

1. السياسة الاستيطانية خلال حكم لويس فيليب (Louis Philippe)(1830-1848م):

اقتصر النفوذ الفرنسي خلال السنوات الأربع الأولى (1830-1834م) على احتلال المدن الساحلية كمدينة الجزائر ووهران وعنابة...، وعلى الرغم من الاضطرابات التي كانت تشهدها فرنسا خلال تلك الفترة والتي عرفت بفترة "التردّد"[1]، إلاّ أنّ بوادر السياسة الفرنسية الاستيطانية برزت منذ سقوط مدينة الجزائر وتولّي الجنرال كلوزيل (Clauzel) قيادة جيش الاحتلال، هذا الأخير الذي كان المبادر لأوّل سياسة عمرانية استيطانية في الجزائر تقوم على توطين عناصر فرنسية وأوروبية على الأراضي الجزائرية المحتلة، وبناء قرى ومراكز استيطانية ومنشآت عمرانية تتلاءم مع الحياة الأوروبية[2].

اعتبر الجنرال كلوزيل(Clauzel) من أشدِّ المدافعين عن مشروع الاستعمار الاستيطاني في الجزائر، إذ شرع خلال فترة قيادته الأولى (سبتمبر 1830م إلى فيفري 1831م)[3] في أولِّ محاولة للاستيطان في البلاد، وبذل جهده لتحقيقه بكل الوسائل، حيث سعى إلى تحويل وجهة الأوروبيين الذين كانوا يهاجرون إلى أمريكا سنوياً نحو الجزائر، كما أراد إفساح المجال أمام الشركات المالية الكبرى، وأنشأ في أكتوبر 1830م المزرعة النموذجية التي تمّ تنظيمها كشركة عامة محدودة بأسهم تبلغ 500 فرنك، وخُصِّصت لهذه الشركة أراضي

1. سميت هذه الفترة من الاحتلال الفرنسي بمرحلة التردد لتردد الحكومة الفرنسية حول اتخاذ القرار النهائي بشأن احتلال الجزائر هل ستتبع احتلالا دائما في الجزائر أم تكتفي باحتلال المدن الساحلية.

2 . Augustin Bernard, **Histoire des colonies françaises et de l'expansion de France dans le monde**, T 2, Algérie, Paris, librairie Plon, s. d, p 153

3. شارل أندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج1، ص 122.

مزرعة حوش الداي بمساحة 1000 هكتار عند مصبِّ وادي الحراش[1]، لكن بعد رحيله تمّ التخلي عن المزرعة النموذجية[2].

لم يهتمّ خلفاء كلوزيل(Clauzel) بعده كثيرا بالاستيطان وكانوا أحياناً معادين له، وتوقّف تماما في عهد الجنرال برتوزين (Berthezene)[3]، ومع ذلك عرفت هذه الفترة أولى محاولات الاستيطان الرسمي التي جرت سنة1831م، حين وصل 500 مهاجر ألماني وسويسري إلى مدينة الجزائر، الذين تمّ تجنيدهم من أجل الهجرة إلى أمريكا لكن العميل الذي جنّدهم تخلّى عنهم، ووصلوا إلى الجزائر في ظروف مأساوية، فقامت إدارة الاحتلال بإيوائهم في البداية في خِيم حول مدينة الجزائر، ثم منحهم الجنرال روفيقوا (Rovigo) قطعاً من الأراضي في محلتي القبة ودالي إبراهيم، وكان أصل ملكية الأرض في القبة مزرعة كانت وقفاً لأحد المساجد بمساحة 93 هكتار، وفي دالي إبراهيم مزرعة أخرى تابعة للجيش الإنكشاري بمساحة 227 هكتار، ونظراً للصعوبات التي واجهها روفيقو (Rovigo) لتوفير إقامة هؤلاء المستوطنين أعلن رفضه لاستقبال أيّ شخص كمستوطن إذا لم يمتلك وسائل العيش الكافية لمدة سنة[4].

أمّا عمليات الاستيطان الحر فكانت تتطور ببطء خلال هذه المرحلة، حيث توافد بعض الفرنسين الأثرياء إلى الجزائر، نذكر على سبيل المثال من بين المستوطنين الذي زرعوا الأراضي في ضواحي مدينة الجزائر سنة 1832م، المزارع فينتر(Ventre) الذي حصل على 200 هكتار في ضاحية حسين داي[5].

ورغم هذه المحاولات الأولى المحتشمة، إلاّ أنّه حتى سنة 1834م لم يكن لدى إدارة الاحتلال برنامجاً استيطانياَ واضحاَ ولا سياسة محلية ثابتة، وباستثناء مدينة الجزائر في الساحل ومتيجة حيث بدأ الاهتمام بالاستيطان الحرّ، كان الاحتلال محصوراً داخل عدد قليل من المدن: وهران، عنابة، بجاية، مستغانم، وكانت الحالة الصحية للمستوطنين سيئة جداً والوفيات مرتفعة بينهم، وبلغ عدد المستوطنين المدنيين آنذاك 9750

1 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 153, p154.

2 . وذلك بعد أن اتضح أن الأرض التي أنشئت عليها ليست من أملاك الدولة (ملكية البايلك)، بل كانت ملكا قانونيا للكراغلة ووجب إعادتها لهم، فضلا عن عدم صحة المناخ واشتداد مقاومة "الأهالي" في المنطقة. Ibid, p155، شارل أندري جوليان، تاريخ الجزائر المعاصرة، ج 1، ص 138.

3 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 155.

- في يوم 21 ماي 1831 عين الجنرال برتوزين خلفا لكلوزيل وأمره لويس فيليب بتعليق مخطط الاستيطان الذي اعتمده كلوزيل. ينظر: شارل اندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج 1، ص 143-144.

4 . Ibid, p157. 158.

5 . Ibid, p 158.

مستوطن منهم 6373 في مدينة الجزائر نصفهم فرنسيين، أمّا الباقي فقد تقاسمته مدن وهران (1484 أوروبي) عنابة(1238) بجاية(602) مستغانم(53)[1].

وفي 22 جويلية 1834م أصدرت الحكومة الفرنسية مرسوماً ملكياً اعتبر من أهمِّ القوانين في تاريخ الجزائر المستعمرة وأحد النصوص الأساسية لتشريعها، والذي نصّ على أنّ الجزائر ملكية فرنسية، وعيّن على رأسها حاكماً يلقّب بالحاكم العام للممتلكات الفرنسية في شمال إفريقيا، وهو مندوب السلطة الملكية الفرنسية وتتركز فيه -تحت أوامر وتوجيهات وزير الحرب-جميع السلطات السياسية والمدنية والعسكرية على كامل الأراضي المحتلة[2].

تعاقب على حكم الجزائر خلال الفترة (1834-1840م) عدّة حكام عامين: ديرلون(D'Erlon)، كلوزيل(Clauzel)، دامريمون(Damrémont)، فالي(Valée)، وبدأت حركة الاستيطان تنتشر تدريجيا في المناطق المحيطة بمدينة الجزائر خاصة في منطقة الساحل ومتيجة، فبعد تدمير المساكن الريفية(الأحواش) التي كان يقيمها الحضر بضواحي المدينة، وهجرة عدد كبير من العائلات الجزائرية التي كانت تقطنها رافضة العيش تحت الاحتلال الفرنسي، أصبح المجال متاحاً لتعميره بالمستوطنين، الذين استقروا في هذه الأحواش التي تعرّضت لتخريبٍ كبيرٍ جداً من قبل الجنود الذين استقروا بها في الأيام الأولى للاحتلال، كما تجمّع عدد من العمال الأوروبيين حول هذه المزارع الكبيرة، واستقرُّوا في البداية في الخيم ثم بنوا المساكن واشتروا الأراضي، وبدأت تتشكل قرى المستوطنين الصغيرة تدريجيا[3].

ومنذ سنة 1835م اتّبعت الحكومة الفرنسية سياسة الاحتلال المحدود أو الضيِّق، وقد عرفت هذه الفترة عودة الجنرال كلوزيل(Clauzel) إلى الجزائر في عهدة ثانية (جويلية 1835م-فيفري 1837م)[4]، واصل خلالها سياسته الاستيطانية، ومن أهمِّ المنشآت التي بنيت خلال هذه الفترة هو المعسكر الدائم في بوفاريك الذي ضمّ ثكنات تتسع ل 1500 شخص، واسطبلات تتسع ل 600 حصان، وتجمّع حوله بعض العمال وصغار التجار في مكان قريبٍ منه، وبموجب مرسوم صادر في 27 سبتمبر 1836م قرّر كلوزيل(Clauzel) توزيع قطع أراضي بوفاريك على المستوطنين بمساحة 4 هكتار بمقابل رسم سنوي قدره 2 فرنك للهكتار

1 . Ibid، p 159.

2 . Ibid, p 161.204 -203 شارل أندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج 1، ص

3 . A. Bernard**, Histoire des colonies**, T 2, p 204-207.

4. شارل روبير أجرون، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، تر: عيسى عصفور، بيروت-باريس، دار عويدات، 1982م، الطبعة الأولى، ص 25-26.

الواحد، وفي ربيع سنة 1837م بلغ عدد المستوطنين في بوفاريك 150 مستوطناً وارتفع إلى 500 في أكتوبر من السنة نفسها، لكن تعرّض هذا المركز لعدة صعوبات (السرقات، الحمى، الاغتيالات، ...) وكان يموت خمس وأحيانا ثلث المستوطنين[1].

وبسبب اشتداد المقاومة الشعبية خلال هذه الفترة، وانعدام الأمن والنهب والمرض والبؤس، لم يتمكّن المستوطنون من تثبيت إقامتهم إلاّ في المناطق التي كان مسموح الوصول إليها بشكل رسمي، وبالتحديد في المنطقة الصغيرة التي اعترفت بها معاهدة التافنة سنة 1837م[2]، ولا سيما في محيط مدينة وهران ومستغانم والجزائر وبجاية وعنابة، وقد أسّس المارشال فالي(Valée) خلال هذه الفترة مركز فيليب-فيل(Philippevill)(سكيكدة حاليا) سنة 1838م بهدف جعله ميناء لمقاطعة قسنطينة[3].

وهكذا تركزت المراكز الاستيطانية ومنشآتها العمرانية في منطقة الساحل ومتيجة بشكل خاص واعتبرت من المناطق الأكثر استيطانا في هذه الفترة، فظهرت في منطقة الساحل قرى المستوطنين في: **دالي براهيم، بير خادم، حسين داي، معالمه، شراقة، الأبيار، سطاوالي، الدويرة**، وفي متّيجة: **بوفاريك، بني مراد، الأربعا[4]، الحرّاش**، وزرع المستوطنون مساحة 8000 هكتار من الأراضي التي استولوا عليها[5].

وفيما يخصُّ عدد المستوطنين الأوروبيين فإنّه شهد ارتفاعا محسوساً، حيث بلغ عددهم في نهاية سنة 1839م حوالي 25 ألف نسمة، منهم 11000 فرنسي، وكان عدد المستوطنين الأوروبيين 14000 أوروبي في مدينة الجزائر، و5000 في وهران، و3000 في عنابة(Bône)، وتوزّع الباقي بين مدن بجاية ومستغانم وقسنطينة وسكيكدة(فيليبفيل)، وغلب العنصر الفرنسي على مدينة الجزائر (6.800)، والعنصر الإسباني في

1 . A. Bernard, Histoire des colonies, T 2, p 207.

2. **معاهدة التافنة:** معاهدة سلم وُقِّعت بين الأمير عبد القادر والجنرال بيجو سنة 1837.

3. A. Bernard, Histoire des colonies, T 2, p 208; Octave Teissier, **Algérie (Géographie, histoire, statistique, description des villes, villages et hameaux, organisation des tribus**, Paris, librairie de L.Hachette, 1865, p 91.

4. بالفرنسية Arbah: قرية بناها الفرنسيون في سهل متيجة عند تقاطع طريق فندق وأومال (سور الغزلان) على بعد 22 كلم من مدينة الجزائر، سميت بهذا الاسم نسبة إلى السوق الأسبوعي الذي كان يقام في هذه النقطة كل يوم أربعاء.

- Octave Teissier, Op, cit, p 51.

5 . A. Bernard, Histoire des colonies, T 2, p 208.

وهران (2300)، والمالطيون في عنابة(Bône) (1300)، وقد مثّل هذا التوزيع بالفعل التوزيع الجغرافي الذي كان من المقرر أن يستمر بعد ذلك، وبلغ عدد المستوطنين في الريف 2600 مستوطناً[1].

وبعد مرور عشر سنوات على سقوط مدينة الجزائر تخلّت الإدارة الاستعمارية عن سياسة الاحتلال الضيّق واتخذت قرار الاحتلال الشامل والنهائي للجزائر يوم 29 ديسمبر 1840م، وعُيّن المارشال بيجو (Bugeaud)حاكماً عاماً لها، وقد عرفت هذه المرحلة تقدُّماً كبيراً في تطبيق السياسة الاستيطانية في الجزائر[2].

1.1. السياسة الاستيطانية في عهد الحاكم العام بيجو(Bugeaud):(1840-1847م)

ترك بيجو(Bugeaud) بصماته القويّة على الاستيطان في الجزائر حيث أرسى نظام الاستيطان الرسمي الذي خضع بعد ذلك لتعديلات مختلفة، فبعد أحداث سنة 1839م[3] التي دمّرت الاستيطان الحر في مَتِّيجة، ونظراً لخطورة الوضع بالنسبة للمستوطنين بسبب المقاومات الشرسة التي شنّها الجزائريون آنذاك، أصرّ بيجو (Bugeaud) على تدخُّل الإدارة الاستعمارية بمنع المستوطنين من الاستقرار والإقامة حسب إرادتهم، ومنذ ذلك الحين أصبحت هي من يتولّى مسؤولية تأسيس المراكز الاستيطانية وتحديد مواقعها وتقسيم الأراضي الحضرية والريفية، وتعيين المستوطنين الذين ستمنح لهم الأراضي بموجب شروط وتحفُّظات معينة[4]، وقد ظهر خلال هذه الفترة نوع خاص من المستوطنات تبناه بيجو(Bugeaud) عرف بالمستوطنات العسكرية.

1.1.1. المستوطنات العسكرية:

اقترح بيجو(Bugeaud) في بداية سنة 1838م إنشاء مستوطنات عسكرية في الجزائر، وفي سنة 1844م تبلورت مشاريعه واقترح حجز معظم الأراضي "الشاغرة" في الجزائر للمستوطنين العسكريين، حيث تصوّر المستوطنين كحامية دائمة من شأنها أن تقلّل عدد قوات الاحتلال، وهي توفر إمكانية لضمان بقاء الجيش من جهة، وتعزّز العمل العسكري لقوات الاحتلال وإذا لزم الأمر تقوم باستكماله من جهة أخرى[5]، يقيم في هذه المستوطنات مستوطنون جنود تابعين للجيش الفرنسي، وبهذه الصفة يحقُّ لهم الحصول على جميع مزايا

1 . Ibid, p 208.

2. سعيد علمي، المرجع السابق، ج1، ص 63-64.

3. تعرضت المراكز الاستيطانية الأولى في المتيجة إلى هجوم قوات الأمير عبد القادر الذي دمرها سنة 1839م إثر فسخ معاهدة التافنة.

4 . A. Bernard, Histoire des colonies, T 2, p.256

5 . Ibid, p 258, p 259.

الجندي طوال مدة خدمتهم العسكرية، وبما أنّهم جزء من الجيش فإنّ الميزانية لا تتغير أيضا ولذلك فإنّ نفقات الإدارة الاستعمارية تقتصر على توريد مواد البناء والمعدات الزراعية[1].

وتطبيقاً لهذه الأفكار أجريت ثلاث محاولات لبناء المستوطنات العسكرية في عهد بيجو(Bugeaud)، أنشئت الأولى في فوكة (Fouka) سنة 1841م قرب مدينة القليعة، حيث بنى سلاح الهندسة العسكرية في جيش إفريقيا مساكناً لاثنين وستين عائلة[2]، سكنها بشكل خاص جنود جيش الاحتلال المسرّحين من الخدمة، والاثنان الآخران في بني مراد(1841م) والمعالمة(1843م)[3]، عُمِّرت من قبل جنود كان لا يزال أمامهم ثلاث سنوات من الخدمة للقيام بها، لكنّ هذا المفهوم العسكري والشيوعي للمستوطنات لم يصمد أمام اختبار الحقائق، وهو ما أدركه بيجو (Bugeaud) نفسه لاحقاً، لأنّ المستوطنين رفضوا العمل المشترك وطالبوا بأن يعمل كلٌ واحدٍ لحسابه الخاص، وغادر ثلثاهم ولم تنجح المستوطنات العسكرية إلّا بعد إضافة المستوطنين المدنيين[4].

وإلى جانب المستوطنات العسكرية ظهر خلال هذه الفترة نوع آخر من الاستيطان له طابع ديني، تجلى بوجه خاص في مستوطنة الترابيستيين في سطاوالي.

2.1.1. الجمعية الدينية للترابيستيين:

بداية من سنة 1841م ظهرت فكرة الاستعانة بالترابيستيين في تطبيق سياسة الاستيطان في الجزائر، وهم طائفة دينية مسيحية اشتهروا بخبرتهم في المجال الزراعي، بتشجيع من الملكة ماري أميلي(Marie Amélie) التي كانت ترى ضرورة تدعيم جيش الاحتلال بهذه الجماعة الدينية: "**لا شيء أقرب من المنظمة العسكرية مثل المنظمة الدينية**"، وذلك بسبب توافد المستوطنين على الجزائر من مختلف الجنسيات الأوروبية، والذين كانوا غالباً من المشرّدين والخارجين عن القانون، فرأت السلطة الفرنسية أنّ هؤلاء سيشكّلون خطراً على مستقبل المستعمرة يجب قمعه من خلال بسط الدين المسيحي وفرض تأثيره الأخلاقي على العديد من هؤلاء المهاجرين باعتباره كفيلا بضبط الغرائز والاضطرابات المخزية، ويقول في هذا الصدد ألفريد مونبرين (

1 . Anonyme, **Colonisation de l'Algérie**, par un officier de l'Algérie d'Afrique, Paris, la librairie sociétaire, 1847, p 31. A. Bernard, Histoire des colonies, T 2, p 258, p 259.

2 . Revue de génie militaire, Mars 1931, T LXVIII, Nancy, Paris, Strasbourg, Librairie militaire Berger-Levernault, p 356.

3. تم احتلال منطقة المعالمة سنة 1836م وفي سنة م1843 تم انشاء مستوطنة عسكرية بها.

Revue de génie militaire, Mars 1931, p 360.

4 . A. Bernard, Histoire des colonies, T 2 p 159.

Alfred Monbrun):" **سوف تتوقف المستعمرة عن كونها فرنسية إذا لم تكن مسيحية، وفي هذا الصدد فإنّ إدخال جماعة دينية في ثقافة الجزائر سيكون بالتأكيد مفيد جداً**"، ويضيف: "**سيجلب الترابيست خبرة زراعية قيِّمة جداً، وفوق كل شيء أمثلة عن القداسة التي تثير خيال "الأهالي" لأنّ أسوء المسلمين يُكِنُّون مع ذلك احتراماً خاصاً للرجال الذين يرتدون ملابس ذات طابع ديني أيًّا كانت ديانتهم**"، فكان اهتمام هذه المنظّمة يركِّز على التأثير على المستوطنين الفرنسيين والأجانب وحتى الجزائريين، وركّزت اهتمامها بشكل أكبر على المستوطنين المتجوِّلين الذين تركوا بلدانهم الأوروبية واستوطنوا الجزائر[1].

وافق الحاكم العام بيجو (Bugeaud)على المشروع ومنح هؤلاء الترابيستيين أرضا زراعية بمساحة 1000 هكتار في منطقة سطاوالي ومنحة مالية قدرها 62000 فرنك، لإنشاء مستوطنة زراعية بسهل متيجة بقيادة الأب رجيس (Régis) [2]. تمّ التوقيع على الاتفاقيات في 18 جويلية 1843م، وانطلقت الأشغال بالتعاون مع سلاح الهندسة العسكرية في جيش إفريقيا[3] من أجل تأسيس الدير، وقد تمّ اختيار الموقع في المكان نفسه الذي بنى فيه لاموريسيار(Lamoricière) معقلاً خلال حملة الاحتلال سنة 1830م، وقام النقيب رينو(Rénaux) من سلاح الهندسة العسكرية برسم مخطّطِ الدير ووضع المعالم الأولى له وتحديد عرض الأساسات، وبحث بنفسه عن مقالع الرمل والحجارة في المناطق المجاورة للموقع[4]، وتكريما لبيجو(Bugeaud) قام الترابيستيين بإضافة كلمة الصليب إلى شعاره الشهير "**بالسيف والمحراث**" الذي أصبح "**بالسيف والصليب والمحراث**"[5]، وهكذا كان من المقرّر أن يدير المزرعة كاهن ويبنيها الجنود، ويزرعها فلاحون يعملون بشكل مشترك ويقيمون في ملكية مشتركة، إلاّ أنّ هذه التجربة فشلت فشلاً ذريعاً[6].

3.1.1. التجربة السانسيمونية[7]:

1 . Alfred Monbrun, **La trappe de Staoueli**, Paris, librairie de j. lefort, s.d, p18, 19, 20.

2 .A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 262 . سعيد علمي، المرجع السابق، ج1، ص82.

3. **مصلحة الهندسة العسكرية:** هي سلاح متخصص في فن التحصينات وبناء المنشآت الفنية العسكرية وصيانة المباني التابعة للجيوش وتخطيط الري كما هي من أقدم التخصصات العسكرية. ينظر:

Khédidja Boufenara, **Le rôle du Génie militaire dans la production des villes coloniales en Algérie - Annaba et Constantine,** Thèse pour l'obtention du diplôme de Doctorat es- sciences, option Urbanisme, Université Mentouri, s d, p 55.

4 . Revue de génie militaire, mars 1931, p 375-376.

5. سعيد علمي، المرجع السابق، ج1، ص 82.

6 . A. Bernard, Histoire des colonies, T 2, p 262.

7. السانسيمونية مذهب فكري اجتماعي أسسه سان-سيمون مطلع القرن التاسع عشر بسبب التحولات التي عرفتها أوروبا في المجال الاقتصادي والاجتماعي والثقافي الناجمة عن الثورة الصناعية. ينظر: سعيد علمي، المرجع السابق، ج 1، ص 32.

ومن النماذج البارزة في سياسة الاستيطان التي عرفتها هذه المرحلة أنماط مختلفة عن المستوطنات العسكرية أو الدينية من حيث المبدأ والأسلوب، والتي تبنّاها خاصة بعض السانسيمونيين.

لم تحظ الأعمال السانسيمونية في الجزائر بالشهرة نفسها التي حظيت بها في فرنسا والمتمثلة في إنشاء أول شبكات السكة الحديدية والمساهمة في الإصلاحات الاقتصادية والاجتماعية بها، أو في مصر مثل تحضير مشروع حفر قناة السويس، إلاّ أن مستعمرة الجزائر جلبت العديد من الأتباع المعجبين بالتفسيرات الأونفنتانية[1] للمذهب السانسيموني، وتمثّلت المجالات الرئيسية التي نبغ فيها هؤلاء ضمن الإطار الاستعماري، في الأشغال العمومية والسكك الحديدية والمجال المالي، واستكشاف الصحراء والتعليم[2].

كانت أنظمة التجديد الاجتماعي في فرنسا في أوجها خلال الفترة (1841- 1848م)، ممّا أدّى إلى ثورة 1848م التي أطاحت بحكومة الملك لويس فيليب، وكانت هذه الأنظمة تأمل في أن تجد في الجزائر مجالاً مناسباً للتجربة، وكان عدد السانسيمونيون خاصّة كبيرا في الجزائر مثل: لاموريسيار(Lamoricière)، لويس جوردون(Louis Jordan)، كاريت(Carette)، بير بروجر(Berbrugger)، وارنيي(Warnier)، إسماعيل أوربان(Ismayl Urbain)، التزموا بالمذهب السان-سيموني، وأقام أونفونتان(Enfantin) عضو اللجنة العلمية للجزائر في البلاد من 1839م إلى 1841م، وقد بدت له المستعمرة أرضاً ممتازة لتأسيس مؤسسات مدنية وعسكرية تحكمها الدولة بالكامل بمعنى تجربة الاشتراكية[3].

اختلف الأسلوب السان-سيموني عن الأسلوب العسكري في مجال الاستيطان، ولم يهدف إلى إبقاء السكان الخاضعين للسيطرة في بنياتها التقليدية في معزل عن كل إمكانية تطور مثلما فعل العسكريون، بل استند نظامهم على فكرة التنظيم القائمة بدورها على مبدأ التجمُّع[4] من منظور المصالح التي قد يتبادلها

---

1. **نسبة إلى أونفونتان:** أبرز تلاميذ سان-سيمون خلفه بعد وفاته في تثبيت الفكر السانسيموني وتصحيح بعض أفكاره مثل فكرة "الجنس الأوروبي هو أرقى الأجناس البشرية" في أطروحته حول المساواة بين كل الأجناس البشرية، التي دعت إلى التبادل باسم المصلحة العامة والإثراء المتبادل الذي يحتويه التوفيق بين الثقافات. لمزيد من التفاصيل حول الموضوع ينظر: سعيد علمي، المرجع السابق، ج 1، ص 36-37-38

2. سعيد علمي، المرجع السابق، ج1، ص 91-107.

3 . A. Bernard, Histoire des colonies, T 2, p 260.

4. يدل التجمع حسب مفهوم أونفنتان المبادر الرئيسي لهذا المبدأ على الاتحاد في الاختلاف حيث تهدف فكرته إلى التقريب بين الطرفين الجزائري الأصلي والأوروبي وإلى تشجيع التبادل مع الحفاظ على عادات ونمط حياة ونظام أخلاق كل طرف. سعيد علمي، المرجع السابق، ج1، ص 19، ص20.

المستوطنون والسكان المحليون[1]، وقد أسّس أونفنتان(Enfantin) مع لويس جوردون(Louis Jordan) وكاريت (Carette) ووارنييه (Warnier) صحيفة الجزائر(L'Algérie)سنة 1843م والتي أدرجت في برنامجها" **الاستيطان من قبل الدولة واستخدام الجيش في الأشغال العامة وتأسيس المؤسسات المالية وإقامة علاقات تجارية مع السودان**"[2].

أصبحت الجزائر خلال القرن التاسع عشر مسرحاً للتجارب الاجتماعية والعمرانية المتفتحة على نظريات الاشتراكيين الأوروبيين، ولم تكن الازدواجية بين المستوطنين والجنود تُشكِّل المشهد السياسي للجزائر فقط ولكن المشهد الثقافي والعمراني بأكمله، كان المذهب الفوريارى والسانسيموني هو السائد بشكل كبير في الجزائر وهو يسعى لتوضيح وتوجيه العلاقات الطبيعية للأفراد من خلال تطوير نظرية الاستيطان البشري وتنظيم العمل، ولم تكن مساهمة أصحاب المذهب السانسيموني نظرية فقط حيث أتاح احتلال الجزائر سنة 1830م لهم الفرصة لتأسيس شركات ومنظمات عمل جديدة، حيث كتب أونفنتان أنّ الجزائر: " **هي أرض الاختبار المناسبة لهذا العمل**"[3].

ومنذ سنة 1830م شارك السانسيمونيون في المناقشات حول مستقبل مستعمرة الجزائر، ونشروا العديد من المقالات في المجلات حول الموضوع، ومنذ تأسيس الجمعية التاريخية ومجلّتها الإفريقية سنة 1856م افتتحت الحركة السانسيمونية مشروعها العلمي والفنّي في الجزائر[4]، التي كانت له انعكاسات واضحة على الوضع الثقافي في الجزائر سنتطرق إليها في الفصل الثالث من هذا البحث.

وفي بداية الاحتلال، عمل الجنرال لاموريسيار(Lamoricière) ونظيره الجنرال بيدو(Bedeau) بشكل مختلف عن أفكار قائدهم بيجو(Bugeaud) حول الاستيطان، حيث وضع لاموريسيار(Lamoricière) خطة واسعة للاستيطان في مقاطعة وهران، تتمثل في الاستيلاء على 80 ألف هكتار من الأراضي بين مدن وهران ومعسكر ومستغانم لتوطين 5000 أسرة أوروبية، بحيث تكون الإدارة الاستعمارية مسؤولة فقط عن المنشآت ذات المنفعة العامة مثل: بناء أسوار القرية، التسوية وإمدادات المياه

1. المرجع نفسه، ص 91.

2 . A. Bernard, Histoire des colonies, T 2, p 260.

3 . Mohamed Rahmoun, **L'apport Saint-simoniens dans l'établissement colonial en Algérie**, E. Paitos-Revue d'histoire des technique /Journal of the story of technology, Vol1- 2016/2018, Ville et technique, p2.

4 . Ibid, p 2.

والمسارات، أما الباقي فيتم إنجازه من قبل الرأسماليين الذين منحت لهم القرية بشرط توطين العائلات المهاجرة هناك بعدد محدّدٍ[1].

وفي سنة 1846م طُرِحَ امتياز الشركات في ستّة قرى حول مدينة وهران للمناقصة، لكن لم تجد سوى قرية واحدة من يتولّى مشروع بنائها وهي قرية سانت بارب دو تليلات (Saint Barbe de Tlilat)[2]، لكن سرعان ما تمّ التخلي عنها، والفشل نفسه في السنة التالية مع بقية القرى الأخرى، كما منحت الإدارة الاستعمارية في هذا الشأن مساحة 3059 هكتاراً بوادي سيق إلى شركة "الاتحاد الزراعي الإفريقي" بموجب مرسوم ملكي في 8 نوفمبر 1846م، ومن بين الالتزامات المختلفة التي كان عليه القيام بها خلال 40 سنة، التعهد بتوطين 300 عائلة أوروبية في منطقة الامتياز الخاصة بها، وتمنحها الحكومة الفرنسية إعانة قدرها 150000 فرنك لبناء المنشآت العامة مثل: أسوار القرية والنوافير والمغاسل والمباني العامة والكنيسة والمدرسة ...[3]، عرف هذا التجمّع الاستيطاني بالتجربة الفالنستيرية بسانت دنيس دو سيق (Saint-Denis du Sig)، وهو تجمّع انتاجي مشترك ضمّ مزيجاً من أنصار المذهب السانسيموني والفوريارية[4]، يسمّى المبنى الذي يضمّ الحياة في جماعات أو "جمعيات تعاونية" بالفالنستير" ويضمّ هذا المبنى مجموعة من العمال "المتحمسين" يعملون في عدة فرق أو "مجموعات" ويَجِّدون في القيام بالأنشطة الأكثر فائدة للازدهار العام، ويعرف هذا التنظيم بالكتيبة(Phalange) التي تعتبر اتحاداً اجتماعياً متوسط النطاق ينحصر بين الدولة كتجمّع واسع والأسرة كخليّة ضيّقة لا تسمح بضمان حماية أعضائها وتعرقل تفتح غرائزهم، وتشكّل الكتيبة محور الآلية الاجتماعية في هذا النظام، لكن رغم المجهودات المبذولة لنجاح هذه المستوطنة إلّا أنّ العمل المشترك كما هو الحال بالنسبة للمستوطنات العسكرية كان السبب الرئيسي لفشل هذا المشروع الذي تمّ التخلي عنه سنة 1853م[5].

وعلى الرغم من فشل المشاريع الأولى للاستيطان إلّا أنّه بدايةً من سنة 1845م ازداد تدفّق الهجرة الأوروبية بشكل كبير إلى الجزائر، وذلك بعد النداءات التي وجّهتها الحكومة الفرنسية للهجرة في أوروبا،

1. Ibid, p 260, p 261.

2. تقع في سهل تليلات على بعد 28 كم من مدينة وهران على الطريق المؤدي إلى سانت دوني دوسيق.

3 . Anonyme, **Colonisation de l'Algérie**, par un officier de l'Algérie, p 44, 41.

4. **الفوريارية:** مذهب اجتماعي يزعم تحديد وتوجيه العلاقات الإنسانية إذ يعتبر مشروع إعادة هيكلة جذرية للمجتمع، مؤسسه يدعى فورييه. لمزيد من التفاصيل ينظر: سعيد علمي، المرجع السابق، ج1، ص 38-ص 41.

5 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 261 .40-39ص14 سعيد علمي، المرجع السابق، ج1، ص

وتشجيعها للمهاجرين بمنحهم امتيازات الأراضي في الجزائر، حيث بلغ عدد المستوطنين الأوروبيين في المستعمرة 109 ألف مستوطن سنة 1847م[1]، وهي السنة التي غادر فيها بيجو الجزائر وخلفه الدوق أومال (Aumal) الذي استمر حكمه حتى سنة 1848م وهو تاريخ قيام الجمهورية الثانية في فرنسا.

وما يمكن قوله عن المحاولات الاستيطانية الأولى في عهد لويس فيليب (Louis Philippe) أنّها لم تحقّق النجاح المنتظر منها، ولم تتمخّض إلاّ عن مضاربات عقّارية وبمحاولات احتلال من قبل الجيش اتّضح عدم جدواها لأنّ المستوطنين كانوا يتعرّضون للخطر حالما يبتعدون عن مرمى بنادق تحصيناتهم[2]، لتبدأ الإدارة الاستعمارية مرحلة جديدة من السياسة العمرانية الاستيطانية في فترة حكم الجمهورية الثانية.

2. السياسة الاستيطانية خلال حكم الجمهورية الثانية: (1848م-1852م)

أنهى اندلاع ثورة فيفري 1848م بفرنسا حكم الملك لويس فيليب (Louis Philippe)، وغيّر نظام الحكم من الملكية إلى الجمهورية، وكان لهذا التغيير أثره على الجزائر فيما يخص سياسة الاستيطان، فقد أدى عدم استقرار الحكام العامين في الجزائر ووزراء الحرب ورؤساء الدولة الفرنسية خلال هذه الفترة إلى تعاقب سبعة حكام عامين على حكم الجزائر وهم: شانغارنيي(Changarnier)، كافينياك(Cavaignac)، شانغارنيي(Changarnier)، ماري مونج (Mary-Monge)، شارون(Charon)، دوتبول(D'hautpaul)، بيليسيي(Pélissier) [3].

ومباشرة بعد صدور الدستور الفرنسي في 4 نوفمبر 1848م، نصّت المادة 109 منه على اعتبار (الجزائر أرضاً فرنسية) وبدأت مساعي الجمهورية الثانية في تهجير المستوطنين إلى الجزائر، ولكي تسهّل حياة هؤلاء وتذلّل مصاعبهم الاقتصادية ألغت الحواجز الجمركية بين الجزائر وفرنسا عام 1851م، كما أنشئ خلال هذه المرحلة بنك الجزائر في أوت 1851 وبورصة الجزائر في أفريل 1852[4].

نظرت الجمهورية الفرنسية الثانية إلى مسألة الاستيطان في الجزائر كوسيلة فعالة لحلّ الأزمة الاجتماعية في المتروبول وتخليص باريس من العاطلين عن العمل والقضاء على الفقر المدقع المنتشر آنذاك، ووضعت خطة لتهجير مائتي ألف أوروبي إلى الجزائر في ظرف 10 سنوات[5]، ليشكّلوا نواة صلبة يرتكز عليها مستقبل

1. Ibid, p 264-267.

2. ماركس، أنجلز، **الماركسية والجزائر**، تر: جورج طرابيشي، بيروت، دار الطليعة للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، 1978، ص 32.

3 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 273..50 شارل روبير أجيرون، تاريخ الجزائر المعاصرة، ص

4. شارل روبير أجيرون، تاريخ الجزائر المعاصرة، ص 52

5 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 279.

الاستعمار الفرنسي في الجزائر، وذلك في إطار سياستها التي تهدف إلى تعمير أرض الجزائر بمستوطنين فرنسيين وأوروبيين من مختلف الجنسيات، فظهر نموذج آخر للاستيطان خلال هذه المرحلة تمثّل في بناء المستوطنات الزراعية.

1.2.المستوطنات الزراعية:

وهي مشروع وضعته الحكومة الفرنسية بهدف تطوير الاستيطان الأوروبي في الجزائر، يتمثّل في بناء مستوطنات زراعية تحت إشرافها ودعمها، وجاء ذلك تطبيقاً لمرسوم الجمعية الوطنية الصادر في 19 سبتمبر 1848م، الذي منح لوزير الحربية الفرنسية قرضاً قدره 50 مليون فرنك موزع على السنوات المالية 1848-1849-1850-1851م، يوجّه خصيصاً لإنشاء المستوطنات الزراعية في الجزائر وللمنشآت العامة الرامية إلى ضمان ازدهار هذه المستوطنات، وتمّ تحديد عدد المستوطنين ب 12 ألف لسنة 1848م، حيث يحصل المستوطنون المزارعون بموجبه على مسكن وقطعة أرض تختلف مساحتها حسب عدد أفراد الأسرة وبذور ووسائل عمل وماشية وحصص غذائية[1]، ثم رفع قانون 18 نوفمبر 1848م عدد المستوطنين من 12 ألف إلى 13500 مستوطن، وكان مشروع المستوطنات الزراعية أحد الوسائل الداعمة لحرب الاحتلال ووسيلة لتثبيت أركان الاستيطان الفرنسي في الجزائر، وقد نتج عن ذلك ارتفاع عدد القرى الاستيطانية في الجزائر سنة 1848م وبلغ حوالي 50 قرية وحوالي 20000 مهاجر من مستوطني الريف (منهم 1500 باريسي)[2].

وقد نتج عن هذه السياسة بناء 42 مستوطنة جديدة: 12 بعمالة الجزائر و21 بعمالة وهران و9 بعمالة قسنطينة[3] نلخصها في الجدول التالي:

قرى عمالة الجزائر	قرى عمالة وهران	قرى عمالة قسنطينة
قرية كاستيليون (Castiglione)[4] وتيفستون(Tefeschoun) حول القليعة. نوفي(Novi)وزوريش(Zurich) حول شرشال.	القرى حول مدينة وهران (حاسي عامر، حاسي بن فراح، حاسي بن عقبة، حاسي بونيف، سانت لويس-Saint	قرية غاستون فيل(Gastonville) قرية روبرتفيل(Robertville)

1 . Ibid, p 281. Enseignent universel, **Colonisation de l'Algérie**, paris, librairie L.Gurmer, 1848, p 4, p 6, p 27, p 30.

2 . A. Bernard, Histoire des colonies, T2, p 281, p 282.50 شارل روبير أجرون، المرجع السابق، ص

3 . Maurice Wahl**, l'Algérie**, Paris, Librairie Germer Bailiere et Cie, 1882, p 268.

4. **كاستيليون:** مستوطنة زراعية تأسست سنة 1849م عرفت ببوسماعيل. Revue de génie militaire, Mars 1931, p 344

مرينغو(Marengo) والعفرون وبورومي بين شرشال والبليدة. لودي(Lodi) ودمياط (Damiette) في منطقة المدية، لافارم(la Ferme)(حي الحرية حاليا ببلدية الشلف) وبونتيبا(Pontéba)[1]حول أورليانفيل(Orléansville)(الشلف حاليا)، مونتنوت(Montenotte)[2] قرب تنس.	Louis، فلوريس(Fleurus، مانجن Mangin)في ضواحي أرزيو. قرية سانت كلود(Saint-Cloud) (قديل حاليا)، قرية دامسم(Damesme) (عين الباية)، ارزيو، موالي ماقون، كليبر(Kléber(سيدي بن يبقى)،مفسور(Méfessour) حول مستغانم (أبو قير، ريفولي(Rivoli(، تومين(Toumin)، خروبة، عين النويسي، عين تادلس، سور الميتوح(Sour-el mitou).	قرية جوماب (Jemmapes)(عزابة حاليا)[3] في منطقة فيليب فيل(سكيكدة). قرية موندوفي(Mondovi)وقرية بارال(Barral) في منطقة عنابة. قرية قالمة وهيليوبوليس(HiliopoliS)وميليسيمو(Milisimo) وبتيت(Petit)في ضواحي قالمة.

Source : A. Bernard, Histoire des colonies, T2, p 282

وصلت الدفعة الثانية من المستوطنين في خريف سنة 1849م، وأعدّت الإدارة الاستعمارية 12 قرية جديدة لاستقبالهم، خمسة بعمالة الجزائر وهي: (**حمر العين، بورقيقة** في ضواحي البليدة، **وعين البنيان وبومدفع وعين سلطان** في ضواحي مليانة)، خمسة في عمالة وهران وهي: **الطواهرية، عين سيدي الشريف، عين بودينار، وجسر الشلف** في ضواحي مستغانم و**بوتليليس** في ضواحي وهران، واثنان في عمالة قسنطينة: (**أحمد بن علي وسيدي ناصر** في ضواحي جوماب (Jemmapes)(عزّابة حاليا) ، وتمّ بناء 700 مسكن وإنجاز منشآت الإمداد بالمياه والمسارات اللازمة[4]، لتهيئة مجال عمراني يلبي احتياجاتهم ويحفّزهم على الاستقرار في المستعمرة.

1. **بونتيبا:** هي أم دروع حاليا إحدى بلديات ولاية الشلف.
2. **منتنوت:** وهي سيدي عكاشة حاليا تم التخطيط للقرية سنة 1846م وشرع في بنائها سنة 1848م.

Revue de génie militaire, Mars 1931, p 344

3. **جوماب:** مستوطنة زراعية بنيت سنة 1848م لاستقبال العمال الباريسيين، تقع على بعد 40 كم من مدينة فيليب فيل(سكيكدة)

4 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p284.

ولكن ما يعاب على مستوطني المستوطنات الزراعية أنّ هؤلاء العمال الباريسيون لم يكونوا مزارعين، ولم يكن لديهم أي استعداد للعمل الزراعي[1]، ولذلك أصدرت السلطة الاستعمارية قانون 20 جويلية سنة 1850م الذي تضّمن تعديلات مهمة على تنظيم المستوطنات الزراعية وقرّر أن يتمّ اختيار المستوطنين الذين يعتزمون استكمال سكان القرى التي تأسّست سنة 1848م خصوصا من بين الجنود الذين خدموا في الجزائر والمزارعين المتزوجين من الجزائر والمزارعين المتزوجين من فرنسا، على شرط أن تستمر المستوطنات في وضعها تحت إشراف السلطات العسكرية حتى انقضاء السنوات الثلاث التي ستتلقى خلالها إعانات مالية من الدولة الفرنسية، وفي سنة 1851م اقتصر دور الإدارة الاستعمارية على تزويد المستوطنات بالمنشآت العامة وطرق المواصلات التي كانت لا تزال تفتقر إليها، و منحت اعتمادا ماليا جديدا بقيمة 1200000 فرنك خصّصت منه 700000 فرنك للأشغال العامة، ومع نهاية سنة 1852م سلّمت سندات الملكية النهائية للمستوطنين الذين طوّروا استغلالهم للأراضي الممنوحة لهم، وبذلك أصبح المستوطنون الذين استقدموا في إطار المستوطنات الزراعية يحوزون على 26 ألف هكتاراً من الأراضي الجزائرية[2].

وفيم يخصّ عمليات الاستيطان الحرّ فقد استقبلت الجزائر خلال هذه الفترة بعض المهاجرين من الإسبان والسويسريين والألمان والإيرلنديين، حيث قدمت 67 عائلة سويسرية استقرت بين مازافران والقليعة، وخاصة في الشعيبة(Chaiba)، وأقام المستوطنون الماهونيون[3] بالقرب من برج الكيفان (fort de l'eau) وهو حصن قديم يعود إلى العهد العثماني، وعلى حافة المتيجة عند سفح الأطلس تم إنشاء عدة قرى استيطانية نذكر منها قرية الأربعا(Arba) في جانفي 1849م عند تقاطع طريق فندوق(خميس الخشنة حاليا) وأومال(Aumale)(سور الغزلان حاليا)[4] ، وقرية روفيقو(Rovigo)(بوقرة حاليا) عند مدخل مضيق الحراش، وقد أكمل هذان المركزان استيطان محيط السهل، وفي وادي الشلف بالقرب من مليانة تأسست قرية أفريفيل(Afer-ville) (خميس مليانة)[5] ، وحول وهران تأسّست قريتان باسم فالمي(valmy)(الكرمة) وأركول(Arcol)(بير الجير)، وأنشأت في سهل الأندلسيين قرية عين الترك وملحقتها بوسفر(Bou-Sfer

1. شارل روبير أجرون، المرجع السابق، ص 43.

2 . A. Bernard, Histoire des colonies, T 2, p 287.

3. نسبة إلى مدينة مَهُون بالإسبانية (Mahón):هي مدينة تقع في منطقة جزر البليار شرق إسبانيا، تقع في جزيرة منورقة.

4 . Octave Teissier, Op, Cit, p 51.

5. **آفر فيل:** مستوطنة فرنسية أنشأت في سهل الشلف الأعلى في سفح جبل زكار سنة 1848م وسميت باسم "آفر" أسقف باريس الذي قتل خلال ثورة 1848م بفرنسا. مالتسان، المصدر السابق، ج1، ص 190.

)، كما شهد مركزي عين تموشنت وسيدي بلعباس في السهول الخصبة لعمالة وهران تطوراً ملحوظاً[1]، حيث استفاد الاستيطان في المركز الأخير من الأراضي التي هجرتها قبائل بني عامر سنة 1845م التي كانت مساندة لمقاومة الأمير عبد القادر رافضة العيش تحت سيطرة الاحتلال الفرنسي[2].

وفي عمالة قسنطينة ورغم أنّها أكبر من بقية المقاطعات إلاّ أنّ قلة الأراضي الشاغرة وكثافة السكان "الأهالي" أعاقت تطوّر الاستيطان بها، وتجمّع المستوطنون الأوروبيين في منطقة الحجّار قرب عنابة وفي الخروب في واد بومرزوق، وفي ضواحي باتنة وسطيف[3].

كما تطوّر الاستيطان الحرّ خلال هذه الفترة وتجلّى في إنشاء المزارع الكبيرة بين القرى عن طريق امتيازات كبيرة منحت لكبار الرأسماليين، نذكر على سبيل المثال أنّه تمّ منح امتياز من 600 هكتار على ضفاف وادي الصفصاف بموجب مرسوم مؤرخ في 27 أفريل 1848م للسيد (Thémistocle Lestiboudoi) ليستيبودوا، مع تكليفه مسؤولية توطين 18 عائلة أوروبية على الأرض الممنوحة وزراعتها، كما تطوّر الاستيطان الحرّ أيضاً في منطقة الساحل ومتيجة، حيث غطّى 14 ألف هكتار تضم مزرعة باستيد(Bastide) بالقرب من قرية الأربعا منشآت مهمة، وتغطّي مزرعة بيلونBillon في واد القورصو مساحة 900 هكتار مخصصة لزراعة الحبوب والتوت[4].

بلغ عدد المستوطنين الأوروبيون خلال هذه الفترة 131000 نسمة، وتراجع نموّهم بسبب الأزمة المالية في سنتي1845-1846م، وثورة 1848م، وأوبئة الكوليرا التي قضت على عدد كبير منهم، وكان العنصر الفرنسي 66000 والأجنبي 65000 متوازنين إلى حدٍّ ما، وكانوا متساوين في عمالة الجزائر، وكان التفوّق للفرنسيين في عمالة قسنطينة، أمّا في وهران فقد غلب العنصر الإسباني[5].

وتجدر الإشارة إلى أنّ الغالبية العظمى من الفرنسيين المدانين ممن تمّ نقلهم إلى الجزائر بعد ثورة 1848م تمّ إرسالهم إلى معسكرات: عين السلطان، وبئر خادم، وبورقيقة، والدويرة، وواد بوتان، وبلعباس،

1. **سيدي بلعباس:** نشأت في البداية كمركز عسكري سنة 1843م على الضفة اليمنى لوادي مكره، في الجهة المقابلة وعلى مسافة قصيرة من قبة سيدي بلعباس. Revue de génie militaire, mars1931, p 375

2 . A. Bernard, Histoire des colonies, T2, p 288.

3 . Ibid, p 288-289.

4 . Ibid, p 289.

5 . Ibid, p 289.

وسيدي براهيم، كما قامت الإدارة الاستعمارية بإنشاء سجن زراعي في لامبيز(Lambèse)[1] غير بعيد عن باتنة بموجب قانون 24 جانفي 1850م، وخصّصته لإقامة هؤلاء المرحّلين الذين عاشوا فيه على مبدأ العمل الخارجي المشترك نهاراً والعزلة ليلاً، استحوذ هذا السجن على أكثر من 3000 هكتار من الأراضي الممتازة في لامبيز(Lambèse) ، ممّا كان يسمح بإشغال 600 نزيل[2].

وهكذا امتصت عملية الاستيطان مساحات واسعة من الأراضي الزراعية الخصبة التي فقدها الجائريون لصالح هذا العنصر البشري الدخيل الذي بدأ يعمّر أراضيهم ويبني منشآته العمرانية في مجالهم الحضري والريفي، وبدأت طبيعة العمران في الجزائر تتغيّر مادياً وبشرياً.

3. السياسة الاستيطانية خلال حكم الإمبراطورية الثانية:(1852-1870م)

لم تقم سياسة نابليون الثالث اتجاه الجزائر على مبدأ واحد، بل اختلفت باختلاف الظروف، حيث حاول من جهة سنّ بعض الإجراءات لإرضاء الجزائريين، ومن جهة أخرى شجّع حركة الاستيطان الرسمي عن طريق الشركات الرأسمالية الكبيرة، حيث اعتمدت الإمبراطورية الثانية على تدفّق رأس المال والمنتجات لتسريع تنمية المستعمرة[3].

بداية قام نابليون الثالث بتعيين راندون (Randon) حاكماً عاماً للجزائر(1852-1858م) وعكست سياسته سياسة الإمبراطورية الثانية التي استعاد فيها العسكريون نفوذهم بالجزائر، وشجّع خلالها حركة الاستيطان الأوروبي.

اختارت الإمبراطورية الثانية خلال سنواتها الأولى الجزائر كمكان للترحيل السياسي، حيث أضيف إلى متمردي جويلية 1848م معارضو الانقلاب الذي قام به نابليون الثالث سنة 1852م ثم انضمّ إليهم لاحقاً العديد من المشتبه بهم الذين رُحّلوا إلى الجزائر لزيادة العنصر المستوطن بها، والتخلّص من مثيري الفتن الداخلية في المتروبول، وقد قسّم هؤلاء المعتقلين إلى ثلاث فئات: فئة المعتقلين في الحصون والمعسكرات،

1. **لامبيز:** موقع أثري روماني يعود إلى معسكر أوغستا الثالث قرب باتنة. لمزيد من التفاصيل حول الموقع ينظر:

- Cagnat René, **Découvertes sur l'emplacement du camp de Lambèse. In : Camptes rendus des séances de l'académie des inscriptions et belles letrres**, 45 années, n5, 1901.

2 . A .Bernard, Histoire des colonies, T2, p 299.

3 . Ibid, p 299.

وفئة الذين تم قبولهم في القرى الاستيطانية، وفئة سُمح لهم بالمشاركة في عمليات استغلال معينة أو طُلب منهم الإقامة في نقاط محددة[1].

أنشئت خلال هذه المرحلة العديد من القرى الاستيطانية الجديدة في الجزائر، حيث استكملت عملية استيطان سهل متّيجة في الجهة الشرقية والغربية، ففي سنة 1852م تأسّست قرية سيدي موسى قرب قرية الأربعا وشْعَيْبَة قرب القليعة، وفي السنة نفسها أنشئت قريتي عين طاية وماتيفو(برج البحري)، وفي سنة 1854م تأسّست قرية الرغاية، وامتدّ الاستيطان حتى وادي جر، واستقر المستوطنون في سهل شلف الأعلى واقتربوا من سهل أومال(Aumal)(سور الغزلان)والسُّفوح الأمامية لجبال بلاد القبائل، وفي عمالة وهران انتشرت قرى جديدة حول السبخة ووصل الاستيطان إلى تسالا وامتد نحو شلف الأسفل والظهرة، وفي عمالة قسنطينة أصبحت هضاب سطيف وقسنطينة وسفوح قالمة مأهولة تدريجياً بالمستوطنين.

هذا وقد استمر تطوير المراكز الاستيطانية القديمة وتوسيع أراضيها وتزويدها بالمنشآت العمرانية الضرورية كالطرق والنوافير والنواعير والمطاحن، وفي المجموع تمّ إنشاء 85 قرية استيطانية جديدة، وحصل المستوطنون على 250 ألف هكتار من الأراضي في الفترة (1851م-1860م)، وتراوح عدد الوافدين منهم خلال هذه الفترة بين 14 إلى 15 ألف نسمة، ومع استمرار تطوّر المراكز الاستيطانية القديمة ارتفع عدد المستوطنين في المجال الريفي إلى 86000 نسمة[2].

وفيم يخصُّ النمو المتزايد للمستوطنين بالجزائر، فإنّ عدد الوفيات كان يتجاوز عدد المواليد بشكل عام خلال السنوات الأولى للاحتلال (1830-1856م) بسبب ظروف الحرب واشتداد المقاومة الشعبية وانتشار الأوبئة خاصة الكوليرا، ولكن بداية من سنة 1856م أصبح عدد المواليد دائما أكبر من عدد الوفيات، حيث ارتفع عدد المستوطنين إلى189000نسمة سنة 1858م، وارتفع عدد الفرنسيين في نفس السنة إلى107000 مقابل 74000 مستوطن أجنبي[3].

1.3. السياسة الاستيطانية خلال حكم وزارة الجزائر والمستعمرات(1858م-1860م):

1 . Ibid, p 298.
2 . Ibid, p 304, 305.
3 . Ibid, p 306.

بعد نهاية عهد راندون(Randon) حاول نابليون الثالث أن يطبّق سياسة إدماج جديدة وأسلوبا جديدا في إطار إنشاء ما عُرف بوزارة الجزائر والمستعمرات بموجب مرسوم 2 جوان1858م، والتي أسندت إليها كل مصالح الجزائر الإدارية ما عدا التعليم العام والدين، وأُلغي منصب الحاكم العام، وعُيّنَ مكانه وزيراً مُقيماً بباريس، تولّاه جيروم نابليون(Jérôme Napoléon) الذي قاوم نفوذ وسيطرة العسكريين وأصرّ على ضرورة قمع مقاومة السكان المحليين وإضعاف القادة والزعماء منهم، وفي سنة 1859م خلفه شاسلو لوبا(Chasseloup-Laubat) وسار على نفس سياسته وألغى القضاء الإسلامي، لكنّ العسكريين وضباط المكاتب العربية عارضوا هذه السياسة وشرحوا لنابليون مساوئها فحضر إلى الجزائر عام 1860م وقام بإلغاء وزارة الجزائر والمستعمرات يوم 26 نوفمبر 1860م، رغم معارضة المستوطنين الأوروبيين وعيّن بيليسيي(Pélissier) حاكماً عاماً جديداً[1].

ولم تكن لهذه الوزارة التي ألغيت بعد فترة وجيزة إنجازات كبرى في مجال السياسة العمرانية الاستيطانية حيث أنشئ في عهدها 17 مركزا استيطانياً جديداً ومنحت مساحة 4600 هكتاراً من الأراضي للمستوطنين[2].

2.3. الاستيطان الرأسمالي (1860م-1870م)

قرر نابليون الثالث خلال هذه الفترة إعادة نظام الحكم العسكري السابق وتدعيمه وتقوية الحاكم العام الجديد بيليسيي(Pélissier) (1860م-1864م) الذي جُمعت في يده كل السلطات تقريبا، أقنعه مستشاروه بسوء سياسة الاستيطان الريفي وعدم جدوى تهجير الأوروبيين من أوروبا إلى الجزائر، وبضرورة توجيه المستوطنين في الجزائر إلى العمل الصناعي والتجاري، لكنّ نابليون فكّر في تطبيق سياسة جديدة تجاه "الأهالي" الجزائريين وزار الجزائر سنة 1863م وبعد عودته إلى فرنسا أرسل رسالة إلى الحاكم العام بيليسيي(Pélissier) في الموضوع يوم 6 فيفري 1863م، ذكر له فيها أنّ:" **الجزائر مملكة عربية وأنا إمبراطور العرب مثلما أنا إمبراطور الفرنسيين**" ووجّه الفرنسيين إلى الاهتمام باستثمار الغابات واستصلاح الأراضي وإنشاء السدود والطرقات والصناعات المتنوعة، كما تضمّنت رسالة الامبراطور ما يلي:

"إنّ أرض إفريقيا شاسعة بما يكفي، والموارد التي سيتمُّ تطويرها هناك كثيرة بما يكفي بحيث يمكن لكل شخص أن يجد مكاناً هناك ويتيح التطوير المجاني لنشاطه وفقا لطبيعته وعاداته واحتياجاته..."للأهالي" تربية الخيول والماشية والزراعة الطبيعية

1 . Ibid, p 333.339.
2 . Ibid, p 336.

في الأرض وللنشاط والعقل الأوروبي استغلال الغابات والمناجم والتجفيف والريّ وإدخال المحاصيل المحسّنة واستيراد هذه الصناعات التي تسبق دائما وترافق تقدم الزراعة"[1].

أظهرت هذه الرسالة أفكارا جديدة في السياسة الاستيطانية، حيث دعا إلى التخلّي عن الاستيطان الرسمي وأوقف منح الامتيازات المجانية للمستوطنين، ودعا إلى رفض استقبال المستوطنين الفقراء، ووقف دعم الحكومة لهم، وفي المقابل دعا الرأسماليين إلى القيام بمهمّة الاستيطان، وإلى جذب العنصر الأوروبي الذي يقوم بدور المصرفي أو الصناعي أو المهندس أو المبادر إلى الزراعات الخاصة[2]، وهو بذلك يشجع الشركات الرأسمالية على الاستثمار في الجزائر ويدعوها إلى دعم سياسة الاستيطان.

وبعد تعيين ماك ماهون(Mac Mahon) حاكماً عاماً للجزائر في سبتمبر 1864م خلفاً لبيليسيي(Pélissier) ، زار الإمبراطور الجزائر مرة ثالثة من 3 ماي إلى 7 جوان 1865م، وبعد عودته إلى باريس حرّر رسالة مطوّلة لخّص فيها أفكاره وسياسته الجديدة التي يعتزم تطبيقها في الجزائر وبعثها لماك ماهون(Mac Mahon) يوم 20 جوان 1865م وما ذكره فيها أنّ: "**الجزائر عبارة عن مملكة عربية ومستعمرة فرنسية ومعسكر أوروبي، ولا يمكن القضاء على ثلاثة ملايين منهم ورميهم في الصحراء كما فعل الأمريكان مع الهنود الحمر**" واقترح تخصيص 100 مليون فرنك فرنسي لتطوير المستعمرة اقتصاديا، وزّعها توزيعاً لا يخدم سوى مصالح المستوطنين الأوروبيين[3].

هذا وقد كانت سياسة الإمبراطور تقضي بتحديد محيط الاستيطان حول عواصم المقاطعات الثلاث (الجزائر، وهران، قسنطينة) على ألّا يتجاوزه، وهو ما يعني العودة إلى الاحتلال المحدود، لكن تم التخلِّي عن هذه الأفكار بسبب المعارضة الشديدة التي لقيتها[4].

عرفت هذه الفترة اتساع عمليات الاستيطان الرأسمالي التي دعا إليها الامبراطور، والتي كانت تتمُّ عن طريق الشركات الكبرى التي تتعهد بإنشاء قرى استيطانية والإشراف على التهجير من أوروبا مقابل الحصول على أراضي وأملاك عقارية في الجزائر، نذكر على سبيل المثال شركة الهبرة والمقطع[5] التي حصلت على امتياز

1 . Ibid, p344-345.
2 . Ibid, p 346.
3 . Ibid, p 359 ; Louis Vignon, **La France en Algérie**, Paris, librairie hachette et Cie, 1893, p 101.
4 . Ibid, p 359.
5. **شركة الهبرة والمقطع**: تأسست سنة 1865م برأسمال قدره 25 مليون فرنك، منحت لها مساحة 24000 هكتار في حوض الهبرة للاستثمار في زراعة القطن، كما كُلِّفت ببناء منشآت عمرانية هامة لتشجيع حركة الاستيطان، لكنها فشلت في انجاز مهمتها فبيعت للشركة الفرنسية الجزائرية

بمساحة 24000 هكتار في حوض الهبرة وكُلّفت ببناء سد بريقو(Perrégaux)(المحمدية حاليا)، والشركة العامة الجزائرية[1] التي حصلت على 100 ألف هكتار من الأراضي موزعة على العمالات الثلاث، والتي ثبّتت 150 عائلة من المستوطنين وأنشأت 20 مزرعة و5 قرى استيطانية[2]، بالإضافة إلى الشركة الجنيفية السويسرية[3] التي حصلت على 20 ألف هكتار في منطقة سطيف بموجب المرسوم الامبراطوري الصادر بتاريخ 26 أفريل 1853م وأنشأت عدة قرى استيطانية بها مثل قرية عين أرنات ، وقرية بوحيرة والوريسية و مهوان ومسعود...[4]

وفي أواخر عهدها عادت الإمبراطورية الثانية إلى نظام إنشاء المراكز الاستيطانية الذي أدانته بشدّة في البداية، إلاّ أنّه لم يتم إنشاء قرية واحدة خلال الفترة الممتدة من 1864-1870م، وفي سنة 1870م تم التخطيط لإنشاء 11 قرية استيطانية[5].

وهكذا أسفرت الإمبراطورية الثانية في إطار سياستها الاستيطانية عن الاستيلاء على مساحات واسعة من الأراضي الجزائرية وتوزيعها في امتيازات كبيرة منحت للشركات الرأسمالية بهدف تطوير الاستيطان، وتشير المصادر إلى أنّه في سنة 1871م لم تبق أراضي في يد السلطة الاستعمارية في المناطق التي يمكن توسيع الاستيطان الأوروبي بها، كما ساهم في ذلك أيضا قانون سيناتوس كونسيلت سنة1863م[6] الذي نصّ على

التي تأسست سنة 1873م بموجب العقد التوثيقي الصادر في 20 ديسمبر 1877م. ليلى سعداوي، **البنوك والمؤسسات المالية في الجزائر**، أطروحة دكتوراه في التاريخ، جامعة الشلف، 2021، ص 69.

1. هي إحدى الشركات الرأسمالية الكبرى التي تأسست سنة 1868م، برأس مال قدره 100 مليون فرنك، وكلّفت بالاستثمار في عدة مجالات وأخذت على عاتقها بناء المنشآت العمرانية الكبرى كبناء الطرق والموانئ والسكة الحديدية ولكنها فشلت في تحقيق النتائج المرجوة منها فقامت الحكومة الفرنسية بتصفيتها وتأسست على أنقاضها الشركة الجزائرية سنة 1877م. المرجع نفسه، ص74-117.

2 . Hubert Bonin, **La compagnie algérienne levier de la colonisation et prospère grâce à elle (1865-1939),** In : Revue française d'histoire d'outre-mer, Tome 87, n0 328-329, 2 e semestre 2000, p 214.

3. تعتبر أولى الشركات التي حطت رحالها بالجزائر خلال الاحتلال، وهي شركة سويسرية تأسست سنة 1853 برأسمال قدره 50 مليون فرنك بهدف توطين مجموعة من المهاجرين السويسريين في منطقة سطيف. ليلى سعداوي، المرجع السابق، ص 65.

4 . Octave Teissier, Op, Cit, p 96-97, ليلى سعداوي، المرجع السابق، ص 65.

5 . Ibid, p 362.

6. قانون سيناتوس كونسيلت أو القانون المشيخي المؤرخ في 22 أفريل 1863م كان يهدف إلى إنشاء الملكية الفردية للأرض بين القبائل لكن في الواقع يسمح للأهالي ببيع الأراضي التي يملكونها بسهولة شديدة.

- Robert Tinthoin, La Colonisation et l'évolution des genres de vie dans la région ouest d'Oran, de 1830 à 1885. In : L'information géographique, volume 10, n°4, 1946, www.persee.fr/doc/ingeo_0020-0093_1946_num_10_4_5201, www.persee.fr/doc/ingeo_0020-0093_1946_num_10_4_5201, p 167..

تعيين حدود أراضي القبائل، وتوزيعها في الدواوير المختلفة لكل قبيلة، وإنشاء ملكية فردية بين أعضاء هذه الدواوير، وإن كان هدف هذا القانون تعزيز الاستيطان وتطوير المستعمرة من خلال إنشاء الملكية الفردية بين "الأهالي"، لكن في ظل الإمبراطورية الثانية لم يتم إلّا ترسيم الحدود بين الدواوير ولم تنشأ الملكية الفردية، ممّا انعكس سلباً على الاستيطان، فبعد أن تباطأ بشكل كبير من 1851-1864م توقّف تماماً من 1864-1870م توقّفا طوعيا ومنهجيا[1].

3.3.التخطيط العمراني للمراكز الاستيطانية:

تولّت الإدارة الاستعمارية بناء المراكز الاستيطانية على يد سلاح الهندسة العسكرية في جيش إفريقيا، الذي أوكلت له مسؤولية بناء قرى الاستيطان الأولى، ولعب دور المُقاول في تخطيط القرية ورصف وردم الشوارع وإنشاء المزارع ومدّ القنوات المائية وبناء التحصينات، وكانت الإدارة الاستعمارية توفّر الموارد لكنها تبني عددا قليلا من المساكن، في حين يقوم المهندسون ببناء بعض المرافق العامة: نافورة، مغسل، حوض الشرب، وأحيانا الكنيسة، والمدرسة، ومبنى البلدية، وكانت كل قرية استيطانية تظهر بشكل هندسي منتظم بشبكة دقيقة، ومباشرة بعد بناء المنشآت العسكرية الأولى وإصلاح الطرق والجسور، عادة ما كان مهندسو سلاح الهندسة يقومون بإنشاء مشتلة خارج المركز الاستيطاني للاستفادة منها في تشجير الشوارع والساحات، ليتمّ بعد ذلك دمج هذه المشتلة في المركز وتحويلها إلى حديقة عامة، حيث كان وجود الشجرة مهم جدا، واعتبر أحد العناصر التي تجعل من الممكن إعادة تشكيل مساحة مألوفة للأوروبيين، فحسب مخطِّطي هذه المراكز الاستيطانية: "**لا يمكن أن نتخيّل قرى أو مزارع أو أزقّة أو شوارع بدون غرس للأشجار المتناسقة، حيث تصطف أشجار الدلب على الشارع الرئيسي للقرية أين يجتمع الناس في أوقات مختلفة من اليوم**"[2].

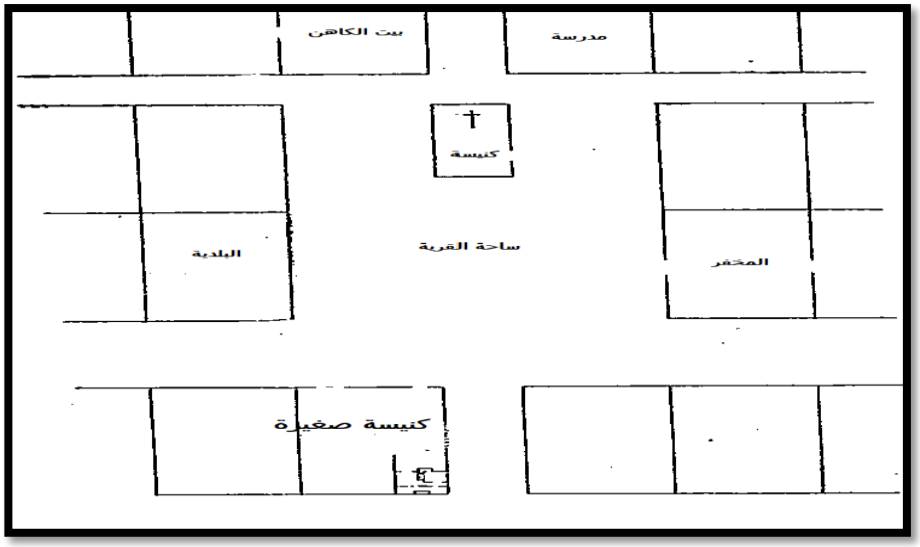
وغالبا ما كانت تخصص خارج هذه التجمعات مزارع كبيرة معزولة، يقوم المهندسون والمساحون بإجراء أعمال حسابية لتوزيع قطع الأراضي على المستوطنين وفقا لنوعية الأرض وقرب القرية والوصول إلى شبكة الطرق والمسارات، وقد تميزت هذه المراكز العمرانية الأوربية الجديدة بإطار متعامد حيث ترتفع أهم المباني

1 . Ibid, p 376.

2 . Xavier Malverty, **Les officiers du génie et le dessin de villes en Algérie (1830-1962),** REMM 73—74,1994/ 3-4, p 234.

العامة على المحاور الرئيسية وعلى النموذج الحضري الغربي مؤكدة على السيادة الفرنسية وهي: الكنيسة، دار البلدية، المسرح، المدرسة...إلخ[1].

الشكل 1: مركز قرية استيطانية من انشاء سلاح الهندسة في جيش إفريقيا سنة **1850**م(بتصرف).



Source : Revue de génie militaire, Mars 1931, p 382.

وتظهر من خلال هذه المنشآت العمرانية ذات الطراز الأوروبي بداية تغيير واضحة في المجال العمراني المحلي الذي بدأ يتحول تدريجيا إلى مجال أوروبي يخدم المستوطن الدخيل ويوفّر له بيئة ملائمة للاستقرار ومشابهة إلى حدٍّ ما لبيئته الأوروبية التي جاء منها.

ثانيا: السياسة العمرانية الاستيطانية خلال مرحلة الحكم المدني: (1870م-1930م)

تبدأ هذه المرحلة مع بداية عهد الجمهورية الثالثة في فرنسا التي أُعلن عن قيامها يوم 4 سبتمبر 1870م، ومن أهمّ قرارتها المرسوم الذي صادق عليه البرلمان في 29 مارس 1871م، ومن أهمِّ ما جاء فيه: تقسيم الجزائر إلى إقليمين: شمالي مدني وجنوبي عسكري، وقد تميّزت السياسة العمرانية الاستيطانية خلالها باستقبال أعداد كبيرة من سكان الألزاس واللورين وتوطينهم في الجزائر.

1. استيطان سكان الألزاس واللورين:

1 . Ibtissem Rezgui**, L'apport des architectes européens en Algérie entre 1930-1962, Cas d'étude de la ville d'Annaba,** Thèse de doctorat, Université Badji Mokhtar-Annaba, 2020, p 2.

تم استئناف تطوير السياسة الاستيطانية في الجزائر بنشاط كبير ابتداء من 1870م، وأصبح الاستيطان منذ هذا التاريخ فرنسيا وليس عالميا، بحيث وجّهت الأنظار لجذب الفرنسيين فقط، ووضع الحاكم العام الجديد دي غيدون (De Gueydon) حين وصوله إلى الجزائر الاستيطان في مقدمة اهتماماته، حتى أنّه لُقّب بالأميرال بيجو(Bugeaud) [1].

ومن العوامل التي ساعدت على توسع الحركة الاستيطانية خلال هذه الفترة أحداث ثورة المقراني سنة 1871م وما صاحبها من تداعيات تركت بصماتها واضحة على المجال الريفي الجزائري وسكّانه من "الأهالي" المنتفضين، الذين فقدوا مساحات كبيرة من أراضيهم بفعل المصادرة، التي استغلتها الإدارة الاستعمارية في توسيع مجال الاستيطان في المنطقة كما زوّدتها ضرائب الحرب بالموارد المالية الكافية لذلك[2]، وهو ما صرّح به الحاكم العام آنذاك دي غيدون(De Gueydon): **"أنّ ملكية الأملاك المصادرة على القبائل المتمردة تشكّل الجزء الأكبر من مواردنا لإنشاء قرى جديدة ومن خلال المصادرة تحصل الدولة على الفور على الموارد الإقليمية التي يحتاجها الاستيطان"**[3].

وهكذا استخدمت ضريبة الحرب لتعويض المستوطنين المتضرّرين من الانتفاضة حتى لا يضطروا إلى مغادرة الجزائر بعد تحقيق إقامتهم، كما استخدمت تعويضات الحرب حصراً تحت إشراف الإدارة الاستعمارية لإعادة إعمار المنشآت العمرانية المدمّرة، وكتب بعد بضعة أشهر من الحادثة أنّ **"جميع المزارع وكل المباني حتى تلك التابعة للمستوطنين الذين قتلوا على يد "المتمردين" تم ترميمها وسكنها، وقد زادت أهمية جميع القرى تقريبا وأضيفت عائلات المهاجرين إلى سكانها السابقين"**[4].

والجدير بالذكر في هذا السياق أنّه حتى قبل تعيين الأميرال دي غيدون(De Gueydon)، في منصب الحاكم العام، أُثيرت مسألة الاستيطان الرسمي أمام الجمعية الوطنية الفرنسية في 4 مارس 1871م، واقترح أعضاء الجمعية تخصيص 100000 هكتار من أفضل الأراضي المتاحة للسلطة الاستعمارية في الجزائر لتوطين سكان الألزاس واللورين الذين يعيشون في الأراضي التي تم التنازل عنها لألمانيا، والذين يرغبون مع

1. A. Bernard, **Histoire des colonies**, p 394-395.

2. فرضت غرامة حرب قدرها 36 مليون ونصف مليون على الثائرين، وتمت مصادرة 446 ألف هكتار من الأراضي.

A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 392.

3 . Ibid, p 396.

4 . Ibid, p 392-395-396.

الاحتفاظ بالجنسية الفرنسية في البقاء في الأراضي الفرنسية[1]، وهو ما نصّ عليه مرسوم 21 جوان 1871م ومرسوم آخر في 16 أكتوبر 1871م، يوضّح عملية استيطان هذه الفئة[2].

وخلال هذه المرحلة تم استبعاد الأجانب من منح الأراضي لأول مرة، وكانت معظم الطلبات من قبل عمال المصانع المتضررين من البطالة، وتمركز الألزاسيون بشكل رئيسي في الطرف الشرقي من متيجة، وفي وديان بلاد القبائل في واد الصومام وهضاب سطيف وقسنطينة، وقُدِّر عدد مهاجري الألزاس واللورين الذين هاجروا إلى الجزائر منذ 1870م وحتى نهاية سنة 1872م حسب التقارير الفرنسية ب 2500 شخص[3]، يشبِّه أوغستين برنارد هذه العملية بعملية توطين العمال الباريسيين سنة 1848م، حين يقول: "**تُذكِّرنا محاولة توطين الألزاس واللورين بمحاولة سنة 1848م لتوطين العمال الباريسيين**"[4].

وفي عامي 1872-1873م تمّ إنشاء أو توسيع ما لا يقلُّ عن 84 مركزا استيطانيا، ومجموعة من المزارع ينضِّم سكانها بموجب نظام اللتزام بالإقامة إلى آخر المراكز التي أنشأتها الإمبراطورية الثانية التي هجرها المستوطنون، وتوجّب على الإدارة الاستعمارية فتح طرق المواصلات وتحديد أسس القرى، وضمان إمدادات مياه الشرب لها، وإنجاز الأشغال العامة بجميع أنواعها، وتجدر الإشارة هنا أنّ الهجرة الألزاسية لم تكن المصدر الوحيد للمستوطنين في الجزائر خلال هذه الفترة بل شهدت توافد العديد من المستوطنين من دول مختلفة وخاصة من دول البحر المتوسط[5]. وخلال هذه الفترة تم تخصيص 364 منطقة للاستيطان سنحاول توضيحها فيما يلي:

أ. **في عمالة الجزائر (72 مركز):** انتشرت المراكز الاستيطانية في الطرف الشرقي لسهل متيجة وأودية القبائل الكبيرة، والجزء الغربي من متيجة والأودية المؤدية إليها، والطرف الساحلي، وقد تم بذل جهد كبير من أجل بناء المراكز الاستيطانية في وادي شلف ومنطقة المدية ومنطقة أومال(سور الغزلان).

ب. **في عمالة وهران (75 مركز):** تم بناء أكبر عدد من القرى في سهل معسكر وسهل بلعباس، وتمّ الانتهاء من استيطان السهول الساحلية وما حول سبخة وهران وأصبح سهل شلف وأودية روافده

1 . Ibid, p 396.
2 . République française, **De la colonisation en Algérie**, Alger, Giralt, imprimerie du gouvernement général, 1889, p 8.
3 . A .Guynemer, **Situation des Alsaciens-Lorrains en Algérie**, Paris, Imprimerie centrale des chemins de fer, 1873, p 73.
4 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 397, 398.
5 . Ibid, p 398-399.

مأهولة بالمستوطنين، وأنشئت بعض المراكز في الظهرة وفي منطقة تلمسان وفي المنطقة الواقعة بين شلف ومينا.

ج. في عمالة قسنطينة (117 محيط فلاحي): تم استخدام وادي الصومام مثل بقية أودية القبائل بسبب العزل المطبق على أراضي الثائرين سنة 1871م، كما ركّز الاستيطان جهوده الرئيسية على هضبة سطيف وهضبة قسنطينة، ونشأت قرى مختلفة على سهل عنابة وعلى سفوح التلال بين قالمة وسوق أهراس وفي الجبال الساحلية، حتى أنّ بعض المستوطنين وصلوا إلى منطقة باتنة[1].

ازداد عدد المستوطنين وتضاعف عددهم بسبب عدد المهاجرين الذين قدموا في عام 1879م إلى الجزائر، إمّا أصحاب الامتياز لأراضي منحت لهم من قبل الإدارة الاستعمارية أو كعمال أو كعمال مشتغلين في بناء المنشآت العمرانية بكافة أنواعها: بناء الطرق، الجسور، السدود، سكة حديدية...[2].

وهكذا ساهمت هذه التعويضات في بناء المنشآت العمرانية الكبرى، التي جذبت أعدادا كبيرة من العمال إلى الجزائر، مما انعكس على ازدهارا الحركة الاستيطانية من جديد، على حساب السكان المحليين الذين فقدوا أراضيهم وأموالهم لصالح الاستيطان الأوروبي.

ازداد عدد المستوطنين الفرنسيين الذي شمل اليهود المتجنسين بموجب مرسوم كريميو منذ سنة 1871م، خلال فترة السنوات العشر هذه من 130000 إلى 195000 نسمة، أي بزيادة قدرها 50 بالمائة، أما مستوطني الريف الأوروبيين فقد ارتفع من 100 ألف نسمة إلى 146 ألف نسمة بنسبة زيادة 46 بالمائة[3].

استمر نشاط الإدارة الاستعمارية في مجال الاستيطان بنفس الوتيرة تقريباً في عهد الحاكم العام تيرمان(Tirman)(1881-1891م) حيث اهتم هذا الأخير كثيراً بأمور الاستيطان والأشغال العامة، هذه المنشآت التي امتصت مساحات واسعة من الأراضي، حيث خصّصت الإدارة الاستعمارية خلال هذه الفترة مساحة 400 ألف هكتار للاستيطان ومنشآته. ومع ذلك كان تطور الاستيطان بطيئا بسبب نقص الأراضي وعدم كفاية الاعتمادات المالية، ففي هذا العقد 1881-1891م تمّ تشكيل أو توسيع 107 محيط زراعي

1 . Ibid, p 408.

2 . G G A, **Etat actuel de l'Algérie 1880**, 1 October 1880, Albert Grévy, Alger, Imprimerie administrative Gojosso, 1880, p 270.

3 . A. Bernard, Histoire des colonies, T 2, p 408.

استوعب ما يقرب من 176000 هكتار[1]، كما بدأ التجنس التلقائي للمستوطنين بموجب قانون 26 جوان 1889م، وتضاءل عدد المستوطنين الأجانب منذ هذا التاريخ مقابل ازدياد العنصر الفرنسي[2].

2. مزارع الكروم الجزائرية وتطور الاستيطان الأوروبي:

خلال ثمانينات القرن التاسع عشر عرفت الجزائر بداية فترة من الازدهار الاقتصادي لم تشهدها من قبل، وفي مقدمة أسباب هذا التطور انشاء مزارع الكروم في المستعمرة وتوجيه انتاجها للتصدير، وهو ما اعتبر حدثا اقتصادياً هاماً ونقطة حاسمة في تطور حركة الاستيطان، لأنّه كان لتطورها في الجزائر وتراجع زراعتها في فرنسا بسبب الفيلوكسيرا[3] عواقب بالغة على الاستيطان في المستعمرة[4]، حيث أدّت الخسائر الاقتصادية الكبيرة الناتجة عن انتشار حشرة الفيلوكسيرا في مزارع الكروم الفرنسية إلى هجرة الفلاحين من جنوب فرنسا إلى الجزائر، وخاصّة بعدما وجدوا في زراعة الكروم في المستعمرة زراعة صناعية تتكيّف تماماً مع مناخها، ممّا يسمح للمستوطن الصغير بالعيش على امتياز محدود النطاق، وفي الوقت نفسه يسمح للمستوطن الكبير المجهز بوسائل متطورة بتحقيق أرباح كبيرة، وانتشرت هذه الزراعة في ساحل مدينة الجزائر، متيجة، هضبة المدية، سفوح جبل زكار التي كانت مغطاة بأصناف مختلفة من الكروم[5].

وهكذا بعد أن أصبح إنتاج الخمور في المتروبول غير كافٍ لاحتياجات الاستهلاك وتجارة التصدير، جاءت الجزائر لسد العجز في إنتاج المتروبول، فكانت حركة المزارع مكثّفة خلال سنوات 1880-1888م، وارتفعت المساحة المستغلة في انتاج الكروم من 23000 هكتار في سنة 1880م إلى 103000 هكتار في سنة 1888م، ثم استمرّ التقدم لكنّه أقلّ سرعة[6].

وترى بعض المصادر أنّ الجهود التي بذلتها السلطة الاستعمارية الرسمية لتشجيع الاستيطان الأوروبي في الجزائر لا تقارن بالجاذبية التي تمتّعت بها زراعة الكروم سواءً بالنسبة للأشخاص أو الشركات الرأسمالية من خلال عوائدها المجزية، قال لابوردونيه: **" لا يتطلّب الأمر سوى نبتة واحدة لخلق ثروة الأمة"** لقد بحثت الإدارة الاستعمارية في الجزائر عبثًا عن هذه النبتة منذ 1830م، واعتقدت حوالي سنة 1855م أنّها ستجدها

1 . Ibid, p 413.414.

2. Ibid, p 414.

3. نوع من الحشرات تتسبب في خسائر اقتصادية كبيرة على الكروم، أصل هذه الحشرة من أمريكا الشمالية ثم انتقلت الى فرنسا سنة 1863م.

4 . A. Bernard, Histoire des colonies, T 2, p 414

5 . René Lespes, **Alger,** p 503.

6 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 414-p 415.

في القطن، لكن وجدتها أخيراً في زراعة الكروم الأكثر فرنسية من بين المزروعات، والتي ساهمت كعامل فعّال في جذب المستوطنين كما قال جول فيري(Jule Ferry):" **قدّمت الكرمة مساهمة قوية في استيطان الجزائر، فقد أثرت المدن والأرياف**"[1].

وهكذا أدى تدفّق مزارعي الكروم الفرنسيين وتوافد العمّال الاسبان والايطاليين والتجار على الجزائر وانتعشت جميع الأنشطة التجارية والصناعية التي تدور حول الكروم، وشهدت المستعمرة زيادة كبيرة في عدد المستوطنين، بالإضافة إلى ذلك، فتحت أيضا حقبة جديدة من النشاط في السعي وراء الأشغال العامة الكبرى خاصة الموانئ والطرق والسكك الحديدية[2]، التي جذبت عددا كبيرا من اليد العاملة الأجنبية.

3. السياسة الاستيطانية قبل الحرب العالمية الأولى (1891م-1914م)

في نهاية القرن التاسع عشر حقّقت فرنسا النجاح الاقتصادي الذي استعصى عليها لفترة طويلة، فبدأت فترة جديدة عرفت بعصر النهضة الاستعمارية في فرنسا في العقد الأخير من القرن 19م، وبالتالي شهدت الجزائر التي كان تطوُّرها بطيئا جدا منذ هذه الفترة ازدهاراً اقتصادياً كبيراً، وبصدور قانون 19 ديسمبر 1900م،منحت الجزائر الشخصية المدنية وخُصِّصت لها ميزانية خاصة[3]، فكانت الميزانية الخاصة أداة تقدم سواء تعلّق الأمر بالاستيطان أو تنظيم أقاليم الجنوب وإنشاء المنشآت العامة الكبرى[4].

وقبل ذلك وفي عهد الحاكم العام جول كامبون(Jule Cambon) (1891-1897م) اهتمت الإدارة الاستعمارية بتكثيف الاستيطان في المجال الريفي بهدف ترسيخ أسس المشروع الاستعماري الفرنسي على أسسٍ صلبةٍ، واعتبرته الطريقة الوحيدة لضمان سيطرتها الدائمة على البلاد، الذي يضمن الاستحواذ الفعلي على الأرض، كما كانت تسعى لموازنة العنصر الأجنبي سواء كان متجنّسا أم لا، حيث رأت أنّه من الضروري أن يشكّل المهاجرون من العرق الفرنسي نواة صلبة ومقاومة من مستوطني الريف، لأنّ البلد ينتمي في النهاية إلى الذي يزرع الأرض هناك، وهو ما عبّر عنه أوغستين برنارد(Augustine Bernard) بقوله: "**إذا أردنا أن نكون أيّ شيء في الجزائر، غير المارّة الذين ستمحو الرمال آثارهم قريبا فإنّ واجبنا الأساسي كان إنشاء**

1 .Ibid, p 415.

2 . René Lespes, Alger, p 504.

3. ترك القانون الميتروبول مسؤولة عن نفقات الحرب والبحرية ومعاشات التقاعد وضمان الفوائد على السكك الحديدية حتى عام 1926م.

A.Bernard, **Histoire des colonies**, T 2,p 4 436.

4 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T2, p 422, p 443.

والحفاظ على أكبر عدد ممكن من سكان الريف الفرنسيين، كانت المهمة صعبة لأنّ المستوطن نباتٌ حساسٌ وثمينٌ يتمّ نقله بتكلفة كبيرة والتي لا يمكن الاستغناء عن العناية الدؤوبة به"[1].

اهتم الحاكم العام كامبون(Cambon) بشكل كبير بالاستيطان الفرنسي، فتوسّعت مساحة الاستيطان في عهده وتوغلت في جبال الظهرة وسهل بلعباس وامتدت حتى وادي مكره ومينا، واقتربت من المناطق الرعوية في الهضاب العليا في واد واصل وسرسو، وفي عمالة قسنطينة تم إحداث بعض المراكز بين سطيف وباتنة، وفي المجمل خلال الفترة الممتدة من 1891-1900م تمّ إنشاء أو توسيع 103 مركزا استيطانيا وتخصيص 120 ألف هكتار للزراعة الأوروبية، وارتفع عدد المستوطنين الأوروبيين من 531000 نسمة في سنة 1891م إلى752000 أوروبي بما في ذلك 5000 في الأقاليم الجنوبية حسب آخر إحصاء تم إجراؤه سنة 1911م قبل الحرب العالمية الأولى[2].

استأنفت عملية الاستيطان في بداية القرن العشرين، وفي غضون عشر سنوات ولاسيما في عهد الحاكم العام جونارت(Jonnart) (1903م-1911م)[3] تمّ تعديل الميزانية الخاصة، ووضع برنامج أشغال عامة واسع النطاق بما في ذلك إنشاء 1000 كيلومتر من السكة الحديدية وشبكة مهمة من الطرق الوطنية وتحسين الموانئ وبناء المنشآت المائية ومراكز استيطانية جديدة وتحسين المراكز القديمة واستغلال ثروات الغابات على نطاق واسع، كما خصِّص مبلغ 12 مليون فرنك للاستيطان الرسمي من قرض سنة 1902م، وتمّ تخطيط القرى على الهضاب العليا أو في أودية التل العليا، وامتدت منطقة الاستيطان الفرنسي حتى حدود السهوب وتمت زيادة المساحة السطحية للامتيازات إلى 30 أو 40 هكتار، وأجريت محاولة إجراء تجارب سكانية إقليمية[4].

وخلال هذه المرحلة أعادت الإدارة الاستعمارية صياغة تشريع الاستيطان الرسمي وتخفيف شروطه وعُدِّل مرسوم 30 سبتمبر 1878م بمرسوم 13 سبتمبر 1904م، والذي اشترط أن يكون المشترين للأراضي فرنسيين وأن تكون لديهم عشر سنوات من الإقامة، وتمّ حجز ثلثي قطع الأراضي للمهاجرين وزاد الحد الأقصى للامتيازات إلى 200 هكتار، كما سمح المرسوم الجديد باستئناف عمل الاستيطان الرسمي ودفعه بنشاط كبير

1 . Ibid, p 453, p 532.

2 . Ibid, p 453, p 450.

3. استمرت حكومة جونارت الأولى عدة أشهر فقط(1900م-1901م) ثم عاد بعدها مرتين للحكومة العامة من (1903م-1911م) ومن (1918-1919م) A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p.434

4 . Ibid, p 443, p 453, 454.

إلى الامتداد نحو الهضاب العليا، في الفترة ما بين 1904و1914م، خصّصت الإدارة الاستعمارية أكثر من 50 مليون فرنكٍ لإنشاء مراكز جديدة وتوسيع المراكز القديمة وإنشاء طرق مواصلات تهدف إلى خدمة المناطق المستوطنة بمبادرة خاصة، وكانت النتيجة إنشاء 59 قرية استيطانية جديدة وتوسيع 140 مركز قديم وإنشاء 151 مزرعة، وشملت الأراضي التي تم استغلالها حوالي 200 ألف هكتار[1].

وهكذا لم تعرف مستعمرة الجزائر التطور الاقتصادي الكبير إلّا في حوالي سنة 1900م، حين بدأ تدفق رؤوس الأموال إلى البنوك، وتقدُّم الرفاهية في المدن والأرياف وأصبحت مدينة الجزائر عاصمة حقيقية وواحدة من مدن حوض البحر الأبيض المتوسط الكبرى[2].

4. الاستيطان بعد الحرب العالمية الأولى (1914م-1930م):

أثّرت الحرب العالمية الأولى على الاستيطان بشكل متفاوت، فقد أدّت إلى تقليص عدد المستوطنين الفرنسيين من فئة الفلاحين، وتوقّفت الهجرة وانخفض معدل المواليد، وكانت الخسائر البشرية متساوية تقريبا بين المستوطنين الأوروبيين(22000) وبين الجزائريين(25000)، وكان العنصر الجزائري أكثر عدداً بخمس مرات، واللافت للنظر أنّ زيادة المستوطنين الأوروبيين بعد الحرب لم تستفد منها إلّا المدن، التي استوعبت الزيادة بأكملها[3].

حقّق الجزائريون أرباحاً كبيرةً خلال الحرب العالمية الأولى، وتغيّرت أوضاعهم بشكل واضح، حيث استفادوا من الأسعار المرتفعة التي وصلت إليها الحبوب والماشية الجزائرية خلال الحرب، فأصبح الجزائري المالك لعدد قليل من الموارد يرى أنّ الأرض هي الاستثمار الأكثر أمانا، وبسبب قلقه من التضخم النقدي سعى لامتلاك الأراضي بدلاً من أوراقه النقدية، وكان هذا الأمر من بين العوامل التي ساهمت في أزمة الاستيطان التي رافقت الحرب العالمية الأولى، ولم ترتفع معدلات الهجرة الأجنبية منذ الحرب العالمية الأولى إلّا بشكل طفيف بسبب التغيرات الاقتصادية التي حدثت في الجزائر وفي البلدان الأصلية لهذه الهجرة، كما أدّى انخفاض قيمة العملة الفرنسية والتباطؤ في الأشغال العامة إلى تثبيط عزيمة الاسبان والايطاليين للهجرة إلى الجزائر[4].

1 . Ibid, p 454, p 455.
2 . Ibid, p 460-464.
3 . Ibid, p 489-490.
4 . Ibid, p 490, p 503.

ومع ذلك استؤنفت أعمال الاستيطان الزراعي التي توقفت خلال الفترة (1914م-1919م)، بمجرد أن سمحت الظروف بذلك، وكانت فرنسا تستطيع على الرغم من ظروفها الديموغرافية آنذاك أن ترسل لمستعمرتها الجزائر بضع مئات من الأسر أو بضعة آلاف من الأفراد، الذين يمكنها استيعابهم كل سنة، لكن تطوير المراكز أصبح مكلفاً جداً، بسبب ارتفاع أسعار العمالة، والموارد والقيمة المضافة لملكية الأراضي والأهم من ذلك كله أنّ الحصول على الأراضي كان أكثر صعوبة، ومع ذلك بلغ عدد المستوطنين الأوروبيين في الجزائر833000 نسمة حسب إحصاء سنة 1926م، وبالتالي عادت الزيادة إلى معدل ما قبل الحرب تقريباً مع انخفاض محسوس[1].

من خلال هذا العرض الموجز لتوسع الحركة العمرانية الاستيطانية ومنشآتها في المجال الجزائري يمكننا أن نلاحظ أنه تمّ إدخال عنصر بشري دخيل في المجال العمراني الجزائري يختلف تماماً عن العنصر الأصلي من الناحية الثقافية والدينية والفكرية، عملت الإدارة الاستعمارية على تثبيته على أرض الجزائر على حساب مصالح المجتمع الجزائري وممتلكاته، وذلك من خلال توفير مراكز سكنية خاصة به تتلاءم مع ثقافته وتلبّي احتياجاته، ومنحته مساحات واسعة من الأراضي الزراعية الجزائرية التي استولت عليها بطرق غير شرعية، كما قامت ببناء منشآت عمرانية كبرى لتطوير مستعمرتها، وفي المقابل فقد أصحاب الأرض الحقيقيين مساحات واسعة من أراضيهم التي كانت مصدر رزقهم، وهو ما يدفعنا إلى التساؤل عن مصيرهم بعد الاستحواذ على أراضيهم وما هي السياسة العمرانية التي طبّقتها الإدارة الاستعمارية اتجاههم، وهو ما سنتطرق إليه في المبحث الموالي.

المبحث الثاني: السياسة العمرانية للاحتلال الفرنسي اتجاه الجزائريين.

أولا: حرب الاحتلال وتدمير العمران المحلي

لم يتوافق نمط معيشة السكان في الجزائر الذي يغلب عليه طابع البداوة القائم على التنقل والترحال مع سياسة الاحتلال الفرنسي عموماً ومشاريعه الاستيطانية خصوصاً، فإذا كانت النسبة الغالبة من سكان الجزائر عشيّة الاحتلال تعيش خارج المدن في الأرياف والبوادي وفي المناطق البعيدة عن الأنظار-كما أشرنا في الفصل التمهيدي-، فإنّ هذا الوضع شكّل صعوبة كبيرة أمام جيش الاحتلال خلال محاولته التوغُّل في

1 . Ibid, p 503.p 505.

المناطق الداخلية للبلاد وقمع المقاومات الشعبية بها، وكان من أكثر العقبات التي واجهتها الإدارة الاستعمارية في حصولها على الأراضي الضرورية لتطبيق سياستها الاستيطانية.

ولمواجهة هذا الوضع عملت إدارة الاحتلال في البداية على استخدام القوة العسكرية المباشرة لإخضاع المناطق الداخلية للبلاد، مُتّبِعَةً حرب إبادة شاملة للقبائل المناهضة للاحتلال، وتدمير شبه تام للمجال العمراني الذي تقطنه، لاسيما في عهد الحاكم العام بيجو(Bugeaud) (1841-1847م)، حيث أحرق جيش إفريقيا وهدم مئات القرى والدّوَاوِير في حربه ضد الأمير عبد القادر(1832-1847م) ومن تبعه من المقاومين، وتحوّلت الغزوات الفرنسية إلى منهج للدمار المنظّم الذي يأتي على الأخضر واليابس، نذكر على سبيل المثال النتائج المأساوية للحملة العسكرية التي قادها الجنرال بيجو(Bugeaud) سنة 1842م في الوسط والغرب الجزائري، والتي وصف أحداثها سانت آرنو(Saint Arnaut) يوماً بيوم في رسائله، وعرض خلالها حقائق صادمة عن كمّية التدمير الذي لحق القرى والدّوَاوير الجزائرية في منطقة حوض الشلف والمرتفعات المحيطة بها، حيث كتب:" **إنّ بلاد بني مناصر رائعة الجمال...لقد أحرقنا ودمّرنا كل شيء"، "كنا نتلف ونحرق وننهب وندمّر المنازل والأشجار وكانت المعارك نادرة ومنعدمة"**، ويضيف: **"كنت هناك مع جيشي الصغير نحرق دواوير وأكواخ العصاة وندمّر مخازن الحبوب ونرسل الشعير والقمح إلى مليانة ... واليوم خرجت من جديد لإفراغ مخازن وحرق قرى وأكواخ العصاة"، "لقد تركتني عند قبيلة بْرَازْ أحرقتهم ودمّرتهم وأنا الآن عند آل سنجاس وهناك سنعيد الكرة على نطاق واسع".** وهكذا لم يكن جيش الاحتلال يقاتل في واقع الأمر بل كان يدمر ويسلب وينهب بمنهجية المناطق المحتلة[1].

واللافت للنظر أنّ تدمير مساكن الجزائريين وقراهم لم يكن الهدف الأساسي لحملات جيش الاحتلال، بل كان رغبة وحشية لدى هذا الأخير الذي استهدف إبادة السكان دون استثناء، حتى المسالمين منهم، وهذا ما ذكره سانت آرنو(Saint Arnaut) نفسه حين وصوله إلى قبيلة سنجاس بمنطقة حوض الشلف: **"...قدم عدد منهم لإهدائي حصان الاستسلام فرفضته لأنّني طلبت انصياعاً عاماً، وشرعت في إضرام النيران"**، وكان الهدف الأسمى للجنرال بيجو(Bugeaud) هو توجيه حملاته العسكرية لتدمير معاقل الأمير عبد القادر ومدنه وتحصيناته، ففي حملة ربيع 1841م استهدف بيجو(Bugeaud) تاقدامت العاصمة الأولى لدولة الأمير ودمّرها، ثم انطلق إلى مدينة معسكر واحتلّها بشكل نهائي، وفي الفترة نفسها هاجم القائد

1 . شارل أندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج 1، ص 543.

باراغاي(Baragay) بوغار وتازة ثم أخضع المنطقة بين البليدة وملیانة مؤقّتاً، وفي خريف 1848م دمّر بيجو(Bugeaud) الموطن الأصلي للأمير وزاويته التي نشأ فيها (القيطنة بسهل غريس)، ثم دمّر مركز سْعَيْدَة وأغار على قبيلة فْليتة، وخلال حملة ربيع 1842م احتل تلمسان للمرة الثانية، وحدثت لأول مرة اتصالات برِّية بين مدينة الجزائر ووهران عبر وادي الشلف أين التقى بيجو(Bugeaud) بعد مغادرته من وهران مع شونغارنيي(Changarnier)الذي كان قادما من مدينة الجزائر بوادي الروينة[1].

ورغم حرب التدمير هذه ونتائجها الكارثية على الوضع العمراني عموماً، إلّا أنّ المقاومات الشعبية استمرت في الاندلاع بشكل متواتر، وتعذّر على جيش الاحتلال قمعها النهائي، ولحلِّ هذه المسألة قرّر بيجو(Bugeaud) إنشاء مراكز عسكرية محصّنة لحماية مصالحه وطرق مواصلاته في المناطق المحتلة، لتحافظ على التهدئة وتراقب تحركات القبائل المحلية، متّبعا في ذلك آثار المستوطنات الرومانية وطرقها غالبا، فخلال حملته في ربيع 1843م في منطقة حوض الشلف، أنشأ مركزاً عسكرياً دائماً يتوسط سهل الشلف في منطقة الأصنام عرف بمركز أورليانفيل(Orléansville)، بُني على أنقاض مستوطنة كاستيليوم الرومانية، وكان له دور بارز في مراقبة تحركات قبائل المرتفعات المحيطة بها مثل الونشريس والظهرة وقمع المقاومة بها، وساعده في ذلك قربه من ميناء تنس الذي اعتبر أهم منفذ لتموين القوات الفرنسية المحاربة في سهل الشلف[2]، وبنفس المنطق الذي بني به معسكر الأصنام، قرّر لاموريسيار (Lamoricière) قائد فرقة وهران آنذاك بناء مركز تيارت في موقع تنقارطية الرومانية غير بعيد عن تيهرت الرستمية في نقطة اتصال بين التل والسهوب، كما أنشأ شونغارنيي(Changarnier) معسكراً دائماً للجيش في ثْنِيَةْ الحَدْ (على بعد 67 كلم جنوب ملیانة) سنة 1843م[3]، على ربوة تطل على جبل الونشريس شرقا، وبنى الدوق أومال(Aumal) مركز بوغار لمراقبة قبائل الجنوب الصحراوي[4]، وفي مقاطعة قسنطينة أنشأ هذا الأخير مركزاً عسكرياً بنواحي سهل العين الكبيرة في قلب الأوراس خلال حربه ضد أحمد باي، وأمر بإقامة هذا المركز في باتنة (لامبيز الجديدة) غير بعيد عن لامبيز، وقد تمّ اختيار هذا الموقع بالقرب من آثار المدينة الرومانية القديمة تازولت، على بعد

1 . A. Bernard, Histoire des colonies françaises, T2, p 230.

2 . لمزيد من التفاصيل، ينظر: سعاد مويسي، **تأسيس مدينة الأصنام وتطورها العمراني(1843–1856)**، مقال منشور في مجلة عصور الجديدة، مج 11، العدد 3، نوفمبر 2021، ص297-320.

3 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes et l'évolution des genres de vie indigènes dans l'ouest du tell algérois**, T 1, Paris, Edition la rose, 1953, p 137.

4. شارل أندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج 1، ص 340

10 كيلومتر منها غربا[1]، وليتمكن لاموريسيار(Lamoricière) من حماية الحدود الجزائرية-المغربية قام بإنشاء مركز عسكري في لالة مغنية على بعد 25 كلم شرق وجدة[2]،كما بنى مركز نمور بعد احتلاله جامع الغزوات سنة 1844م[3]، الذي انتقده بيجو(Bugeaud) بسبب سوء موقعه قائلا: **" أنتم أيها السادة الآخرون، الذين تخرجتم من الهندسة لديكم هندسة التحصينات لكن ليس لديكم هندسة الحرب"** وطالبه بإخلاء المركز بعد مقتل مونتينياك(Montignac)في معركة سيدي براهيم[4].

وبذلك أسّسَ بيجو (Bugeaud)خطًّا محصّناً من المراكز العسكرية الاستراتيجية للدفاع عن مصالح الاحتلال على التخوم الجنوبية للتل الجزائري، وصفه أوغستين برنار(Augustine Bernard) باللِّيمس، تشبيها له باللِّيمس الروماني[5]، فكانت هذه المراكز العسكرية التي بناها سلاح الهندسة في جيش الاحتلال الفرنسي كقواعد إمداد ومراقبة لقمع المقاومات الشعبية هي أولى المنشآت العمرانية الفرنسية التي بنيت في المجال الريفي الجزائري، وتطورت معظمها فيما بعد لتتحول إلى مدن قائمة بذاتها شكّلت جزءاً كبيراً من المجال الحضري في البلاد حتى يومنا هذا.

ومع ذلك ورغم سياسة القمع وكلِّ الجهود التي بذلت لبناء المعاقل والتحصينات إلّا أنّ المقاومات الشعبية استمرت في الاندلاع من منطقة إلى أخرى، وكانت تتكرّر من حين لآخر بعد إخمادها، وهو ما عبّر عنه أحد قادة جيش الاحتلال لرئيسه في إحدى رسائله:" **من المحزن الاعتراف -يا حضرة الجنرال-ولكنّنا أقمنا البنيان على الرمال في إفريقيا، كما أنّ احتلال البلاد بواسطة السلاح أبعد من أن ينتهي، كما كان يقال ويكتب، ولكنّها عملية متكررة"**[6]، وهذا إن دلّ على شيء فإنّه يدلُّ على الصعوبات التي واجهها جيش الاحتلال في حروبه لإخضاع سكان الجزائر، ولاسيما ظاهرة البداوة والتنقل التي ميّزت نمط حياة القبائل المحلية والتي

---

1. ممدوح بومخيلة وسيفو فتيحة، **المراكز العسكرية الفرنسية على حدود منطقة بلزمة من خلال المصادر الفرنسية والوثائق الأرشيفية (مركز لامبيز الجديدة أنموذجا**، مقال منشور في مجلة عصور-المجلد 21، العدد 1، جويلية 2022، ص 322.

2. شارل أندري جوليان، تاريخ الجزائر المعاصرة، ج1، ص 342.

3 . Revue de génie militaire, Mars, 1931, p 368.

4. كان هذا المركز تحت قيادة مونتينياك الذي أعطيت له تعليمات بعدم المغامرة والخروج من المركز لخطر مقاومة الأمير في المنطقة، لكنه خالف التعليمات وخرج فالتقى بالأمير عبد القادر قرب قبة سيدي براهيم أين وقعت المعركة الشهيرة المسماة بمعركة سيدي براهيم في 23 سبتمبر والتي قتل فيها مونتينياك.A. Bernard, **Histoire des colonies**,T2, p 239

5 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T2, p 310.

6 . شارل أندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج1، ص 537.

جعلت مراقبة الريف أمراً صعباً، حيث كانت مخيّمات البدو التي يتم نقلها بشكل دوري تشكّل عقبة أمام جيش الاحتلال، وخير مثال على ذلك أنّ مقاومة الأمير عبد القادر استمرت بعد سقوط عاصمته الزمالة سنة 1843م أربع سنوات بعد ذلك.

ولمواجهة هذا التحدّي سعت إدارة الاحتلال إلى اتباع أسلوب جديد لإخضاع السكان المحليين وبسط سيطرتها على البلاد بعيداً عن استخدام القوة العسكرية، يقوم على توطينهم في مناطق محددة وتشجيعهم على البناء والتعمير وإنشاء القرى، وهو الأسلوب الذي أسمته الإدارة الاستعمارية بـــ"الاستيطان العمراني الأهلي" أو "الاستيطان العربي" (colonisation arabe).

ثانيا: السياسة العمرانية "الأهلية"(سياسة التوطين)

لم تبد الإدارة الاستعمارية اهتماماً كبيراً بأيّ سياسة عمرانية في المجال الريفي الجزائري حتى سنة 1845م، وذلك بعدما أدركت أنّ أسلوب التدمير والإبادة الذي اتبعته، ومصادرة الأراضي دون الاهتمام بمصير من طردتهم من "الأهالي"، كان أسلوباً أثبت فشله في قمع المقاومات الشعبية المتكرّرة وضمان التهدئة في البلاد، وهو ما أدركه الحاكم العام بيجو(Bugeaud) نفسه سنة 1843م حين أشار إلى أنّ القمع سيؤدي إلى حرب مستمرة، لأنّهم كانوا-حسب تعبيره-" **يهاجمون الدبابير التي ليس من الجيّد إزعاج بيوتها**"، كما لفت انتباه وزارة الحربية إلى حاجة المستوطنين الأوروبيين لمساعدة "الأهالي" وطالب بعودة القبائل المحلية التي هاجرت بسبب الحرب من منطقة متّيجة"[1]، فكانت الخطوة الأولى التي انتهجتها الإدارة الاستعمارية في هذا السياق هي اتباع نظام التجميع أو ما عرف بالمعسكرات(cantonnement).

1. سياسة التجميع:

تقوم سياسة التجميع على حصر السكان المحليين في مناطق ثابتة ومحدّدة ومنعهم من مغادرتها، وقد حدثت أول عملية تجميع في وقت مبكّر من الاحتلال في سنة 1834م حين قام الجنرال فوارول (Voirol) بتجميع خمسين خيمة من قبائل عريب في منطقة راسوتا (Rassauta)[2] قرب مدينة الجزائر وتكليفها

1 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 100.

2 . **راسوتا:** تقع على بعد 18 كيلومتر من مدينة الجزائر، على سفح تل ينحدر نحو سهل متيجة، كانت مزرعة خيول تركية في العهد العثماني. وهي برج الكيفان حاليا.

بحراسة محيط الدار المربعة (maison carré) (الحراش حالياً) وضمان الأمن بها، وذلك تقليداً للمعسكرات التركية التي كانت سائدة في العهد العثماني، والمتمثّلة في قبائل المخزن[1].

ورغم أنّ هذا الإجراء الذي بدا في البداية مجرد تجمّع مؤقّت لأسباب أمنية، تطوّر في عهد الحاكم العام بيجو(Bugeaud) نحو فكرة إنشاء قرى ثابتة "للأهالي"، شملت القبائل الخاضعة المحتشدة تحت أسوار المدن المحتلة وحول المخيمات العسكرية الفرنسية لحمايتهم من انتقام الأمير عبد القادر، مثل ما حدث في وهران حين أمر ببناء أول القرى العربية المحصّنة في الملاح سنة 1837م لقبائل الدْوَاير والزْمالة كمكافأة لهم على الخدمات التي قدّموها للقوات الفرنسية خلال الحرب، فكان هذا المشروع الأول لسياسة التجميع الذي أعلنه بيجو(Bugeaud)[2].

لكن لم يتم التعبير عن مفهوم التجميع رسميا إلّا في سنة 1845م، ولأوّل مرّة في تقرير مدير الداخلية حول إنشاء قرية قرواو في متّيجة، وفي العام الموالي فيما يتعلّق بتأسيس قرية راسوتا(Rassauta)[3]، حيث تجسّد نظام التجميع في هذه المرحلة في حصر القبائل المحلية في جزء من أراضيهم واستيلاء إدارة الاحتلال على الباقي مقابل ضمان الملكية للقبيلة على الجزء "الممنوح لها"، وقد اعتبر هذا النظام في نظر الإدارة الاستعمارية مجرّد خطوة أولى نحو إنشاء الملكية الفردية للأراضي[4]، وهذا المفهوم هو ما عبّر عنه بيجو(Bugeaud) حين حاول إيجاد طريقة للحصول على الأراضي من "الأهالي" غير أسلوب المصادرة، فكان يرى أنّ عدم تناسب مساحة الأراضي مع عدد السكان المحليين يسمح بتقليص هذه المساحة لفتح المجال أمام عملية الاستيطان الأوروبي، وقد تمثّلت فكرته في استبدال جزء من الأراضي "الجرداء" الواسعة و"الخالية" من السكان أين كان يرعى قطعان القبائل الجزائرية بمساحة أصغر تمنح إليهم بموجب نظام

---

1 . Jacques Tartary, Op, cit, p 205. وهم القبائل المتحالفة مع السلطة العثمانية مقابل الحصول على الأراضي، تمارس العمل الزراعي، بشرط أن تتجهز للسير للحرب عند أول إشارة من الباي الذين تتبع له، وقد عرف هذا التجمع بالزمالة

2. Saddek Benkada, **La création de Médina Jdida, Oran(1845) : un exemple de la politique coloniale de regroupement urbain**, Insaniat n 5, mai-aout, 1998, p 103.

3. منح فوارول مساحة من الأراضي تفوق ثلاثة ألاف هكتار لقبائل عريب، وسمح لهم بموجب ذلك الإقامة في تلك الأراضي واستغلالها وتم الاتفاق على عدم فرض أي رسوم لمدة ثلاث سنوات، لكن الكونت ديرلون أصدر أمرا بموافقة وزير الحربية في 29 جويلية 1835م منح بموجبه خمس مزارع دفعة واحدة للاجئ بولندي في المنطقة حيث تشكل راسوتا الحوش المركزي، لكن لم يستغلها كما يجب فتحولت إلى قرية للأهالي سنة 1846م ثم استقبلت المستوطنين الأوروبيين لاحقا سنة 1854م.بيليسيي، **حوليات جزائرية**، مج 3، ص 175. Octave Teissier, Op, Cit, p 54

4 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 150, p 155.

الملكية الحرة[1]، وسيكون "فائض" أراضي هذه القبائل جزءا من الملك العام، وفي مقابل الأراضي المأخوذة من القبيلة، اقترح بيجو(Bugeaud) أن تقوم الإدارة الاستعمارية ببناء العديد من المساكن بقدر عدد العائلات في القبيلة، ومنشآت المنفعة العامة كالجسور والطرق والمسارات اللازمة للاستغلال الأمثل لأراضيها أو مسجدا أو خانا أو مدرسة ونوافير وحمّامات وإسطبلات تكفي قطيع القبيلة[2].

إنّ تطبيق نظام التجميع يمثّل أوّل خطوة نحو تثبيت السكان المحليين على الأرض، وهو أوّل سياسة عمرانية طبقتها الإدارة الاستعمارية اتجاه "الأهالي" لأبعاد سياسية وعسكرية، حيث اعتبرتها وسيلة مهمة لمراقبة تحركات القبائل المحلية وتسهيل قمع مقاومتها، وفي المقابل مثّلت أسلوباً يساعد الإدارة الاستعمارية على الحصول على الأراضي الضرورية للاستيطان الأوروبي من جهة أخرى، حيث فرضت ظروف المرحلة الأولى من الاحتلال على الإدارة الاستعمارية الاهتمام المستمر بمراقبة أمن الأراضي المحتلة التي كانت تشكل مصدر قلق دائم لها، ولاسيما في ظلّ ندرة طرق المواصلات ووعورتها في الأرياف والبوادي الجزائرية وصعوبة التضاريس وتشتّت سكانها البدو الرحل، وهو ما نبّه إليه العديد من الضباط وقادة الجيش الفرنسي آنذاك في تقاريرهم، فهذا الضابط ريتشارد(Richard)[3] يلحّ بشدّة على ضرورة **"تثبيت "الأهالي" على الأرض"** كأوّل خطوة للقضاء على انتفاضتهم من خلال: **"...تجميع عناصر السكان المتناثرين وتنظيم جميع القبائل الخاضعة لنا في زمالات ووضع سلامهم النهائي معنا على هذا الشرط"**[4]، وعن طابع البداوة الذي ميّز "الأهالي" يقول:" **هذا العامل المؤسف يحرم العرب من كل تماسك ويمنحهم حركة تجعلهم بعيدين عنا، ويسمح لهم بطريقة ما بالتسلّل من بين أيدينا، بالإضافة إلى ذلك فإنّ هذا النقص في التجميع له عيب خطير جدا، وهو أنه بذلك يسلّمهم للمغامر الأول الذي يعرف كيفية استغلال تعصبهم أو تعطّشهم للنهب"**، وهو ينبّه هنا إلى أهمية أسلوب التوطين في كبح حركة القبائل المحلية ومنعها من الانتفاضة، ويرى الجنرال مرغريت(Marguerite) المسألة من منظور أمني أيضا، حيث كتب: **"أنّ الاستقرار الدائم الذي نلزم به**

1 . سعيد علمي، المرجع السابق، ج 1، ص 68.

2 . Anonyme, **Colonisation de l'Algérie par un officier de l'Algérie**, p 33.

3 . أول ضابط للمكتب العربي بأورليونفيل 1844م-1850م، مهندس وضابط جوقة الشرف في جيش الاحتلال، تبنى أفكار سانسيمون وفورييه. Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p137.

4 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 192.

العرب هو أفضل وسيلة لإخضاعهم بالكامل، من خلال الخوف الذي نحملهم فيه على رؤية أنفسهم محرومين من المصالح التي تربطهم

بالأرض"، ويوافقه في ذلك الجنرال لاباسيت (Lapasset) بأنّ تثبيت "الأهالي" على الأرض من خلال القرى: **"يجعل الثورات مستحيلة تقريباً عن طريق وضع الأرض في أيدينا"**[1].

كل هذه الآراء نلاحظ أنّها تتوافق مع فكرة بيجو(Bugeaud) الذي امتدّ طموحه ليس إلى تجميع القبائل فحسب كما أشرنا سابقاً، بل اشترط أن تكون هذه المعسكرات مصحوبة بقرى يستقرون بها بشكل دائم، واعتبر مسألة توطين "الأهالي" في مناطق معينة واستقرارهم في مراكز عمرانية ثابتة مظهرا من مظاهر تقدُّمهم وانفتاحهم على الحضارة الفرنسية، وذلك عن طريق تطوير مجالهم العمراني ومنشآتهم وزيادة رفاهيتهم، وهو ما يدفعهم إلى تقبُّل الاحتلال الفرنسي ويقلِّل من انتفاضتهم، كما ركّز على تطوير أساليب الزراعة والتشجير لديهم كوسيلة تساعد على ربطهم بالأرض: **"يجب علينا أن نشجِّع زراعة أشجار الفاكهة حول القرى التي بناها "الأهالي" باعتبارها أهم الوسائل التي تربطهم بالأرض"**، واعتبر تطوير الزراعة من شأنه أن يوفِّر حالة من الاستسلام والهدوء في البلاد[2]، وفي هذا الأسلوب محاولة للتأثير على نفسية الجزائريين وإغرائهم بمزايا البناء والتعمير لكسب ولائهم.

وانطلاقاً من هذه الأفكار والرؤى تجلّت الخطوط الرئيسية لبرنامج "الاستيطان الأهلي" الذي وضعه بيجو(Bugeaud) التي ارتكزت على تجميع القبائل الجزائرية وتوطينهم في مراكز ثابتة، وبناء قرى زراعية للفلاحين، ومن هنا يمكننا القول إنّ اهتمام بيجو(Bugeaud) بعدوِّ الأمس هو اهتمام استراتيجي فقط لأنّه يستهدف إبقاء القبائل الخاضعة إلى جانبه، حيث عمد إلى سياسة التهدئة عن طريق منح الامتيازات والمزايا لزعماء القبائل المحلية المهزومة، وحثّها على الاستقرار والتخلّي عن البداوة، ففي بيان له بتاريخ 5 فيفري 1845م خاطبهم قائلا: **" أنشئوا القرى وابنوا بيوتاً جيِّدة من الحجر ومغطّاة بالبلاط حتى لا تضطروا إلى المعاناة من الأمطار والبرد في الشتاء ومن الحر في الصيف"**[3].

1 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p102, 103.
2 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 191.
3 . René Lespès, **Les troupes indigènes de l'Algérie au service de la France** : tirailleurs, spahis, goumiers sahariens, Alger, Imprimerie Minerva, p 17.

هذا وقد اقترح بيجو(Bugeaud) أن ينفّذ هذا البرنامج بالتوازي مع الاستيطان الأوروبي، حيث كتب في ماي 1846م: **"نودُّ أن نجعل "الاستيطان العربي" يسير جنبا إلى جنب مع الاستيطان الأوروبي"**[1]، ومن أهمِّ التجارب التي قام بها في هذا السياق محاولته إنشاء أول قرية في متيجة والتي عرفت بحوش قرواو -كما أشرنا سابقا-بالقرب من مستوطنة بني مراد لتوطين عدة فروع من قبيلة بني خليل، وذلك بموجب مرسوم 11 جويلية 1845م الذي نصّ على إنشاء القرية، واشترط على كلِّ واحد من المستفيدين أن يبني مسكناً بسيطاً مغطّى بالقرميد ثم يحصل على منحة أرض بمساحة 10 هكتارات وقروض وبذور وحيوانات جر ووسائل زراعية، لكنّ المشروع واجه نزاعات قانونية أثارتها إحدى شركات الأراضي التي استحوذت على الأرض المخصصة للقرى الأهلية المستقبلية، وظلّ الأمر معلّقا لفترة طويلة، ولم تنشأ القرية إلاّ بعد نهاية عهدة بيجو(Bugeaud)، كما لم تنجح محاولته الأولى لتوطين قبائل الدوابر والزمالة في محيط مدينة وهران[2].

2. المكاتب العربية وسياسة التوطين:

رغم فشل الإدارة الاستعمارية في تطبيق سياسة التوطين في عهد بيجو (Bugeaud) ورحيله عن الجزائر سنة 1847م، إلاّ أنّ المكاتب العربية استمرت في تطبيق برامج واسعة في هذا المجال[3]، وتمثّل هذه المكاتب جهازاً إدارياً أحدثه بيجو(Bugeaud) بموجب مرسوم وزاري صدر في 1 فيفري 1844م لتنظيم وإدارة الأرياف والبوادي الجزائرية، وأرفقه بقانون الإجراءات الإدارية والقضائية المطبّقة على القبائل المحلية، والذي كان بمثابة الميثاق لهذه المؤسسة الجديدة، ثم عدّله الحاكم العام ماك ماهون(Mac Mahon) في 21 مارس 1867م[4]، لعبت هذه المكاتب دور هيئات إدارية وهيئات مخابرات وهيئات قيادة ل"الأهالي"، ولذلك أصبحت تعد أداة معرفة عميقة للبلد والسكان[5]، بلغ عددها سنة 1844م 21 مكتباً في جميع أنحاء الجزائر تحت قيادة العقيد دوماس(Daumas): 9 بعمالة الجزائر و6 بوهران و6 بقسنطينة، وفي نهاية الإمبراطورية

1 . Anonyme**, Colonisation de l'Algérie**, par un officier de l'Algérie d'Afrique, p 25.

2 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 196, p192.

3 . نص الأمر الصادر في 18 أفريل 1845م على تقسيم الجزائر إلى ثلاثة أقاليم تضم "أراضي مدنية" خاضعة لنظام مشابه للنظام المطبق في فرنسا، و"أراضي عسكرية" حيث تلعب فيها المكاتب العربية دور إدارة وحكومة خاصة، إذ تحتفظ كل قبيلة بزعيمها التقليدي مع الخضوع إلى السيطرة العسكرية، يتكون كل مكتب عربي من ضابط (رئيس مصلحة) يساعده ضابط او ضابطين مساعدين، قاض (مكلف بإصدار الأحكام العادلة)، أمين فرنسي، أمين مسلم، ترجمان، حارس، وبعض العمال. سعيد علمي، المرجع السابق، ج 1، ص 58.

4 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 13.

5 . سعيد علمي، المرجع السابق، ج 1، ص 59.

الثانية كان هناك 41 مكتباً عربياً وخمس ملحقات قيد الاستخدام، وقد حدّد دوماس(Daumas) دور هذه المكاتب بوضوح: **" تهدف هذه المؤسسة إلى ضمان تهدئة القبائل باستخدام إدارة عادلة ومنتظمة وكذلك لإعداد المسارات لاستعمارنا وتجارتنا من أجل الحفاظ على الأمن العام، وحماية جميع المصالح المشروعة وزيادة الرفاهية بين "الأهالي"**[1]، وعن الهيكل المادي للمكاتب العربية فقد كان يضمُّ: سكن الضباط، وغرف التقارير، ومكتبة وغرفة أرشيف، وصيدلية، وإسطبلات وسجون، بالإضافة إلى دار الضياف وهي نزل مجاني مفتوح بشكل دائم يستضيف جميع "الأهالي" الذين تجلبهم مصالحهم أو أعمالهم الخاصة إلى المكتب العربي، وغالبا ما كان يتمُّ تمثيل رئيس المكتب العربي في برجه مثل السيد الإقطاعي في قلعته المحصّنة[2].

كانت المهمة الأساسية لهذه المكاتب العربية تتمثّل في تطبيق نظام التجميع بين القبائل المحلية، حيث عملت على حصرها في معسكرات تخضع لإدارتها، ومنعتها من التنقل أو التخلّي عن المواقع التي حدِّدت لها، مستخدمة في ذلك القوة العسكرية لإعادة "الأهالي" الذين يبتعدون عن قبيلتهم، مثلما حدث في سنة 1847م لستِّ خيم من قبيلة أولاد بلعربي (أحد فروع بني لنت) الذين هاجروا إلى دائرة تيارت، كما أشرفت هذه المكاتب في إطار سياسة التوطين على بناء القرى وإنشاء العديد من الخانات على الطرق وبيوت الضيافة لزعماء القبائل الخاضعة والمساجد والعديد من المنشآت العامة مثل: النوافير وأحواض الشرب وغيرها، كما دعت القبائل المحلية إلى بناء المساكن كخطوة ثانية بعد التجميع، ودعت إلى ضرورة استبدال الخيمة بالمسكن المبني، وغالباً ما كانت تنشأ القرى بالتزامن مع التجميع، نذكر على سبيل المثال في منطقة حوض الشلف نشأت القرى بالتزامن مع التجميع في وقت مبكر من الاحتلال بين قبائل أولاد قْصَيّرْ والفغايلية[3].

ومن بين التجارب الأولى في تطبيق هذه السياسة نذكر ما قام به الضابط ريتشارد(Richard) رئيس المكتب العربي في أورليانفيل(الشلف حاليا) حين حاول إسكان "الأهالي" في قرى مبنية مصمّمة لهم بشكل خاص، تمثّل حلاًّ وسطاً بين المسكن التقليدي والقرية الأوروبية، فبنى قرى على نموذج المخيّم العربي، أي ساحة مركزية كبيرة وحولها مباني لها طابق أرضي واحد فقط، وكلُّها متصلة ببعضها مثل الخلايا، التي

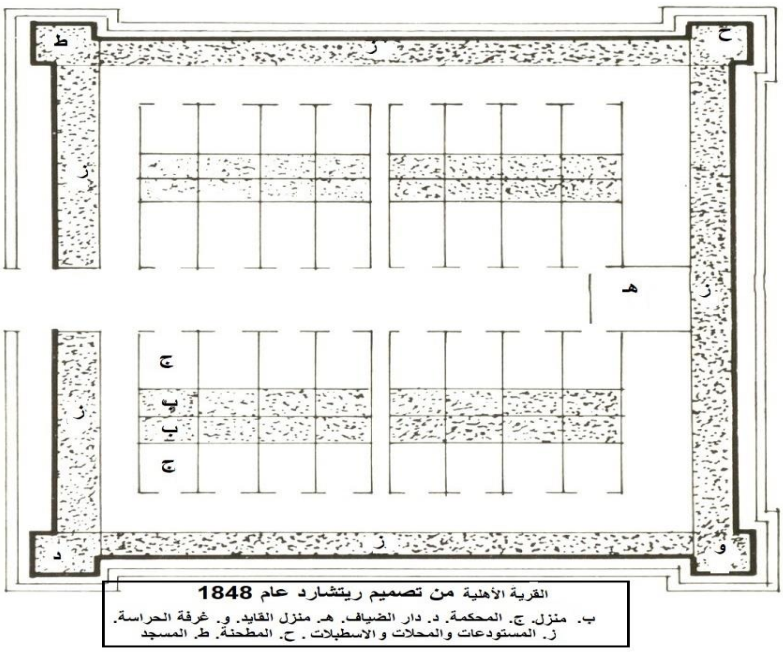
1 . Jacques Tartary, Op, cit, p 198.

2 . Xavier Yacono, Les bureaux arabes, p 15.

3 . Ibid, p 212 ; Sami Boufassa, **Villages hâtifs pour Algériens au xix e siècle**, Diagnostic d'un échec», Diacronie, Studi di Storia Contemporaneity : Miraggi e realtà: spazi e tempi della storia, 43, 3/2020, 29/10/2020, www.studistorici.com/2020/10/29/boufassa_No_43, p 92.

شبهها البعض بالخيمة الحجرية، لكن تعرّضت هذه التجربة لانتقادات واسعة، وكان مصيرها الفشل لأنّ هذه الخيم الحجرية لم تكن صالحة للسكن بالنسبة للعرب كما للأوروبيين[1]. (ينظر الشكل 2)

الشكل 2: القرية الأهلية من تصميم الضابط ريتشارد 1848م(بتصرف)



Source : Jacques Tartary, Op, Cit, p 222

وبعد فشل المحاولات التجريبية الأولى جرت عدة محاولات لتطوير نظريات بناء القرى الأهلية، ولم يعد الأمر يتعلق بإنشاء "قرى ثابتة على الأرض في أسرع وقت ممكن"، بل بدراسة احتياجاتها وفقا للبيئة، معتمدة على ما نشره أونفونتان (Enfantin) في كتابه "استعمار الجزائر"(Colonisation de l'Algérie) سنة 1843م[2]، حيث اقترح مساعدة القبائل أو الدواوير التي ترغب في التجمّع في القرى بالطريقة التالية: **"سيتمّ بناء الأسوار المحيطة التي رسمها مهندسو هيئة الأشغال العامة من قبل اليد العاملة العسكرية مثل تلك الينابيع والأحواض... وسيتمّ إعلان المساكن التي تمّ بناؤها والحدائق التي يزرعها "الأهالي" ملكية خاصة غير قابلة للتحويل، مربحة ومجانية(ملك) كما هو الحال في المدن، وستكون هذه المباني والحدائق معفاة من الضرائب لمدّة خمس سنوات، فإذا جاء أجانب من القبيلة لاستئجارهم والاستقرار فيهم، تعفى صناعتهم وشخصهم من الضرائب لمدة عامين"**، وهو بذلك يوصي بامتيازات الأراضي المسجّلة مع واجب الغرس

1 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 193-194.
2 . Barthélémy-prosper, Enfantin, **Colonisation de l'Algérie**, Paris, P.Bertrend, Librairie, 1843.

والزراعة والعمل، كما يوصي بتخصيص ميزانية بلدية أهلية من أجل المنشآت والصيانة لمساكن القيّاد والقضاة والمعلمين والدرك المحلي وكذلك لأشغال النظافة ومنشآت الطرق...، تمهيداً لإنشاء البلديات الجزائرية، ويضيف: " **لا ينبغي لنا أن نشجّع العرب على البناء والغرس فقط، ولكن يمكننا ويجب علينا إجبارهم على القيام بذلك تدريجيا ضمن حدود معينة**"، كما اقترح طريقة جديدة يمكن تطبيقها لتوطين "الأهالي": "**يجب علينا أن نفرض على القائد أو الشيخ أن يكون له مسكن ثابت مكان عدل وصلاة ...عندما يكون لدينا قلعة الشيخ ومحكمة القاضي، والمسجد والنافورة لن يمرّ وقت طويل حتى تكون لدينا القرية، ويتحوّل البدو الرعاة إلى شعبٍ مزارعٍ**"[1]، وهو بذلك يدعو إلى التدرّج في توطين "الأهالي" وليس الإجبار بالقوة.

هذه بعض المقترحات التي اطّلع عليها ضباط المكاتب العربية وحاولوا تطبيقها، ولاسيما لاباسيت(Lapasset) الذي سجّل أفكاره في كتاب "ملاحظات عن الاستيطان الأهلي والأوروبي"، وطرح المسألة بطريقة أكثر واقعية، حيث رأى بأنّ هناك هُوّة كبيرة بين المجتمع الجزائري والمجتمع الأوروبي لا يمكن التقارب بينهما إلاّ من خلال استخدام "الأهالي" كعنصر من عناصر الاستيطان: "**هناك حزبان كبيران لا توجد معاملة ممكنة بينهما، استخدم العرق المهزوم أو قم بتدميره، وهكذا يتم حل المسألة**"[2]، وعدّد المزايا الكبيرة لنظام التجميع المطبّق على "الأهالي" من الناحية السياسية، فبالإضافة إلى تقليل الثورات الشعبية فإنّه ستظهر احتياجات جديدة وسينشأ تضامن في المصالح بين العرقين وهو في رأيه: "**الاندماج الوحيد الممكن بين القبعة المستديرة والعمامة، بين الصليب والهلال**"، ومن الناحية الإدارية سيساعد التجميع على حل المسائل بسرعة أكبر وتشديد الرقابة على الزعامات المحلية من قبل السلطة الفرنسية، أمّا من الناحية المالية فستستفيد الإدارة الاستعمارية كثيراً لأنّ القاعدة الضريبية ستكون أكبر وأسهل في تحديدها، أمّا بالنسبة "للأهالي" فإنّ التجمّع في القرية سيفتح الطريق للرفاهية والتجديد[3].

وهكذا شهدت الجزائر منذ تأسيس المكاتب العربية وحتى سنة 1858م حُمّى بناء حقيقية[4]، حيث تعطي الاحصائيات التاريخية عدد 2241 مسكناً في سنة 1850م و1083 في سنة 1855م، في شمال الجزائر. وفي سنة 1853م يعطي جدول المؤسسات الفرنسية في الجزائر الأرقام التالية بالنسبة لوسط البلاد، منطقة مدينة الجزائر (7 قرى)، منطقة مليانة (46 قرية)، منطقة ثْنِيّة الحَدْ(11 قرية)، منطقة الشلف(7 قرى) منطقة

1 . Ibid, p 194, p195.
2 . Ibid, p 195.
3 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 274.
4 . Ibid, p 213.

البليدة(14 قرية)، وفي شرق الجزائر تمّ إنشاء عدد قليل من القرى، بنيت قرية واحدة فقط تبعد 14 كم عن مدينة قالمة، وثلاث قرى أخرى حول مدينة برج بوعريريج، وفي الغرب الجزائري ضمّت منطقة سيدي بلعباس (7 قرى) ومنطقة معسكر (5 قرى)وحول وهران وحدها أنشأ والسن استرهازي 35 قرية سنة 1846م لتوطين القبائل الخاضعة[1].

وبما أنّه من غير الممكن التطرُّق لمختلف المنشآت العمرانية "الأهلية" التي بنيت في المجال الريفي آنذاك، لإعطاء فكرة عن السياسة العمرانية المطبّقة على "الأهالي"، سنحاول هنا الإشارة إلى ثلاث نماذج تتمثّل خاصة في: الزمالات، قرى "الأهالي"، القرى العربية المسيحية، لنشير في الأخير إلى بعض أنواع المساكن التي بناها "الأهالي" في المجال الريفي وبعض منشآت المرافق العامة.

ثالثا: المنشآت العمرانية "الأهلية" في المجال الريفي

أسفرت السياسة العمرانية التي طبقتها إدارة الاحتلال على "الأهالي" في المجال الريفي على إنشاء أشكال مختلفة من القرى، وكانت القرى في الغالب ذات طبيعة عسكرية بحتة، خُصِّصت في المقام الأول للمجنّدين من الجزائريين في الجيش الفرنسي، وخاصّةً فرقة السباهية التي أنشئت رسميا بموجب أمرين ملكيين صدرا في 7 ديسمبر 1841م، ويذكر ياكونو(Yacono) أنّ مشاركة السباهيين في التوطين يعود إلى سنة 1837م مع إحداث قرية السباهيين بمسرغين بعمالة وهران، هذه الوحدات التي بفضل معرفتها بالبلاد كانت تساعد جيش الاحتلال في إرشاده للطرق والمسارات خلال حملاته العسكرية[2]، وقد أطلق جيش الاحتلال على قرية السباهية اسم الزمالة.

1. الزمالات:

تمثِّل الزمالة منشأة عسكرية بحتة مخصصة للسباهيين من "الأهالي"، حلّت محلّ معسكرات (قبائل المخزن) التي كانت قائمة خلال العهد العثماني، يعود تطبيق هذا النوع من التجمُّعات إلى السنوات الأولى للاحتلال، ويرجع السبب وراء بناء مثل هذه القرى إلى الفصل بين المجندين الجزائريين والجنود الفرنسيين بسبب صعوبة تأقلم الفرق الجزائرية مع التنظيم الصارم للثكنات الفرنسية، ففي سنة 1845م طالب لاباسيت(Lapasset) بتجميع السباهيين في زمالات بدلاً من ثكناتهم بحجّة أنّهم لم يعتادوا بشكل كبير

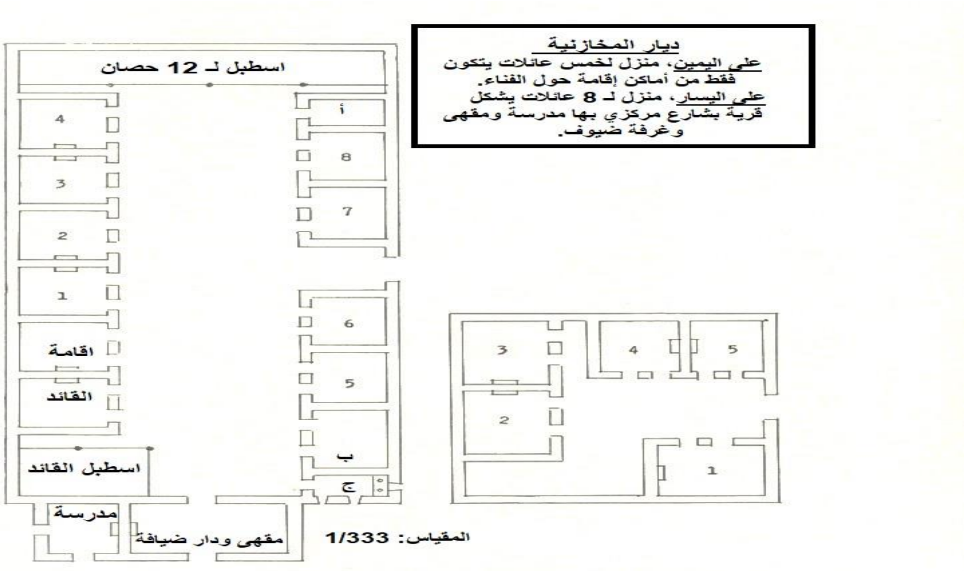
1 . Sami Boufassa, Op, Cit, p 96-97.
2 . Ibid, p 97.

على النظام العسكري، واقترح أن يشكّل كل سرب قرية، بحيث يحصل كل سباهي على مسكن ويشتغل بالزراعة وتربية المواشي وخاصة الخيول[1]، وقد ظهرت في هذا السياق عدة قرى أهلية شكلت الزمالات نذكر منها على سبيل المثال:

1.1. زمالة المخازنية:

أنشئت هذه الزمالة سنة 1848م على بعد 2.5 كم جنوب أورليانفيل(مدينة الشلف حاليا)، قُدّرت مساحتها الإجمالية في سنة 1853م ب 84 هكتار، وبلغ عدد سكانها 44 نسمة، وكان لهذه القرية طابع إداري بحت، بنيت بها عشرات المساكن كلٌ منها يحتوي على غرفتي نوم ومدفأة وبه فتحات يمكن استخدامها للدفاع، ومسكن خاص بالقائد وهو ضابط "أهلي" من السباهية، وطاحونة، وهي محاطة بسور تحصين، وتعدُّ حصونها بمثابة مخزن[2]، وبعد ذلك تم نقلها إلى الغرب عند مصب وادي سلي في السهل في الموقع الذي كان يسمى مالاكوف(malakove)حيث بلغت مساحتها 1200 هكتار[3].(ينظر الشكل 3)

الشكل 3: **زمالة المخازنية في أورليونفيل(بتصرف)**



Source : Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 231-232.

2.1. زمالة تنس:

1 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 205-206.

2 . Ibid, p 206.

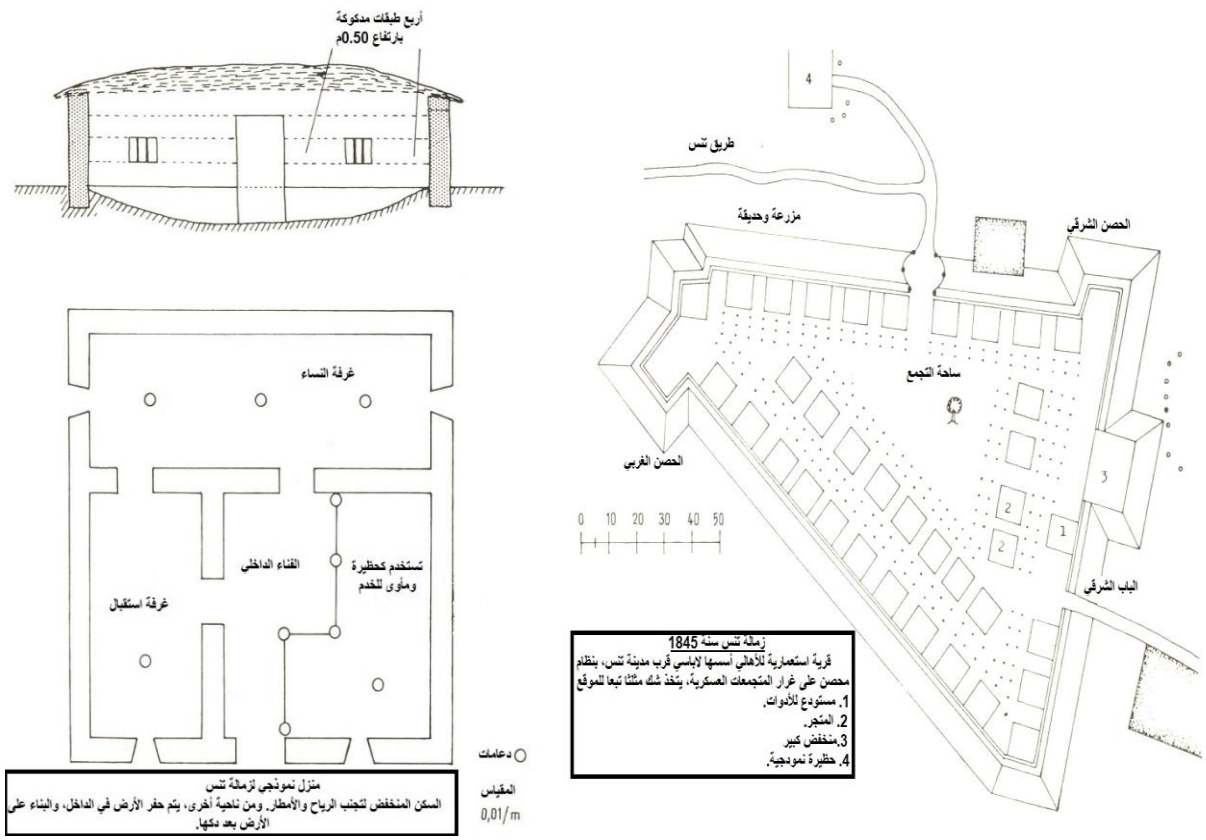
3 . Xavier Yacono, **La colonisation des plaines de Cheliff**, p 285.

تعود المحاولة الأولى لبناء زمالة تنس إلى سنة 1845م على يد لاباسيت(Lapasset) الذي حاول بناء قرية على يد 20 فارساً من المكتب العربي، وفي نوفمبر من السنة نفسها كان 15 مسكناً مبنياً بالفعل، لكن سرعان ما أُحرقت هذه القرية مع جزء كبير من الإمدادات المخزّنة فيها على يد المقاومة المحلية بقيادة الشيخ محمد بن عبد الله (المعروف ببومعزة) في السنة نفسها، أعاد لاباسيت(Lapasset) المحاولة مستفيدا من تجربته الأولى، ومباشرة بعد نهاية الانتفاضة أعاد بناء الزمالة الجديدة في سنة 1846م ولكن اختار موقعاً جيّداً وفي مكان أكبر مساحة وأكثر تحصيناً على هضبة أولاد هني قرب مدينة تنس على بعد 4 كيلومتر من الساحل، وأمر "الأهالي" بالبناء (رداً على حريق القرية الأولى)، تكوّنت هذه الزمالة من سور محيط محمي بخندق مائي، أغلقت بوّابتاه الوحيدتان بحواجز قوية جداً، بلغ ارتفاعها 2.5 متر، وتمّ تعزيز السور المحيط بحصنين مزوّدين بشرفات وبمبنى حجري مكوّن من طابقين مع صفّين من الأسوار المحصّنة قادرة على استيعاب 70 مدفعا، وحصنين مغلقين، وقد تولّت القبائل تحت إشراف شيوخها وفرسان من المكتب العربي مسؤولية توفير الأخشاب الضرورية للإطارات وللسور، بينما تولّى فرسان المخزن مهمّة إعداد الجير والملاط، وقد بلغت مساحة القرية 200 هكتار[1]، ضمّت في البداية 33 مسكنا داخل سور التحصين، وحظيرة أغنام نموذجية تتسع ل 700 رأس و40 ثوراً ومسكنًا للراعي، و8 مساكن خارجية للنشاط الزراعي، بنيت المساكن من الطين الأبيض وغطّيت بالأسطح، وتكوّنت من غرفتين كبيرتين (غرفة نوم للنساء وواحدة للاستقبال) وفناء داخلي، وبلغ عدد سكانها كما حدّده لاباسيت (Lapasset)33 عائلة يدين قادتها بالخدمة العسكرية وحراسة البلاد وجباية الضرائب ومرافقة طوابير جيش الاحتلال للعمل كمرشدين لها.(ينظر الشكل 4) ولكن لم تتمكّن هذه الزمالة من الصمود لفترة طويلة، ففي سنة 1856م أي بعد عشر سنوات من تأسيسها لم يتبقّ سوى 20 منزلاً فيها، ورغم أنّها صالحة للسكن إلاّ أنّها لم تكن في حالة جيّدة من الصيانة، وهكذا كانت التجربة الزراعية للزمالة مثل تجربة المستوطنات العسكرية لبيجو ظلّت قصيرة العمر ولم تحقّق النجاح المأمول منها[2].

الشكل 4: زمالة تنس(بتصرف)

1 . Ibid, p 267-p268.

2 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 210, p 212, p 213 ; Xavier Yacono, Les bureaux arabes, p 257.



Source : Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 266-268.

2. قرى "الأهالي" (الفلاحين):

ويقصد بها القرى المخصّصة للمدنيين المزارعين من "الأهالي"، وهي النوع الثاني من المنشآت العمرانية "الأهلية" التي بُنيت في إطار سياسة التوطين، لعبت دوراً أكثر أهمّية من الزمالات التي تتشابه معها في التصميم، وقد أنشئت هي أيضا في إطار سياسة التجميع لأهداف استعمارية، وتختلف أنواعها من قرى الخيام والأكواخ أو البيوت.

1.2. قرى الخيام:

كانت قرى الخيام سهلة البناء، سريعة الإنشاء واقتصادية لذا وجدت العديد من المؤيِّدين لها، حيث اعتبرها الضابط ريتشارد (Richard) وسيلة سريعة لتجميع السكان وتسهيل مراقبتهم حين كتب: **"نحن نؤمن إيمانا راسخا بأنّ فكرة قرى الخيام التي سنسجن فيها السكان العرب تجلب السلام إلى البلاد"**، وكان يرى أنّ قرى الخيام هي نظام معسكرات اعتقال سريع وغير مكلف، في حين رآها البعض من منظور آخر باعتبارها المرحلة الأولى من تشكُّل التجمُّع السكاني الذي يسبق بناء القرية الحقيقية، أمّا لاباسيت(Lapasset) فقد اعتبرها مجرد حل مؤقت يصلح لتجميع السكان في المناطق التي تعاني من نقص مواد البناء وعدم قدرة

"الأهالي" على بناء المساكن، على الرغم من عدم اقتناعه بهذا الحل، ونفس الرأي ذهب إليه والسن استرهازي(Walsen Esterhazy) الذي كان يرغب في بناء دواوير بشكل منهجي في عمالة وهران، حيث رأى بأنّ" **قرى الخيام هذه مجرّد مرحلة انتقالية**"، وقد تشكّلت قرى الخيام هذه في الأساس من تجمّع من العائلات "الأهلية"، حيث تخيّم الدّواوير المختلفة للقبيلة بالقرب من بعضها البعض ولا يفصل بينها سوى سياج من أشجار العنّاب البري أو أشجار أخرى، ويتوسّطها مسكن القائد المحمي بسور ذو فتحات، ويحيط بالقرية خندق كبير مسلّح بالصبار ويعمل بمثابة دفاع[1].

طُبّق هذا النموذج من القرى في فترة الثورات وبالتالي لم يكن الهدف اقتصادياً ولا اجتماعياً بل عسكرياً بحتاً، نذكر على سبيل المثال في منطقة حوض الشلف خلال انتفاضة بومعزة، أنشئت قرى الخيام هذه في المنطقة ولكن بمجرّد قمع الانتفاضة تفرّقت الخيام مرة أخرى، ولم تنجح التجربة في إقامة قرى ثابتة، ومع ذلك جرت بعد ذلك عمليات تجميع جديدة في قرى الخيام، حيث اقترح لاباسيت(Lapasset) تجميع الخيام حول مسكن ذو نوافذ يتم بناؤه للقائد على أن يتمّ الدفاع عن التجمع نفسه بخندق كبير مكتمل بسور حاجز[2]، وقد أنشأ ضباط المكاتب العربية وفق هذا النموذج العديد من القرى التي انتشرت بشكل واضح لا سيما في منطقة حوض شلف، نذكر على سبيل المثال نموذج قرية عين مران، حيث قامت إدارة المكتب العربي ببناء حصن لآغا صبيح وأحاطت به أكثر من 100 خيمة قبل أن يتمّ بناء 10 مساكن شكّلت القرية الصغيرة[3]، وبالقرب من ملتقى وادي سلي ووادي الشلف استفاد قائد صبيح الجنوبي أيضا من مسكن محصّن كان يجذب عدداً معينا من الخيام قبل أكثر من عامين من بناء المساكن، وفي جنوب أورليونفيل (Orléansville)على وادي تسيغاوت اجتمع حول مسكن آغا سنجاس في قرية كبيرة من الخيام خدمه وجيرانه الذين شغلوا بعد فترة قصيرة 20 مسكناً في قرية كبيرة[4]، ورغم فشل الكثير من قرى الخيام هذه وتفرّق سكانها إلاّ أنّ بعضها تحول مع مرور الزمن إلى قرى من الأكواخ والمساكن المبنية.

2.2. قرى الأكواخ والمساكن المبنية:

من الناحية النظرية كان إنشاء قرى الأكواخ أو المساكن المبنية فكرة تقرّر تطبيقها على المدى الطويل، حيث تطلّب الأمر اختيار موقع القرية ومخطّطها بعناية، مع ضرورة توقّع التوسّع السكاني المحتمل والاحتياجات

1 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 214-215-216.
2 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 258.
3 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 216.
4 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 259.

الجديدة، وتجنُّب اختيار موقع محكوم عليه مسبقا بالفشل أو التخلِّي السريع عنه من قبل السكان، بل اعتبر اختيار الموقع شرطاً أساسياً، حيث ارتكز اهتمام المكاتب العربية على اختيار الأماكن التي يرتادها "الأهالي" بشكل دوري أثناء رحلاتهم مثل الأسواق والأضرحة باعتبارها أماكن مقدّسة بالنسبة لهم، وفي الأماكن التي تتوفّر بها المياه كالينابيع والآبار، أو على حواف الطرق والمعابر، كما كانت تفضِّل أن تكون قريبة من الأراضي الزراعية على ضفاف الأودية[1].

وعلى الرغم من أهمِّية توفُّر هذه العوامل لبناء القرى إلاّ أنّ الاعتبارات الأمنية كانت العامل الأكثر تأثيراً على القرار آنذاك، وهو ما أكّد عليه الضابط ريتشارد(Richard) سنة 1848م خلال بناء قرى أولاد فارس وحميس وقرية المخزن بمنطقة حوض شلف:" **يجب أن نعتبر كل قرية من هذه القرى بمثابة الحصن، وقصبة مركز سكاني يتجمع بشكل طبيعي حول أسوارها، سيكون اثنان من الأبراج الأربعة الموجودة في الزوايا بمثابة مسجد والآخر لإيواء طاحونة دائرية، ويبقى البرجان الآخران تحت تصرُّف الزعماء أحدهما لوضع الحراس والآخر ليكون بمثابة دار ضياف**"[2].

والأمر نفسه نجده في مشروع العقيد ولسن استرهازي(Walsen Esterhazy) سنة 1846م نائب رئيس المكاتب العربية بوهران الذي قام بتصميم مشروع لبناء قرى أهلية في سهل وهران مخصّصة لتوطين قبائل الدْوَاير والزْمَالة، واقترح أن تشتمل القرى على مبنيين أعلى من البيوت الأخرى وعلى الطراز الشرقي: دار قايد الدوار في وسط أحد الجهات، والمسجد في الجهة المقابلة، ويجب أن تشتمل بعض المساكن على غرفتين أو ثلاث غرف وإسطبل يقع في مكان قريب، بحيث تكون أسوار القرية كافية لإيقاف الماشية بداخلها[3].

وهكذا لم تشهد مخطّطات القرى التي أنشأتها المكاتب العربية تنوُّعاً كبيرا بسبب خضوعها لنفس الاهتمامات الدفاعية، وتوفرت على نفس منشآت التحصين: الأسوار والأبراج وما إلى ذلك ، فكانت هذه القرى انعكاسا للمسؤولية الإدارية والتسلسل الهرمي العسكري، فكلُّ شيء في مخطط هذه القرى كان منظّماً حسب مسكن القائد المسؤول عن الأمن والذي تشرف عليه السلطة العسكرية الفرنسية، ومن هنا كان الطابع شبه الاقطاعي لهذه التجمعات التي تضمُّ دائماً ثلاثة أنواع من المساكن: المسكن الواسع والفاخر أحياناً

1 . Jacques, Tartary, Op, Cit, op, cit, p 218.
2 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 262.
3 . Saddek Benkada, **La création de médina jdida**, p 104.

لرئيس القرية(القائد)، والمساكن الأكثر تواضعا لمرؤوسيه المباشرين والتي تكون أحيانا مجاورة لمسكن القائد، والمَشْتَاتْ أو الأكواخ(القْرابى) للخمّاسين والماشية والمعدّات[1].

وعن تطبيق هذه الأفكار في مخطّطات القرى، نجدها تتشابه غالبا في شكلها وتصميمها، نذكر على سبيل المثال قرية أولاد فارس في منطقة الشلف كنموذج.

1.2.2. قرية أولاد فارس:

وهي القرية الأولى التي تمّ استكمال بنائها في وقت مبكر من الاحتلال سنة 1849م، تقع على بعد 6 كلم[2]من مدينة أورليونفيل(Orléansville)(الشلف حاليا) على طريق تنس، وكانت تعتبر القرية الأكثر اكتمالاً والأفضل بناءً والأجمل بين جميع القرى في المنطقة حسب وصف المصادر لها، وبمجرّد الانتهاء من بنائها وتزيينها بالمزارع من الداخل والخارج أقيم حفل التدشين حيث رفع العلم الفرنسي على صوت المدافع وإطلاق النار، واستغلّ القائد مارتمبري(Martimpry) قائد تقسيم أورليونفيل (Orléansville) آنذاك هذا الحدث، وجمع كل زعماء "الأهالي" في المنطقة، الذين حضروا وشجّعهم على بناء المزيد من المنشآت العمرانية التي كانوا قد بدأوا في بنائها محاولاً إثبات فوائدها، تشكّلت القرية من 16 مسكنًا تمّ ترتيبها في مدرج على منحدر شديد الانحدار، ويضم كل مسكن منها غرفتين وفناء، بنيت على طول شارع واسع مزروع بالأشجار، يؤدي إلى مسكن القائد الذي يتكون من 8 غرف، واكتملت القرية بتثبيت 24 خيمة، كما احتوت على نبع وحوضان، وفي واد يمتد على طول التجمع إلى الجنوب مكّنت المياه الوفيرة من الحفاظ على حدائق صغيرة تضمُّ العديد من أشجار الفاكهة، واستخدمت ثلاثة من حصون السور المحيط للمدرسة والطاحونة والفرن[3]، تصفها جريدة المبشر: " **وأوّل شروعهم في بناء دار هناك لقائدهم الحاج بوزيد، ثم اجتمع 18 شخصا من أعيان العرش المذكور وبنوا دياراً قرب دار القايد المذكور، كل دارٍ مشتملة على بيوت رحب، وعدد سكان القرية ينيف عن المايتين ودار القايد أكبر الديار مربعة الشكل بكل ركن منها برج صغير وفي برج الركن القبلي مسجد ومدرسة والبرج الثاني مطحنة لعامة الناس وقد أحاط الشجر والمياه السائلة بجميع البروج**"[4].(ينظر الشكل 5)

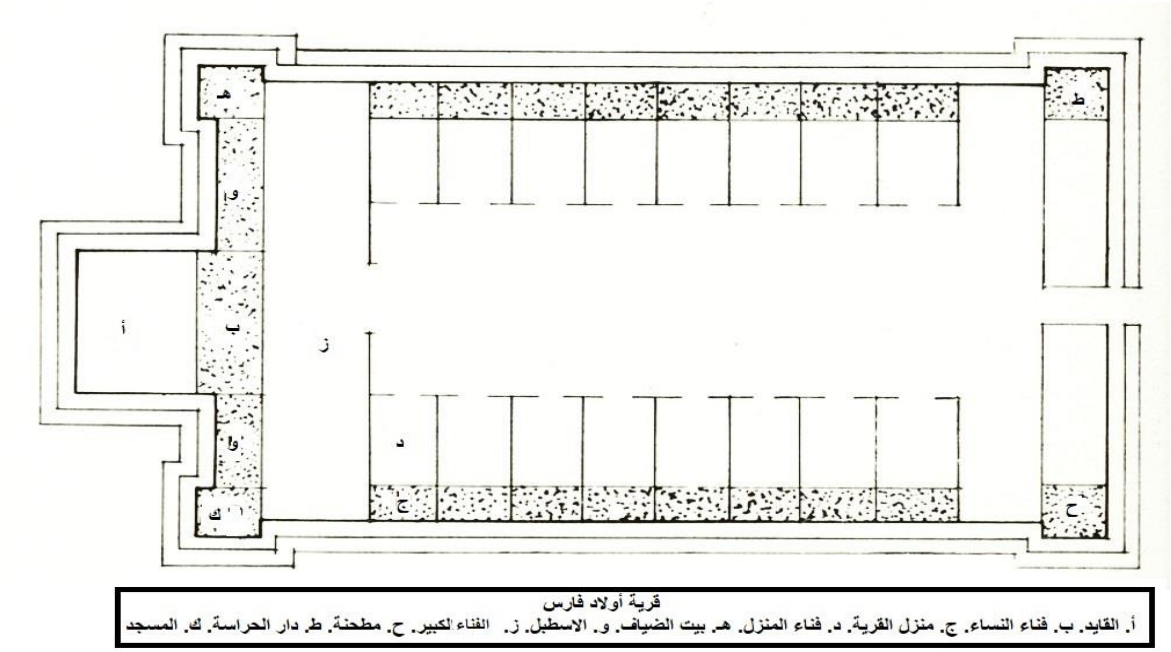
الشكل 5: مخطط قرية أولاد فارس(بتصرف)

1 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 218.

2. يبدو أن هناك خطأ في تقدير المسافة بين أورليونفيل وقرية أولاد فارس، لأن المسافة الحالية بين المدينتين تصل الى 15 كم.

3 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 262, p264.

4 . جريدة المبشر، العدد 43 في 15 جوان 1849، ص 3.



Source : Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 263.

لعبت المكاتب العربية دوراً رئيسيا في انتشار هذا النوع من المنشآت العمرانية في المجال الريفي الجزائري من خلال إشرافها على تنظيم هذه القرى، حيث كانت هي من يحدِّد موقع المساكن ويتولى الوساطة بين "الأهالي" من جهة والمقاولين والحرفيين الذين كانوا أوروبيين غالبا من جهة أخرى، أمّا "الأهالي" فكانوا مسؤولين عن دفع تكاليف البناء، وكانت المساكن المحصّنة للزعماء تبنى من الضرائب التي تدفعها القبائل المحلية[1].

ولتنفيذ مشاريع القرى "الأهلية" تم "منح" امتيازات كبيرة من الأراضي لزعماء "الأهالي" وهي مثل الامتيازات التي منحت للمستوطنين الأوروبيين مثقلة بالشروط، مثل: بناء المزارع، وغرس الأشجار وتوطين عدد محدد من الأسر وهي شروط ظلّت في غياب الرقابة دون تحقيق[2]، نذكر على سبيل المثال مشروع ولسن استرهازي(Walsen Esterhazy) الذي تولّى تطبيقه لاموريسيار(Lamoricière) بعد تكييفه وفق آرائه، حيث قرّر منح مساحة معينة من الأراضي في سنة 1847م للفلاّحين من "الأهالي" الذين سيتعهدون ببناء

1 . Sami Boufassa, Op, Cit, p 104.
2 . A. Bernard**, Histoire des colonies**, T2, p 305.

المساكن وزراعة أشجار الفواكه، فكانت قبيلة الزمالة أولّ من حدّد بالاتفاق مع الإدارة الاستعمارية مواقع قراهم في أكتوبر سنة 1847م، وبحلول ديسمبر كانت 18 قرية قيد الإنشاء فعلا[1].

وهكذا تمّ تشبيه الجزائري "الأهلي" بالمستوطن الأوروبي الذي يحصل على امتياز ويخضع لبعض التزامات البناء والزراعة، لكن لم تمنح الامتيازات لهم في كثير من الأحيان، حيث بدأت قبائل الدوابر والزمالة في عمالة وهران في وقت مبكّر بالبناء والزرع في انتظار الحصول على سندات الامتياز، لكن ظل انتظار الحصول على سندات الملكية من المسائل العالقة لدى "الأهالي" الذين حرموا منها لسنوات طويلة بسبب تغيُّر الحكومة العامة الفرنسية بالجزائر واختلاف سياساتها في هذا المجال، نذكر على سبيل المثال أنّه بعد تولّي الجنرال شارون(Charon) رئاسة الحكومة العامة الجزائرية اختلفت سياسته عن سياسة سابقه بيجو(Bugeaud) فيما يخصُّ قرى قبيلة الغْرَابَة بوهران، التي طُردت من أراضيها بعد استيلاء الإدارة الاستعمارية على غابة مولاي إسماعيل، فوجدت نفسها محصورة في 25 ألف هكتار، ولم تعد قادرة على إطعام أفرادها البالغ عددهم 11 ألف نسمة وقطعانها العديدة[2].

ولكن هذا التشابه في السياسة الاستيطانية والتوطين لم يكن إلاّ نظرياً، فبالإضافة إلى عدم التزام السلطة الاستعمارية بتعهُّداتها فيم يخص مسألة الامتيازات، نلاحظ من ناحية أخرى أنّه بالمقارنة مع مراكز الاستيطان الأوروبي التي كان يتمُّ تهيئتها وتزويدها بالمساكن وبالمنشآت العمرانية الضرورية بمساعدة الجيش فإنّ هذا الحال يختلف بالنسبة للقرى المخصّصة للجزائريين، حيث كانت العائلة الجزائرية هي التي تتحمّل تكاليف البناء بعد اختيار الموقع وتصميم الخطة الشاملة، حيث يصبح الأمر متروكاً للعائلة لشراء مواد البناء (الحجارة الخشب والبلاط) ودفع أموال للمقاولين الأوروبيين مقابل بناء منازلهم، في حين يقتصر دور المكتب العربي على الإشراف على عملية البناء فقط، وبسبب حالة الفقر والعوز التي كانت تعيشها العائلات الجزائرية التي نزحت بعد أن سلبت أراضيها وأصبحت معدمة، فقد انعكس على الوضع العام وعلى مساكنها التي اتخذت غالباً مظهر الأكواخ (القْرابى)، أمّا بالنسبة للأسطح فغالباً ما استخدم البلاط أو تمّ استبداله بالقشِّ أو الديس، وهو ما يفسِّر تواجد الخيام والأكواخ بكثرة لدى الجزائريين حتى الفترة المتأخِّرة من الحقبة الاستعمارية، من

1 . Saddek benkada, Op, Cit, p 104.
2 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 156-157.

جانب آخر كان الأثاث الداخلي يعكس فقر الساكنين ونقصاً تاماً في وسائل العيش، حيث مثّلت هذه المساكن أماكن إيواء معدومة لا تتمتع بأيِّ ميزة حقيقية[1].

من جانب آخر، نلاحظ أن الطابع الدفاعي لبعض هذه القرى خاصة تلك المخصصة للسباهيين يفصل فيها المقيمين داخل القرى عن بقية السكان بسور محيط، ويعتبر هذا الأخير أمرًا جديداً بالنسبة "للأهالي" الذين اعتادوا على المساحات الكبيرة وحريّة الحركة، كما أنّ مخطط القرى لم يكن في المستوى المطلوب وذلك باعتراف المستعمر نفسه حيث ورد على لسان أحد المسؤولين عن بناء إحدى القرى لتوطين قبائل أولاد قْصَيّرْ في سهل شلف: **"إنّ المخططات التي اضطررنا لإنشائها معيبة جدا"**[2].

3.2. القرى العربية المسيحية:

وهي قرى بناها رئيس الأساقفة في الجزائر الكاردينال لافيجري (Lavigerie)[3] لإيواء الأطفال اليتامى والمشردين من "الأهالي" نتيجة المجاعة التي عاشتها الجزائر سنة 1868م، ففي سنة 1866م شهدت الجزائر غزوا هائلا للجراد، وفي 1867م دمّر الزلزال عدة قرى عند سفح الأطلس البليدي بما في ذلك الشفّة والعفرون والبليدة، ثم أتت أوبئة الكوليرا والتيفوس التي غزت العمالات الثلاثة، فحصدت هذه الكوارث والجوائح أعداداً هائلةً من السكان المحليين، كما أدّى الجفاف أيضا سنتي 1865م و1866م إلى وصول المحصول الزراعي إلى الصفر في سنة 1867م، فكانت النتيجة مجاعة رهيبة استمرت من نوفمبر 1867م حتى جوان 1868م، وقدِّر عدد الضحايا من الجزائريين حسب الوثائق الرسمية بحوالي 300 ألف أو أكثر[4].

1 . Sami Boufassa, Op, Cit, p 108.

2 . Ibid, p 102.

3. **شارل مارسيال لافيجري**(Charles Martial Lavigerie) (1825م-1892م) كاردينال فرنسي عمل أستاذا لمادة التاريخ في جامعة السوربون بباريس(1854م-1856م)، ثم اتجه الى سوريا لمساندة الحركة التبشيرية عن طريق التعليم، ثم شغل منصب أسقف بمدينة نانسي بفرنسا سنة 1863م، انتقل إلى الجزائر سنة 1867م حيث أصبح كبير أساقفتها واهتم بالتبشير فأسس سنة 1868م جمعية المبشرين بالجزائر، التي تعرف بالآباء البيض، وأسس في السنة الموالية جمعية الأخوات البيض وكان يهدف بعمله هذا الى تحويل مسلمي الجزائر الى الديانة المسيحية معتبرا الجزائر بابا إلى القارة الافريقية التي أرسل إليها بالفعل عددا من البعثات التبشيرية.

4. A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 366.

- لمزيد من التفاصيل حول ضحايا المجاعة ينظر: الجيلالي صاري، **الكارثة الديمغرافية 1867م-1868م**، تر: عمر المعراجي، الجزائر، المؤسسة الوطنية للاتصال، النشر والاتصال، 2008.

حاول لافيجري(Lavigerie) إنقاذ الأطفال المتضررين من الموت، فاستقبل 1800 طفل في دور الأيتام التابعة له في بن عكنون والقبة، لكن مات منهم 500 طفل وبقي حوالي 1000[1]، فاشترى من أجلهم سنة 1869م عدة آلاف من الهكتارات من الأراضي في وادي الشلف من الآغا بن يحي بهدف بناء قرى لإيوائهم، وفي 15 جانفي 1873م افتتح قريته الأولى سانت سابريان(Saint Saprien) التي تشكّلت من مساكن صغيرة منفصلة عن بعضها البعض، ومرتبة في شوارع منتظمة، وفي جانفي 1875م تولّى بناء القرية الثانية في سانت مونيك(Saint Monique)، سكن هذه القرى هؤلاء اليتامى من الجزائريين ونشأوا على الديانة المسيحية الكاثوليكية، ولذلك فإنّ شكل المسكن في هذه القرى نجده يختلف بوضوح عن شكل مسكن الفلاحين المسلمين، حيث لم تعد هناك حاجة إلى فناء مغلق أو نوافذ ضيقة، فإذا كان على الهندسة المعمارية أن تستجيب دائماً لضرورات المناخ فإنّها لم تعد مضطرة إلى الانصياع للعادات الإسلامية، وهكذا تمّ بناء المساكن في هذه القرى المسيحية على الطراز الأوروبي وبدت كأنّها مزرعة صغيرة لمستوطن فرنسي متواضع[2].

لكن ظلّت هذه المحاولة معزولة ولم يكن لها أيُّ تأثير على المجتمع الجزائري ككل، وسرعان ما نشأ صراع بين الحاكم العام راندون ورئيس الأساقفة حول هؤلاء الأيتام، حيث أراد المارشال بطلب من المكاتب العربية إعادة هؤلاء الجزائريين الشباب إلى القبائل المحلّية بمجرّد انتهاء المجاعة، لكنّ لافيجري(Lavigerie) رفض ذلك واحتج بشدّة قائلاً: " **أنا الأب الحامي لجميع هؤلاء الأطفال، ... إنّهم ينتمون إليّ الآن، الحياة التي لا يزالون يحيوها أنا من حفظتها لهم لذلك فإنّ القوة فقط هي من ستنتزعهم من ملاجئهم**"، واستمرّ في تأسيس منشآته الدينية في الجزائر، وأسّس في 1868م جمعية المبشّرين في إفريقيا المعروفة باسم الآباء البيض، وأمرهم بأن يرتدوا زي الجزائريين ويتّبعوا أسلوب حياتهم تماما ويتعلّموا لغتهم، وأن يكرّسوا أنفسهم لتعليمهم ورعاية المرضى، وبما أنّه في الجزائر باعتبارها بلدا إسلاميا لا يمكن للرجال أن يقتربن من النساء أسّس إلى جانب جمعية الآباء البيض الأخوات البيض[3].

3. بناء المساكن:

عرف الوضع العمراني في الجزائر منذ بداية الاحتلال الفرنسي تغيُّراتٍ ملحوظة خاصة في المجال الريفي، حيث بدأت المساكن الثابتة الخاصة بالجزائريين في الظهور، من حيث المبدأ مُنح الجزائريون خيار

1 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 366.
2 . Jacques Tartary, Op, Cit p 226.
3 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, p 366-367.

البناء بحرّية في المكان الذي يرغبون فيه، لكن في الواقع كان يتم تحديد المواقع في النهاية من قبل ضباط المكاتب العربية وأعيان القبيلة، إمّا بهدف التخطيط للتجمُّعات المستقبلية أو لدوافع أمنية[1]، وقد شجّعت المكاتب العربية بقوة إنشاء المساكن المبنية، خاصة في المناطق التي تهيمن عليها الخيام، والتي اعتبرتها أدنى من السكن مقارنة بالأكواخ(القْرابى)[2]، على الرغم من أنّ هذه المنشآت بُنيت في أغلب الأحيان بمبادرات خاصة من الأعيان أو الفلاحين الأثرياء وبتشجيع غير رسمي من قبل الإدارة الاستعمارية، حيث ورد في أحد التقارير: " **إنّ الزعماء الكبار يضربون المثل في كل مكان ويقلدهم في البداية أفراد عائلاتهم ثم وجهاء القبائل وبالتالي هناك عدد كبير جدا من المساكن التي كانت ذات أهمية حقيقية والتي لها طابق واحد وأسقف مزيّنة على الطراز الأوروبي**"[3]. وهو ما نجده يتكرر في جريدة المبشّر التي كانت توجّه بشكل خاص إلى "الأهالي" وتحثُّهم على البناء والتعمير وتتتبّع تطوُّر منشآتهم بشكل دوري، نذكر على سبيل المثال ما نشرته في أحد أعدادها:" **أخبرونا أنّ المعتبرون من رؤساء العرب مشتغلون في بناء الديار لمستقرِّهم وإنّ كثيرا من القيّاد يفعلون مثل ذلك، وفي هذا الأمر لا يزال الحكم الفرنساوي يمدحهم ويثني عليهم**"[4]، كما ذكرت في العدد الموالي" **انتبهت الدولة الفرنساوية إلى اشتغال العرب ببناء الديار والدواوير ولا شك تعونهم في هذا الأمر المفيد حسب طاقتها**"[5].

وفي هذا السياق ولتشجيع "الأهالي" على البناء عملت إدارة الاحتلال على نشر دعاية واسعة عن أهمية البناء باعتباره أهم طريقة ليحافظ "الأهلي" على أرضه في ظلّ توسع حركة الاستيطان الأوروبي، وتقديم الوعود لهم بالحصول على سندات الامتياز بعد الانتهاء من بنائهم للمنشآت التي يحتاجونها، تذكر جريدة المبشّر: "**وكلّ من يعطيه قطعة أرض يشترط عليه بالوقوف على بنائها...ومراده بذلك عمارة البلاد**"[6].

1 . Jacques Tartary, Op, Cit p 202.

2 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 222.

3 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 197.

4 . **جريدة المبشر** العدد 20في 30 جوان 1848، الجزائر، دار مطبعة الدولة، ص2.

5 . **جريدة المبشر** العدد 21 في 15 جويلية 1848، الجزائر، دار مطبعة الدولة، ص 3.

6 . **جريدة المبشر** العدد 12في 29 فيفري 1848، الجزائر، دار مطبعة الدولة، ص 1.

أمّا بالنسبة لنمط المساكن فقد تنوّعت أشكالها ومظاهرها، من دور القيادة إلى المساكن العادية المبنية إلى المساكن الجماعية الكبيرة التي تستوعب عدة عائلات، بالإضافة إلى المساكن الأكثر تطوراً على الطراز الأوروبي للفلاحين الأثرياء، وفيما يلي بعض النماذج:

1.3. دور القيادة:

هي عبارة عن مساكن محصّنة يرتبط مفهومها العسكري بعقيدة سيطرة الزعماء "الأهالي"، تبنى على حساب "الأهالي" وفي النقاط التي لا تستطيع القوات الفرنسية احتلالها بشكل دائم، وهي بمثابة حصون صغيرة تكون مساكن للزعماء الكبار الذين تمّ ضمان أمنهم على هذا النحو[1]، وتهدف إلى لعب دور مستودعات الغذاء لطوابير جيش الاحتلال الفرنسي خلال الحملات وملاجئ لحلفائهم، وأيضًا محطات توقّف مريحة للمسافرين، كما تمثّل مراكز عسكرية في وقت الحرب، وفي وقت السلم تعتبر هذه المنشآت وسيلة للتوطين، وبالنسبة للهيمنة الاستعمارية تعدُّ مركزاً للإدارة أكثر فعالية لأنّه سيتم ممارستها من خلال وساطة السكان، دون التدخل المباشر من الإدارة الاستعمارية[2]، وتجدر الإشارة إلى أنّ هذه المساكن وإن بنيت على حساب "الأهالي" إلاّ أنّ اليد العاملة غالباً ما كانت من سلاح الهندسة العسكرية الذي شرع في بنائها منذ 1844م، نذكر على سبيل المثال: بناء بيت القيادة في الشبلية سنة 1847م وفي بني هندل (1852-1853م) في منطقة حوض الشلف[3].

2.3. الأكواخ:

وهي مساكن الأكواخ المعروفة بالقوربي مبنيّة بالحجارة المثبتة بالطمي الممزوج بالرمل ومغطّاة بالديس أو القشّ، شجّع الجنرال مارغريت (Marguerite) في عام 1848م بشكل كبير على بناء هذا النوع من المساكن التي بناها "الأهالي" بأنفسهم، والتي اعتبروها أفضل بكثير من الخيام[4].

3.3. المساكن المبنية:

1 . Revue de génie militaire, Mars 1931, p 327.
2 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 214.
3 . Revue de génie militaire, Mars 1931, p 327.
4 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 203.

وهي نوع من المساكن تتنوّع أشكالها ومواد بنائها، وخاصة في السقف الذي نجده يتكيّف مع المواد المحلية فيظهر المسكن مغطى بالقرميد أو القرميد مع الجذوع، وأحيانا بسطح، ويتكون بشكل عام من قطعة واحدة من 10 متر على 8 متر[1]، وعلى الرغم من تطور طريقة بنائه من حيث اختيار المواد وفي بعض التفاصيل إلا أنّ مظهرها لم يتغيّر وبقي يتوافق مع احتياجات الفلاح الجزائري[2].

4.3. المساكن الجماعية:

هي مساكن ذات طابع عسكري، ولكنّها تخضع لنفس قواعد التجمُّع السكني صمِّمت لعائلات المخزنيين وهم الفرسان الذين يخدمون المكاتب العربية[3]، ويتمُّ بناؤها بالقرب من طرق المرور لتتمكن من مراقبتها من بعيد، وحاولوا اختيار مواقعها بقدر الإمكان في أماكن يمكن الدفاع عنها بسهولة، وعلى أراض خصبة وقريبة من المياه على أمل أن يصبح كل من هذه المساكن مركزاً لقرية مستقبلية[4].

نذكر على سبيل المثال أنّه في سنة 1848م قام الجنرال مرغريت (Marguerite) في دائرة ثْنِيّة الحَد بتشييد أربعة من هذه المباني إمّا من قبل "الأهالي" أو من قبل جنود جيش الاحتلال، وكانت الأسوار مبنية من حجارة جيدة (تمّ استخدام حجارة من آثار رومانية كبيرة إلى حدٍّ ما) مع سقف من القرميد أو جذوع الأشجار مغطى بالتراب، تقع إحدى هذه المساكن على بعد 1200 متر شمال غرب معسكر ثْنِيّة الحَد، وأخرى وهي أكبر بكثير تقع على بعد 3 كم جنوب شرق ثْنِيّة الحَد على المنحدر الجنوبي للجبل المعروف بذْرَاعْ الكروش وكانت مخصّصة لاستيعاب عشرة عائلات، كما احتوت على موقع للمدرسة ومقهى ودار ضياف وكان للقائد غرفتان واسطبل خاص[5].

4. منشآت المرافق العامة:

تمثلت منشآت المرافق العامة التي بناها الجزائريون بشكل خاص في: محطات الاستراحة(الخانات)، الحمامات العربية، المطاحن، والنوافير والآبار وما إلى ذلك، وكان إنشاؤها بمبادرات من القبائل المحلية

1 . لتفاصيل أكثر حول أنواع المسكن المبني في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية، ينظر:

- Bernard Augustin, Doutté Edmond, **L'habitation rurale des indigènes de l'Algérie**, pp. 219-228

2 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 203-p185.

3 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 15.

4 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 205.

5 . Ibid, p 205.

وبموافقة من السلطة الاستعمارية وتشجيع منها، نذكر على سبيل المثال أنه في سنة 1848م طلبت قبيلة العطاف الإذن من إدارة الاحتلال لبناء فندق بالطريق المار على أراضيهم، ثم لحقتهم قبائل براز وبني فرح وبني زقزق وبني أحمد وجندل وبلال بنفس الطلب، ونفس الوضع شهدته مناطق واسعة من البلاد نذكر على سبيل المثال أعراش سعيدة الذين استحسنوا-حسب جريدة المبشر-منافع الفنادق وشرعوا في تلك الناحية ببناء فندق في ذراع الجمال[1]، كما شهدت ضواحي مدينة معسكر بناء أربعة فنادق للمسافرين في السنة نفسها[2]، وقد قدّمت هذه الفنادق والخانات خدمة كبيرة لمستعملي الطريق لفترة طويلة إلى أن فقدت أهميتها في عصر السيارات، ومن أبرز الخانات التي بنيت في هذا السياق، نذكر: خان جندل(1854-1855م) على الطريق من المدية إلى مليانة، واد الفضة(1853م)، عين الدفلى(1852-1855م) على الطريق من مليانة إلى أورليانفيل(Orléansville)(الشلف حاليا)، وعلى طريق الأغواط: قلْتَةْ السْطَلْ(1853-1854م)، سيدي مخلوف(1853-1855م)، عين وسّارة(1844-1855م)، عين الإبل(1854م)[3]...

ومن الملاحظ على مخطّطات هذه القرى افتقارها للمنشآت الدينية والتعليمية كالمساجد والمدارس، ولإن وجدت في عدد من القرى، فقد اقتصرت على غرف للصلاة عرفت بالمسجد بسبب بساطة بنائها، والأمر ذاته بالنسبة للمدارس وإن بنيت فإنّ عددها قليل، وكانت النافورة والحوض تعدُّ من المرافق الأساسية تماما مثل مسكن القائد، كما أضيفت مرافق أخرى مثل: بيت الضيافة والاسطبل والمطحنة والمخازن، لكن الجاذبية التي يرغب فيها الجيش الاستعماري كانت غائبة والراحة المادية والجمالية معدومة[4].

وقبل ختام هذا المبحث تجدر الإشارة إلى عامل مهم ساهم بشكل كبير في توطين القبائل المحلية في الجزائر، وجعل مسألة التوطين أمراً حتمياً، حيث نلاحظ رغم فشل بعض المحاولات الرسمية لتوطين "الأهالي" إلاّ أنّ توسع حركة الاستيطان الأوروبي الذي امتص مساحات واسعة من المراعي، أدّى بشكل مباشر إلى تقييد التنقل خاصة لدى قبائل البدو الرُّحَل، مما اضطرّ المُربّون الغالبية العظمى من البدو إلى البحث عن طرق جديدة للعيش في الزراعة المستقرة، وفي هذا الصدد يشير قزال(Gzell) إلى أنّ: "**الانتقال من الحياة الرعوية إلى**

1 . **جريدة المبشر**، العدد 23، 12 أوت 1848، الجزائر، دار مطبعة الدولة، ص 3.

2 . **جريدة المبشر**، العدد 28، 30 أكتوبر1848، الجزائر، دار مطبعة الدولة، ص4.

3 . Revue de génie militaire, mars 1931, p 328.

4 . Sami Boufassa, Op, Cit, p 106-107.

الحياة الزراعية هو إمّا جهد نحو مزيد من الرفاهية، ونحو وجود أكثر سلاماً، أو على الأقلّ تراجعٌ مؤقّتٌ، وهو الأمر الذي يجب على المربِّين الذين فقدوا مواشيهم أن يستسلموا له"[1].

وهكذا أدّت سياسة التوطين هذه إلى تخلّي القبائل المحلية تدريجياً عن السكن في الخيام بشكل كبير، ويرجع أوغستين برنارد(Augustine Bernard) السبب في ذلك فضلاً عن الأسباب التي ذكرناها آنفاً، إمّا إلى إفقار الراعي (انخفاض عدد الماشية والمراعي) أو إثرائه من خلال الاستقرار (التوطين على الأرض وزيادة الأرباح)، ويذكر أنّه حتى في حال بقاء نسبة معتبرة من المخيّمات المتنقّلة تمّ التخلّي تدريجياً عن استخدام الخيمة التقليدية لصالح خيمة القماش الأوروبية[2]، هذا ولا يمكننا إغفال دور القانون المشيخي لسنة 1863م الذي أكّد حقوق الملكية "للأهالي" على أجزاء من أراضيهم، فرغم ما ترتّب عنه من نتائج سلبية على تفكيك النظام القبلي للمجتمع الجزائري وفقدان القبائل لمساحات واسعة من أراضيها إلاّ أنّه كان له تأثير واسع من الناحية العمرانية حيث ساهم في انتشار حركة البناء والعمران في عدّة مناطق، نذكر على سبيل المثال أنّ قبيلة صبيح قامت في خريف 1864م ببناء أكثر من 100 مسكن في هذا السياق[3].

يمكننا القول أنّ توسّع المراكز الاستيطانية الأوروبية والقرى الأهلية وشبكة الطرق الجديدة التي اخترقت المناطق الداخلية للبلاد، وغيرها من منشآت المرافق العامة قد أدّت إلى انتعاش الحركة العمرانية في الجزائر، حيث كان اهتمام الإدارة الاستعمارية بالعمران والبناء بالتزامن مع الاستيلاء على أراضي الجزائريين أسلوباً أثبت فعاليته في قمع المقاومات الشعبية وإخضاع القبائل المحلية، وجعل السيطرة على البلاد أمراً سهلاً، كما ساهم أسلوب التوطين في توفير مساحات واسعة من الأراضي الزراعية للمستوطنين الأوروبيين الذين استمر عددهم في التزايد، وهو ما جعل حماس السلطة الاستعمارية يزداد منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر لترسيخ احتلالها وإنجاح مشروعها الاستيطاني، واتّضحت أمامها الرؤية حول أهمّية مستعمرتها من الناحية السياسية والاقتصادية وما يمكن أن توفّره لها من ثروات إذا حظيت بالاهتمام الكافي لتطويرها، وفي هذا السياق بدأت مشاريع المنشآت العمرانية الكبرى في الجزائر تحظى باهتمام كبير من الحكومة الفرنسية في المتروبول، يظهر ذلك في وضع مشاريع كبرى لتطوير المدن الجزائرية وتوسّعها العمراني وشقّ شبكات الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية، وبناء المنشآت المائية والبحرية الكبرى، التي تخدم مشروعها الاستعماري في الجزائر، وهو ما سنتطرق إليه في الفصول اللاحقة.

1 . Jacques Tartary, Op, Cit, p 178.
2 . Ibid, p 179.
3 . Ibid, p 221.

المبحث الثالث: التحولات العمرانية في المدن الجزائرية (1830م-1962م)

أنتجت الحِقْبَة الاستعمارية الفرنسية في الجزائر العديد من المدن الجديدة وغيّرت المدن القائمة وطبعتها بعمرانها الخاص، وأحدثت بذلك تغييرات كبرى على المجال الحضري في البلاد، وفي هذا السياق تبرز أهمية دراسة موضوع التحولات العمرانية في المدن الجزائرية خلال هذه الحِقْبَة باعتبارها أحد أهم المنشآت العمرانية الكبرى، وذلك بالبحث عن الأسس التي قامت عليها السياسة العمرانية للاحتلال الفرنسي لتوسيع المدن القائمة في الجزائر وإعادة تخطيطها، وما مدى مساهمتها في زيادة عدد المدن الناشئة وتطورها العمراني؟

تندرج هذه الدراسة ضمن البحوث التاريخية العمرانية التي تهتم بتتبع التحولات العمرانية في المدن ودراسة السياسات المعتمدة في تخطيطها لما لها من أهمية في تحديد مخطط المدينة، وعليه فإنّ الهدف من البحث في هذا الموضوع ليس تحليل الأشكال والأنماط العمرانية والمعمارية في حد ذاتها وفي مدينة بعينها، وإنّما هو الوقوف على الآليات والسياسات التي انتهجتها الإدارة الاستعمارية في تخطيط المدن الجزائرية من خلال دراسة بعض الأمثلة المختارة.

منذ السنوات الأولى للاحتلال الفرنسي للجزائر شهدت هياكل المدن الجزائرية تغييرات عميقة، حيث استولى عليها جيش الاحتلال في ظروف مأساوية، فمباشرة بعد احتلاله للمدن الساحلية استولى في البداية على أهم منشآتها العسكرية والمدنية، بدءًا بالثكنات والمساكن والقصور إلى المساجد، ... وغيرها، واستخدمها مراكز لقيادة المواقع وتقديم مختلف الخدمات الإدارية والهندسية والصحة فضلاً عن إيواء الجنود والخيول والعتاد، ونظراً للطابع العسكري الذي ظلّ يلازم الاستعمار الفرنسي طيلة الجزء الأكبر من القرن التاسع عشر تولّى سلاح الهندسة العسكرية في جيش إفريقيا دوراً رئيسياً في هيكلة المساحات الداخلية للمدن المحتلة وكذلك الفضاءات الخارجية بما يتناسب مع احتياجات ومتطلبات الحياة الأوروبية وحمايتها، وبدأت المدن القائمة تتوسّع تدريجياً وفقاً لازدياد عدد المستوطنين الوافدين[1].

ومن جانب آخر ساهم سلاح الهندسة العسكرية في رسم مخططات المدن الجديدة التي أحدثها خلال حملاته التوسعية نحو المناطق الداخلية للبلاد، والتي بُنيت في البداية كمعاقل ومعسكرات محصّنة

1 . Khadija Boufenara, Op, Cit, p 3-4.

لأهداف عسكرية كما أشرنا سابقا، أو كمراكز استيطانية مستحدثة[1]، فكانت له المسؤولية الرئيسية في بناء المدن سواء من حيث المباني نفسها أو من خلال منشآتها الهيكلية والوظيفية، ونتيجة هذه التدخلات العسكرية لم يهتم المهندسون العسكريون بالمحافظة على النسيج العمراني المحلي للمدن الأصلية وركزوا على تنفيذ مشاريعهم وفق أبعاد عسكرية واستراتيجية، كما أوكلت لسلاح الهندسة أيضا مهمّة إعادة تسمية الشوارع والأحياء الجزائرية بأسماء فرنسية نذكر على سبيل المثال أنّه تم تغيير اسم زنقة النحاس في مدينة الجزائر سنة 1832م وسميت ب (Rue de la fonderie) [2]، كما سميت عدة مدن وشوارع وساحات بأسماء شخصيات قيادية وجنرالات في جيش الاحتلال مثل: ساحة لاموريسيار، شارع دامريمون...وغيرها[3].

ولعل ما يبرِّر الهيمنة العسكرية على مخططات المدن أن الوظيفة العسكرية كانت جزءا من وظيفة المدينة وعنصرا مهما في بنائها أو حتى ولادتها ثم تطويرها منذ أقدم العصور، لأنّ التزام الوجود العسكري يتوافق مع واحدة من أقدم وظائف المدينة وهي الحماية من التدخلات الخارجية والاضطرابات الداخلية، وبذلك فهي وظيفة من وظائف النظام والأمن، ومن الناحية المفاهيمية هي وظيفة للسلطة، لأنّه لا يمكن تخيُّل مدينة غير محمية[4]، فمدينة الجزائر على سبيل المثال على الرغم من كونها مدينة كبيرة وعاصمة المستعمرة إلاّ أن العسكريين حافظوا فيها على دور رقابي مهم في شؤون التخطيط العمراني وأبقوا على العديد من المنشآت العسكرية في محيطها وذلك حتى بداية القرن العشرين[5].

أولا: مراحل التحولات العمرانية في المدن الجزائرية خلال الحقبة الاستعمارية (1830م-1962م)

1. المرحلة الأولى(1830م-1871م)

1 . لمزيد من التفاصيل حول منجزات سلاح الهندسة العسكرية في جيش افريقيا ينظر:

Revue du génie militaire, Mars 1931.

2 . جودي زكريا، **دور سلاح الهندسة العسكرية الفرنسي في بداية احتلاله للجزائر 1830**، مقال منشور في: **مجلة الدراسات التاريخية العسكرية**، مج 4، العدد الثالث، جويلية 2022، ص 110.

3 . Khadija Boufenara, Op, Cit, p 7.

4 . Ibid, p 5, p 7.

5 . معاوية سعيدوني، **دراسات عمرانية**، الجزائر، القافلة للنشر والتوزيع، 2016، ص 52.

شكّلت المدن الجزائرية أو كما اصطلح عليها مدن ما قبل الاستعمار أول شبكة من المدن الجزائرية التي تعاملت معها الإدارة الاستعمارية، وأضيفت لها فيما بعد المراكز الاستيطانية التي تحولت من قرى زراعية بسيطة أو معاقل عسكرية إلى مدن قائمة بذاتها مع تطور حركة الاستيطان الأوروبي في البلاد.

ظهرت ملامح التحول العمراني الأولى في المدن الجزائرية منذ الأيام الأولى لاحتلالها، حيث عمل سلاح الهندسة بعد تثبيت قواته في المباني القائمة في المدن كأول خطوة نحو التغيير بتحسين المنشآت العسكرية التي تعود إلى العهد العثماني، وتحويل المنشآت المدنية والدينية المحلية وتكييفها بشكل يخدم احتياجاته، نذكر على سبيل المثال في مدينة مليانة تمّ تحويل مساجد المدينة الثلاث إلى ثكنات للمشاة ومخزن للمواد الغذائية ومستشفى عسكري، كما ركّز المهندسون الفرنسيون على احتلال النقاط المركزية للمدن الجزائرية بالدرجة الأولى ووضع علامة على المدينة كرمز للنصر، فكانت أولى الأماكن التي قاموا بتحويرها هي الساحة العامة أمام المسجد الكبير عند تقاطع الشارعين الرئيسيين في المدينة، وتوسيع هذان الطريقان التي تشغلهما الأسواق غالبا في هذه المدن، ومن أجل تنظيم الشوارع الأولى التي اعتبروها ضيقة وغير مناسبة لهم هدم مهندسو سلاح الهندسة الأسواق القائمة التي اعتبروها منشآت تشوِّش الطريق، وأعادوا بناء شوارع أوسع وأكثر انتظاماً واستقامةً، نذكر على سبيل المثال في مدينة الجزائر بلغ عرض شارع باب الواد 6 أمتار، وفي سنة 1849م حدّدت مصلحة المنشآت المدنية في إدارة الاحتلال المسؤولة عن وضع القواعد بشأن الطرق وأنظمة البناء في عمالات الجزائر الثلاث(الجزائر ووهران وقسنطينة) عرض الشوارع ب 5 متر للطرق، وهو عرض أكثر من كافٍ لمرور عربتين جنباً إلى جنب، ومن أجل الحصول على تخطيط أكثر انتظاما والتوجه نحو شبكة المدينة بأكملها تمّ توسيع الطرق الموجودة وإزالة الطرق المسدودة وتحويلها إلى شوارع[1]، وكان مبرِّر سلاح الهندسة من هذا العمل هو الضرورة العسكرية التي تمثلت في صعوبة تحركات جيش الاحتلال داخل المدينة وتعطُّل حركة تداول العربات بسبب طرقها الضيقة، وقد برّر ذلك أحدهم بقوله: **"وكان الجيش مسجونًا في هذه الشوارع الضيقة، ولم يتمكن من استخدام معداته إلّا بصعوبة وبطء لا نهائيين، لذلك كان من الضروري شقّ طريقه بسرعة عبر هذه المتاهة من الشوارع الصغيرة والمباني المرتبطة ببعضها البعض، والتي أصبحت الآن ضرورية، وهذا ما أدى إلى سرعة فتح الشوارع والميادين**

1 . Xavier Malverty et Aleth Picard, **Les villes coloniales fondées entre 1830 - 1870 en Algérie (III) , Les tracés des villes et le savoir des ingénieurs du Génie- la transformation des villes précoloniales**, Paris, 1990 , p 124- 125.

الأولى"[1]. وقد تلقت هذه العمليات عدة احتجاجات من قبل سكان المدينة الأصليين وانتقادات حتى من بعض المهندسين الفرنسيين الذين اعتبروها اختراقات مكلفة وتشوه المدينة الأصلية، ففي سنة 1836م، أدان رئيس الهندسة في مدينة الجزائر، في رسالة موجهة إلى وزير الحربية، بعض الاختراقات التي حدثت في المدينة، حيث كتب: "**هذا سيتطلب خراب عدة مئات من الملكيات، وخراب الشوارع قيد الإنشاء، وأخيراً يمثل مبالغ هائلة للمصادرات، في حين أنّ الملاك لم يتلقوا بعد تعويضاتهم عن المصادرات الأولى، وهذا يزيد استمرار الخراب والهدم والبؤس في مدينة قد شوهناها بالفعل**"[2].

لم تلق هذه الاحتجاجات آذان صاغية من الجهات المعنية واستمر تنفيذ معظم مشاريع تخطيط الشوارع في المدن الجزائرية بطريقة عشوائية دون إدراك للاحتياجات والمتطلبات التي تتطلبها الإقامة في الجزائر، حيث وضعت تخطيطات تقترح هدم كل ما يعوق الخط المستقيم الأبدي للطريق دون التمييز بين المساكن القديمة والمباني المهمة التي تتميز بمساحتها الكبيرة وثراء موادها التي تكسبها قيمة فنية وتاريخية تستلزم الحفاظ عليها، فقد كانت الشوارع ذات عرض أكثر من كافٍ مقارنة بالمدن الفرنسية من الدرجة الأولى والثانية[3].

من ناحية أخرى، قام المستوطنون الأوائل الذين استقروا في المدن بتعديل المساكن المحلية التي استولوا عليها أو اشتروها بتكييفها وفق احتياجاتهم وثقافتهم فقاموا بهدم وتسوية العديد من المساكن وإعادة بنائها، ومنذ ذلك الحين بدأت المساكن "الأهلية" تختفي تدريجيا فاسحةً المجال أمام المساكن الأوروبية، وقطعت الشوارع الواسعة نسبيا الأجزاء التي ظلت عربية وقسّمتها، وقد أتاحت هذه التدخلات السيطرة على النسيج الكثيف للأحياء الأهلية في هذه المدن[4]. وهكذا بدأ العمران الأوروبي يبرز بوضوح في المدن الجزائرية على حساب العمران العربي الإسلامي الذي بدأ يضمحل مع مرور السنين.

من جانب آخر، عرفت المدن الجزائرية انخفاضاً ملحوظاً في عدد سكانها من "الأهالي" الذي تناقص بشكل كبير بسبب حرب الاحتلال، نتيجة هجرة نسبة كبيرة منهم خارج المدن فضلاً عن ارتفاع عدد القتلى، كما سعت الإدارة الاستعمارية إلى إبعادهم بمختلف الوسائل عن مراكز المدن ودفعهم إلى الاستقرار خارج

1 . Aleth Picard, **Architecture en Algérie, d'une rive à l'autre** (1830-1962), in : Revue du monde musulman et de la médeterranée, n e 73-74, p 123.
2 . Xavier Malverty et Aleth Picard, Op, Cit, p 32
3 . Ibid, p 33.
4 . Ibid, p 9.

أسوارها، حيث رأى بعض المنظّرين والمهندسين الفرنسيين أنّه إذا كانت كثافة الجزائريين مرتفعة في المدن فسيتعين عليهم الاستقرار خارج المدينة في قرى يتم إنشاؤها بشكل خاص لهذا الغرض، وهي السياسة التي اقترح تطبيقها السانسيموني أونفنتان(Enfantin) الذي اقترح بشأن مدينة الجزائر سنة 1843م: **"يجب أن يكون جميع السكان "الأهالي" الذين يسكنون المدينة العليا مدينة القصبة أساس سكان القرى الأهلية التي سيتم إنشاؤها بجوار مستوطناتنا المدنية أي على الخطوط الخارجية للسور المحيط والخندق"**، واقترح أن يتم" **جمع البسكريين والميزابيين والزنوج في ضواحي خاصة، يتم انشاؤها خارج باب عزون بين سور المدينة الجديد والسور القديم**"[1]، والرأي نفسه ذهب إليه رئيس الهندسة العسكرية في مدينة معسكر سنة 1845م حين كتب: **" إنّ المدينة يجب أن يحتلها الأوروبيون بشكل رئيسي، سيزداد عدد المستوطنين الأوروبيين وسينتقل السكان المحليين إلى الضواحي ومن المرغوب فيه أن يكون عدد السكان "الأهالي" أقل من عدد الأوروبيين داخل المكان"**[2]، وهو ما طُبِّق في مدينة وهران حين أمر لاموريسيار(Lamoricière) سنة 1845م ببناء قرية خاصة "بالأهالي" بضواحي المدينة والتي عُرفت بقرية الزنوج كما سنرى.

2. المرحلة الثانية(1871م-1930م)

ومنذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر خطّطت الإدارة الاستعمارية للتوسيع الخارجي للمدن الأصلية، بعدما تحولت إلى مدن استعمارية كبرى وأصبحت مراكز إدارية واقتصادية جذبت إليها موظفي المصالح المدنية والتجار الفرنسيين والأجانب، كما تطورت القرى الاستيطانية البسيطة والمعاقل العسكرية الأولى إلى مدن جديدة بفعل توسع الحركة الاستيطانية[3]، فحتى نهاية القرن 19م كان استيطان الجزائر يتقدم بسرعة مواكبا موجات الهجرة التي بلغت ذروتها ما بين 1872-1881م[4].

واصلت السلطات الاستعمارية المدنية التي حلّت محل سلاح الهندسة العسكرية خلال هذه الفترة عملية تحديث المدن الأصلية بحجة تحسين طرق المواصلات وفك العزلة عن الأحياء وإزالة الجيوب التي تنعدم فيها شروط الصحة والنظافة، وتوسّعت الضواحي ونمت المدينة الأوروبية على حساب المدينة الأصلية التي حولت أجزاء منها –حسب معاوية سعيدوني- إلى مدينة هجينة كرّست الانفصام، فظهرت المدينة

1 . Prosper-Barthélemy Enfantin, Op, Cit, p 482.

2 . Xavier Malverty et Aleth Picard, Op, Cit, p 7-8.

3 . لمزيد من التفاصيل حول تخطيط المدن الجزائرية خلال الفترة الاستعمارية ينظر:

- Xavier Malverty, **Les officiers du génie et le dessin de villes en Algérie (1830-1962)**, REMM 73—74, 1994/ 3-4

4 . Ibtissem Rezgui, Op, Cit, p 2-3.

الكلاسيكية الأوروبية على طول الشوارع الكبيرة وبعض الشوارع العرضية والمدينة العربية التقليدية في الأحياء التي لم تمسّها التحويرات، ومع مطلع القرن العشرين تحولت المدينة الاستعمارية "الجديدة" إلى حقل تجارب للنظريات المعمارية المجددة وأدوات ومناهج التهيئة العمرانية المبتكرة[1]، بعد أن كان الطراز الكلاسيكي الفرنسي هو النمط السائد في الجزائر حتى نهاية القرن التاسع عشر، وكانت المنشآت الاستعمارية الرئيسية في المدن الجزائرية من النوع الهوسماني[2].

ومع مطلع القرن العشرين، تم فتح صفحة جديدة من التاريخ الاستعماري باعتبار الحركة الاستيطانية كانت متقدمة بشكل كبير، وأصبحت فكرة تهيئة المدن من بين الانشغالات الأساسية للإدارة الاستعمارية، وأبرز التحولات التي عرفتها المدن الجزائرية في هذا السياق ظهور التيار المحافظ الذي ارتبط ارتباطا وثيقا بالحاكم العام جونار (Jonnart) الذي يقوم على الحفاظ على الإرث المحلي الجزائري والرفع من اعتباره، حيث عمل جونار(Jonnart) فور توليه رئاسة الحكومة العامة في الجزائر على تلبية الشروط اللازمة لوضع حركة مؤيدة للماضي القريب والبعيد للجزائر[3].

عرفت الجزائر خلال فترة حكمه ظهور حركة فنية وفكرية هامة فتحت المجال أمام عدد معتبر من الدراسات والتفكير والبحث حول تاريخ الحياة المحلية الجزائرية، حيث دعا جونار(Jonnart)المهندسين إلى استخدام الأشكال المغاربية في البناء، وذلك لإعادة تأهيل فن تمّ تهميشه لمدة طويلة في الوقت ذاته، فلبّى العديد من المهندسين دعوته من فرنسا ومن الجزائر، وظهرت عدة منشآت ذات الطراز الموريسكي الجديد(Néo-mauresque) نذكر على سبيل المثال مبنى البريد المركزي ومقر جريدة البرقية الجزائرية، ومقر محافظة الجزائر وأروقة شارع إيسلي(العربي بن مهيدي حاليا) ومسرح الحمراء الصغير بمدينة الجزائر، كما صُمِّمت عدة مساجد ومدارس ومعالم بلدية في أماكن مختلفة من البلاد[4]، ولا تزال الكثير من هذه المباني تمثِّل بقوة المشهد الحضري للعديد من المدن الجزائرية اليوم.

---

1 . معاوية سعيدوني، **أزمة التحديث**، ص 12، ص 11، ص 13.

2 Ibtissem Rezgui, Op, Cit, p 6. . الهوسمانية: **نسبة الى مؤسسها جورج أوجين هوسمان** (Georges Eugène Haussmann) (1809-1891) مهندس وسياسي فرنسي معروف وضع مخطط باريس في القرن التاسع عشر والمُسمى بـــ «المخطط الهوسماني». وكان محافظ لمنطقة نهر السين من 1853 إلى 1870.

3 . سعيد علمي، المرجع السابق، ج 1، ص 249-251.

4 . المرجع نفسه، ص 253، ص263، 264.

ومن أهم الأحداث التي عرفتها هذه الفترة هي اندلاع الحرب العالمية الأولى (1914م-1918م) وما ترتّب عنها من انعكاس على استقرار الوضع الاقتصادي والسكاني في الجزائر، حيث تسبّبت في وقف حركة الملاحة البحرية مع أوروبا وتعبئة عدد كبير من المستوطنين والجزائريين للمشاركة في الحرب، وأدّى هذا الوضع إلى إبطاء حركة البناء والتطور العمراني في المدن الجزائرية مؤقتا، والتي استؤنفت تدريجياً خلال فترة ما بعد الحرب[1].

3. المرحلة الثالثة (1930م-1945م):

مثّلت سنوات الثلاثينات من القرن العشرين فترة استقرار بالنسبة للمجتمع الاستعماري وثقة في مستقبله، وتجلّت هذه الثقة في ميادين شتّى منها ميدان العمران والتخطيط العمراني الذي عُدّ مظهراً مهماً وصورةً معبّرةً عن مدى ترسُّخ الوجود الاستعماري في الجزائر، وتأكدت في هذه الفترة القطيعة النهائية مع المقاربة العسكرية للتخطيط العمراني التي هيمنت على عمليات تخطيط المدن بالجزائر طيلة القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين وحدّت من طموحات المخططين وفرضت عليهم القيود التي كانت تستوجبها المستلزمات الدفاعية[2].

وفي سنة 1930م وصلت القوة الاستعمارية إلى ذروتها واحتفلت بالتقدم الذي تمّ تحقيقه خلال مائة عام من الاحتلال، وخصّصت موارد مالية كبيرة لإحياء ذكرى هذا الحدث وتنظيمه، عن طريق وضع برنامج واسع من المنشآت العمرانية ذات الطابع الإداري والثقافي مثل: المتاحف، المسارح، مساكن المستوطنين...، كما أثار هذا الحدث انتشار حركة البناء في جميع أنحاء البلاد، ومع الاحتفال بالذكرى المئوية للاحتلال الفرنسي للجزائر بدأ التراجع التدريجي للطراز الموريسكي الجديد على الرغم من استمرار تنفيذ بعض المشاريع بهذا الأسلوب حتى نهاية الثلاثينيات[3]، ولعل أهمّ ما ميّز هذه المرحلة في تاريخ العمارة في الجزائر هو بداية العصر الحداثي في الجزائر، وذلك من خلال الانفتاح على الاتجاهات العالمية للعمارة، حيث عرفت ثلاثينات القرن العشرين على المستوى العالمي انتشاراً واسعاً في ميداني العمارة والعمران للأفكار التي أطلق عليها صفة الحداثة(Modernisme)[4].

---

1 . Ibtissem Rezgui, Op, Cit, p 3.

2 . معاوية سعيدوني، **دراسات في التخطيط العمراني بالجزائر خلال الفترة الاستعمارية**، الجزائر، القافلة للنشر والتوزيع، 2016، ص 183.

3 . Ibtissem Rezgui, Op, Cit p 3- 4.

4 . معاوية سعيدوني، **دراسات في التخطيط العمراني بالجزائر**، ص 184.

وبعد سنوات قلائل وجدت الجزائر نفسها منجذبة إلى صراع عالمي آخر للمرة الثانية (1939-1945م)، وحشدت قوة قوامها ألاف المستوطنين والجزائريين، كما أعقب إنزال قوات الحلفاء على الساحل الجزائري في نوفمبر 1942م هجمات جوية استهدفت نقاطا استراتيجية مثل: الموانئ، وفرض سياق الحرب مباشرة ركوداً اقتصادياً وتوقفاً تاماً للبناء، ولم تنطلق حركة البناء حتى نهاية الحرب العالمية الثانية[1].

4. المرحلة الرابعة(1945م-1962م)

من أكثر المشاكل العمرانية التي عرفتها الجزائر بعد نهاية الحرب العالمية الثانية ظهور أزمة السكن الناتجة عن عدة عوامل أبرزها عواقب الحرب وما نتج عنها من دمار وركود، النمو الديمغرافي السريع والنزوح الريفي، فانصب اهتمام الإدارة الاستعمارية حول مسألة الإسكان بشكل خاص، مما أدّى إلى طفرة ملحوظة في البناء خلال هذه الفترة، فكانت برامج المجمعات السكانية الكبيرة الحل الحديث لمعالجة أزمة السكن في المدن الكبرى[2]. من جانب آخر، شهدت السنوات الأخيرة من الاحتلال الفرنسي نقلة نوعية ومنهجية جذرية في التخطيط العمراني بالمدن الجزائرية حيث أطلقت الإدارة الاستعمارية سياسة عمومية لتنمية الصناعة في الحواضر الكبرى، تقوم على برمجة مشاريع صناعية وسكنية كبرى لم تكن معهودة قبل ذلك، من حيث الكم والكثافة في المناطق المحيطة بالمدن الكبرى، دون الاعتبار المطلوب للإمكانيات الطبيعية للمجالات المعنية وقدرتها على استيعاب التوسع المبرمج واعتماد التجزئة الوظيفية والمورفولوجية للمجال الحضري، بحيث يتم إقرار مناطق متجانسة تغلب عليها وظيفة واحدة ويسود فيها خطاب معماري موحّد[3].

وخلال السنوات الأخيرة من الحقبة الاستعمارية (1958م-1962م) تبنّت السلطة الاستعمارية التي كانت تسعى لإبقاء الجزائر تحت نفوذها هذا النوع من التخطيط لتجسيد سياسة تطوير الصناعات الكبرى والتجمعات السكنية الضخمة في المدن الرئيسية، ممّا يجعل هذين العنصرين-أي الصناعة والإسكان-أهم المحركين للتخطيط العمراني وأهمّ عنصرين تقوم عليهما المخططات العمرانية التوجيهية التي أنجزت بهذه المناسبة[4]. ففي ذروة الثورة الجائرية، حررت موجة تصفية الاستعمار في إفريقيا المغرب وتونس سنة 1956م

1 . Ibtissem Rezgui, Op, Cit, p 4.

2 . Ibid, p 4-5.

3 . معاوية سعيدوني، **دراسات في التخطيط العمراني بالجزائر**، ص 276.

4 . المرجع نفسه، ص 277.

من الهيمنة الفرنسية، ثم غانا سنة 1957م ثم مستعمرات إفريقيا السوداء سنة 1960م، ومباشرة بعد عودة الجنرال ديغول إلى السلطة بعد انقلاب 13 ماي 1958م ضد الجمهورية الرابعة، اتخذ الاجراء الأخير لمحاولة الحفاظ على استعمار الجزائر، وأطلق مشروعه المعروف بمشروع قسنطينة(1958-1962م)، الذي ساهم حتى سنة 1961م في تسريع عملية تمدين المدن الجزائرية على أساس برنامج إسكان اقتصادي واسع النطاق، مما ميّز المشهد المعماري والاجتماعي والاقتصادي للجزائر[1].

تضمّن مشروع قسنطينة سياسة عمومية لتنمية الصناعة والسكن، ولئن كان التصنيع عامل تحديث فإنّه أوجد اختلالات في أطراف المدن، وأثّر في الموارد الطبيعية المحلية، وكان عامل نزوح ريفي لم تستوعبه المدينة، بينما أحدثت المشاريع السكنية القطيعة بين القديم والجديد شكلاً ووظيفة ومقياسا، فصارت المدينة مدينتين: مدينة جديدة ومدينة تاريخية تنحصر الصلة بينهما في جوار سلبي، ونتيجة ازدياد عدد "الأهالي" الجزائريين بالمدن الكبرى خاصة خلال حرب التحرير الكبرى(1954-1962م) ولمواجهة العجز في السكن "الأهلي" أقامت الإدارة الاستعمارية أحياء "إعادة الإسكان" بتقنيات بناء استعجالية من دون معايير السكن الأوروبي ولا تتناسب مع خصوصية المجتمع المحلي، وهو ما جعل معاوية سعيدوني يصفها بقوله :**"اتسمت ملامح أبارتيد عمراني في سنوات الاستعمار الأخيرة رغم الخطاب التجميلي للمشروع التحديثي"**، فقد أغفل المخططون بأنماط سكنية حداثية مجرّدة تنفي الخصوصية الاجتماعية والثقافية ومميزات الموقع والموروث التاريخي، فتشكلت المدينة رباعية الأبعاد: مدينة إسلامية أصلية يسكنها الجزائريون، ومدينة القرن التاسع عشر والقرن العشرين الأوروبية التي ظلت مركز المدينة الوظيفي والرمزي، يغلب عليها الأوروبيون وقلة من الجزائريين، بالإضافة إلى التجمعات السكنية والصناعية للمشروع التحديثي وهي مدينة المجتمع الأوروبي الحديث بأطره ومستخدميه، وأخيرا الأحياء العشوائية وأحياء إعادة الإسكان، وأبرز ما يميّز هذه الصورة الانشطار وانقطاع تواصل مكوّناتها، وهو ما أكدّ الانفصام في علاقة الجزائريين بالتحديث وكأنّ المدينة بالنسبة إليهم أرض موعودة محرمة[2].

1. Ibtissem Rezgui, Op, Cit, p 5.

2 . معاوية سعيدوني، **أزمة التحديث**، ص16، 17.

واللافت للنظر استمرار التخطيط العمراني بعد الاستقلال كما أرادته الإدارة الاستعمارية نتيجة التبعية الثقافية والتقنية وثقل الإرث الاستعماري، فتبنت الدولة الجزائرية الإجراءات التنظيمية مواصلة العمل بأدوات التخطيط ذاتها، وإن تغيرت التسمية، فقد تأكد تغييب المدينة الأصلية[1].

وبما أنّ المجال لا يسعنا هنا لتتبع التحولات العمرانية في كل المدن الجزائرية خلال الحقبة الاستعمارية فإنّنا ارتأينا دراسة مدينتي الجزائر ووهران كنموذجين عن المدن الاستعمارية الكبرى في الجزائر.

ثانيا: نماذج من التحولات العمرانية الكبرى في المدن الجزائرية خلال الحقبة الاستعمارية (1830م-1962 م)

1. مدينة الجزائر:

1.1. المدينة العسكرية 1830م-1871م:

كانت مدينة الجزائر أول المدن المحتلة وأكثرها تأثُّراً بالوضع الاستعماري وسياسته العمرانية، حيث شهدت منذ الأيام الأولى للاحتلال توافد العديد من الأوروبيين عليها لاسيما المالطيين والإسبان والإيطاليين[2]، وكان أكثر شيء أثّر فيها بعد احتلالها مباشرة هو إسكان جنود حملة الاحتلال بها، حين قررت الإدارة الاستعمارية إيواء أكبر عدد ممكن منهم داخل المدينة، وحجزت الأماكن المخصصة لهم عن طريق إخلاء المساكن المجاورة لحصن القصبة من سكانها الأصليين دون تعويضهم من القصبة إلى باب الواد، كما حوّلت عدداً من المساجد إلى ثكنات عسكرية لإيوائهم، وسكن الضباط القصور والمساكن الخاصة، وأقاموا مصالحهم حسب الحاجة في الزوايا ومقرّات المؤسسات الدينية[3]، وذلك دون اهتمام بالوفاء بالوعود التي تعهّدت بها في معاهدة الاستسلام في 5 جويلية 1830م.

هذا وقد عرفت مدينة الجزائر غداة احتلالها تغيير أسماء الشوارع واستبدال الأسماء العربية بأسماء مستعارة من العصور القديمة مثل: سكيبيون، مكيبسا، يوغرطة، يوبا أو من الحيوانات الإفريقية مثل: الجمل، الزرافة ووحيد القرن...، وقامت إدارة الاحتلال بترقيم المساكن ومحاولة إحصاء سكانها[4]، حيث قُدِّر عدد

1 . المرجع نفسه، ص 17، 18.

2 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 155

3 . شارل أندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج 1، ص 119.

4 . A. Bernard, **Histoire de colonies**, T 2, p 156.

سكان المدينة حسب الإحصاء الذي أجرته سنة 1832م بحوالي 16000 نسمة، بعد النزوح الكبير الذي عرفته من طرف سكانها المحليين، فضلاً عن أسلوب التخفّي من الإحصاء الذي لجأ إليه البعض منهم، وكان قبل ذلك قد أحصى سلاح الهندسة العسكرية سنة 1830م عدد مساكن المدينة ب 6800 مسكنا والعديد من الآثار داخل أسوارها، مما يبرز حالة التدهور والدمار الذي كانت تعيشه آنذاك[1].

خلال المرحلة الأولى من الاحتلال الفرنسي اعتبرت مدينة الجزائر مدينة عسكرية في الأساس وكان تطورها العمراني يخضع للاحتياجات العسكرية، فكانت هذه المدينة التي يحتلها الجيش تحتاج إلى طرق مرور مريحة وموقع خال من المباني يسمح بتجمع القوات[2]، وبما أنّ أزقة مدينة الجزائر الضيقة والمرتفعة لم تكن تتلاءم مع هذه الاحتياجات العسكرية، انصب اهتمام الإدارة الاستعمارية خلال السنوات الأولى للاحتلال أساسا على تحوير بعض أجزاء المدينة القديمة وتكييفها وفق احتياجاتها، وقد أشرف على هذه العملية سلاح الهندسة العسكرية في جيش إفريقيا والذي كانت أولوياته ذات طابع عسكري كما أشرنا، وهو ما تجسد عمليا في فرض حقوق ارتفاق(Servitudes) ملزمة ظلت لفترة طويلة حجرة عثرة أمام وضع تصورات عمرانية متكاملة وشاملة للمدينة حتى بدايات القرن العشرين، وبذلك اقتصر التخطيط العمراني حتى خمسينات القرن 19م على عمليات محدودة لتوسيع وتنظيم بعض الشوارع الرئيسية لتسهيل السيطرة على أجزاء المدينة وتوفير مجال حضري يتناسب تخطيطه وعمارته مع أدنى متطلبات المستوطنين الأوروبيين[3].

تمثلت المنشآت الأولى خلال هذه الفترة في شق الطرق والشوارع حيث تمّ تصميم شارع الأسواق الذي يعبر المدينة من الشمال إلى الجنوب والشارع العرضي الذي يؤدي إلى باب البحرية، وعند تقاطعاتهم أنشئت ساحة عسكرية واسعة سميت بساحة السلاح (place d'arme) والتي عرفت فيما بعد بساحة الحكومة (ساحة الشهداء حاليا)، وذلك بهدف تسهيل عملية تحرك وتجمع الكتائب وتنقل الآلات الحربية، وقد بُنيت هذه الساحة في مكان مسجد السيدة الذي تم هدمه دون اعتبار لقدسيته بالنسبة للجزائريين المسلمين[4].

1. René Lèspes, **Alger**, p139-140
2 . Ibid, p 195-196, p 204.
3. معاوية سعيدوني، **دراسات في التخطيط العمراني بالجزائر**، ص 21.
4 . A. Bernard, **Histoire de colonies**, T2, p 156 ; جودي زكريا، المرجع السابق، ص 112

بدأ الأعمال الأولى الجنرال كلوزيل(Clauzel) وواصلها روفيقو(Rovigo)، وفي سنة 1839م تمّ بناء 218 مسكناً أوروبياً في المدينة السفلى، وفي العام التالي تم الانتهاء من شارع باب عزون وباب البحرية، وبذلك بدأ الجزء السفلي من المدينة الإسلامية يختفي بعد عمليات المصادرة والهدم التي صاحبت عملية البناء، نذكر على سبيل المثال في مارس 1837م تمت مصادرة 161 مسجدا وهدمت سبع مساجد في المدينة، وفي محيط مدينة الجزائر استولت الإدارة الاستعمارية على أحسن الأحواش من أهمها حوش حديقة الداي وحوش مصطفى باشا، حُوِّل الأول إلى مستشفى عسكري وأصبح الثاني قصراً صيفياً لقادة المستعمرة وهي الوجهة التي احتفظ بها كليهما طوال الحقبة الاستعمارية[1].

هذا وقد أدّت الهجرة الكبيرة للفرنسيين وغيرهم من المستوطنين الأوروبيين وخاصة الاسبان والايطاليين إلى الجزائر إلى إبعاد السكان المحليين عن الأحياء القريبة من البحر في المدينة، حيث استغّل المستوطنون الأوائل فترة الاضطرابات هذه لشراء المباني والأراضي بأسعار رخيصة، واستقروا في المساكن العربية التي سرعان ما قاموا بتشويهها لتكييفها مع عاداتهم وثقافاتهم[2].

أدى تعيين الجنرال بيجو(Bugeaud) حاكما عاما للجزائر سنة 1841م والإعلان عن تكثيف الحملات العسكرية التي أدت إلى احتلال واسع النطاق وغزو المناطق الداخلية للجزائر إلى ارتفاع عدد المستوطنين الذين هاجروا من مختلف دول أوروبا إلى الجزائر ممّا أدى إلى انتعاش عمليات البناء داخل المدينة، فقد كانت هذه الأخيرة هي المكان الرئيسي لإنزال القوات وتنظيم الطوابير ومركز الإمدادات، وكل الظروف كانت مناسبة للأعمال التي تكسّب منها العديد من التجار لقمة العيش، فكان من المتوقع حدوث تطور جديد للاستيطان من شأنه أن يجعل المدينة سوقاً مهماً[3].

وخلال هذه المرحلة تواصلت الانتهاكات في المدينة من تدمير للمباني والاستيلاء على أملاك الجزائريين بالقوة، واستمرت عمليات الهدم والتشييد دون مراعاة لمعاهدة الاستسلام، نذكر على سبيل المثال ما قام به سلاح الهندسة العسكرية أثناء فتحه للطريق بين ضاحية باب عزون وحصن الإمبراطور، حيث عمل على تشييد ساحة خارج باب الواد لتكون بمثابة ساحة عرض ومتنزه، وأثناء الأشغال دمّر مقبرتين للمسلمين دون احترام لمعتقدات السكان ومراعاة مشاعرهم، وصف ذلك بيليسيي بقوله: **"تناثرت الرُّفات المسكينة في مهب الرياح**

1 . René Lèspes, **Alger**, p 203, P 222 ; A. Bernard, **Histoire de colonies**, T 2, p 156.
2 . René Lèspes, **Alger**, p 222 ; Xavier Malverty et Aleth Picard, Op, Cit, p 21.
3 . Ibid, p 223.

وشوهد رجال غلاظ وهم يلهون بدناءة تامة بجماجم بشرية، ولمّا كان خط الطريق الذي رسمه المهندس الفرنسي بأعصاب باردة يجتاز أحد القبور كانت الفأس تقطعه إلى نصفين بما فيه من هيكل عظمي، والجزء الذي يسقط يستخدم رداً لإحدى النقاط في الطريق، أمّا الجزء الآخر فيبقى عرضة للأنظار على قارعة الطريق"[1].

هذا وقد أدّى تدمير الأملاك العامة والاستيلاء على منشآتها بالقوة دون تعويض لمالكيها إلى فوضى عارمة حيث استولت الإدارة العسكرية الفرنسية على جميع المباني في الوقت الذي يناسبها دون الاهتمام بمن يملكها ورفضت إعادتها لأصحابها[2]، وذلك من خلال الاستفادة من الوضع الخاص للملكية في الجزائر، فكان يستغرق العقار سنوات عديدة لدفع التعويض، وغالبًا يتجاهل تعويضه أو تكون هذه التعويضات منخفضة جدا[3].

وهكذا عانت مدينة الجزائر حسب المهندس الفرنسي رينيه ليسبس(René lèspes) من مصير المدن الاستعمارية الناشئة، حيث حدّدت المضاربات منذ البداية حُمّى البناء(Fièvre de la construction) التي لم يكن لها ما يبرِّرها بعد ذلك، لا من خلال الزيادة في عدد السكان الوافدين ولا من خلال التطور الاقتصادي أو العمراني للمدينة[4].

الخريطة رقم 1: مخطط مدينة الجزائر سنة 1839م.

1 . شارل أندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج 1، ص 162.

2 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 156

3 . Xavier Malverty et Aleth Picard, Op, Cit, p 21.

4. René Lèspes, **Alger**, p 197.



Source : René Léspes, **Alger**, p 212.

وحتى نهاية الحكم العسكري كان لابد من تقديم جميع المسائل المتعلقة بتخطيط المدن إلى لجان متعددة في انتظار القرار الأعلى لوزير الحربية، ممّا شكّل صعوبات كبيرة وتأخيرات كثيرة في تطوير المشاريع العمرانية ونقلها ومناقشتها والمصادقة عليها، ومن هنا ظهرت العديد من الصراعات بين المصالح المتعارضة في كثير من الأحيان خاصة المصالح التجارية والمصالح الدفاعية، والعديد من العقبات أمام التوسع الحر وتحوير وتجميل المدينة[1].

ولكن هذا لا ينفي ظهور بعض الاهتمامات المدنية في مجال التخطيط العمراني خلال هذه المرحلة، وإن ظلت مرتبطة بالمدينة العسكرية، حيث ترافقت مع إقامة أسوار دفاعية جديدة سمحت لأول مرة بتوسيع المدينة دون المساس بطابعها العسكري، حيث شهدت مدينة الجزائر لأول مرة وضع مشاريع تنظيم عمراني، ففي سنة 1844م بدأ هدم الأسوار القديمة وفي سنة 1846م هدمت بوابات باب الواد وباب عزون، وبعد الانتهاء من بناء السور الجديد سنة 1847م، سمح بتوفير مساحة 118 هكتار قابلة للتعمير بينه والمدينة العربية الإسلامية، فاندلعت حُمّى البناء الحقيقية في المنطقة حسب تعبير ريني ليسبس (René lèspes)،

1 . René lèspes, **Alger**, p196, p 197. Xavier Malverty et Aleth Picard, Op, Cit, p 29.

وبذلك أصبحت ضاحية باب عزون المدينة الأوروبية الجديدة، غير أنّ بقاء مجال توسع المدينة محدّداً بالأسوار جعل التوسيع العمراني يظل خاضعاً للمستلزمات الدفاعية[1].

ومع حلول حكم الإمبراطورية الثانية بزعامة نابليون الثالث عرفت مدينة الجزائر نقلة نوعية في تصور توسع المدينة، وتزامن ذلك مع بداية وعي المجتمع الاستعماري بذاته وتزايد ثقته في مستقبله حيث عرفت نهاية خمسينات القرن 19م تقديم مشاريع عمرانية طموحة بالنسبة للظرف التاريخي وأحدثت قطيعة مع التخطيط العمراني الذي كان سائداً في بداية الاحتلال والذي كانت تطبعه نظرة جزئية وضيقة، حيث اقترح هؤلاء المخططون المنطقة الواقعة إلى جنوب مدينة الجزائر والمعروفة بالآغا ومصطفى لإقامة معالم معمارية وعمرانية كبرى تستجيب لمعايير الجمال العمراني الكلاسيكي التي كانت سائدة آنذاك في أوروبا، وتقوم هذه المشاريع على أسس ثلاث وهي: إبراز دور المعلم المعماري في تنظيم المجال الحضري بوضع المباني المهمة في النقاط المحورية، وتحقيق جمالية عمرانية تقوم على الأشكال الهندسية المنتظمة أي الشوارع المستقيمة والميادين ذات الشكل الهندسي المحكم، بالإضافة إلى توفير شروط النظافة من خلال تخصيص مساحات كبيرة للمجال العمومي (الشوارع والميادين) بما يضمن التهوية المطلوبة[2].

هذا وقد تزامنت هذه التحولات العمرانية في مدينة الجزائر مع التحولات العمرانية الجذرية التي فرضها محافظ مدينة باريس آنذاك هوسمان (Haussmann) على المجال الحضري للعاصمة الفرنسية بدعم وتوجيه من الامبراطور نابليون الثالث حيث مسّت المقاربة الهوسمانية فيما بعد كبريات المدن الفرنسية، ولم تكن مدينة الجزائر في منأى عن هذا التوجه[3].

ومن أهم مشاريع التوسيع هذه، نذكر مشروع المهندس المدني الفرنسي فريديريك شاسيريو(Frédéric Chassériau) ، وعلى الرغم من أنّه لم يتمكن من تجسيد مشروعه العمراني على أرض الواقع إلاّ أنه تمكّن بعد ذلك أن يكون المصمم الرئيسي لجادة الواجهة البحرية التي كانت تعرف بجادة

1. René Lèspes, **Alger**, p235, p 237, p 260. معاوية سعيدوني، **دراسات في التخطيط العمراني بالجزائر**، ص 22

2 . معاوية سعيدوني، **دراسات في التخطيط العمراني**، ص24-25.

3 . المرجع نفسه، ص 25.

الامبراطورة أوجيني(Boulevard de l'Impératrice Eugènie) والتي لا تزال تشكل إحدى العناصر الرئيسية المكونة لمدينة الجزائر[1].

ويمكن اعتبار هذه الواجهة البحرية لمدينة الجزائر أهم إنجاز عمراني للإمبراطورية الثانية بالجزائر فضلا عن كونها أهم مؤشر مادي في مجال التخطيط العمراني على ترسُّخ المشروع الاستعماري وبداية تحقيق "المدينة الجديدة"، على أنّ هذا المشروع حمل في طيّاته تناقضات تلك الفترة وواقع مدينة تتجاذبها معطيات الماضي وآفاق المستقبل، فمشروع الواجهة البحرية حسب المهندس معاوية سعيدوني:" **يمكن قراءته من وجهات نظر مختلفة، فقد التزم بالمتطلبات الدفاعية بحيث يمكن اعتباره مجرد سور بحري للمدينة، كما أنّه أخذ بعين الاعتبار المعايير الجمالية من خلال واجهته الكلاسيكية الممتدة المتناسقة، كما أنّه كان مشروعاً اقتصادياً واكب نمو النشاط التجاري للميناء من خلال المخازن التي أقيمت أسفله**"[2].

في ظل حكم الإمبراطورية الثانية مثّلت مدينة الجزائر عاصمة الحكم الاستعماري وأهم مركز لاستقرار العنصر الأوروبي ومجالاً لمحاولة تطبيق مخططات عمرانية جريئة ومستحدثة، حاول أصحابها الاستجابة لسياسة نابليون الثالث المركزية والقوية، وقد سعت هذه المخططات إلى تقديم البديل العمراني الذي "يليق" بالمجتمع الاستعماري الناشئ، ويستجيب لطموحات السلطة الإمبراطورية في تغيير وجه المدينة ليتناسب مع تصورها للمدينة كظاهرة تعبر عن طبيعة هذه السلطة، وقد عرف هذا النموذج بالنمط السلطوي لتخطيط المدن والذي تولي فيه السلطة أهمية قصوى لتخطيط المدينة والتحكم في عمرانها الذي كانت تعتبره مرآة عاكسة لها، وقد تأكدت خلال هذه الفترة بوادر تغلب الجناح المدني على الجناح العسكري في تسيير شؤون المستعمرة، وكان لذلك أثر مباشر على تخطيط المدن وطريقة تسييرها[3].

أعطى الامبراطور نابليون الثالث الأولوية للمجال الجمالي في تخطيط المدينة مماّ ساهم إلى حد ما في تراجع الطابع العسكري الذي كان غالباً حتى ذلك الحين على اهتمامات المخططين الخاضعين لمتطلبات العسكريين والذي تركّز على الجانب الدفاعي والحفاظ على التحصينات المحيطة بالمدينة، فلم يترك التدخل المباشر لسلاح الهندسة في التخطيط العمراني للمخططين –على مدى ربع القرن الأول للاحتلال-الحرية في اقتراح مشاريع كبرى شاملة لتطور المدينة كمجال متكامل، ووضع قيوداً على إمكانية تخطيط المدينة طبقا

1 . المرجع نفسه، ص 25-26.

2 . المرجع نفسه، ص 26.

3 . المرجع نفسه، ص 54-52.55.

للمقاييس الجمالية الكلاسيكية المعمول بها في المدن الأوروبية منذ القرن السادس عشر وحتى نهاية القرن التاسع عشر[1].

2.1. مدينة الجزائر خلال حكم الجمهورية الثالثة: (1871م-1930م)

مع نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين اهتم أصحاب المشاريع والمخططات العمرانية بتحوير المجال الحضري الموجود أو توسيعه أو تحسين أجزاء معينة من المدينة كمحاولة لتأهيل المدينة لتقوم بوظائفها على أكمل وجه، وأن تستوعب التحولات التي أحدثتها عملية الانتقال إلى المجتمع الصناعي الحديث بوسائله المستجدة وخاصة منها وسائل النقل والمواصلات، التي كانت من أهمِّ العوامل التي ساهمت في تزايد الاهتمام بالتنظيم الحضري، لهذا فإنّ أصحاب المشاريع العمرانية خلال هذه الفترة وضعوا في مقدمة اهتماماتهم إيجاد وتهيئة فضاءات جديدة تضمن توسيعها، وضمان شروط النظافة، وتجميل صورة المدينة[2].

وخلال هذه المرحلة وضعت أولى مشاريع تحوير ما كان يعرف بحي الولاية (Quartier de la préfecture) الواقع أسفل المدينة القديمة، لكن لم ينفّذ المشروع حتى منتصف القرن العشرين، ومن أهم المشاريع العمرانية الطموحة الكثيرة التي عرفتها هذه الفترة نذكر مشروع المهندس المدني أوجين دورودون(Eugéne de Rodon) وبدرجة أقل نسجِّل حضور المهندس المعماري أندري فوما (André Fuma)[3].

غير أنّ واقع الجزائر الاستعمارية كان يختلف عن الوضع السائد في فرنسا، حيث اصطدم أصحاب المشاريع العمرانية بالهوة بين طموحاتهم النظرية والواقع المحلي، ووجدوا أنفسهم في مواجهة أكبر عقبة ظلت تقف أمام الأفكار التخطيطية الجديدة، وهي عقبة المستلزمات الدفاعية وحقوق الارتفاق المرتبطة بالأراضي والمنشآت العسكرية،(ينظر الخريطة رقم2) وبالإضافة إلى ذلك، حدّ من قدرة أصحاب المشاريع على تحقيق أهدافهم عامل آخر يتمثل في المستوى المتواضع لقدراتهم التقنية والإبداعية التي لم تتناسب مع طموحاتهم الكبيرة المعلنة، وبذلك ظلّت مدينة الجزائر مستعصية على التخطيط الشامل واستمرت في النمو

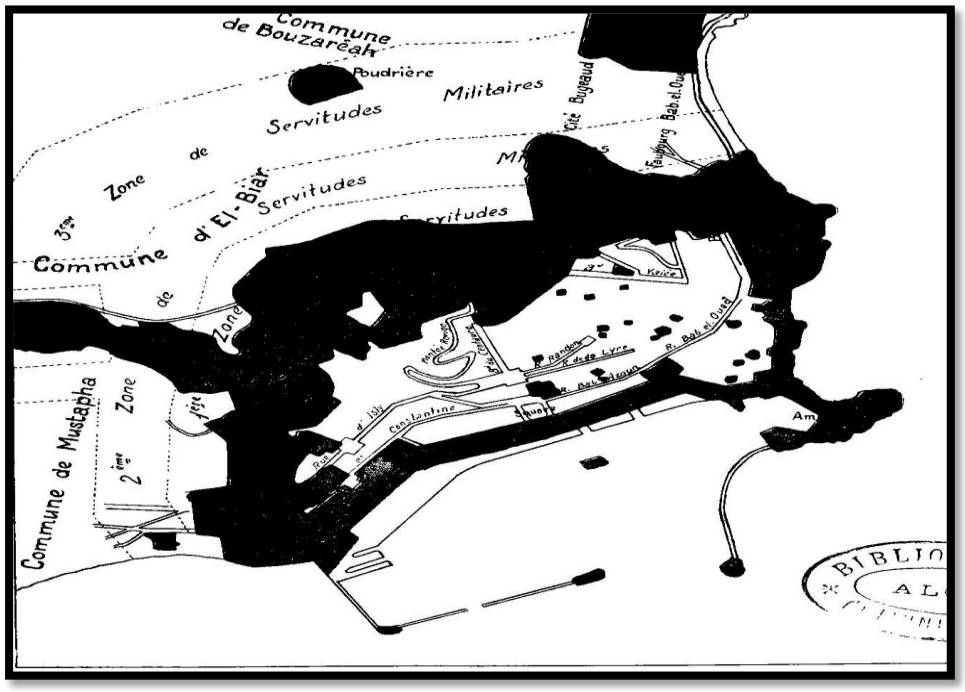
1 . المرجع نفسه، ص 56.

2. المرجع نفسه، ص 26-27.

3 . المرجع نفسه، ص 81-112.

والتوسع في شكل أجزاء تأخذ أحيانا شكل تحصيصات وأحياء سكنية وأحيانا أخرى شكل عمارات سكنية حضرية تقام على العقارات المتوفرة هنا وهناك[1].

الخريطة رقم 2: حقوق الارتفاق العسكرية في مدينة الجزائر سنة 1882م



Source : René Lèspes, **Alger**, p376.

3.1. التطور العمراني لمدينة الجزائر (1930م-1962م)

شهدت مدينة الجزائر خلال ثلاثينات القرن العشرين نمواً كبيراً في عدد سكانها، إذ زاد بمعدل ألف ساكن بين سنتي 1912م و1931م، وتعود أسباب هذه الزيادة إلى زيادة هجرة سكان الريف إليها، التي يفسّرها التطور الذاتي للمجتمع الاستعماري وانقضاء حقبة ما عرف بالاستعمار الزراعي للبلاد، وهذا ما جعل قسماً كبيراً من المستوطنين الأوروبيين يستقرون في المدن ويشكّلون مجتمعاً حضرياً على شاكلة المجتمعات الحضرية في المتروبول، أمّا فيما يخص السكان الجزائريين فإنّهم كانوا يمثلون النسبة الأكبر في الزيادة، أي 29 ألف ساكن من بين الخمسين ألفاً، ففي سنة 1931م أصبح عدد الجزائريين بالمدينة يقدر ب 77 ألف بعد أن كان لا يتعدى 15 ألفا سنة 1881م، وكانت هناك عدة أسباب لهذا التوجه نذكر منها عودة العديد

1 . المرجع نفسه، ص 29.

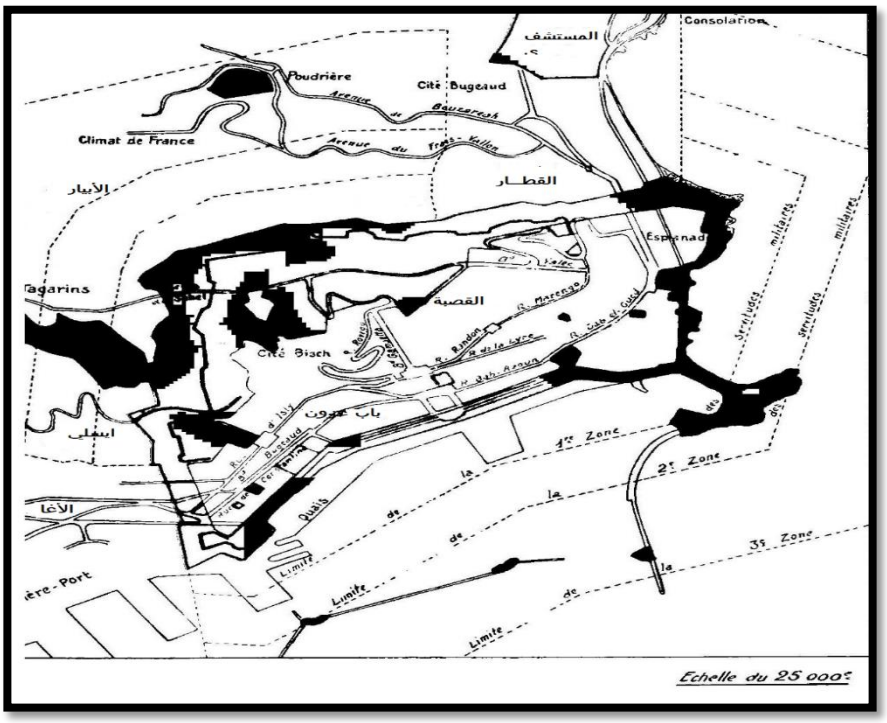
من العمال المهاجرين البطالين من فرنسا بعد الأزمة الاقتصادية العالمية ونزوح عدد كبير من الجزائريين من داخل البلاد بسبب تدهور الأوضاع الاقتصادية في الريف بحثا عن مناصب عمل[1].

وقد أدت هذه الزيادة السريعة وغير المسبوقة إلى تغيُّر جذري في تصور المختصين للتطور العمراني للمدينة، حيث تحوّل اهتمام المخططين العمرانيين والمشرفين على تسيير المدينة من تنظيم المجال المادي للمدينة وتجميلها وتحسين صورتها إلى الاهتمام المتزايد بالجوانب الوظيفية وبشؤون التسيير العمراني المتمثلة في تحسين شبكة الطرقات وحل مشكلة التنقل وإحداث المساحات الخضراء والتصدِّي لمشكلة السكن التي مثّلت أهم عقبة تواجه التخطيط العمراني بفعل التحولات الديمغرافية العميقة التي تلت الحرب العالمية الأولى، وفي هذا الشأن قامت بلدية الجزائر باعتماد نظام المساكن المنخفضة الكُلفة(Habitation à bon marché (H.B.M)، وأنشأت في 25 أفريل 1921م هيئة عُرفت بمكتب السكنات المنخفضة الكُلفة الذي أوكلت له مهمة انجاز هذه السكنات، وبالإضافة إلى المساعدات المادية التي وفّرتها البلدية للمكتب، فقد وضعت تحت تصرفه أراض كانت ضمن أملاكها قدرت مساحتها بحوالي 27500 متر مربع بكل من حي باب الوادي وحي مصطفى الأسفل(أول ماي حاليا) وأطراف حي القصبة[2].

الخريطة رقم 3: الأراضي وحقوق الارتفاق العسكرية في مدينة الجزائر سنة 1928م

1 . المرجع نفسه، ص 185-186.

2 . نفسه، ص 30-31، ص 191. لمزيد من التفاصيل حول السكنات المنخفضة الكلفة ينظر: معاوية سعيدوني، **السكنات المنخفضة الكلفة والتحصيصات السكنية في مدينة الجزائر بين الحربين العالميتين من خلال المقالات المنشورة في مجلة "ورشات شمال افريقيا"**، بحث منشور في كتاب: دراسات في التخطيط العمراني في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية، ص 213-239.



Source : René Lèspes, Alger, p 434.

هذا وقد عرفت ثلاثينات القرن العشرين ظهور أفكار جديدة في مجال التهيئة العمرانية في مدينة الجزائر، نذكر من بين هذه الأفكار الجديدة التي اعتمدها مخطط التهيئة والتوسعة والتحسين الخاص بمدينة الجزائر 1931م: تقسيم المدينة إلى مناطق وظيفية وتخطيطية (zonage)، ومنحت الأولوية لمسألة النقل والمواصلات في المدينة على غيرها من المسائل، والتركيز على ضرورة توفير ظروف الصحة والنظافة والأمن في المجال الحضري، وإقامة أحياء سكنية جديدة خاصة بالعمال والسكان الجزائريين الوافدين على المدينة، والعمل على حماية المواقع والمناظر المميزة التي أصبحت تهدِّدها قوى المضاربة العقارية ومشاريع التحصيص السكني، وإعادة تهيئة الميناء ليضطلع بدوره الوظيفي المتعاظم نظراً لتزايد الأهمية الاقتصادية للمدينة[1].

وبعد الحرب العالمية الثانية قامت الإدارة الاستعمارية بإنشاء وكالة التخطيط (Agence de plan) سنة 1948م، التي مثّلت مكتب دراسات تقني على النمط الحديث يعنى باستشراف مستقبل المدينة وإقرار ومواكبة المشاريع السكنية والخدمية والصناعية التي تقام على مجالها، ثم تعمّق هذا التوجه في خمسينات

1 . المرجع نفسه، ص 32.

القرن العشرين بتبني السلطات العمومية لمناهج التخطيط العمراني الحديث واعتماد مشاريع التوسيع السكني الكبرى التي اندرجت في إطار ما أصبح يعرف بمشروع قسنطينة[1].

وهكذا ظل الحكم العسكري الاستعماري يتحكم في التطور العمراني في مدينة الجزائر على مدى قرن من الزمن والذي حد من إمكانيات التوسع العمراني ووضع القيود أمام المشاريع العمرانية الطموحة، كما خضعت المشاريع العمرانية لإرادة المضاربين العقاريين الذين بنوا المدينة وفق مصلحتهم المادية، وبذلك لم تكن المدينة نتاج مشروع عمراني شامل بعيد النظر.

2. مدينة وهران(1831م-1930م)

نظرا لحالة الاضطراب وعدم الاستقرار التي عاشتها مدينة وهران قبل الاحتلال الفرنسي والتي تجلّت في كونها ميدانا للصراع الإسباني-العثماني لفترة طويلة جدا، لم تشهد المدينة نموا عمرانيا كبيرا رغم أهميتها الاستراتيجية والاقتصادية، حيث كانت تتشكل خلال الحقبة الإسبانية من مخطط يتكون من مجموعة من المنشآت مثل الكنائس والأديرة والقناة الملكية لتصريف المياه والثكنات والمخازن العسكرية، وفي سنة 1708م بعد تحريرها من الإسبان للمرة الأولى أقام فيها العثمانيون قصر القصبة كأهم معلم معماري إسلامي ومسجدين وقلعة وكانت الشوارع المنحدرة ضيقة وسيئة الرصف[2]، وبعد عودة الاحتلال الإسباني للمرة الثانية(1732-1792م) عزّز الإسبان تحصينات المدينة وأقاموا أرصفة في الميناء، لكن زلزال سنة 1790م وما صاحبه من أعمال تخريب صاحبت عملية تحرير المدينة من الإسبان سنة 1792م زاد من تدهور الوضع العمراني بالمدينة رغم فترة الانتعاش القصيرة التي شهدتها خلال العهد العثماني الثاني(1792-1831م)، وبقيت آثار الدمار ماثلة للعيان حتى بداية الاحتلال الفرنسي كما أشرنا في الفصل التمهيدي.

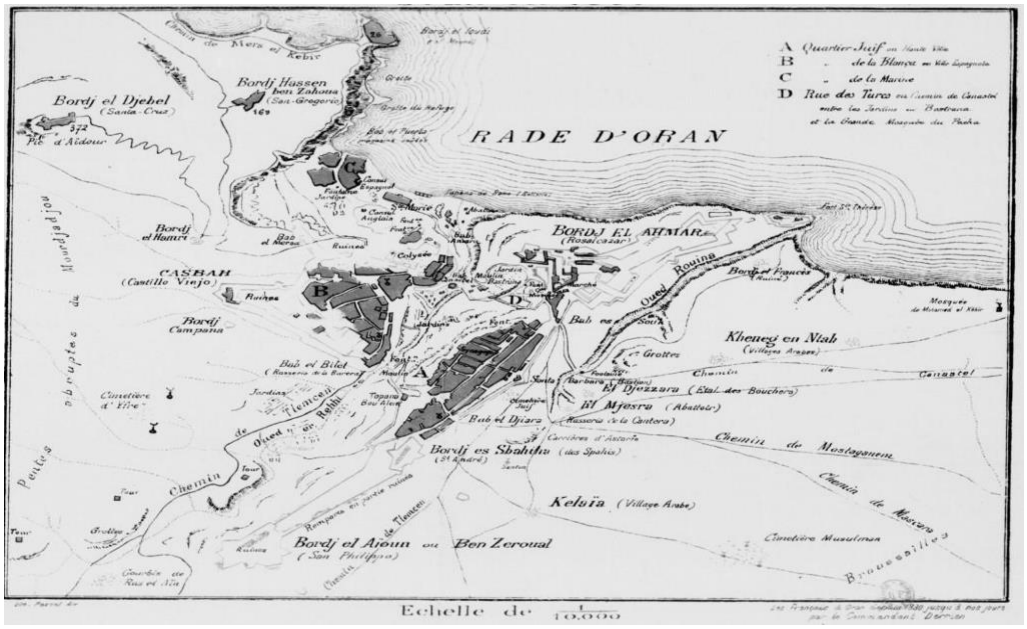
كانت المدينة عشية الاحتلال الفرنسي تتشكل من ثلاث أحياء رئيسية كبرى وهي: حي المدينة الإسلامية القديمة أو المدينة الأم على سفوح جبل مرجاجو، التي تعتبر النواة الأولى للمدينة يقع داخل السور القديم سمي خلال العهد الإسباني بحي بلانسا (la Blanca)، وقد تفرّع عنه في الجهة العليا حي أصغر هو حي القصبة الذي اشتمل على دار الإمارة ومختلف المباني الحكومية والسجن، وكان هذا الحي يمثل المجال

1 . المرجع نفسه، ص 35

2 . Robert Tinthoin , **Oran, ville moderne,** In: L'information géographique, volume 20, n°5, 1956. pp. 176-186 ; doi : doi.org/10.3406/ingeo.1956.1640 -www.persee.fr/doc/ingeo_0020-0093_1956_num_20_5_1640, p 177.

العمراني للمدينة الإسبانية به ثلاث أبواب واحد إلى الغرب وهو باب سانتون أو باب المرسى، والثاني إلى الشمال وعرف بباب العمارة، والثالث باب كناستل وعرف أيضا بباب البحر ويعتبر أقدم باب في المدينة[1]، وتمثّل الحي الثاني في حي البحرية على شاطئ البحر، يقع خارج الأسوار تم بناؤه في الفترة(1732-1746م) يضم ثكنات وكنيسة صغيرة ومصنع بلاط والمخازن المختلفة وأفران الجير[2]، بالإضافة إلى حي المدينة الجديدة الذي استحدثه الباي محمد الكبير بعد تحريره للمدينة سنة 1792م، وهو يقع خارج أسوار المدينة القديمة يمتد من الجنوب إلى الشمال بموازاة حي المدينة الأم ويتفرّع عنه ثلاث أحياء صغيرة هي: حي جامع الباشا والحي اليهودي (درب اليهود) وحي رحي الريح[3]، وكانت للمدينة عدة ضواحي أهمها قريتان من الأكواخ ترتفعان في هضبة خنق النطاح وفي وادي رأس العين شرق المدينة تقيم بهما قبائل الدْوَايَرْ والزْمَالَة[4]. (ينظر الخريطة 4)

الخريطة 4: مدينة وهران سنة 1831م



Source : I. Derrien, **Les français à Oran depuis 1830 jusqu'à nos jours**, 1 partie, Oran militaire de 1830-1848, Aix J. Nicot, 1886, p 234.

1 . Dagorne Andrée, Fenet B, **Oran, Métropole de l'Ouest algérien, d'hier à aujourd'hui**. In : Cahiers de la Méditerranée, n°51, 1, 1995. Villes intermédiaires en Méditerranée. Tome 2. pp. 147-161; doi : https://doi.org/10.3406/camed.1995.1152 https://www.persee.fr/doc/camed_0395-9317_1995_num_51_1_1152, p 149..183 علي بوتشيشة، المرجع السابق، ص187-ص

2 . Robert Tintoin, Op, Cit, p 177.

3. علي بوتشيشة، المرجع السابق، ص 184.

4 . Robert Tintoin, Op, Cit, p178.

1.2. مدينة وهران العسكرية(1831م-1848م)

بداية تجدر الإشارة إلى أنّ مدينة وهران تختلف في تخطيطها العمراني عن بقية المدن الجزائرية آنذاك وذلك بسبب ماضيها كمعقل احتلته قوة أوروبية لما يقرب من ثلاثة قرون تركت بصمتها الخاصة عليها من الناحية العمرانية، بحيث بقيت المنشآت المعمارية والعمرانية الإسبانية تُذّكر بالاحتلال الإسباني، الذي لم تؤثر فترة الحكم العثماني القصيرة للمدينة(1792-1831م) في محو معالمه[1].

خلال السنوات الأولى للاحتلال الفرنسي لوهران أدت سياسة الابتزاز والانتهاكات التي ارتكبها الجنرال بوايي (Boyer) (سبتمبر 1831م- أفريل 1833م) إلى هجر جزء كبير من سكان المدينة المحليين ولم يبق بها إلاّ بعض عائلات الأتراك والكراغلة والسود الذين لا تربطهم علاقة مع القبائل المحلية واليهود، وفي 5 ماي 1832م ادعى الجنرال بوايي(Boyer) أنّ ضواحي خنق النطاح ورأس العين أعاقت بشكل كبير الدفاع عن المنطقة فقام بإحراقها وتدميرها ممّا ساهم في زيادة هجرة السكان المحليين وإخلاء المدينة منهم[2]، وبقيت النسبة الغالبة من السكان داخل المدينة من الفرنسيين واليهود الذين وصل عددهم سنة1831م إلى 3000 فرنسي ويهودي[3].

من الناحية العمرانية كانت المهمّة الأولى للجنرال بوايي(Boyer) هي تعزيز المنشآت الدفاعية عن المدينة وإصلاح التحصينات المهملة، خاصة في ظل اشتداد مقاومة الأمير عبد القادر بالمنطقة، حيث فرضت ظروف هذه الفترة ترميم المدينة المدمّرة، التي انحصرت بشكل رئيسي في المدينة السفلى، وامتدت إلى ما وراء سور حي بلانسا، فكان الأمر يتطلب إعادة التهيئة العمرانية وإسكان الجنود الفرنسيين والمستوطنين المدنيين[4].

تمّ إسكان جنود جيش الاحتلال في الحصون الإسبانية التي كانت لاتزال قائمة آنذاك، كما استخدمت المنشآت العامة كمخازن للحبوب ومختلف المؤن، وأماكن لإيواء الجنود والعتاد، وحُوِّل معقل سانت باربارا

1 . Saddek benkada, **Savoirs militaires et modernité urbaine colonial, le role des ingénieurs du génie dans la transformation des villes algériennes** : le cas d'Oran (1831-870), insanite, n0 23-24, janvier-juin, 2004, p 139.
2 . Saddek benkada, **la création de médina Jdida**, Oran, p 106.
3 . Robert Tintoin, Op, Cit, p 179
4 . Ibid, p 179.

(Saint Barbara)إلى سجن "للأهالي"، واستخدمت بعض المباني الخاصة لإقامة الفرسان والمهندسين والمدفعية[1].

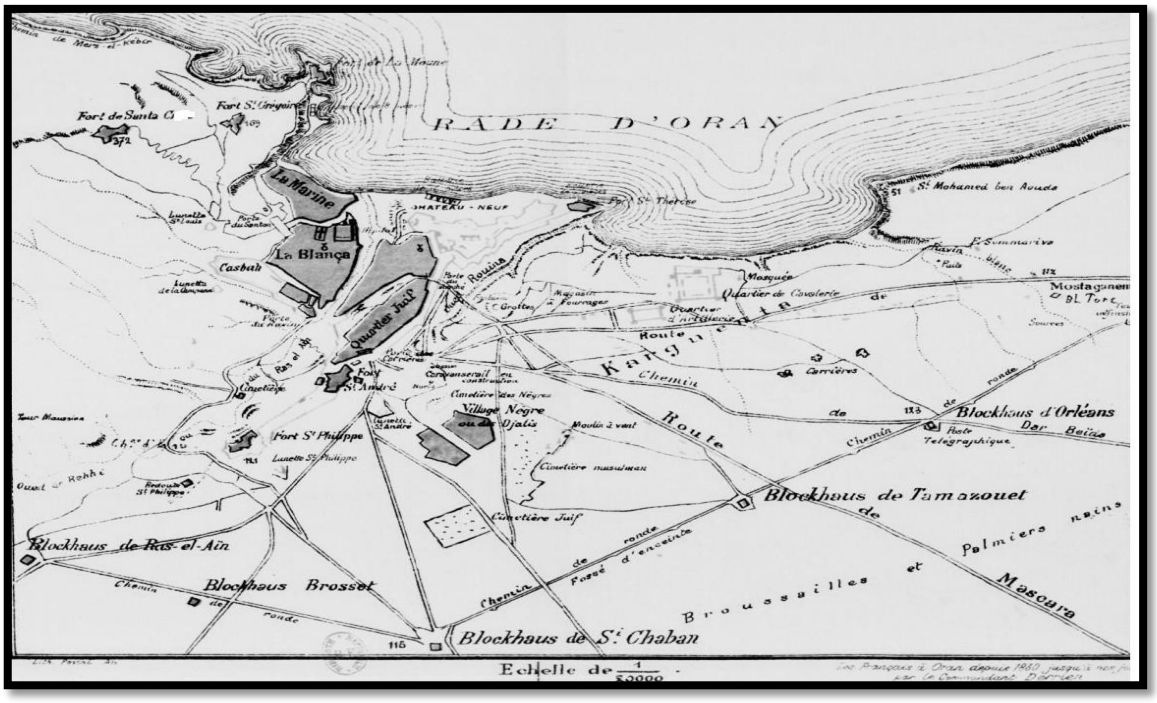
وفي أفريل 1832م تأسست مصلحة الجسور والطرق في مدينة وهران، التي تولّت بناء المنشآت في المدينة فقامت بحفر وردم شوارع المدينة وتقويمها، وبناء برج للمياه وإصلاح المباني القديمة وإقامة أخرى جديدة وخاصة بين القلعة الجديدة والحي اليهودي[2]، وقد تبلور مشروع تخطيط عمراني محتشم منذ سنة 1836م، وبدأت المدينة تخرج من أنقاضها في نهاية سنة 1837م، وفي سنة 1843م تمّ إنشاء أول مباني مصلحة الطرق والخدمات المدنية مثل: دار البلدية، الدرك، كنيسة سانت لويس، المحكمة المدنية، السجن، المستشفى العسكري وثمانية أسواق[3]، وفي العام الموالي 1844م تمّ بناء 80 مسكنا جديدا منها 44 مسكنا في المدينة العليا و15 مسكنا في حي البلانسا و21 مسكنا في حي البحرية، وتمّت تسوية ساحة السلاح على كامل سطحها وافتتاح شارع الحدائق بطول 200 متر تقريبا[4]، وبعد أن ابتعدت الحرب عن ضواحي مدينة وهران بداية من سنة 1844م بدأت المدينة تشهد بداية العودة في موجات متتالية لسكانها السابقين لاسيما من أولئك الذين كانت مساكنهم في الضواحي المدمّرة، تلتها عناصر أخرى من القبائل المحلية التي انتهت بها سنوات البؤس والترحال بسبب الحرب على أبواب المدينة[5].

وفي ظل هذا الوضع وبالضبط في سنة 1845م أعاد الجنرال لاموريسيار قائد فرقة وهران توطين سكان المدينة من "الأهالي" الذين هجروها غداة الاحتلال والذين تزايد عددهم على أبواب المدينة، فأمر بموجب مرسوم صادر في 20 جانفي 1845م بإنشاء قرية خاصة ب"الأهالي" عرفت بقرية الزنوج أو المدينة الجديدة، وعهد بتصميم وبناء هذه القرية إلى المقدم مارتمبري(Martimpry)وكان الغرض منها إيواء وجمع "الأهالي" من العرب والزنوج المنتشرين آنذاك في أنقاض الخنادق والصوامع القديمة وأفران الجير في محيط مدينة وهران، وذلك لاحتوائهم ضمن مساحة محددة يمكن السيطرة عليها إداريا وعسكريا، ووفقا للتعداد السكاني الذي أجري سنة 1846م كان عدد سكان المدينة الجديدة بالفعل 2316 نسمة[6].

1. I. Derrien, **Les français à Oran depuis 1830 jusqu'à nos jours**, 1 partie, Oran militaire de 1830-1848, Aix J. Nicot, 1886, p 29, p 38.
2 . Ibid, p 123.
3 . Robert Tintoin, Op, Cit, p 179, I. Derrien, Op, Cit, p 123-124.
4. I. Derrien, Op, Cit, p 183.
5 . Sadek benkada, La création de médina Jdida, Oran,(1845), p 106.
6. لمزيد من التفاصيل حول المدينة الجديدة بوهران ينظر:

وفي سنة 1847م قامت الإدارة الاستعمارية بالمدينة بتحسين الطرق من خلال تطوير الشارع الرئيسي في الحي اليهودي وساحة السلاح في المدينة العليا وامتلأت خنادق سور بلانسا، واختنقت المدينة داخل أسوارها التي أصبحت ضيقة جدا[1].

الخريطة رقم 5: مدينة وهران سنة 1848م



د

Source : I. Derrien, Les français à Oran depuis 1830 jusqu'à nos jours, p 234.

2.2. مدينة وهران المدنية (1848م-1900م)

في 31 جانفي 1848م صدر أمر ملكي يقضي بتثبيت مدينة وهران كبلدية كاملة الصلاحيات، وخلال هذه الفترة تم الانتهاء من بناء المدينة القديمة وامتدت الانشاءات نحو الشرق والجنوب الشرقي حيث تم بناء سور جديد[2]، وحتى سنة 1860م تقريبًا، تمّ إنشاء معظم أعمال التوسعة داخل أسوار المدينة القديمة، لكن

- Sadek benkada, **La création de médina** jdida, oran,(1845), p 108.
- Bekkouche Ammara, **Un quartier nommé Ville Nouvelle**. **Du village nègre colonial à la Medina J'dida des Oranais.** In: Les Annales de la recherche urbaine, N°98, 2005. Les visages de la ville nouvelle. pp. 114-121; doi : https://doi.org/10.3406/aru.2005.2605 https://www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_2005_num_98_1_2605

1 . Robert Tintoin, Op, Cit, p 179.

2 . Dagorne Andrée, Op, Cit, p 150.

اكتظاظ المدينة القديمة دفع الإدارة الاستعمارية إلى النظر في إمكانية توسيع الحيز الحضري خارج أسوارها، وكان الاحتمال الوحيد المتاح آنذاك هو الامتداد إلى هضبة خنق النطاح[1].

وفي سنة 1866م تم نقل السور إلى الضواحي على هضبة خنق النطاح، بطول 4 كلم يحيط ب 75 هكتار، وتمّ الانتهاء من بناء المنشآت العامة، حيث انتهى بناء المحافظة سنة 1852م والمستشفى العسكري سنة 1854م، والخزينة، مكتب البريد، المحكمة المدنية، دار البلدية 1867م، وانتقل مركز المدينة من الأحياء السفلى إلى المدينة العليا، وظهرت في هذه الفترة أحياء جديدة إلى الشرق حول مسجد خَنْق النِطَاح، وأنشئت الممرات وحفر النفق الذي يربط شارع أرسنال بالمستشفى العسكري بالكامل سنة 1862م، كما عرفت هذه الفترة وضع خط سكة الحديد الجزائر-وهران قيد الخدمة وافتتاح المحطة في 1 ماي 1871م[2].

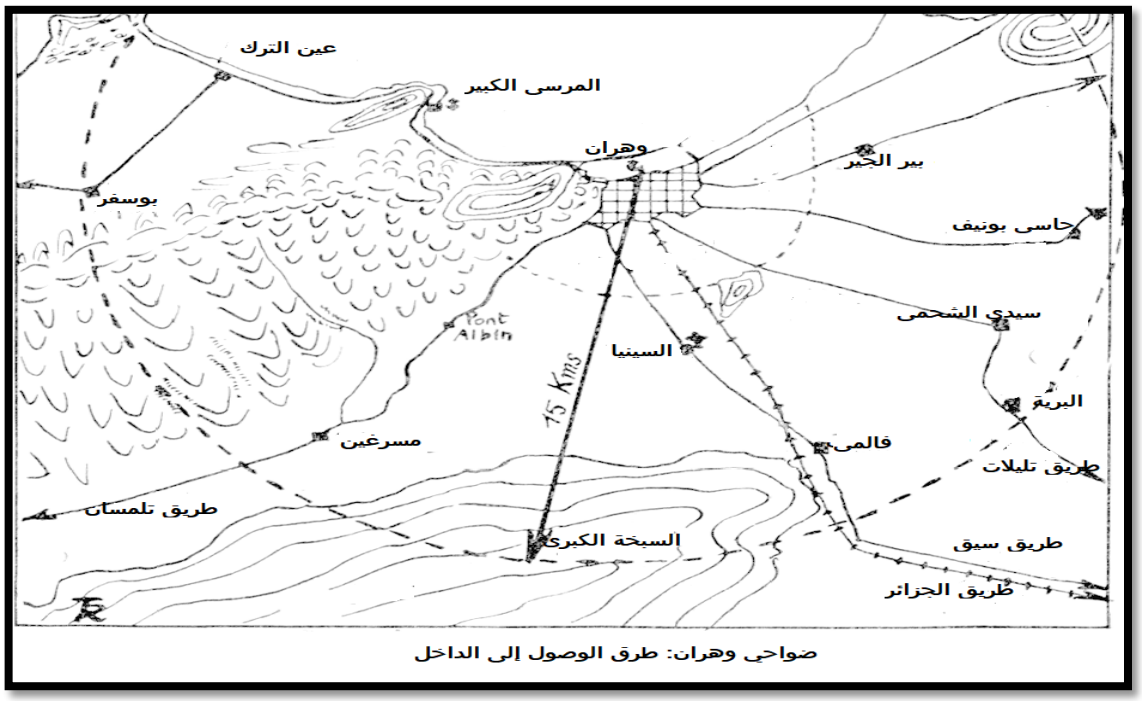
وتجدر الإشارة أنّه نتج عن بناء السور الجديد المحيط بالمدينة إدراج قرية الزنوج أو المدينة الجديدة في المحيط الداخلي للمدينة وبالتالي انتقلت من حالة الضاحية إلى أحد أحياء المدينة، وقد سمح لها هذا الوضع بالاستفادة من عمليات التخطيط العمراني لا سيما فيما يتعلق بالطرق[3].

ومنذ سنة 1880م ازداد امتداد توسع المدينة بشكل كبير على هضبة خنق النطاح، واحتل ما يقرب من نصف السكان البالغ عددهم 60 ألف نسمة الهضبة[4]، شكّلت المدينة الجديدة الواقعة على الهضبة مجمّعًا حضريًا كبيرًا من الدرجة الثالثة، ومركزًا للأعمال والإدارة، وتحرّك مركز ثقل المدينة نحو الشرق، نحو الهضبة وعلى طول محاور الطرق التي أصبحت بعد التحضر أهم شرايين المدينة، تصطف على جانبيها المباني وتحمل اسم كل جهة (شوارع مستغانم، أرزيو، تلمسان ومعسكر)،(ينظر الخريطة 6) وبدأ المستثمرون في بناء منشآت كبيرة مصممة على شكل عقارات استثمارية، وبالتالي بدأت المضاربة العقارية تعزّز الأراضي غير المواتية في البداية للتوسع الحضري: حيث يتم استبدال المباني القديمة بمباني جديدة أكثر كثافة وأكثر ربحية، وبالتالي إبراز التمايز المعماري والعمراني للمدينة[5].

1 . Malek Hendel, Naima Filali, **L'Habitation collectif privée**, **Oran 1845-1945**, dans : Histoire urbaine 2019/1/n0 54, p 147.
2 . Robert Tintoin, Op, Cit, p 179. Dagorne Andrée, Fenet.B, Op, Cit p 150
3 . Saddek benkada, **La création de médina jdida**, Op, Cit, P 110.
4 . Robert Tintoin, Op, Cit, p 180.
5 . Malek Hendel, Naima Filali, Op, Cit, p 147.

وخلال الفترة (1881م-1900م) تمّ استكمال مختلف المنشآت العمرانية بالمدينة بمختلف أنواعها: المباني السكنية والمدنية والعسكرية والدينية نذكر على سبيل المثال: اكتمال مبنى البلدية سنة 1886م وافتتاح المدرسة الثانوية سنة 1887م والشروع في بناء المستشفى المدني سنة 1886م والمحكمة في 1889م، المسرح، محطة القطار(1900-1913م)، كما بنيت المدرسة الثانوية للبنين ومبانيها ما بين المدينة والبحر، ثم في سنة 1899م ظهر أول ترام كهربائي بالمدينة[1].

الخريطة 6: ضواحي وهران: طرق الوصول إلى داخل المدينة(بتصرف)



Source : Robert Tintoin, Op, Cit, p 182.

3.2. مدينة وهران مطلع القرن العشرين(1900م-1930م):

شهدت المدينة ارتفاعا محسوسا في عدد السكان مع نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين حيث تضاعف عدد السكان بها من 93 ألف نسمة سنة 1900م إلى 195 ألف نسمة سنة 1936م، ومن أجل استيعاب هذا التزايد السكاني الكبير قامت الإدارة الاستعمارية في جويلية سنة 1912م بوضع مخطط للمدينة يحدد الخطوط الرئيسية لتطوير مدينة وهران، وقامت برسم مسارات جديدة وتطوير الأحياء القديمة، كما خصصت ميزانية خاصة لحل مشكلة السكن التي زادت حدتها بعد ارتفاع عدد السكان بالمدينة، وذلك

1 . Robert Tintoin, Op, Cit, p 180. Dagorne Andrée, Fenet.B, Op, Cit, p 150.

من خلال وضع برنامج للسكنات المنخفضة الكلفة(H.B.M) منذ سنة 1922م، حيث أنشأت مكتب عام للسكنات المنخفضة الكلفة لإنشاء أحياء جديدة في جنوب المدينة على الطريق المؤدي إلى السينيا، كما تضمن برنامج تخطيط المدينة إنشاء شبكة صرف صحي وأسواق مغطاة وقاعات مركزية وشارع دائري بطول 40 مترا لكن الحرب العالمية الأولى أدت إلى تأخير الأشغال، وبعد نهاية الحرب صدر مرسوم في سبتمبر 1933م ينص على إزالة أسوار السور المحيط المبني سنة 1866م بين باب تلمسان والوادي الأبيض كما تمّ إنشاء طريق دائري من المحطة إلى معسكر سانت فيليب (Saint Philippe)، وهو يمثّل عمليا الحد الجنوبي للأراضي الحضرية[1].

4.2. مدينة وهران والتخطيط العمراني الحداثي(1930م-1945م)

بعد سحب التحصينات العسكرية سنة 1866م والتي عفا عليها الزمن من الخدمة، لم يعد توسع المدينة يواجه أي عقبات في هذه المنطقة، وفي المقابل تقرّر تطوير وتحسين الطرق الحضرية وشبكة توزيع المياه وإصلاح شبكة الصرف الصحي وتحسين الإضاءة، وبناء أسواق الأحياء فتضاعفت المساكن الكبيرة (الفيلات) والمساكن الخاصة الصغيرة في أربعين حي أو شارع بما في ذلك تسعة أحياء تم إنشاؤها منذ سنة 1919م، كما أنشئت خلال هذه المرحلة خطوط الترام وخطوط حافلات جديدة ومنشآت عمرانية ومعمارية لتجميل المدينة، وتم الانتهاء من المنشآت العامة مثل: قصر الفنون الجميلة، كلية البنين، مدرسة تدريب المعلمين، المخازن العامة، العيادة، ومراكز الشرطة... وتم استكمال الطريق الدائري بطول 40 مترا، وبذلك اتخذت وهران مظهر مدينة أوروبية حديثة كبيرة بما يتوافق مع تطور مينائها وتجارتها ووظيفتها كعاصمة إقليمية كبيرة للغرب الجزائري، لكن الحرب العالمية الثانية أوقفت فجأة هذه الطفرة في النمو العمراني[2].

5.2. مدينة وهران بعد الحرب العالمية الثانية(1945م-1962م)

أدى ارتفاع معدل النزوح الريفي وجاذبية المدينة الكبيرة خلال الحرب العالمية الثانية مقارنة باحتياجات العمل والتصنيع إلى تزايد كبير في عدد سكان المدينة، الذي استمر في التزايد منذ ظهور الحكم المدني والتطور الكبير لزراعة الكروم في عمالة وهران، ممّا جعل من المدينة مركزاً تجارياً متزايد الأهمية وهو ما يفسِّر ارتفاع نسبة النزوح الريفي من المناطق المحيطة لصالح المدينة، كما أدى تباطؤ البناء أثناء الحرب

1 . Robert Tintoin, Op, Cit, p 180. Dagorne Andrée, Op, Cit, p 150, p 151.
2 . Robert Tintoin, Op, Cit, p181, 182.

وارتفاع أسعار المواد ورواتب عمال البناء والمباني المتهالكة زيادة سنوية في عدد سكان الحضر تصل إلى 10000 نسمة سنوياً، وذلك بسبب زيادة المواليد أكثر من معدل الوفيات، كما أدّى جذب المدينة الكبيرة للوافدين الجدد والتخلّي عن الريف بعد تطور الآلات الزراعية ودعوة اليد العاملة من أجل الميناء والتصنيع واحتياجات المدينة كل هذه العوامل أدّت إلى ارتفاع سكاني كبير[1].

وخلال هذه المرحلة شهدت هذه المدينة الكبرى تحولاً كاملاً، تجلّى في تنوع أحيائها وسكانها حيث تظهر المدينة في جزئها السفلي كمدينة قديمة بشوارعها الضيقة المرتفعة، والسلالم والمساكن القديمة على الطراز الاسباني-المغربي، في حين تقدم الأحياء الحضرية والضواحي حديثة النشأة مظهراً جديداً يتميز بالنظام والنظافة والتخطيط العمراني الحديث[2].

ومن أهم المنشآت اللافتة للانتباه في المدينة يظهر شارع الواجهة البحرية (Front de mer) المحصّن الذي تم التخطيط له في سنة 1904م وتم بناؤه سنة 1953م، والذي يسمح بالاستمتاع بإطلالة جميلة على البحر، كما تم تجديد شبكة حضرية واسعة من الطرق الحديثة يبلغ طولها 150 كلم وتكسوها الحجارة ويغطيها القار مع توسيع الطريق، ووضع الإشارات الضوئية وقواعد وقوف السيارات ومواقف السيارات، كما تحسنت الإضاءة العامة ب 2300 مصباح في سنة 1948م و35000 مصباح في سنة 1955م زيّنت الإضاءة المدينة[3].

وفيم يخص المساحات الخضراء فلم تكن متوفّرة بشكل كافٍ وشهدت نوعا من الإهمال رغم حرارة المناخ بالمدينة، فكانت تتمثل في منتزه ليتانج(Letang) المطل على الميناء والحديقة البلدية التي تم إنشاؤها من الصفر سنة 1941م، والتي تضم بحيرة اصطناعية وحديقة حيوانات، وعدد قليل من الحدائق الصغيرة.

هذا وقد تم حل مسألة إمدادات المياه في جويلية سنة 1952م من خلال بناء قناة يبلغ قطرها 1.10 مترا وطولها 150 كلم، تم مدها عبر مرتفعات وهران الغربية مع حوض للترسيب والتصفية، وجلبت المياه العذبة من سد بني بهدل على وادي التافنة جنوب تلمسان، كما تمّ توسيع شبكة الصرف الصحي بشكل كبير في

1. Robert Tintoin, Op, Cit, p 184. Malek Hendel, Naima Filali, Op, Cit, p 143.
2 . Robert Tintoin, Op, Cit, p 183.
3 . Ibid, p 183.

السنوات الأخيرة من الاحتلال وذلك منذ نهاية سنة 1950م، حيث أنشئت ثلاث شبكات ثانوية ومجاري عامة كبيرة بطول ثلاثة كيلومتر، وكانت أنابيب الشوارع وحدها تمثل10 كلم وحجمها 121 ألف م^3[1].

ومن الناحية الديمغرافية بلغ عدد سكان مدينة وهران سنة 1956م حوالي 300 ألف نسمة، مما جعلها تحتل المرتبة الخامسة في فرنسا بعد مدينة باريس ومرسيليا وليون ومدينة الجزائر، وهي مقسّمة إلى ما يقرب من 200 ألف مستوطن أوروبي و10 ألاف جزائري على مساحة بناء تبلغ 10 كلم^2، وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى أنّ مدينة وهران من بين جميع المدن الاستعمارية كانت تعتبر المدينة الأكثر أوروبية من حيث عدد سكانها بنسبة 67% (الجزائر 61% قسنطينة 35%) والإسبان هم الأكثر عدداً بها، ويمثلون 45 % من إجمالي السكان و65% من الأوروبيين) وهو ما دفع المهندس ريني لسبس(René Lespes) إلى القول: **"وهران قبل كل شيء مدينة فرنسية-اسبانية من الناحية العرقية، يمكننا القول أنها الأقل فرنسية في المستعمرة"**[2].

ولكن اللافت للنظر أنّه في ظل هذا التطور العمراني الهائل الذي تشهده المدينة الأوروبية النشأة ظلت الأحياء الأهلية مهملة وتفتقر إلى أدنى متطلبات الحياة الحضرية، نذكر على سبيل المثال من بين 14400 مسكن تم بناؤه و71000 عمارة، كان هناك 155000 أوروبي ويهودي يعيشون في مساكن مريحة، مقابل 25000 جزائري (يهودي ومسلم) يعيشون في ظروف سيئة، وكانت حالة تهالك المباني في الأحياء الفقيرة والحي اليهودي تذهل الزائر بغرفها الخالية من التهوية وساحتها الضيقة القذرة، وأسقفها المهدّدة بالخراب والأحياء "الأهلية" الفقيرة الخالية من الهواء في الصيف والمفتوحة لكل الرياح في الشتاء وتلتهب المساكن في الضاحية الجنوبية[3].

من خلال هذا العرض الموجز عن التحولات العمرانية في المدن الجزائرية خلال الفترة الاستعمارية نلاحظ تغييرات جذرية على المجال الحضري للجزائر، بفعل تدخلات الإدارة الاستعمارية التي عملت على تحوير المدن القائمة وبناء مدن جديدة تلبية لمتطلبات المستوطنين الأوروبيين ووفق النمط العمراني الغربي، مع إهمال تام للمنشآت العمرانية التي تخص الجزائريين وتهميش طابعها العمراني الإسلامي الذي يعبر عن هويتها الوطنية.

1. Ibid, p 183.
2 . Malek Hendel, Naima Filali, Op, Cit, p 146.
3 . Robert Tintoin, Op, Cit, p 184.

الفصل الثاني: المنشآت العمرانية الاقتصادية الكبرى

المبحث الأول: منشآت النقل البري

المبحث الثاني: المنشآت المائية الكبرى

المبحث الثالث: المنشآت البحرية الكبرى(الموانئ)

المبحث الأول: منشآت النقل البري

أولا: الطرق البرية الكبرى

تمثل طرق المواصلات في الجزائر مجالاً هاماً يستدعي الاهتمام به، نظراً لاتساع مساحة البلاد وتنوُّع تضاريسها وموقعها الجغرافي الذي يجعل منها منطقة عبور، وهذا ما أدركه المستعمر الفرنسي منذ أن وطئت أقدامه أرض الجزائر، حيث سعى جاهداً لتطوير شبكة الطرق البرية بها لتحقيق أهدافه الاستعمارية وخاصة الاقتصادية والعسكرية.

يعود تاريخ نشأة شبكة الطرق البرية في الجزائر إلى العصر القديم، حيث تذكر المصادر التاريخية أنَّ أوَّل الطرق التي أُنشئت بالمنطقة وفق معالم بارزة هي الطرق الرومانية، واعتبرت الاهتمام ببناء هذه المنشآت إحدى عوامل التطور الاقتصادي الذي عرفته شمال إفريقيا في العهد الروماني، وقد بُنيت هذه الطرق باستخدام حجارة مختلفة الأحجام لإنشاء أسس متينة مع طبقة من الحجارة الصغيرة موضوعةَ على الصخور الكبيرة أسفلها في بعض الحالات، ووضعت فوق هذه الأساسات طبقة من الحصى أو البلاط في الغالب على الطرق الأكثر أهمية، وكانت هذه الطرق منحنية قليلا للسماح بتصريف المياه[1].

تكوَّنت الطرق الرومانية الكبرى في الجزائر في الغالب من عدَّة طبقات متراكمة تتراوح بين أربع أو خمس طبقات، نذكر على سبيل المثال: طريق الأوراس الشمالي الذي كان يتكوَّن من خمس طبقات: تكوَّنت الطبقة الأولى من الرمل الغليظ والثانية من الحجارة الصلبة الملتحمة بواسطة الملاط والثالثة من الحصى وتكوَّنت الطبقة الرابعة من الإسمنت المخلوط بالرمل الخشن والحصباء[2] وهي محور الطريق، وأخيراً طبقة إسمنت طبيعي ممزوج بحجارة صلبة، ولم تكن توضع الصفائح إلاَّ بالقرب من المدن[3]، وقد تميَّزت هذه الطرق بكثرة الجسور، من أشهرها جسر القنطرة بمدينة قسنطينة الذي بلغ ارتفاعه عشرة أمتار وكان به قبو ذي ثلاث عقود، وقد كان الرومان يقيمون على الطرق أنصابا ميلية[4] لتبيان المسافات ويكتبون عليها معلومات كثيرة عن الأباطرة والحكام والكتائب والبلديات والمسافات، وأحياناَ يذكرون الصعوبات التي تغلَّب عليها بناة الجسور[5]، كما كانت إقامة المعلم الميلي

1 . Khadija Boufenara, Op, Cit, p 82.

2. الحصباء مزيج من فتات الصخور والحصى أكثر خشونة من الرمل

3. شارل أندري جوليان، **تاريخ افريقيا الشمالية**، ج1، تونس، الدار التونسية للنشر، 1983، ص 215.

4. الأنصاب الميلية هي أحجار كانت توضع على أطراف الطريق وعند المراحل الهامة منها للدلالة على المسافات بين البلدان.

5. شارل أندري جوليان، **تاريخ إفريقيا الشمالية**، ج1، ص 215.

دلالةً على أنَّ مسلكا ما قد أصبح طريقا رسمياً للعربات منذ اليوم الذي ينصَّب فيه المعلم الميلي على يد مسؤول روماني، وتجدر الإشارة هنا أنَّ المعالم الميلية الرومانية المكتشفة في شمال إفريقيا ذات أشكال مغايرة للشكل الأسطواني المعروف بإيطاليا وغيرها، إذ أنَّها تأخذ شكل الأنصاب المعروفة بهذه المنطقة مما يدعو-حسب المؤرخ الجزائري محمد البشير شنيتي-إلى التفكير باحتمال تبنّي الرومان لأشكال من علامات الطرق المحلية[1]، كما لا يفوتنا في هذا السياق أن نشير إلى أنَّه3 على الرغم من أنَّ الرومان كانوا السبَّاقين في بناء شبكة طرقات كبرى في الجزائر إلاَّ أنَّ ذلك لا ينفي وجود شبكة من الطرق والمسالك البرية في المنطقة قبل الاحتلال الروماني، وإن كانت شواهدها الأثرية غير واضحة، إلاَّ أن الجيش الروماني تتبَّع دروب ومسالك السكان المحليين في اتصالاته وتحركاته العسكرية لفترة طويلة، كما اعتمد على مساراتها في إنشاء طرقه[2].

مثَّلت شبكة الطرق الرومانية أهمَّ المنشآت العمرانية للاحتلال الروماني في الجزائر، والأداة الأكثر فاعلية لتثبيت الاحتلال في ذلك العهد[3]، ومع أنَّ الزمن فكَّك تلك الشبكة الكبرى إلى عدة قطع، إلاَّ أنَّه لم يستطع محوها من الوجود، إذ بقيت آثار بنيتها راسخة في أرض الجزائر حتى بداية الاحتلال الفرنسي الذي تتبَّع مساراتها في بناء طرقه[4]، حيث استخدمها في بداية الاحتلال خلال حملاته التوسعية الأولى في البلاد، وأولى اهتماما كبيرا بمحطات الحراسة الرومانية كما أشرنا في الفصل الأول.

وقبل الولوج في موضوع شبكة الطرق البرية التي أنشأها المستعمر الفرنسي في الجزائر ارتأينا عرض لمحة موجزة عن الحالة العامة لهذه الطرق عشية الاحتلال الفرنسي.

1. الحالة العامة لطرق المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني:

حظيت البلاد الجزائرية طيلة العهد العثماني بمكانة تجارية هامة دولياً وإقليمياً، باعتبارها منطقة عبور وملتقى للتبادل التجاري مع بلاد السودان ودول أوروبا من جهة، وبين بلاد المشرق و أقطار العالم الإسلامي من جهة أخرى، وهو ما زاد من أهمية طرقها التلية التي تربط الحواضر الكبرى كالجزائر ووهران وقسنطينة ومعسكر

1. محمد البشير شنيتي، **أضواء على تاريخ الجزائر القديم**، الجزائر، دار الحكمة، 2003، ص 119.

2. المرجع نفسه، ص 119.

3. للتوسع أكثر حول الطرق الرومانية في الجزائر ينظر: رضا حوحو، **شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن التاسع عشر-ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية 1830م-1962م**، أطروحة دكتوراه، جامعة قسنطينة، 2017-2018.الفصل الأول: ص 18-ص26.

4. أرنست كاريت، **دراسة الطرق التي يسلكها العرب في الجزء الجنوبي من الجزائر وإيالة تونس**. بحث منشور في كتاب: **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج2، ص 38.

وتلمسان، كما ساعد مرور القوافل العابرة للصحراء على انتعاش الواحات الصحراوية كمتليلي وميزاب وورقلة وعين صالح وتوات وغات، وأبقى الموانئ الجزائرية على اتصال مع الدول الأوروبية رغم توتر العلاقات المستمر بين حكومة الجزائر وأغلب الدول الأوروبية[1].

واللافت للنظر أنَّ الطرق في العهد العثماني لم تشهد تطوراً كبيراً عمَّا كانت عليه خلال العهود السابقة، حيث عرفت الطرق الرئيسية آنذاك بالطرق السلطانية، وهي بمثابة الطرق الوطنية حالياً، تنطلق من مدينة الجزائر عاصمة الإيالة متَّجهة إلى عواصم البايلكات الثلاث (قسنطينة، وهران، المدية)، وتتخلَّلُها محطَّات استراحة، وخانات(فنادق)، وجسور وعيون وأبراج[2].

وكانت المدة التي تستغرقها الرحلة عبر الطريق السلطاني الذي يربط مدينة الجزائر بقسنطينة 10 أيام، ويقطعها الفارس في مدة ثلاثة أيام، لأنَّ القافلة لا تقطع أكثر من خمسة فراسخ[3] في اليوم، وكان هذا الطريق شديد الصعوبة بسبب طبيعته الجبلية وكثرة مستنقعاته، ولا تتجاوز المسافة بين المدينتين أكثر من 50 فرسخا، ومثلها من مدينة الجزائر إلى معسكر[4]، أمَّا طريق الجنوب التي تصل مدينة الجزائر بالمدية ثم تمتد إلى الصحراء فهي تتبع طريق الغرب حتى برج قائد السبت ثم تتَّجه جنوبا، وتصل الطريق إلى مدينة المدية عبر قمة الثنية، ويدوم السفر بين الجزائر والمدية أربعة أيام[5].

وكانت قبائل المخزن أو الزمالة هي من تحرص على توفير الأمن على هذه الطرق وهي المسؤولة عن بيع المسافرين ما يحتاجونه من مؤونة، غير أنَّه فيما يخص طريق الجزائر–وهران وبمجرد الوصول إلى منطقة حوض الشلف يعبر الطريق مناطق يسكنها البدو الذين كانوا يتَّحدون من أجل مهاجمة القوافل ونهبها، إلى درجة أنَّ المسافرين كانوا يسلكونها في صفوف متراصة وهم على أتمِ الاستعداد للقتال[6]، ومن أصعب وأخطر مراحل هذا الطريق خوانق وادي جر، التي كان المسافرون يتعرَّضون فيها لنهب أمتعتهم[7].

---

1. ناصر الدين سعيدوني، **تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، ص198.
2. ناصر الدين سعيدوني، **الحياة الريفية**، ص 286.
3. الفرسخ في معجم المعاني الجامع وحدة قياس قديمة من مقاييس الطول، تقدر بثلاثة أميال.
4. فونتير دو بارادي، **الجزائر خلال القرن الثامن عشر**، تر: لخضر بوطبة، الجزائر، دار كوكب العلوم، 2022، ص29.
5. ناصر الدين سعيدوني، **الحياة الريفية**، ص 288-289.
6. شارل روبير أجرون، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج1، ص 36.
7. ناصر الدين سعيدوني، **الحياة الريفية**، ص 288.

ويصف هذا الطريق السلطاني الممتد من الغرب إلى الشرق الأمير عبد القادر في مذكراته، التي فصَّل فيها مراحله كما يلي: "... **من وادي سيق إلى وادي سيدي المقداد إلى جديوية إلى مجَّاجة إلى العطاف إلى جنْدَلْ إلى المدية ثم منها إلى أربعاء بني سليمان إلى برج حمزة إلى قرية بني منصور في مبتدأ البيبان إلى سيدي مبارك إلى الصديف إلى وكالة الباي إلى قسنطينة ثم منها إلى الصمعة إلى الوادي الشارف إلى مرجة كحيل إلى ورغَة بوادي شراط إلى مدينة الكهف(الكاف)**"[1].

أمَّا الطرق الصحراوية فتتمثَّل خاصة في طرق القوافل التجارية التي كانت تتجه نحو السودان حيث كانت الرحلة من الجزائر إلى بلاد السودان تقطعها القوافل في مدة 5 إلى 6 أشهر عادة، وقد تتعرَّض للتيهان والهلاك[2]، بالإضافة إلى طرق قوافل الحج التي ورد وصفها في كثير من الرحلات الحجازية المغربية، كانت تعد إحدى الوسائل التي ساهمت في ازدهار طريق الواحات والتل وذلك أن الحجَّاج كانوا يحرصون أثناء سفرهم على نقل البضائع من أقاليمهم ومبادلتها بمنتجات البلاد التي يمرُّون بها[3].

وللتعرُّف أكثر على طبيعة ومميزات شبكة الطرق البرية في الجزائر أواخر العهد العثماني تزودنا كتب الرحالة والمسافرين من الأجانب أو الجزائريين بمعلومات مهمَّة حول ذلك، كما أوردت الدراسة التي قامت بها لجنة الاستكشاف العلمي للجزائر[4] التي أنشأها المستعمر الفرنسي في أربعينيات القرن التاسع عشر معلومات غزيرة حول شبكة الطرق في الجزائر خلال تلك الفترة[5]، لذا نورد ملخَّصا سريعاً حول أهم الطرق في الجزائر عشيَّة الاحتلال الفرنسي:

فحسب هذه اللجنة، تعبر الجزائر تسع طرق وطنية(سلطانية) والتي تنقسم بدورها إلى ثلاثة أنواع:

---

1. **مذكرات الأمير عبد القادر، سيرة ذاتية**، تح: محمد الصغير بناني وآخرون، الجزائر، دار الأمة للطباعة والنشر والتوزيع، 2010، ط 7، ص 107.

2. في سنة 1805م هلكت قافلة عن آخرها في رمال الصحراء بين تومبكتو وبلاد توات، كانت تتكون من 2000 شخص و1800 جمل. ناصر الدين سعيدوني، **تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، ص 198-199، ص 210.

3. المرجع نفسه، ص 198-199، ص 210.

4. هي لجنة علمية أنشأتها وزارة الحربية الفرنسية سنة 1837م باسم" الاستكشاف العلمي للجزائر" كلفت بالعمل الميداني والنشر حول خصائص البلاد الجزائرية، وكانت تشمل شتى الاختصاصات، من: جغرافيا، وجيولوجيا وتاريخ وعلم الأثار ...وغيرها، من أشهر أعضائها كاريت، بيليسييه، وديلامار...ينظر: **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج1، ص 7.

5. لتفاصيل أكثر حول دراسة شبكة الطرق التي قامت بها هذه اللجنة ينظر: **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج 2، ص 10-48، ج 6، ص 116.

فئة الطرق العمودية: وهي الطرق العمودية التي تؤسّس للعلاقات بين التل والصحراء، وتضمن وتسهل إدارة الجنوب الجزائري، وعددها أربع طرق، وهي:

- الطريق الشرقية من قسنطينة إلى تقرت مرورا ببسكرة.
- الطريق الوسطية الأولى تنطلق من بوسعادة إلى غرداية مروراً بالأغواط.
- الطريق الوسطية الثانية تنطلق من المدية إلى غرداية مروراً بطاقين وتلتقي بسابقتها في الأغواط[1].
- الطريق الغربية تنطلق من معسكر إلى البيَّض سيدي الشيخ.
- **فئة الطرق الأفقية:** وهي الطرق التلية ذات الاتجاه الأفقي الرابطة بين شرق البلاد وغربها، وهي تضمن العلاقات المباشرة بين البايلكات الثلاث لإيالة الجزائر، وتعدُّ من أهم الطرق التجارية التي تربط الإيالة بتونس وطرابلس شرقا والمغرب الأقصى غربا والسودان جنوبا، نوجزها كما يلي:
- **الطريق الشمالي:** وهو الطريق السلطاني الذي أشرنا إليه أعلاه، من مدينة تونس إلى فاس، مرورا بالكاف وقسنطينة وسطيف وحمزة (البويرة حاليا) ومدينة الجزائر، ووهران وتلمسان ووجده.
- **الطريق الوسطى:** من قفصة بإيالة تونس إلى فيڤيق بالمغرب الأقصى، مروراً ببسكرة والأغواط والبيَّض سيدي الشيخ.
- **الطريق الجنوبي:** من نفطة بتونس إلى تافيلالت بالمغرب الأقصى، مروراً بخط الواحات وحدود إيالة الجزائر التي تحدُّها من الجنوب.
- **فئة الطرق القطرية:** تعبر الطرق القطرية التي تعتبر بوسعادة مركز انطلاقها، أساس العلاقات المتقاطعة بين التل والصحراء وهي ذات أهمية كبيرة للسلطة المركزية من الناحية الاستراتيجية، وعددها اثنان:
  - الموجهة نحو الشمال الغربي من واد سوف إلى مدينة الجزائر، مروراً ببسكرة وبوسعادة وحمزة.
  - الموجهة نحو الشمال الشرقي من واد ميزاب إلى مدينة تونس، مروراً بالأغواط وبوسعادة وقسنطينة والكاف[2].

وفيما يخص طبيعة إنشاء هذه الطرق، وصلاحيتها للاستخدام ومدى جودتها، فإنَّ المصادر التي تحدَّثت عن شبكة الطرق البرية في الجزائر خلال العهد العثماني تكاد تجمع أنَّه لم تكن هناك طرق مرصوفة معبدة صالحة لاستخدام العربات خارج المدن والمراكز العمرانية، وأنَّ الطريق المعبَّد أو السكة الحديدية كلُّها وسائل ربط واتصال

1. المصدر نفسه، ج 6، ص 116.
2. المصدر نفسه، ج 6، ص116-117-118 .

مجهولة تماماً مثل الآليات أو المركبات التي تستخدم فيها، وبأنَّ الطرق البرية نشأت عفويا من الاستخدام المتكرر للإنسان، فكانت مجرد مسالك خطت على العشب بواسطة قدم الإنسان أو حافر الحصان أو البغل، وهي مسالك ضيِّقة تتقاطع تارة، وتتبع اتجاهات متوازية تارة أخرى[1]، ويعبر عن ذلك شارل جراد (Charles Grad) بقوله:" **هناك مسارات لا شيء سوى مسارات عشوائية صالحة على أقصى تقدير للمشاة والخيَّالة وقُطعان الماشية**"[2].

وإن كان هذا الوصف ينطبق على طرق المنطقة التلية، فإنَّ أثر ومسار الطريق في الهضاب العليا والمناطق الصحراوية يبقى غير محدد، فالأثر الذي يتركه المسافرون سرعان ما تمحيه الرياح[3]، وتتمثَّل هذه الطرق غالباً في طرق القوافل، وهي ليست معبدة بل تُمثّل اتجاهات بسيطة تشير إلى وجود الواحات والآبار[4]، وقد كانت هذه الطرق معروفة عند سكان المنطقة إلا أنها كانت مجهولة تماما عند الفرنسيين غداة احتلالهم للجزائر، لأن الحدود الجنوبية لإفريقيا الشمالية عموما كانت كلها غير محددة على الخرائط إلا بمساحة بيضاء، ويقول في هذا الصدد أرنست كاريت(Ernest Carette): "... **فانعدام الحدود المعبر عنه بكلمة الصحراء المرعبة أضفى على البلاد التي احتللناها بعدا غامضا كفيل بترويع أكثر العقول جرأة وجسارة**"[5].

وهكذا تكاد تجمع المصادر التاريخية ولا سيما الأجنبية منها على أنَّ الطرق في الجزائر عشية الاحتلال الفرنسي خارج المدن كانت تفتقد إلى التهيئة والرصف، وترجع بعضها الحالة السيئة للطرق الجزائرية إلى إهمال السلطة العثمانية لهذا النوع من المنشآت وعدم صيانتها[6]، ولكن هذا لا ينفي أنَّ الطرق السلطانية الثلاث كانت مرصوفة على مسافة معتبرة في ضواحي المدن التي تنطلق منها، نذكر على سبيل المثال أن الطريق السلطاني الذي ينطلق من مدينة الجزائر نحو قسنطينة كان مرصوفا بالحجارة بضواحي المدينة حتى سهل يسر، وقد وصفه بيير بروجر(Berbrugger) خلال رحلته إلى لقاء الأمير عبد القادر في بداية الاحتلال بقوله: "**عند نزولنا على**

---

1. المصدر نفسه، ج 6، ص 106.

2 . Charles Grad, **Etudes de voyage- les travaux publics en Algérie**, Nancy, imprimerie berger-levrault et c, 1883, p 15.

3. لمزيد من التفاصيل حول الطرق الصحراوية، ينظر: **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج6، ص110- ص114.

4 . Wahl Maurice**, Géographie élémentaire de l'Algérie à l'usage des classes élémentaires des lycées, collèges, primaire etc**, librairie classique Adolphe Jourdan, 1878, p158.

5. **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج 2، ص 46.

6. **جريدة المبشر**، العدد 10، 30 جانفي 1848م، الجزائر، دار مطبعة الدولة، ص 1.

وادي قدارة بدأنا نعثر على بقايا الطريق المعبد الذي بناه عمر باشا وعلى مسافة أبعد من ذلك قليلا وجدنا هذا الطريق كأنه ما يزال على حاله وهو يمتد إلى سهل يسر"[1].

ولكن إذا كان مفهوم الطريق يمثل خطا يشار إليه بسلسلة من المعالم من موقع إلى آخر[2]، بغض النظر عن طبيعة إنشائه، فإنَّ الطريق الجيد في نظر سكان الجزائر قبل الاحتلال الفرنسي ليس بالضرورة أن يكون معبدا، لأن وسائل النقل المستعملة في الجزائر آنذاك كانت تتمثل في البغال والأحصنة والإبل غالبا، وهذه الوسائل لا تحتاج إلى تعبيد الطرق أو توسيعها، وبالتالي فإنَّ هذه الطرق تفي بالغرض بالنسبة للسكان وتلبي احتياجاتهم، بل إن من الشروط الأساسية التي كانت تميز الطرق الجيدة في الجزائر آنذاك هي توفر الماء والأمن، وهو ما أكدته نتائج البحث الذي قامت به لجنة الاستكشاف العلمي للجزائر، حيث وصلت إلى نتيجة مفادها أنَّ **"من شروط الطرق الجيدة في الجزائر هناك شرطان يحددان فضل طريق ما عن الآخر، وهما وجود الماء والأمن، باعتبارهما عنصرين رئيسيين يضمنان سلامة المسافر، إنه في نظرهم تعتبر الطريق ذات صيانة جيدة عندما لا يخاف المسافر العطش واللصوص"**، وهكذا كان المشكل الأمني يشكل الآفة الرئيسية للطرق الكبرى في الجزائر خلال العهد العثماني[3].

واستنادا إلى ما سبق يمكننا القول أنَّ شبكة الطرق في الجزائر على الرغم من قلة جودتها وافتقارها للأمن، بسبب الاضطرابات السياسية وتدهور الوضع الاقتصادي والاجتماعي عشيَّة الاحتلال الفرنسي، إلاَّ أنَّها كانت تفي باحتياجات السلطة المركزية والسكان المحليين ومناسبة لوسائل نقلهم في تلك الفترة.

1. مراحل تطور شبكة النقل البري خلال الفترة الاستعمارية:

بدأ اهتمام الإدارة الاستعمارية الفرنسية بشبكة الطرق البرية في الجزائر منذ الوهلة الأولى التي نزل فيها جيش حملة الاحتلال على أرضها، حيث أدركت منذئذ أنَّ بقاءها وأمنها ونجاح مشروعها الاستعماري وضمان توسعها مرتبط بمنشآت النقل البري ومدى جودتها، فعملت على وضع مشاريع كبرى لبناء طرق مواصلات برية كافية في الجزائر تلبي احتياجاتها العسكرية والاستراتيجية أولا والاقتصادية ثانيا.

---

1. أدريان بير بروجر، **مع الأمير عبد القادر–رحلة وفد فرنسي لمقابلة الأمير في البويرة(1937–1838م)**، تر: أبو القاسم سعد الله، الجزائر، عالم المعرفة، 2011، طبعة خاصة، ص 23.

2. Wahl Maurice, Op, Cit, p158.

3. **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج 6، ص 114-115.

استمرت عملية إنجاز طرق المواصلات البرية في الجزائر طوال الفترة الاستعمارية، وقد ارتأينا تقسيمها إلى مرحلتين، وذلك وفقا للمصلحة التي قامت بعملية الإنشاء، حيث تولت مصلحة الهندسة العسكرية في جيش الاحتلال إنشاء شبكة الطرق خلال الفترة الممتدة من 1830م حتى بداية 1881م، وهو تاريخ تسليم هذه المنشآت نهائيا إلى المصلحة المدنية التي توكّلت مهمة بناء الطرق بعد ذلك وهي مصلحة الجسور والطرق[1].

1.2. المرحلة الأولى: 1830م-1881م:

تندرج منشآت النقل البري عادة في اختصاص المصالح المدنية، إلاّ أنَّ الطابع العسكري للإدارة الاستعمارية في الجزائر الذي استمر حتى سنة 1870م، أعطى مهمة إنشاء الطرق لسلاح الهندسة العسكرية[2]، وكان الجنرال بيجو(Bugeaud) من أكثر الداعين إلى تسخير الجيش لخدمة المشروع الاستعماري وربطه به، حيث قال **"الجيش هو كل شيء في إفريقيا لقد دمَّر وحده، ويمكنه البناء وحده، لقد غزا الأرض وحده، وسيقوم وحده بتخصيبها، من خلال الزراعة ومن خلال الأشغال العامة الكبرى"**[3]، وكان يرى أنَّ المساعدة التي يقدمها الجيش ثمينة جدا، لأنَّ العمال العسكريين الذين يمتلكهم كانوا يشكلون قوة عاملة اقتصادية جدا، وقد اعتمد الطريقة الرومانية القديمة التي تتمثل في توظيف الجيش بالعمل في وقت السلم بعد توقف الحرب لفترة[4].

وعلى الرغم من أنَّ سياسته هذه القائمة على استخدام الجيش في بناء المنشآت العمرانية الضرورية للمشروع الاستعماري، أثارت عدة معارضات في المتروبول، بدعوى أنَّ الجندي يجب أن تكون خدمته عسكرية بحتة، وأنَّ توظيفه في مهام أخرى هو ارتكاب تعسف في السلطة، إلاّ أنَّ بيجو(Bugeaud) استمر في سياسته ورد عليهم بقوله: **" في أوقات الراحة التي تتاح لهم في الجزائر يجب دعوة الجيش للقيام بدور كبير في أعمال الاستعمار، إنَّ الطرق التي يفتحها والمعسكرات التي يبنيها والاستصلاح والزراعات التي يقوم بها تبرر بشكل كامل توظيف القوات في الأشغال العامة، وتشير إلى الجيش كواحد من أكثر العمال نشاطا، هذا العمل بحد ذاته بعيد عن إيذاء الجندي، وهو في صالحه جسديا ومعنويا، ويحافظ على صحته ونشاطه ويحفظه من الحنين إلى الماضي ومن الملل الناتج عن الكسل"**[5]، وكان رأي الجنرال راندون(Randon) يتوافق مع فكر بيجو(Bugeaud) ويعرف الثمن الذي يتطلبه شق الطرق ومدى المساهمة التي يمكن أن يقدمها الجيش لبنائها، حيث قال: "**إنَّ حشودنا في إفريقيا تجيد استعمال**

1 . Revue de génie militaire, mars 1931, p 292, p 302.
2 . Ibid, p 17.
3 . Khédidja Boufenara, Op, Cit, p 136
4 . Revue de génie militaire, Mars 1931, p 292.
5 . Khédidja Boufenara, Op, Cit, p 137.

المعول بقدر ما تجيد استعمال السلاح كما هو الشأن بالنسبة للفيالق الرومانية"، وكان يرى في ذلك توازنا جسديا ونفسيا للجيوش[1].

ومن خلال تتبعنا لحركة تطور شبكة الطرق البرية التي أنشأها المستعمر في الجزائر خلال تلك المرحلة، لاحظنا تطورا بطيئا جدا خلال السنوات الأولى، بسبب اشتداد المقاومة الشعبية آنذاك، حيث اقتصر نشاط الجيش على احتلال المدن الساحلية، ولم يشرع في فتح طرق المواصلات في المناطق الداخلية حتى سنة 1838م، بعد إصدار المرسوم الذي نصَّ على أنَّ الجزائر أرض فرنسية[2]، وتجدر الإشارة في البداية إلى أنَّ أولى الطرق التي أنجزها جيش الاحتلال في الجزائر وهي طريق سيدي فرج نحو مدينة الجزائر، التي أنشأها سلاح الهندسة العسكرية حين نزوله في سيدي فرج قبل سقوط مدينة الجزائر سنة 1830م، إلاَّ أنها ذات أهمية تاريخية فقط، لأنها فتحت كمنشآت مؤقتة لسير الحملة[3]، يصفها لنا بيليسيي: **"امتدت الطريق التي أنشأتها فرق الهندسة من سطاوالي إلى حيث وصلنا في مكان يدعى" عين القبة" وأنشأنا ثمانية حصون جديدة على هذا الطريق انطلاقا من سيدي فرج حتى مدينة الجزائر"**[4].

بعدها شرعت مفارز سلاح الهندسة العسكرية خلال الحملات العسكرية الأولى بشق عدد كبير من الطرق البرية لتسهيل عملية تقدم القوات الفرنسية وخاصة المدفعية والقوافل، إلاَّ أنَّ هذه الطرق كانت مؤقتة وبالكاد تبقي أي أثار لها، بسبب الأوضاع المضطربة التي كانت تشهدها البلاد، والسرعة التي كانت تنشأ بها، فضلا عن المسارات الغامضة التي واجهها الجيش والتي كانت غير سالكة في كثير من الأحيان[5]، فبمجرد أن يتم احتلال مركز معين يقوم سلاح الهندسة بأشغال سريعة لفتح الطريق، وتجري محاولات فورية لإنشاء خط مواصلات جيد بين هذا المركز الجديد والأراضي المحتلة سابقا[6].

وهكذا كانت المسارات التي فتحت خلال السنوات الأولى من الاحتلال تتم من خلال أعمال الحفر البسيطة بحيث اقتصرت أحيانا على تسوية كافية لمرور القافلة والسماح بتحركات جيش الاحتلال للوصول إلى هدفه، فكان من الضروري استئناف بقية الأشغال من توسيع ورصف في وقت لاحق لمنحها طابع الاستمرارية،

---

1. شارل روبير أجيرون، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ص 689.

2 . Charles Grad, Op, Cit, p15.

3 . Revue de génie militaire, Mars 1931, p 299.

4. بيليسيي، **حوليات جزائرية**، مج 1، ص 55.

5. Revue de génie militaire, Mars 1931, p 300

6 . Ibid, p 300.

ومن أهم الطرق المنجزة خلال هذه المرحلة والتي شرع في إنشائها سلاح الهندسة العسكرية انطلاقا من ضواحي مدينة الجزائر نذكر:

- **الطريق من مدينة الجزائر إلى البليدة عبر الدويرة وبئر خادم:** أنشئ هذا الطريق من قبل سلاح الهندسة العسكرية، باستثناء أعمال الرصف التي قامت بها مصلحة الجسور والطرق، عرفت عدة صعوبات أثناء إنشائها بسبب بعض الخلافات التي كانت تحدث بين مصلحة الهندسة العسكرية ومصلحة الجسور والطرق في كثير من الأحيان، حين يتحفظ بعض قادة الفرق العسكرية عن تحويل جنودهم من الثكنات إلى ورشات العمل في الطرق[1].
- **الطريق من البليدة إلى المدية عبر مضيق الشفة:** شرع في بناء هذا الطريق في نهاية شهر جويلية 1842م، وفتح للاستخدام بعد ستة أشهر، لكن أشغال التأسيس النهائية لم تتم حتى سنة 1844م، وسلمت إلى مصلحة الجسور والطرق في سنة 1845م، وكان هذا الطريق يحتوي على جسر خشبي بطول 23 مترا على الوادي الكبير، وجسر خشبي على وادي الشفة الذي تعرض لحريق وأعيد بناؤه سنة 1849م من قبل سلاح الهندسة[2].

وخلال الفترة ما بين 1847م و1849م جرفت فيضانات وادي الشفة ما يقارب 7 كيلومترات من طريق المضايق، مما أجبر الهندسة العسكرية على إعادة تغطية الطريق مرة أخرى، وفي 1859م تم قطع الطريق على حافة الوادي على أكثر من 3 كيلومترات وبنيت جدران استنادية على 1500 متر وعدد من الجسور والقنوات، وبعدها سلم هذه الطريق بالكامل إلى مصلحة الجسور والطرق في 4 سبتمبر 1859م[3].

- **الطريق من البليدة إلى مليانة عبر بورقيقة:** تمت الأشغال على يد سلاح الهندسة في الفترة ما بين (1853 – 1856م)، وأنشئت خمسة جسور يتراوح طولها من 5 إلى 10 أمتار و20 قناة و8 قنوات لجر الماء ونوافير وأحواض شرب بتكلفة قدرت ب 753000 فرنك وتم تسليم هذه المنشآت لمصلحة الجسور والطرق في 20 أوت 1859م[4].

1 . Ibid, p303
2 . Ibid, p303
3 . Ibid, p 303, p 304
4 . Ibid, p304

- **الطريق من أورليونفيل (Orléansville) إلى تنس:** أنشئ هذا الطريق غداة حملة الجنرال بيجو(Bugeaud) على المنطقة سنة 1843م، وقد تجنب سلاح الهندسة آنذاك مضايق وادي علالة عبر مسار مؤقت يمر نحو الشرق، وفي 1844م شرع في أشغال البناء في هذه المضايق، كما أنشئ جسر على وادي شلف قرب أورليونفيل، بعدها تم قطع القسم من (Montenote)منتنوت (سيدي عكاشة) إلى تنس في مضايق وادي علالة، بما في ذلك جسر بطول 25 مترا على وادي علالة استكمل بناؤه في 1852م وسلم إلى مصلحة الجسور والطرق، وفي سنة 1860م تم تسليم الطريق نهائيا وكلفت أشغاله عامة مع منشآته الملحقة 1250 ألف فرنك[1].

- **الطريق من آفرفيل (Affre–Ville)(خميس مليانة) إلى ثنية الحد:** تم فتح هذا الطريق منذ 1843م بطول 62 كيلومتر وتمت توسعته ورصفه وتحسينه تدريجيا حتى سنة 1857م، وفي 21 ديسمبر 1875 صنف ضمن طرق العمالات بعد الانتهاء منه بالكامل باستثناء الجسر على وادي شلف، وفي 10 فيفري 1879م سلم لمصلحة الجسور والطرق[2].

- **الطريق من أورليونفيل(Orléansville) إلى ثنية الحد:** أنشئ أول طريق عبر التلال من أورليونفيل(Orléansville) إلى موليار (Molière) (برج بونعامة) وامتد قليلا خارجها خلال الفترة الممتدة من 1850م إلى 1855م، وفي سنة 1862م أنشئ مسار جديد لتجنب التلال، وسلم الطريق لمصلحة الجسور والطرق في سنة 1875م، ليتم بعدها زيادة تمديده على طول 30 كيلومتر، وإنشاء العديد من الينابيع على هذا الطريق، وفي 30 جوان 1879م بدأ المهندسون أيضا في تمديد أولى الكيلومترات خارج ثنية الحد[3].

- **الطريق من ثنية الحد إلى غابة الأرز:** كان هذا الطريق موجودا منذ العهد العثماني في حالة طريق ترابي، وقامت الهندسة العسكرية بتوسيعه وتحسينه منذ أن تم الإقرار بإنشاء مخيم نقاهة في الغابة، واستمرت الأشغال من 1855م إلى 1871م بتكلفة 4500 فرنك[4].

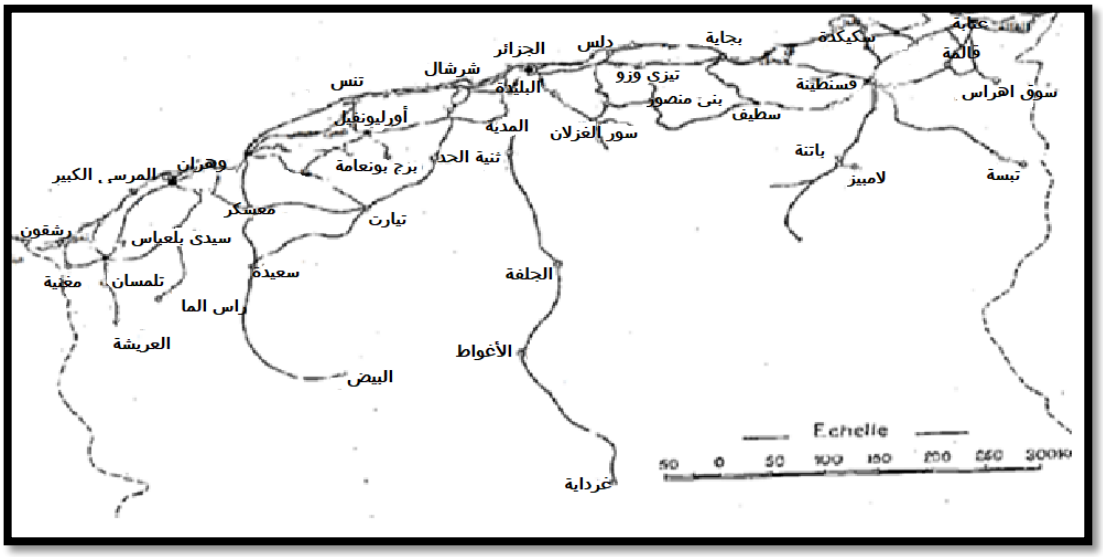
1 . Ibid, p 304-305.
2 . Ibid, p 305
3. Ibid, p 305, 307.
4 . Ibid, p 307.

- **الطريق من تيزي وزو إلى الحصن الوطني**[1]: أنجزت هذه الطريق من قبل الجيش سنة 1857م تحت إدارة مصلحة الهندسة العسكرية لربط تيزي وزو بالحصن الجديد (حصن نابليون) الذي بني في الفترة نفسها[2].
- **الطريق من بوغاري إلى الجلفة:** أنشئ في البداية مسار بسيط ثم شرع في تحسينه من خلال بعض المنشآت الفنية لمكافحة غزو الرمال، وقد تم رصفه على بعد 2 كيلومتر من بوغزول، وبنيت عدة فنادق من قبل سلاح الهندسة على هذا الطريق في قلتة السطل (1853م-1855م) وبعض المنشآت المائية المهمة مثل: الآبار والأنفاق والصهاريج في عين وسارة (1854-1855م)، كما بنيت نافورة مع حوض وبئر مع نورية[3].
- **الطريق من الجلفة إلى الأغواط:** فتح جيش الاحتلال في سنة 1854م مسارا يربط بين الجلفة والأغواط، وتم إجراء التحسينات من قبل سلاح الهندسة خاصة، كما بنى العديد من الجسور والفنادق في عين الإبل ووادي سدور مع آبار وأحواض شرب وغيرها من المنشآت الملحقة بالطريق[4].
- **الطريق من قسنطينة إلى فيليب فيل(سكيكدة):** أنشأه سلاح الهندسة خلال الفترة (1838-1849م)، بتكلفة 1092000 فرنك، بما فيها بناء 83 قناة لجر الماء و4 قنوات و3 جسور[5].
- **الطريق من وهران إلى المرسى الكبير:** بدأ إنشاء هذا الطريق سنة 1832م وبلغ طوله 6000متر منها 2400 متر مقطوعة في الصخر و50 متر تحت الأرض، أنهى سلاح الهندسة بناء الطريق سنة 1838م، بنفقة قدرها 400 ألف فرنك وسلمها إلى مصلحة الجسور والطرق سنة 1839م[6].

الخريطة 7: شبكة الطرق المنشأة من قبل سلاح الهندسة العسكرية في جيش الاحتلال الفرنسي(بتصرف)

1. أنشئ الحصن الوطني سنة 1857م تحت اسم (حصن الامبراطور) على يد المارشال راندون وفقا لمخطط الجنرال شابولاتور القائد الأعلى للهندسة آنذاك، يقع على هضبة بني راتن الوسطى.

2 . Revue de génie militaire. Mars 1931, p 307.
3 . Ibid, p 311
4 . Ibid, p 312
5 . Ibid, p 312.
6 . Ibid, p 312 ; I. Derrien, Op, Cit, p 136.



Source : Revue de génie militaire, mars 1931, p 301.

1.1.2. تصنيف طرق المواصلات البرية:

كانت شبكة الطرق المنشأة خلال السنوات الأولى للاحتلال استراتيجية تخضع لرقابة عسكرية بحتة، ومن أجل تنظيم هذه المنشآت عملت الإدارة الاستعمارية على تصنيف هذه الطرق بعدما لاحظت أن هناك طرقا استراتيجية صالحة أن تكون منافذ للتوغل العسكري إلاّ أنها لا تملك قيمة اقتصادية كبيرة[1]، لذا ارتأت ضرورة ضبط المفاهيم وتصنيف الطرق حسب أهميتها العسكرية أو السياسية أو الاقتصادية، فشرعت في تصنيف الطرق بصفة متعاقبة كالتالي:

أ. **تصنيف سنة 1840م**: تم تصنيف طرق الجزائر لأول مرة سنة 1840م، إلى ثلاث فئات هي:

الفئة الأولى: تشمل الطرق ذات الأهمية السياسية والعسكرية الكبيرة.

الفئة الثانية: طرق المنفعة العامة.

الفئة الثالثة: شملت الطرق ذات الأهمية الثانوية.

1. رضا حوحو، المرجع السابق، ص 52.

لم تكن هذه المؤشرات دقيقة جدا، وكان هذا التصنيف مختلفا تماما عن التصنيف المتبع في فرنسا[1]، لذلك تم استبداله بعد خمس سنوات من ذلك بتصنيف جديد أكثر وضوحا.

ب.تصنيف سنة 1845م:

ظهر في مرسوم إعادة تنظيم النظام المالي في المستعمرة في 17 جانفي 1845م، وفقا لهذا التصنيف الجديد والذي تم الاعتراف به عموما في المتروبول، تم تعيين الطرق التي أنشأتها السلطة الاستعمارية في الجزائر تحت اسم:

الأولى: الطرق الامبراطورية :(**Routes impériales**)تلك التي تمتد من الساحل إلى الداخل أو من عمالة إلى أخرى.

الثانية: الطرق الاستراتيجية:(**Routes stratégiques**) تلك التي تخدم أساسا المصالح العسكرية.

الثالثة: طرق المقاطعات (**Routes provinciales**) تلك التي تربط بين طريقين امبراطوريين في داخل المقاطعة نفسها.

الرابعة: طرق الدوائر(**Routes d'arrondissement**) تلك التي تربط طريقين محليين في المناطق الداخلية للدائرة[2].

كانت هذه الفئات المختلفة من الطرق تتميز بنوعية جيدة نوعا ما، لكن غالبا ما كانت تظهر تحت أسماء مختلفة في عدة أقسام معزولة، نتيجة الأشغال اليومية التي كانت تقام في عدة نقاط منها وفقا للاحتياجات، والتي يتم دمجها بعد ذلك لإنشاء طريق واحد كبير[3].

وقد بلغ طول شبكة الطرق الجيدة في حالة صيانة سنة 1862م على مستوى عمالة الجزائر وحدها 200 كلم من الطرق الإمبراطورية أو الملكية و500 كلم من الطرق الإدارية و125 كلم من طرق المواصلات الرئيسية وطول غير محدد للطرق المحلية العادية[4].

1 . Exposition universel de Paris en 1878, **Notices sur les travaux publics de l'Algérie**, Alger, imprimerie typographique j. lavagne, 1878, p 23.
2 . Ibid, p 24.
3 . Ibid, p 24.
4 . G.G.A, **Etat actuel de l'Algérie 1862**, Paris, imprimerie impériale, 1862, p 41

ج. **تصنيف 1864م-1865م:** تم تغيير تصنيف سنة 1845م وعُدّل سنة 1864م، فيما يتعلق بالطرق الإمبراطورية (الملكية سابقا)، وفي سنة 1865م، بالنسبة للطرق الإقليمَية، ثم فيما بعد عن طرق المواصلات السريعة (سابقا الطرق الاستراتيجية والمحلية)، ومنذ ذلك الحين تم تغيير الأسماء العامة فقط:

- الطرق الإمبراطورية أصبحت طرق وطنية.
- طرق المقاطعات أصبحت طرق العمالات.

وباستثناء هذه التغييرات والإضافة الأخيرة لطريق عمالات جديد، بقيت التصنيفات سارية حتى سنة 1878م أين تم تعديل التصنيف[1].

د. تصنيف الطرق الوطنية سنة 1878م:

وفقا لتصنيف الطرق الوطنية السريعة لسنة 1878م، فقد ضمَّت خمس طرق وطنية نوردها كالآتي:

- **الطريق الوطني رقم 1:** من مدينة الجزائر إلى الأغواط عبر البليدة-المدية، بطول 451.60 كم
- **الطريق الوطني رقم 02:** من المرسى الكبير إلى تلمسان عبر وهران-مسرغين-عين تموشنت، بطول 140.70 كم.
- **الطريق الوطني رقم 03:** من ستورا إلى بسكرة عبر فيليب فيل(سكيكدة) وقسنطينة وباتنة، بطول 332.50 كم.
- **الطريق الوطني رقم 4:** من مدينة الجزائر إلى وهران عبر الشفة-بورقيقة-أورليونفيل(Orléansville) -غليزان-مستغانم-أرزيو، بطول 410.20 كم.
- **الطريق الوطني رقم 5:** من مدينة الجزائر إلى قسنطينة عبر الحراش، بن هيني، بني منصور، برج بوعريريج-سطيف، بطول 435.30 كم.

وقد بلغ الطول الإجمالي لهذه الطرق سنة1877م: 11770.30 كم[2].

ومن بين هذه الطرق الخمس تنطلق الثلاثة الأولى من الساحل وتتجه جنوبا عادة مرورا بالمدن الرئيسية للعمالات ويربط الطريقان الآخران بين مدينة الجزائر والمدن الرئيسية في المقاطعات الشرقية والغربية للعمالات الثلاث معا، وتوجد فيها 20 طريقا إقليميا و44 طريقا محليا ذو اتصال كبير و23 طريقا آخر مرتبط بالطريق الرئيسي دون تصنيف منتظم، وقد كانت هذه الطرق سنة 1877م موزعة كالآتي:

1 . Exposition universel de Paris en 1878, **Notices sur les travaux publics de l'Algérie**, p 24.
2 . Ibid, p 25- 26.

- **الطرق الوطنية**: 1770.30 كم.
- **طرق العمالات**: 1598.70 كم.
- **الطرق المحلية للاتصالات الكبيرة**: 2753.70 كم.
- **مسارات متنوعة غير مصنفة**: 1152.30 كم[1].

اعتبرت هذه الشبكة من الطرق الكبرى في جميع أنحاء المناطق المحتلة حسنة وتلبي-في حدود معينة- احتياجات الفترة، على الرغم من وجود عدة نقائص بها، حيث كانت على سبيل المثال الطرق الوطنية رقم 2و 4 و5 في حالة صيانة على كل مساراتها، لكن أقسام الطرق الوطنية رقم 3 باتجاه بسكرة والأغواط لم تكن قد اكتملت بعد[2]، وبشكل عام كانت الطرق تحتاج للمزيد من الأشغال لإكمالها، لهذا الغرض تم إجراء تصنيف جديد للطرق الوطنية على نطاق أوسع من التصنيف السابق سنة 1879م.

و. تصنيف الطرق الوطنية سنة 1879م:

أصدرت الإدارة الاستعمارية قانون تصنيف جديد للطرق في 29 مارس 1879م، ارتفع بموجبه عدد الطرق الوطنية من خمسة إلى عشرة طرق وطنية في الجزائر، ووفقا لهذا القانون تم تصنيف الطرق التالية في هذه الشبكة:

عمالة الجزائر: أضيف الطريق من الحراش إلى بوسعادة عبر أومال (سور الغزلان): 247 كم

عمالة وهران: أضيف الطريق من وهران إلى جيري فيل(Gérry ville) (البيض حاليا) عبر معسكر-سعيدة بطول 333 كم، والطريق من غليزان إلى الحدود المغربية عبر معسكر-سيدي بلعباس-تلمسان بطول 347 كم.

عمالة قسنطينة: أضيف الطريق من بجاية إلى سطيف: 111 كم والطريق من أولاد رحمون إلى تبسة عبر طريق عين البيضاء بطول 169 كم.

وبلغ الطول الإجمالي لهذه الطرق: 1207 كم[3]. وتمثلت الطرق الوطنية العشرة التي بلغ طولها 2983 كلم كالتالي:

1 . Ibid, p 25.
2 . Ibid, p 26.
3 . G.G.A, **État actuel de l'Algérie**, 1 octobre 1880, Albert Grévy, Alger, Imprimerie administrative Gojosso, 1880, p 169.

الطريق	مساره	الطول/كم
الطريق رقم 1	من مدينة الجزائر إلى الأغواط، عبر البليدة، المدية، بوغار، الجلفة.	448
الطريق رقم 2	من المرسى الكبير إلى تلمسان، عبر وهران، مسرغين، عين تيموشنت	139
الطريق رقم 3	من ستورا إلى بسكرة، عبر فيليب فيل(سكيكدة)، قسنطينة، باتنة.	325
الطريق رقم 4	من مدينة الجزائر إلى وهران، عبر البليدة، مليانة، أورليونفيل(الشلف)، غليزان، مستغانم، أرزيو.	424
الطريق رقم 5	من مدينة الجزائر إلى قسنطينة، عن طريق مينرفيل(الثنية)، البويرة، برج بوعريريج، سطيف	440
الطريق رقم 6	من وهران إلى جيري فيل (البيض)، عبر سيق، معسكر، سعيدة، عين صفيصيفة	333
الطريق رقم 7	من غليزان إلى المغرب الأقصى، عبر سيق، سيدي بلعباس، تلمسان، لالة مغنية.	347
الطريق رقم 8	من الحراش إلى بوسعادة، عبر عربا، تابلاط(Tablat)، أومال (سور الغزلان).	247
الطريق رقم 9	من بجاية إلى سطيف، عبر وادي أغريون وشعبة لاخرى	111
الطريق رقم10	من قسنطينة إلى تبسة عبر أولاد رحمون عين البيضاء	169

G.G.A, **État actuel de l'Algérie 1880**, p 171.

2.1.2. الخصائص الفنية للطرق خلال هذه المرحلة:

اتصفت شبكة الطرق المنشأة خلال المرحلة الأولى من الاحتلال وحتى مطلع القرن العشرين بالبساطة وسرعة الاتلاف، وكانت الطريق تتكون من تاج من 8 أمتار، ويتراوح عرض أرصفتها الحجرية من 3 إلى 5 أمتار، وتتجاوز تدرجاتها الحد الأقصى البالغ 0.5 مترا في المسارات القصيرة وفي الحالات الاستثنائية[1].

هذا وقد وصفتها المصادر بالسيئة وغير الكافية، وبافتقارها للصيانة، حيث كان بعضها غير مكتمل، وبعضها يفتقر إلى الجسور، وكانت جودة الطريق تتناقص كلما تم الابتعاد عن المدن، يصف لويس فينيون Louis (Vignon)ذلك: " **في البداية يكون الطريق جيدا، وعندما نبتعد قليلا يصبح سيئا وغامضا ومملوء بالحفر، وكلما ابتعدنا أكثر عن المدن نجده غير مرصوف، وبعد بضعة كيلومترات لا يغدو طريقا بل مسارا، وأخيرا المسار نفسه يختفي في السهوب**"[2]، وكانت شبكة الطرق الوطنية متواضعة جدا، وكانت بعض القرى تفتقر إلى الطرق تماما، أو أنَّ الطريق الذي يعبرها تقوم بعدة التفافات للوصول إلى أقرب مركز سكاني، وفي بعض المناطق كانت بعض الطرق تعاني من الاهتراء وعدم الصيانة لسنوات عديدة، حيث تختفي مساراتها تحت الحشائش والحجارة[3].

أمام هذا المشكل الذي يعكس الوضع السيء لشبكة الطرق، ارتأينا أن نعرض باختصار الصعوبات والعراقيل التي واجهت إنشاء الطرق خلال هذه المرحلة.

3.1.2. الصعوبات والعراقيل التي واجهت إنشاء الطرق:

أ. العوامل الطبيعية:

ساهمت عدة عوامل طبيعية مناخية و طوبوغرافية في عرقلة تطور شبكة الطرق في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية، حيث شكلت تضاريس الأرض وأشكال وأبعاد الخوانق في الجبال وعدم استقرار مجاري الأودية في السهول صعوبات كبيرة لا تقل خطورة عن رداءة نوعية الأراضي[4]، ففي الشتاء لا تقاوم الطرق التقلبات الجوية، خاصة في المنطقة التلية حيث تكون التربة المكونة من المرل(الطين) والصخر الزيتي(الشيست) قليلة الصلابة، وتكثر بها الحركات الانزلاقية، فإلى جانب التساقط الكثيف للأمطار الغزيرة شتاء التي تغمر الأرض وتجرف التربة

1 . Exposition universelle de Paris 1878, **Notices sur les travaux publics de l'Algérie**, p 27-28
2 . Louis Vignon, **La France en Algérie**, Paris, librairie hachette et Cie, 1893, p 239.
3 . Ibid, p 241.
4. Exposition universelle de Paris 1878, **Notices sur les travaux publics de l'Algérie**, p 28 .

معها، وأحيانا تتسبب العواصف في قطع الطرق أو إزالة الجسور أو انهيار جزء من الجبل إلى أسفل أحد الطرق، وغالبا ما تنقطع المواصلات بين القرى وحتى المدن، ويمكن-حسب لويس فينيون(Louis Vignon) - أن تبقى مدينة يبلغ سكانها 12 ألف نسمة لمدة ثلاثة أشهر دون اتصال مع بقية المناطق[1].

ولم تسلم هذه الطرق من المشاكل في فصل الصيف أيضا، فخلال أشهر الصيف الطويلة تجفف الشمس الأرض بعمق وسرعان ما تتحول إلى غبار وتصبح الحصى مكشوفة تتدحرج تحت الأقدام، بالإضافة إلى الأخاديد التي حفرت في الطرق، وما يزيد الأمر سوءا أنه غالبا ما تكون مواد الرصف سيئة وأقل جودة مما هي عليه في فرنسا، كما أنها نادرة في جزء كبير من الإقليم، دون أن ننسى تأثير حركة السيارات والعربات والقطعان الكبيرة التي تؤثر أيضا على جودة الطرق[2].

ب.الصعوبات المالية:

أدى ارتفاع سعر التكلفة في بناء الطرق إلى عرقلة تطور شبكة الطرق البرية في الجزائر، حيث كانت النفقات على الطرق الوطنية في الجزائر تتجاوز نفقات الطرق في المتروبول بواقع 31 فرنكا للكيلومتر أواخر القرن التاسع عشر، ومع ذلك كانت إدارة العمالات والبلديات تخصص سنويا مبالغ مرتفعة للأشغال العامة، ولكن المشكل لا يكمن في قلة هذه الأموال بل في سوء استخدامها كما يشرح لنا ذلك لويس فينيون Louis Vignon: "**الأموال المستخدمة غالبا ما تستخدم بشكل سيء، ولا تعود بالحد الأقصى من المنفعة، حيث كان وكلاء الأشغال العامة سواء كانوا ينتمون إلى مصلحة الجسور والطرق أو الخدمة المحلية غالبا ما يهتمون بإنشاء الطرق الجميلة والواسعة وبالتالي تكون باهظة الثمن، وكان العرض الذي يعطى للطرق الإدارية (العمالات) من 6 إلى 10 أمتار بين الخنادق مما يؤدي إلى ارتفاع كبير في تكلفة البناء والصيانة**"[3].

من ناحية أخرى كان المهندسون المشبعين بالأفكار المطبقة في فرنسا ينشؤون طرقا طويلة جدا بها العديد من الدورات والانعطافات وذلك من أجل تجنب المنحدرات البسيطة، وكانوا يرفضون إنشاء طرق بمنحدرات يتجاوز ارتفاعها 7 سم لكل متر، يضاف إلى هذا المشكل البذخ في الإنفاق حيث كان هناك هدر كبير للأموال المخصصة للطرق، يتخذ أشكالا مختلفة، نذكر على سبيل المثال أنه حتى سنة 1892م كان الإنفاق على

1 . Louis Vignon, Op, Cit, p 239
2 . Ibid, p 240 ; Exposition universelle de Paris 1878, **Notices sur les travaux publics de l'Algérie**, p 28
3 .Louis Vignon, Op, Cit, p 243.

المنشآت الجديدة والصيانة على الطرق الوطنية يدرج تحت نفس العنوان في ميزانية الأشغال العامة، وكان للحاكم العام التصرف الحر فيها، وبعد ذلك، تم تخصيص مبلغ صغير للمنشآت الجديدة وهكذا من سنة 1880م حتى 1891م تم إنشاء 31 كيلومترا فقط من الطرق الجديدة سنويا، ومن أجل حل هذا المشكل تم الحرص في ميزانية عام 1892م على تقسيم المبالغ المخصصة للأشغال العامة في الجزائر إلى فصلين:

الأول: المتعلق بالنفقات مسجل في القسم الأول ويفوَّض إلى الحاكم العام.

والثاني: المتعلق بالمنشآت الجديدة ومدرج في القسم الثاني ومفوَّض لتصرف وزير الأشغال العامة[1].

ومما كان يأزم الوضع أكثر هم الموظفون الأقل رتبة في الأشغال العامة ويتمثلون غالبا في الوكلاء الذين تم تجنيدهم بشكل سيء، **"متواضعي المستوى وأحيانا عديمي الضمير"** كما وصفهم لويس فينيون Louis Vignon الذي يقول أنه أحيانا في الجزائر ثلاثة أرباع من المبالغ المخصصة للأشغال العامة تذهب للإدارة والموظفين وأنَّ ربعها فقط ينفق فعليا على الطرق[2].

من ناحية أخرى يعود ارتفاع تكاليف إنشاء الطرق في الجزائر أكثر مقارنة بالمتروبول إلى أن تحركات الأفراد أكثر عددا والرحلات أطول وفي بعض الأحيان يضطر القائمين على الإنشاء إلى التخييم في الطريق، كما أنه غالبا ما يجب دفع ثمن الوقت الممنوح لدراسة المشاريع العديدة والتي يتم تأجيلها أو عدم إنجازها[3].

كل هذه الظروف غير المواتية بالإضافة إلى ارتفاع الأجور تفسر سبب ارتفاع تكلفة صيانة الطرق في الجزائر[4]، كما أنَّ تدهور شبكة الطرقات نتيجة العوامل الطبيعية التي سبقت الإشارة إليها أجبرت السلطة الاستعمارية على صرف مبالغ مالية كبيرة من أجل ترميم الطرق والجسور كل سنة[5].

ج. منافسة السكة الحديدية لشبكة الطرق البرية:

يعد مشروع السكة الحديدية في الجزائر الذي تمت المصادقة عليه سنة 1857م من العوامل المؤثرة في تأخير إنجاز بعض الطرق الوطنية في الجزائر، إذ أدى الاهتمام المتزايد بخطوط السكة الحديدية إلى تأجيل إنجاز منشآت الطرق العادية، لأنَّ السلطة الاستعمارية كانت ترى ضرورة التنسيق بين الطرق البرية وخطوط السكة الحديدية في رسم المسارات، من أجل تجنب مشكلة تغيير اتجاهات هذه الأخيرة، نذكر على سبيل المثال تأخر

1 . Ibid, p 243.
2 . Ibid, p 244.
3 . Ibid, p 244, 245.
4 . Exposition universelle de Paris 1878, **Notices sur les travaux publics de l'Algérie**, p 28-29.
5. رضا حوحو، المرجع السابق، ص 49.

إنجاز الطريق الوطني رقم 4 لسنوات عديدة، فحتى سنة 1852م كان لا يزال الطريق من مليانة إلى أورليونفيل ومستغانم في مرحلة التخطيط، واستمر كذلك لعدة سنوات، وقد طالب الجنرال سيزي(Suzy) قائد تقسيم مليانة السلطة الاستعمارية في عدة مراسلات بضرورة بنائه، حيث كتب في جانفي 1857م: "**إنه لا يمكن قيادة العربات في هذا الاتجاه(اتجاه أورليونفيل) قبل 15 أو 20 يوما من الطقس المشمس**" وطالب بشق طريق على الأقل يؤدي إلى دوبري (Duperré) (عين الدفلى حاليا) باعتبارها المرحلة الأطول والأكثر صعوبة خلال موسم الشتاء[1]، لكن تم تأجيل طلبه حتى يتم تحديد مسار سكة الحديد لتجنب الاضطرار إلى تصحيح رسم الطريق وأملا في استخدام نفس المنشآت التقنية من أجل وسيلتي النقل هاتين، وقد حاول الجنرال سيزي عدة مرات إقناعهم بضرورة إنجاز الطريق بحجة أن مشروع بناء السكة الحديدية مازال بعيدا وأن الظروف الطبيعية ولا سيما مستنقع عريب ستفرض نقاط عبور معينة على طرق المواصلات وأن عملية الاستيطان تتقدم بسرعة في السهل الشرقي للشلف وهم بالكاد يعرفون المسار المستقبلي للطريق، لكن مساعيه باءت بالفشل، ولم يتم الانتهاء من إنجاز الطريق الوطني رقم 4 الرابط بين الجزائر ووهران إلا سنة 1872م أي بعد عام من الانتهاء من خط سكة الحديد الجزائر–وهران[2].

2.1. المرحلة الثانية: (1881م–1945م)

تبدأ هذه المرحلة منذ سنة 1881م وهو تاريخ تسليم مهام بناء الطرق البرية لإدارة مصلحة الجسور والطرق كما أشرنا، وإن كانت المصلحة الأخيرة قد تولت خلال المرحلة الأولى إصلاح واستكمال ما أنجزته الهندسة العسكرية، لأنها أنشئت في وقت مبكر من بداية الاحتلال، في مدينة الجزائر سنة 1831م، وفي وهران سنة 1832م، وفي السنة الموالية في عنابة، لكن كان دورها محدود جدا في ظل استمرار المقاومات الشعبية وعدم استقرار الاحتلال[3]، وبداية من سنة 1843م بدأت تشارك الهندسة العسكرية في إنجاز المنشآت العامة في المستعمرة[4]، فكان من أولويات الهندسة العسكرية من حيث المبدأ الاهتمام بإنشاء طرق المواصلات والتوغل داخل البلاد، في حين كانت الهندسة المدنية مسؤولة عن أعمال تحسين وإصلاح تلك المسالك وترصيصها بالحجارة، وبناء المنشآت الفنية[5].

1 . Xavier Yacono, **La colonisation des plaines du Chélif,** T1, p 407.
2 . Ibid, p 407.
3. G.G.A, **État actuel de l'Algérie**, publier d'après les documents officiels ; Alger ; imprimerie typographique Bouyer ; 1862, p 40.
4 . Ibid, p 41
5 . Ibid, p 41.

وفي المقابل استمر سلاح الهندسة العسكرية على الرغم من إعفائه من وظائف المنشآت العامة منذ 1881م في تقديم الدعم الفعال لمؤسسات الإدارة الاستعمارية وأحيانا للشركات الخاصة في عدة مجالات مثل: بناء الطرق، الجسور، والسكك الحديدية والبرق...، كما مكنه التوسع الاستعماري نحو الصحراء من القيام بمنشآت عمرانية ومعمارية مهمة هناك[1].

تطورت خلال هذه المرحلة شبكة الطرق البرية، واعتبارا من سنة 1913م تم زيادة عدد الطرق الوطنية من 11 إلى 16 طريقا حسب مرسوم 29 ديسمبر 1913م، وهي:

الطريق الوطني رقم 11: من مدينة الجزائر إلى مستغانم.

الطريق الوطني رقم 12: من مدينة الجزائر إلى الحدود التونسية.

الطريق الوطني رقم 13: من أرزيو إلى العريشة.

الطريق الوطني رقم 14: من آفر فيل(خميس مليانة)-معسكر عبر تيارت.

الطريق الوطني رقم 15: من تيزي وزو إلى بني منصور.

الطريق الوطني رقم 16: من القالة إلى تبسة[2].

وبموجب القانون الصادر في 1 أفريل 1915م تم تصنيف خمس طرق جديدة ضمن الطرق الوطنية، وهي:

الطريق الوطني رقم 17: من مستغانم إلى معسكر.

الطريق الوطني رقم 18: من آفر فيل إلى البويرة.

الطريق الوطني رقم 19: من تنس إلى أورليونفيل.

الطريق الوطني رقم 20: من عنابة (Bône) إلى قسنطينة.

1. Revue de génie militaire, Janvier 1931, p 17, 18.
2 . G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1913**, Alger, Imprimerie administrative victor Heintz, 1914, p 176.

الطريق الوطني رقم 21: من عنابة (Bône) إلى غارديماو[1].

واعتبارا من 31 ديسمبر1932م تضمنت شبكة الطرق الوطنية في الجزائر 28 طريقا وطنيا ومرفقات مختلفة بطول إجمالي قدر بحوالي 6300 كم[2]، فكانت الطرق الوطنية المضافة لسنة 1932م كالتالي:

الطريق الوطني رقم 22: من بني صاف إلى العريشة عبر تلمسان.

الطريق الوطني رقم 23: من غليزان إلى آفلو عبر تيارت.

الطريق الوطني رقم 24: من مدينة الجزائر بجاية عبر الساحل.

الطريق الوطني رقم 25: من عمر إلى ذراع بخدة(Mirabeau)

الطريق الوطني رقم 26: من القصور إلى مشد الله (Maillot)

الطريق الوطني رقم 27: من قسنطينة إلى الميلية.

الطريق الوطني رقم 28: من سطيف إلى بسكرة عبر بريكة وعين التوتة[3].

وتطور في هذه المرحلة طول الطرق الوطنية المغطاة سطحيا من 5000 كلم في 31 ديسمبر1927م[4] إلى حوالي 6350 كم في 31 ديسمبر 1936م، وكان طول الأرصفة أو الطرق الحديثة حوالي 210 كم، وبلغ عدد الطرق الوطنية في الجزائر في السنة نفسها 31 طريقا ومرفقات مختلفة بطول إجمالي يقارب 7000 كم، وقدرت المصاريف المنفقة للسنة المالية 1936م ب 62 مليون فرنك فرنسي، حيث أضيفت الطرق الوطنية التالية:

الطريق الوطني رقم 29: من البليدة إلى بليسترو(الأخضرية) عبر روفيغو(بوقرةحاليا) –لاربعا–ريفي.

الطريق الوطني رقم 30: من ذراع الميزان إلى مشد الله (maillot) مع فرع نحو تيزي وزو.

---

1. G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1924**, Alger, Imprimerie nord-africain, 1924, p 241-242.

2 . G.G.A, **Exposé de situation générale de l'Algérie en 1933**, Alger, Imprimerie Solal, 1933, p 482.

- غارديماو أو غار الدماء هي مدينة تقع أقصى شمال غرب تونس بالقرب من الحدود الجزائرية.

3 . G.G.A, **Exposé de situation générale de l'Algérie en 1936**, Alger, Ancienne imprimerie Victor Heints, 1937, p 402.

4 . G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1927**, Alger, Imprimerie administrative victor Heintz, 1928, p 237.

الطريق الوطني رقم 31: من باتنة إلى بسكرة عبر أريس[1].

ومن النقاط الهامة التي ينبغي التطرق إليها خلال هذه المرحلة هو تطور أساليب إنشاء الطرق ومواد البناء، فمع مطلع القرن العشرين تطورت أساليب بناء الطرق كثيرا، فكان على المهندسين اتباع الأساليب الحديثة للصيانة الفعالة والاقتصادية للطرق وتكييفها مع احتياجات حركة المرور السائدة في فرنسا، وخاصة استخدام القطران السطحي، حيث أدى ظهور السيارة وتطورها الكبير على مدى السنوات الأولى من القرن العشرين إلى عدم فعالية أساليب صيانة الطرق المستخدمة حتى تلك الفترة ، وخاصة الأسلوب القديم لتسوية الطرق الذي يستخدم المكدم(الحصباء العادية)وهي مادة تسوية الطرق[2]، حيث كان يتكون طريق المكدم من فسيفساء مليئة بمواد من عينات مختلفة مبطنة بمخلفات تسمى مواد التجميع، تحت تأثير الحركات الميكانيكية لحركة السيارات وخاصة القوة العرضية سرعان ما تصبح المفاصل أرق بسبب تفكك المواد، لذلك كان خلع الطريق سريعا، وبالتالي فإنَّ السبب الأصلي لتدمير المكدم هو تفكك مواده[3]، استبدلت مادة التجميع بمادة مرنة تساعد على التلاصق، قادرة على الاحتفاظ بتماسكه لفترة طويلة، وبالتالي يمكن أن يمتص الطريق جميع التأثيرات الميكانيكية دون أن يكسر، ويصبح في النهاية قادرا على إعادة تكوين نفسه بفضل خصائص التصاق عناصره، وهي أساس الطلاءات الهيدروكربونية القائمة على القطران أو البترول[4].

وفي سنة 1927م بلغ طول الطرق المغطاة عن طريق القطران السطحي أو البيتومين 498 كم، وتعددت أنواع الطلاءات المعتمدة حسب كثافة حركة المرور حيث يمكن تقسيم الأقسام المختلفة للطرق الوطنية إلى ثلاث مناطق:

المنطقة الأولى: ذات حركة مرور منخفضة، تشمل الطرق التي كانت لا تزال الحصباء العادية(المكادم) كافية لها.

المنطقة الثانية: ذات حركة مرور أكثر كثافة ولكنها خفيفة نسبيا، وتتضمن طرقا حجرية مغطاة سطحيا بالقار(البيتومين) في معظم الحالات.

---

1 . G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1936**, p 398, p 404, p 401.

2. نوع من أنواع بناء الطرق صممه المهندس الإسكتلندي جون لودون ماك آدم نحو سنة 1820 م، وهذا النوع من بناء الطرق كان رائداً ومميزاً من الناحية التقنية في ذلك الوقت، حيث توضع عدة طبقات من الحصى المتساوي الحجم فوق بعضها مع طبقة تغليفية من رباط (مادة لاصقة)، تُخبط في مكان العمل. تَسمَّى الطريق هذه المحصَّبة أي طريق مرصوفة بالحصباء أو المكدام ويقال حصَّب الطريق أو كدَّمه.

3 . Revue de génie militaire, 7 décembre 1931, p 86.

4 . Ibid, p 86-87.

المنطقة الثالثة: تشمل معابر المناطق الحضرية الكبيرة وأطراف المدن الكبيرة ذات حركة المرور الكثيفة التي تتطلب طرق معبدة وطلاءات خاصة[1].

ومنذ سنة 1927م تم تنفيذ برنامج إصلاح شبكة الطرق الوطنية على مراحل متتالية حتى سنة 1933م، لكن لم تسمح الاعتمادات المالية المحدودة بتوسيع الأسطح أو الأرصفة الحديثة، من ناحية أخرى كان من الممكن تطبيق طلاء السطح الهيدروكربوني على الشبكة بالكامل تقريبا[2].

وهكذا تم خلال هذه الفترة تعبيد وتقطير الطرق في الأقسام الأكثر ازدحاما، كان المهندسون المسؤولون عن حل هذه المسألة مواكبين للتقدم السريع الذي تم إحرازه في فرنسا وخارجها في مجال صيانة الطرق، حيث رأى بعضهم إدخالا متتاليا لهذا الأسلوب في المستعمرة: تجريد الطرق القديمة مما يسمح باقتصاد كبير جدا في مواد الحصى، والطلاء بالقار الساخن، والرصف الفاخر في المدن وطلاء البيتومين على المقاطع التي تكون فيها الأرصفة أكثر صعوبة، لكن هذه الطلاءات كانت باهظة الثمن وغالبا ما تتطلب موظفين ذوي خبرة كبيرة ومعدات خاصة بالإضافة إلى ظروف جوية مواتية، لذلك لم يكن ممكنا التفكير في توسيعها لتشمل شبكة الطرق بأكملها، كما كان من الضروري بعد ذلك العثور على مزيج طلاء بتكلفة منخفضة ويعهد بنشره إلى اليد العاملة المحلية وينجز في جميع الظروف الجوية باستثناء الثلوج والأمطار الغزيرة طبعا، فقط مستحلبات البيتومين يمكن أن تفي بهذه الشروط وبهذه الطريقة التي انتشر استخدامها بسرعة، أنشأت العديد من الشركات في الجزائر لتصنيع هذه المستحلبات حسب الحاجة، ويمكننا أن نرى على الطرق الجزائرية في أي وقت من السنة تقريبا ورشات عمل مكونة من أربعة أو خمسة عمال جزائريين يقومون بإصلاح الطلاء بواسطة المستحلبات[3].

3.2. المرحلة الثالثة: (1945م–1962م)

تبدأ هذه المرحلة مع نهاية الحرب العالمية الثانية سنة 1945م إلى غاية استقلال الجزائر سنة 1962م، عرفت الجزائر خلالها حاجة ملحة لإعادة تنظيم شبكة الطرق الوطنية، وذلك عن طريق تحسينها وزيادة جودتها باتساع يتناسب مع نقل الشاحنات، خاصة بعد تزايد عدد هذه الشاحنات المخصصة لتصدير الإنتاج المتزايد،

1 . G.G.A, Exposé de la situation générale de l’Algérie en 1927, p 241.
2 . G.G.A, Exposé de la situation générale de l’Algérie en 1936, p 403-404.
3 . H. De Rosière, **L'outillage économique de l'Algérie-barrages-routes-chemin de fer, ports**, les chantiers nord-africains, octobre 1930, p 894, p 895.

كما سعت السلطة الاستعمارية أيضا من خلال اهتمامها بشبكة الطرق إلى تطوير النشاط السياحي والوصول إلى مصادر الثروات الطبيعية.

أكدت الحرب على أهمية الجزائر التي أصبحت عاصمة إفريقيا الفرنسية ومحطة البحر الأبيض المتوسط – النيجر والمحور الاقتصادي المستقبلي للنقل عبر إفريقيا مع زيادة سرعة وسائل المواصلات في فترة ما بعد الحرب، فازداد الاهتمام بتحسين طرق المواصلات البرية وخاصة في الجنوب الجزائري نذكر على سبيل المثال ما أنجزته البلدية المختلطة جيري فيل(البيض) سنة 1923م من مسارات لربط المراكز الهامة فيما بينها، مثل فتح مسار خاص بالعربات بين جيري فيل والمشرية بطول 88 كم، ومن جيري فيل إلى عين الصفراء بطول 138 كم، ومسار آخر من جيري فيل إلى الأبيض سيدي الشيخ بطول 101كم، ومسار آخر بطول 87 كم يربط جيري فيل بآفلو[1].

هذا وقد أدى ظهور وسائل النقل الحديثة في الصحراء، وخاصة السيارات إلى نقطة تحول في علاقة فرنسا الاستعمارية بمستعمراتها في إفريقيا، ففي سنة 1915م جرت المحاولات الأولى لقيادة السيارات في الصحراء، وقامت إدارة الاحتلال ببناء مسار للسيارات، ووصلت الشاحنات ذات الإطارات المزدوجة إلى عين صالح، وفي عام 1920م وصلت السيارة إلى الهقار، وفي 17 ديسمبر 1922م غادرت قافلة مكونة من خمس سيارات بقوة 10 أحصنة تقرت ووصلت عبر الهقار إلى بوريم في النيجر في جانفي 1923م، بعد أن قطعت مسافة 2800 كم في 22 يوما، وبعد أن توغلت البعثة في تمبكتو عادت إلى الجزائر بنفس الطريق[2].

وفي أقصى الجنوب الجزائري تمت تهيئة العديد من المسارات التي تربط أهم المراكز العمرانية نذكر على سبيل المثال ربط المسار بين نقوسة–ملاله، وبناء طريق بطول 1100 كم من نقوسة إلى البور، ورصفه على طول 1400 كم، بالإضافة إلى ربط المسار بين عين البيضا وسيدي خالد، كما شمل إنشاء المسارات عين صالح وتمنراست ووصل حتى جانت[3].

وتعود المعلومات التي توصلنا إليها حول شبكة الطرق في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية إلى سنة 1960م، أي عامين قبل الاستقلال وذلك بعد حصولنا على أحد التقارير من المركز الوطني للأرشيف بالجزائر العاصمة التي تتحدث عن الموضوع، والتي بلغ طول شبكة الطرق الوطنية المصنفة حسب الاحصائيات التي

1 . A.N, A5/Boite : 1399, **Commune mixte de Géry-ville, Etat de tous les travaux de pistes et hydrauliques exécutés depuis 1909.**

2 . Augustine Bernard, **Histoire des colonies**, T2, p 515, 516.

3. A.N, A5/Boite : 1423. G.G.A, Secrétaire générale du gouvernement, **Travaux d'initiative communale :** 1954-1955.

وردت فيه إلى 9344كم سنة 1959م منها 883كم من الطرق غير مكتملة تحتاج إلى بناء، وكانت المشاريع الرئيسية قيد الإنجاز تشمل ما يلي:

على الطريق الوطني رقم 35: الطريق الذي يصل عين تموشنت بمغنية في منطقة تلمسان.

على الطريق الوطني رقم 36: الطريق الذي يتجه من آفلو إلى الأغواط، والذي كان يعد بناؤه ملحا بشكل خاص بسبب إنشاء أنبوب غاز حاسي الرمل الذي يجب أن يتبع بالضبط نفس المسار.

كما كان آخر مشروع تعتزم الإدارة الاستعمارية القيام به هو إنشاء مجموعة كاملة من الطرق في عدة مناطق منها طريق من بسكرة إلى خنقة سيدي عابد إلى جنوب الأوراس، ومن العريشة إلى المشرية نحو الحدود المغربية، من جيري فيل(البيض) إلى آفلو شمال الأطلس الصحراوي، وأن يتم تخصيص بقية الاعتمادات للطرق الوطنية، أي ما يقرب من 70 بالمائة كل عام لإعادة بناء وتحسين الطرق القائمة التي لم تعد خصائصها تلبي متطلبات حركة المرور وخاصة عبور عدد مركبات البضائع الثقيلة[1].

واستمرت المنشآت الرئيسية التي تم الاضطلاع بها منذ سنة 1959م والتي تمثلت بشكل خاص في اصلاح مقياس النوع الصحراوي للطريق رقم 1 من جنوب المدية إلى الأغواط، وتحسينات على الخط الرئيسي الثاني باتجاه الجنوب-فيليبفيل(سكيكدة)-قسنطينة-باتنة، بالإضافة إلى تسطيح وإصلاح الجزء من أفلو إلى الأغواط، وتقاطع طرق بوسعادة-بسكرة، ومنحدر العريشة-المشرية[2].

والملاحظ في هذا السياق أنَّ هذه المنشآت تتعلق معظمها بطرق الوصول إلى الصحراء أو تميل إلى إنشاء ربط بين محاور الزوال الرئيسية عبر الهضاب العليا، بسبب الأهمية التي اكتسبتها المنطقة من حيث الموارد ولا سيما بعد اكتشاف البترول في الصحراء.

ثانيا: منشآت السكة الحديدية في الجزائر(1844م-1962م)

1. تاريخ امتيازات السكة الحديدية في الجزائر(1844-1857م)

من خلال ما ورد في الجزء الأول من هذا المبحث لاحظنا أنَّ الانشغال الأول للإدارة الاستعمارية الفرنسية كان يتمثل في محاولة السيطرة على الجزائر وكبح المقاومات الشعبية بها، وهو الأمر الذي تطلَّب تهيئة طرق

1 . A.N, M. Saigon**, Les travaux publics en Algérie 1959, Délégation générale du gouvernement en Algérie-Service de l'information- conférence de presse**, Alger, imprimerie Baconnier, p 13, p15

2 . Jean François ; Troin R Laurent, Op, Cit, p 61.

مواصلات جيدة تسهل عملية التوغل في المناطق الداخلية للبلاد، باعتبارها أقوى وسائل الهيمنة والاستيطان في تلك الفترة، إلاّ أنَّ حالة الطرق البرية خلال السنوات الأولى من الاحتلال، لم تكن كافية لحركة المرور الضرورية، وكانت تكاليف النقل البري مرتفعة جدا بمجرد الابتعاد عن المناطق الساحلية، فتوجهت الأنظار إلى الاهتمام بمشروع السكة الحديدية في المستعمرة وبدأت المطالبة بإنشائه.

1.1. المشاريع المقترحة لإنشاء السكة الحديدية في الجزائر:

قُدّمت خلال هذه المرحلة العديد من طلبات الامتياز من أجل إنشاء خطوط للسكة الحديدية في الجزائر، اكتفينا بذَكر الطلبات الهامة والتي كان لها تأثير حاسم على قرارات الحكومة الفرنسية فيما بعد، فمنذ سنة 1844م قدَّم مجموعة من المهندسين مقترحات مختلفة لإنشاء خطوط من السكك الحديدية تربط المراكز الرئيسية بالمواقع الهامة في الجزائر، ومن بين هذه المشاريع المقترحة نذكر:

- **مشروع المهندس دو رودون(De Roden)** : جاءت الفكرة الأولى لإنشاء خطوط سكة حديدية في الجزائر في مطلع سنة 1844م، من قبل المهندس المدني دورودون(De Redon) الذي اقترح إنشاء خط سكة حديد يمتد من مدينة الجزائر إلى البليدة عند سفح جبال الأطلس[1].
- **مشروع المهندس فريديريك(Frédéric) وأجين دولا كروا(Eugène de Lacroix)** : قدَّم المهندس دو لاكروا(De Lacroix) وبدعم من مجموعة من الرأسماليين الإنجليز والألمان مشروعا لسكة حديد يمتد من ستورا وسكيكدة إلى قسنطينة، بالإضافة إلى مشروع بناء ميناء في ستورا، وكان من المقرر أن تمتد هذه السكة الحديدية في وقت لاحق إلى سطيف من جهة، وإلى باتنة من جهة أخرى[2].
- **مشروع المهندس قاربي (Garbé)** : اقترح إنشاء خطوط مختلفة تؤدي إلى وهران مع فروع من يڤل إلى مستغانم وأخرى إلى تلمسان[3].
- **مشروع وارني (Warnier)وزملاؤه**: في سنة 1854م طلب وارنيي(Warnier) وزملاؤه الحصول على امتياز لشبكة كاملة، تشمل الخطوط التالية:
- خط من مدينة الجزائر إلى وهران عبر الحرَّاش وبوفاريك، البليدة، مضايق بورومي، عمُّورة، القنطرة، أورليونفيل(الشلف حاليا)، غليزان، يڤل وتيارت.

1 . Jacques Poggi, **Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie**, Paris, la rose, 1931, p 22 ; Tuilier, **Régime des chemins de fer algériens**, Thèse pour le doctorat, Paris, 1900, p 7.

2 . M. A. Bernard, **Les chemins de fer algériens**, Thèse pour le doctorat, Alger, Adolphe Jordan éditeur, 1913, p 1- 2.

3 . Poggi Jacques, Op, Cit, p 22.

- خط من مدينة الجزائر إلى قسنطينة ينفصل عن الخط السابق في عمُّورة، ويصعد وادي شلف حتى قرب بوغار ويتبع من هناك فوق وادي الرمال الأعلى عبر سهول بني سليمان ومجَّانة، ويبتعد قليلا شمال سور الغزلان وبرج بوعريريج وسطيف.
- خط من قسنطينة إلى سكيكدة وعنابة يصعد عبر وادي بومرزوق عبر جزء من مجراه ويمر في وديان وادي الزناتي وبوحمدان ثم عبر مجاز عمَّار في جبل فجوج ويجري بعد ذلك فرع إلى سكيكدة عبر عزَّابة (Jemmapes)وسانت شارل(Saint Charles) (الحروش حاليا) إلى عنابة عابرا شمال بحيرة فزَّارة[1].
- خط معزول من تلمسان إلى معسكر عبر سيدي بلعباس وفروع إلى مستغانم وتنس وبجاية[2].

يتميز المشروع الأخير بشكل خاص أنَّه يمثل إلى حد ما، ما تم إنجازه بعد فترة طويلة من اقتراحه[3]، وتجدر الإشارة هنا أنَّ أصحاب هذه المشاريع جميعهم طالبوا بضمان فائدة بنسبة 5 % من نفقاتهم وامتيازات الأرض[4].

2.1. مراجعة هذه المشاريع من قبل القائد الأعلى للهندسة في الجزائر:

أظهرت الحكومة الفرنسية اهتمامها بمسألة السكة الحديدية في الجزائر في إطار تدعيم المشروع الاستعماري بها، فكلّفت الجنرال دي شابولاتور (De Chabaud Latour) [5]القائد الأعلى للهندسة في الجزائر آنذاك بفحص المشاريع المقترحة وخاصة مشروع المهندس وارنيي(Warnier) وزملائه[6].

كان المهندس دي شابو لاتور (De Chabaud Latour) يدرك جيدا الحاجة الملحة للإسراع في إنشاء شبكة من السكة الحديدية في الجزائر، لأهميتها في تثبيت الاستيطان الأوروبي في المستعمرة لما توفره من خدمات للمستوطنين، وكان يفضّل السكة الحديدية على الطرق العادية باعتبارها تتمتع بميزة تخفيض أسعار النقل وتسريعها، وبعد دراسته لمقترحاَت المشاريع التي أشرنا إليها أعلاه خرج بعدة ملاحظات من أهمها أنَّ الدراسات الأولية التي قام بها أصحاب المشاريع لم تكن كافية، وأنَّ أهداف مقترحيها لم تهدف دائما إلى تحقيق المصلحة العامة، وركزت في كثير من الأحيان على المناطق المنتجة فقط مع استبعاد المناطق الأقل إنتاجا، وفي بعض

1 . M. A. Bernard, Op, Cit, p 2- 3.
2 . Poggi, Op, Cit, p 22- 23.
3 . M. A. Bernard, Op, Cit, p 1, p3
4 . Tuillier, Op, Cit, p 8.
5. ملازم ثاني في سلاح الهندسة سنة 1822م، ونقيب سنة 1828م شارك في حملة احتلال الجزائر سنة 1830م، القائد الأعلى للهندسة في الجزائر(1852م–1858م)، رئيس لجنة التحصينات، من أهم أعماله في الجزائر انشاء الحصن الوطني في منطقة القبائل والطريق من تيزي إلى الحصن الوطني. ينظر:

Revue de génie militaire, Avril 1931, T LXVIII, Nancy, Paris, Strasbourg, Librairie militaire Berger-Levernault, 1931, p 504.
6 . M. A. Bernard, Op, Cit, p 1, p 3.

الأحيان كان الهدف الأساسي من مشاريع السكة الحديدية هو بيع المنتجات التي تأتي من استغلال المناجم التي طلب الامتياز من أجلها فقط[1].

لذلك اقترح وجوب وضع المشروع الأولي التمهيدي الذي يحدد تكلفة واتجاه الخطوط التي سيتم إنشاؤها، من أجل تجنب المناورات الخاطئة والتأكد من عدم تعديل الاتجاهات المختارة لأقسام الخط المزمع بناؤها في المرحلة الأولى في وقت لاحق عندما يتم إجراء التمديدات والتوصيلات، وحدَّد تقييم تقريبي للنفقات عند 150 ألف أو 200 ألف فرنك لكل كيلومتر[2].

أيَّد الحاكم العام راندون (Randon) آنذاك هذا الاقتراح، وخلافا لنصيحة وزير الحرب الذي أصرَّ على الإنشاء الفوري للخط الممتد من مدينة الجزائر إلى البليدة، أجريت الدراسات عليه وانتهت بمرسوم التصنيف لعام 1857م، واستنادا لنصيحة القائد الأعلى للهندسة طلب الحاكم العام من وزير الحرب الإذن بمواصلة الدراسات الضرورية لإنشاء مثل هذا المخطط الشامل للشبكة الجزائرية، وهو التخطيط الذي يجب وضعه قبل اتخاذ قرار بشأن قسم خط الجزائر–البليدة الذي تم بالفعل تصور الامتياز الخاص به، لذلك كان الحاكم العام يقترح دراسة وليس الإنشاء الفوري للشبكة بأكملها[3].

هذا وقد حظيت مقترحات الحاكم العام باهتمام ليس فقط من وزير الحرب ولكن أيضا من جانب الامبراطور نابليون الثالث الذي كرَّس نفسه لدراسة المسألة شخصيا، لاسيما بعد طلب امتياز الشبكة الجزائرية من قبل البارون جيمس روتشيلد(James Roschild)[4].

- **طلب الامتياز من قبل جيمس روتشيلد:(James Roschild)**

بينما كانت هذه الدراسات جارية دخل متقدمون جدد للحصول على الامتيازات منهم البارون جيمس روتشيلد(James Roschild) الذي أعلن عن استعداده لقبول امتياز شبكة السكة الحديدية الجزائرية بأكملها، وفقا لنظام قانون 11 جوان 1842م المعمول به في فرنسا، الذي تقوم الدولة بموجبه بإنجاز أعمال الحفر والهياكل التقنية بنفسها، ولا يفرض على صاحب الامتياز إلا وضع السكك الحديدية فقط[5].

1 . Ibid, p 3, Poggi, op, cit, p 23-24.
2 . Ibid, p 24.
3 . M. A. Bernard, Op, Cit, p 5.
4. **جيمس روتشيلد:** مصرفي ألماني (1792م–1868م) مؤسس فرع باريس لعائلة روتشيلد، باعتباره أحد رواد السكة الحديدية حصل على امتياز السكة الحديدية شمال فرنسا سنة 1843م، والتي كانت أكثر السكك الحديدية ربحية.
5 . Tuillier, Op, Cit, p 10.

لفتت هذه المقترحات انتباه الامبراطور الذي سلمت إليه مباشرة، وبعد دراسة شخصية للمسألة أصدر الرأي التالي: " **يبدو لي أنَّ السكك الحديدية في الجزائر يجب أن تصنع في ظروف أخرى غير خطوط السكك الحديدية في فرنسا، لأنَّه في اعتقادي أنَّ البلاد ليست متقدمة بما يكفي لإعطاء الأمل لشركات اليوم في تحقيق ربح معقول**"[1]، وفي هذا الرد رفض واضح لطلب جيمس روتشيلد.

ومع ذلك قرر الامبراطور إنشاء خط كبير يبدأ من تلمسان وينتهي في سكيكدة مرورا بوهران والجزائر وقسنطينة وخط آخر عمودي على البحر يتجه نحو الجنوب في الأغواط على سبيل المثال، وقد أراد الامبراطور أن يتولى الجيش المسؤولية عن جميع أعمال الحفر والأعمال التقنية، وعند الانتهاء منها سيتم دراسة ما إذا كان يجب على الحكومة الفرنسية وضع القضبان وتشغيل الخطوط أو ما إذا كان من الأفضل تسليمها إلى الشركات الخاصة[2].

عارض المارشال راندون (Randon) الحاكم العام للجزائر آنذاك بشدة فكرة إنشاء السكك الحديدية في الجزائر بواسطة اليد العاملة العسكرية، وذلك بحجة أنَّ قوات الجيش قامت ببناء التحصينات والطرق الاستراتيجية ومختلف المنشآت العمرانية في الجزائر لسنوات عديدة، ورأى أنَّ جلب العمال المدنيين لبناء السكك الحديدية قد يساهم في استقطابهم إلى الجزائر للاستقرار بها ممَّا يساعد على زيادة عدد المستوطنين الأوروبيين الضروري لموازنة تأثير السكان الأصليين، كما أشار إلى إمكانية تشغيل الفئة الأخيرة في إنشاء خطوط السكة الحديدية[3].

كما اتفق معه وزير الحرب على رفض فكرة تشغيل اليد العاملة العسكرية في إنشاء السكك الحديدية، إلاَّ أنَّ الامبراطور تمسك بفكرته مستدلا بوجود سبب اقتصادي خاص جدا، وهو أنَّ تكلفة الجندي تزيد عن تكلفة العامل المدني ولكن بالنظر إلى عدد الجنود فإنَّ المهمة ستكون أسرع، وبذلك سيوفر الوقت وبالتالي المال، وهكذا تذرع الامبراطور بمزايا الإنشاء السريع للأشغال العامة وإمكانية جعل الجيش يتعاون فيها بأعداد كبيرة[4].

بعدها حدث خلاف آخر حول الهيئة التي ستقوم باستغلال السكة الحديدية، الدولة أم الشركات الخاصة؟ وقد اقترح الامبراطور أن يكون الاستغلال من قبل الدولة، لكن الحاكم العام والقائد الأعلى للهندسة أبدوا تحفظاتهم لاستغلال الدولة لعدة أسباب نذكر منها: أنَّ البناء من قبل الدولة سيكون مرهقا بالنسبة لها، لأنَّه سيضطرها

1 . M. A. Bernard, Op, Cit, p 5.
2 . Tuillier, Op, Cit, p 10.
3 . Ibid, p 10.
4 . Ibid, p 10.11.

لاقتراض مبلغ يساوي مبلغ النفقات الذي سيتم دفعه، كما أنَّه سيعرضها لجميع التوقعات المخيبة المرتبطة بإنجاز المنشآت الكبرى في بلد يفتقر إلى هذا النوع من المنشآت[1].

وعليه تم في الأخير اعتماد نظام الامتيازات، الذي وافق عليه وزير الحرب، وبعد اكتساب هذه النقطة بدأت مناقشات جديدة حول الأساليب التي يمكن اعتمادها لمنح هذه الامتيازات، هل ستتعامل مع شركة أو شركتين كبيرتين أم أنها ستتعامل مع العديد من الشركات الصغيرة؟ بالنسبة لوزير الحرب لم يكن يريد التعامل مع شركة واحدة فقط، بل أيَّد فكرة التعامل مع الشركات الصغيرة التي يمكن من خلال تنافس بعضها البعض الحصول على شروط أفضل، لأنَّه خشي أن تتطلب الشركات الكبيرة ضمان مرتفع جدا للفائدة[2]، لكن الجنرال دي شابولاتور (De Chabaud Latour) رافع ضد هذه الآراء الضيقة، حيث اعترض على الشركات الصغيرة بحجة انعدام صلابتها وصعوبة الحصول على أصحاب الامتياز لبعض المناطق الأقل انتاجا، واقترح التنازل عن الشبكة بالكامل لشركتين كبيرتين فقط لتجنب الاحتكار[3].

كل هذه النقاشات استغرقت وقتا طويلا حتى نهاية سنة 1856م دون الوصول إلى أي قرار فيما يخص مشروع السكة الحديدية في الجزائر، وفي تقرير وجَّهه وزير الأشغال العامة روهر(Roher) في الحكومة الفرنسية إلى الإمبراطور في نهاية سنة 1856م، عرض فيه برنامج السكة الحديدية الذي ستنفذه الشركات الفرنسية خلال سنة 1857م، تحدَّث فيه عن الامتيازات التي سيتم منحها للسكك الحديدية في شمال فرنسا، لكنه لم يذكر إطلاقا السكة الحديدية في الجزائر، وهو الأمر الذي أثار غضب المستوطنين بالجزائر الذين طالبوا بإلحاح بالشروع في إنجاز شبكة السكة الحديدية بها، التي وعدتهم الحكومة الفرنسية بها في كثير من الأحيان، وخوفا من إثارة سخط المستوطنين بسبب هذا التقرير، رأى وزير الحرب المارشال فايون (Vaillant) ضرورة الإسراع في تبني الإمبراطور للبرنامج العام الذي وضعه الجنرال دي شابو لاتور (De Chabaud Latour) حول سكة الحديد الجزائرية[4]، وفي 8 أفريل 1857م أرسل التقرير التالي إلى الامبراطور الذي نقتبس منه النقاط التالية:

"لا شكَّ أنَّ جلالة الملك يؤمن أنَّ الوقت قد حان لتزويد الجزائر بالسكك الحديدية من أجل خدمة المصالح الزراعية التي تم إنشاؤها بالفعل والإسراع في تنميتها وتطويرها، في الواقع، يجب اعتبار السكة الحديدية أحد أقوى عناصر الازدهار المستقبلي لغزونا الواسع، شبكة من السكك الحديدية تشمل المقاطعات الثلاث تجلب الحياة

1 . Ibid, p 12.
2 . Jaques Poggi, Op, Cit, p 25, M.A .Bernard, Op, Cit, p 6.
3 . Tuillier, Op, Cit, p 13 ; M. A. Bernard, Op, Cit, p 7.
4 . Poggi, Op, Cit, p 27 ; Maurice, Op, Cit, p 8.

والثروة هناك، من خلال النقل المريح والسريع لمنتجات الأرض والصناعة، وكذلك من خلال التسهيلات الممنوحة لحركة الاستيطان لعدد متزايد من المستوطنين.

لذلك فقد بحثت عن الوسائل لتحقيق وجهات نظر جلالتك وبمساعدة الدراسات التي أجريت في هذا المجال، سواء من قبل المهندسين الحكوميين أو من قبل الصناعة الخاصة التي اهتمت منذ سنوات بالمسألة[1].

لقد وضعت خطة لشبكة عامة للسكك الحديدية الجزائرية تتكون هذه الشبكة من:

1- خط طويل موازي للبحر يربط المدن الرئيسية في المقاطعات الثلاث ويخدم القرى الرئيسية شرقا بين الجزائر وقسنطينة وغربا بين الجزائر ووهران وفرع إلى تلمسان عبر سيدي بلعباس.

2- خطوط تبدأ من الموانئ الرئيسية وتنتهي عند هذا الشريان الكبير وذلك لوضع عنابة وسكيكدة على اتصال مع قسنطينة، وبجاية مع سطيف وتنس مع أورليونفيل(شلف) ومستغانم مع أرزيو وغليزان.

سيتم ربط المناطق الواقعة جنوب الشريان الرئيسي بالنظام العام عبر طرق ترابية موجودة حاليا أو قيد الانشاء، هذه الطرق الترابية بفعل سواعد جيشنا الذي لا يعرف الكلل والتي كانت كثيرة بالفعل تأتي من حافة الصحراء وتربط معا المراكز السكانية مثل: سبدو وتلمسان، الضاية وسيدي بلعباس، وتيارت وأورليونفيل وثنية الحد ومليانة وبوغار والمدية وبوسعادة وسطيف وباتنة وقسنطينة وتبسة وقالمة وغيرها من القرى الأكثر والأقل أهمية. وبالتالي من خلال الحركة المزدوجة التي تشكل التبادل التجاري في الوقت نفسه الذي تتدفق فيه المنتجات نحو موانئ الانطلاق...[2]

وبعد عرضه للفوائد الكثيرة التي تقدّمها السكة الحديدية في الجزائر، بين وزير الحرب استنادا إلى الدراسات الإحصائية الدقيقة المنجزة أنَّ هناك ثلاثة طرق رئيسية في الجزائر، واحدة في كل عمالة، يكون فيها نقل البضائع والركاب كافيا لتأمين مقومات الحياة والنجاح للسكك الحديدية، وهذه الطرق هي:

1- بين الجزائر والبليدة وعمُّورة وهي تخدم الأسواق الكبرى من سهل الشلف.

2- بين قسنطينة وسكيكدة التي تعد أكثر عبور تجاري ازدحاما آنذاك.

3- بين وهران وسيق قسم يستخدم لنقل المنتجات الغنية من سهول سيق وتْلِيلاَت وغْرِيس[3].

صادق الامبراطور على هذا التقرير وأصدر مرسوم في 8 أفريل 1857م ينص على:

المادة 1: سيتم إنشاء شبكة سكة حديدية تشمل الأقاليم الثلاثة في الجزائر من:

1 . Tuillier, Op, Cit, p14.
2 . Ibid, p 15.
3. M. A. Bernard, Op, Cit, p 9.

- خط مواز للبحر يتبع من الشرق إلى الغرب المسار بين الجزائر وقسنطينة عبر أومال(Aumal)(سور الغزلان) وسطيف أو بالقرب منهما، ويتبع في الجهة الغربية الطريق بين الجزائر ووهران مرورا بالبليدة أو بالقرب منها، عمورة، أورليونفيل(الشلف)، سيق، تليلات.
- الخط الثاني يبدأ من الموانئ الرئيسية وينتهي عند الخط الموازي للبحر أي من الشرق من سكيكدة أو ستورا إلى قسنطينة، من بجاية إلى سطيف، من عنابة إلى قسنطينة مرورا بقالمة، وفي الجهة الغربية من تنس إلى أورليونفيل، ومن أرزيو ومستغانم إلى غليزان ومن وهران إلى تلمسان مرورا بتليلات وسيدي بلعباس.

المادة 2: وزير الدولة لدينا في وزارة الحرب هو المسؤول عن تنفيذ هذا المرسوم[1].

وهكذا صدر مرسوم إنشاء السكة الحديدية في الجزائر سنة 1857م والذي عرف بمشروع التصنيف، بعد دراسات وأبحاث عديدة ومطولة شجعتها الحكومة الفرنسية في المتروبول وطبقتها الإدارة الاستعمارية في الجزائر التي أولتها اهتماما كبيرا.

2. المرحلة الأولى من إنشاء الخطوط الأولى للسكة الحديدية في الجزائر (1857–1870م)

اللافت للنظر أنَّه رغم صدور المرسوم الإمبراطوري سنة 1857م إلاَّ أنَّنا نلاحظ تأخر واضح في الشروع في تطبيقه، فحتى سنة 1858م شرعت الحكومة العامة في الجزائر في إنشاء خط الجزائر–البليدة وفقا للشروط التي حدَّدها الإمبراطور، أي باستخدام اليد العاملة العسكرية[2]، حيث تولَّت مصلحة الهندسة العسكرية إدارة أشغال هذا الخط حتى بوفاريك، وذلك بموجب القرار الوزاري المؤرخ في 1 ماي 1858م، وتم تسليم الأشغال إلى مصلحة الجسور والطرق في 16 ديسمبر1859م[3].

وخلال هذه الفترة استمرت الدراسات الخاصة بشبكة سكة الحديد الجزائرية بنشاط وفقا لما تم تحديده بموجب المرسوم الامبراطوري، حيث استمرت مناقشة الشروط التي يمكن أن يخضع لها امتياز هذه الشبكة، ونتج عن هذه الدراسات قانون 20 جوان 1860م، الذي حدَّد الشروط المالية لمنح امتياز الخطوط الثلاث التالية (بطول إجمالي قدره 178 كم) من الجزائر إلى البليدة، من وهران إلى سيق، ومن البحر إلى قسنطينة[4]، فكان هذا القانون البداية الفعلية للشروع في إنشاء شبكة السكة الحديدية بالمستعمرة.

1 . Tuillier, op, cit, p 18
2 . Ibid, p 19.
3 . Revue de génie militaire, Mars 1931, p 386-387.
4 . Tuillier, Op, Cit, p 24.

تم تفويض وزير الجزائر والمستعمرات بمنح إعانة قدرها 6 مليون فرنك مع ضمان فائدة ب 5 % على رأس مال أقصاه 55 مليون فرنك، لشركة السكة الحديدية الجزائرية[1] وفق اتفاقية تم عقدها في 7 جويلية 1860م، وتمت الموافقة عليها بموجب مرسوم صادر في 11 جويلية 1860م، باشرت هذه الشركة بعد حصولها على امتياز الانشاء استكمال أعمال الحفر لأكبر قسم من خط الجزائر–البليدة وذلك بالشراكة مع سلاح الهندسة في جيش الاحتلال، وهو أول خط افتتح للاستخدام بتاريخ 8 سبتمبر 1862م، لكنها لم تتمكن من الوفاء بالتزاماتها، بسبب نقص التمويل، وفي نهاية سنة 1862م جرِدت من امتيازاتها لصالح شركة أخرى عرفت باسم شركة باريس–ليون–المتوسط (P–L–M)[2] التي واصلت الأشغال، هذه الأخيرة التي اتفقت معها الحكومة الفرنسية على أن تتولى مسؤولية إنشاء الشبكة الجزائرية على حساب بعض الامتيازات التي قدمتها لها في المتروبول، وبذلك استبدلت شركة السكة الحديدية الجزائرية بشركة باريس–ليون–المتوسط (P–L–M)، و بموجب معاهدة في 31 مارس 1863م تنازلت شركة السكك الحديدية الجزائرية لشركة (P–L–M) عن امتياز السكك الحديدية الجزائرية وكل ما يشكّل أصولها المؤسسية[3].

وفي 1 ماي 1863م، وافق الحاكم العام راندون (Randon) على هذه المعاهدة، وفي الوقت نفسه أبرم اتفاقية جديدة مع شركة باريس–ليون–المتوسط P–L–M لمنح هذه الشركة، بالإضافة إلى الخط من البحر إلى قسنطينة، الخط من الجزائر إلى وهران عبر البليدة وسيق، وذلك بدلا من الخطين من الجزائر –البليدة ومن سيق–وهران، وتمت المصادقة على هذه الاتفاقية بمرسوم صادر في تاريخ 11 جويلية 1863م[4].

3. المرحلة الثانية: (1870–1914م)

تولّت مجموعة من شركات الامتياز الدراسات الهندسية والتقنية والاقتصادية في المرحلة الأولى بعد صدور مرسوم التصنيف سنة 1857م، معتمدة على الدراسات السابقة، لتليها مرحلة التنفيذ وتوفير الموارد المالية وعقد الاتفاقيات مع الحكومة العامة مع منحهم شروط الامتياز، وقد ركزت هذه الدراسات على العوائد المادية

1. شركة فرنسية ذات مسؤولية محدودة تأسست في سنة 1860م، على يد مجموعة من رجال الأعمال والممولين بمسمى (شركة سكة الحديد الجزائرية)، ينظر: إيمان بوذراع، **آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة–تبسة أنموذجا(1857م–1914م)**، أطروحة دكتوراه في التاريخ، جامعة تبسة، 2018، ص 52.

2 . Tuillier, op, cit p 24 ; George Forestier, **Notice sur les chemins de fer algériens- exposition universelle de 1909**, Alger, Girarlt, imprimeur photograveur, 1909, p 6.

3 . Maurice A. Bernard, Op, Cit, p12.

4 . Ibid, p 13; George Forestier, Op, Cit, p 7.

والصعوبات التقنية والطوبوغرافية والمناخية، وبما أنَّ مشروع انشاء الخط المركزي شرق–غرب الذي يربط العمالات الثلاث ويوازي الساحل الذي يعد اللبنة الأساسية لشبكة سكة الحديد الجزائرية، فإنَّ ضخامة المشروع وأهميته أدى إلى تقسيم المخطط الكلي إلى أجزاء تنجزها عدة شركات امتياز، وهذا بتشجيع من الحكومة الفرنسية في المتروبول وبضمان فائدة طيلة مدة الإنجاز غالبا[1]، وقبل التطرق إلى منشآت هذه الشركات ارتأينا أن نعرض تطور تصنيف خطوط السكك الحديدية الذي أقرته الإدارة الاستعمارية في الجزائر ابتداء من سنة 1878م.

1.3. تصنيف خطوط السكك الحديدية:

أ. قانون التصنيف لسنة 1878م:

بعد منح هذه الامتيازات الخاصة بإنشاء الخطوط الأولى من الشبكة الحديدية في الجزائر أصدرت السلطة الاستعمارية مرسوما في 12 فيفري 1878م لإعداد تصنيف السكك الحديدية، يهدف إلى استكمال شبكة المنفعة العامة في المستعمرة، وتم بموجبه تقسيم هذه الخطوط إلى ثلاث فئات: خطوط استراتيجية، وخطوط تربط العمالات الثلاث ببعضها البعض، وخطوط تربط الموانئ الساحلية الرئيسية بالشبكة الداخلية التي كان من المقرر أن تنتهي عند حدود تونس والمغرب، بالإضافة إلى خطوط الاختراق باتجاه الجنوب[2].

بلغ الطول الإجمالي للخطوط التي تم تشغيلها سنة 1878م – 759كلم وبلغت عائدات استغلالها في السنة نفسها 7084430 فرنك فرنسي[3]، فكان هذا هو وضع الامتيازات والمنشآت الخاصة بالسكة الحديدية حين صدر مرسوم التصنيف الثاني سنة 1879م.

ب. قانون التصنيف لسنة 1879م:

أكد هذا القانون على أن تتكون شبكة السكة الحديدية ذات المنفعة العامة أو يجب أن تتكون من خط مركزي يمتد من حدود المغرب إلى تونس، مع حوالي خمسة عشرة فرعا أو تشعُّبات ثانوية تنتهي إلى البحر، وتتغلغل في المناطق الداخلية، ويبدأ الخط المركزي من حدود المغرب الأقصى ويمر عبر تلمسان وعين تموشنت، وهران، تليلات، غليزان، أورليونفيل، آفرفيل (خميس مليانة)، حوش المخزن، البرواقية، برج البويرة، بني منصور، سطيف، قسنطينة، قالمة، دوفيفيي(بوشقوف)، سوق اهراس، على الحدود التونسية، ويجب أن تربط الفروع

1. إيمان بوذراع، المرجع السابق، ص 51.

2 . Tuilier, Op, Cit, p 26.

3 . G.G.A, **État actuel de l'Algérie** 1880. p 175.

الخمسة عشر المصنفة وفق هذا التصنيف تلمسان بسبدو، عين تموشنت ببني صاف، تليلات بماجنتا (الحصيبة حاليا)، عبر سيدي بلعباس، بريقو(المحمدية) بميناء أرزيو، سعيدة مع فرع على معسكر، غليزان إلى ميناء مستغانم، وتيارت– أورليونفيل بتنس، آفرفيل(خميس مليانة)– مدينة الجزائر عبر وادي جر، حوش المخزن من مدينة الجزائر عبر بورومي، برج البويرة نحو باليسترو(الأخضرية)، الثنية والحراش مع فرع الثنية نحو تيزي وزو، وفي القبائل الكبرى بني منصور نحو بجاية، سطيف–بجاية عبر بوسالم وواد أماسين، قسنطينة –سكيكدة، مع امتداد حتى بسكرة عبر باتنة، من واد زناتي حتى عين البيضاء من دوفيفيي(بوشَقُّوفْ) حتى عنابة، ومن سوق اهراس حتى تبسة[1].

هذا وقد خضع التصنيف الذي وضع بموجب قانون 18 جويلية 1879م لتعديلات هامة بعد ذلك، سنشير إليها لاحقا.

2.2. أنواع خطوط السكة الحديدية في الجزائر:

تعددت أنواع خطوط السكة الحديدية خلال هذه الفترة، والتي يمكن أن نميز فيها بين ثلاث فئات:

- **السكك الحديدية ذات المنفعة العامة**: يتم تحديد مسارها مسبقا من قبل الحكومة العامة، ويمنح امتيازها بموجب القانون مع ضمان المصلحة المتعلقة برأس مال محدود وفقا للاتفاقيات التي تم إبرامها بالفعل مع الشركات الفرنسية الكبرى.
- **السكة الحديدية ذات المنفعة المحلية**: التي تمت الموافقة عليها باقتراح من المجالس العامة، مع إعانة أو ضمان ممنوح من قبل العمالة بموجب قانون 12 جويلية 1863م، الذي يحتفظ لحكومة المتروبول بالحق في الترخيص للمنشآت.
- **خطوط الاستغلال الصناعي**: التي يمكن أن تقوم بها الشركة دون ضمان فائدة أو دعم، ولكن مقابل حق استغلال زراعي، أو غابي أو معدني، ترى الحكومة الفرنسية من المناسب منحه كخطوط استغلال صناعية[2].

3.3. شركات امتياز السكة الحديدية في الجزائر:

- **شركة باريس–ليون–المتوسط(P.L.M)**: تعهدت شركة باريس–ليون–المتوسط كما أشرنا أعلاه بإنشاء خطوط السكة الحديدية الممتدة من سكيكدة إلى قسنطينة، ومن مدينة الجزائر إلى وهران في

1 . Charles Grad, Op, Cit, p 20-21.
2 . Ibid, p 22-23.

غضون عشر سنوات، وبالفعل تم تسليم خط الجزائر–وهران بالكامل للاستخدام منذ 1ماي1871م[1]، وقد كلفت عملية البناء رأس مال ثابت قدر ب 160 مليون فرنك، 80 مليون قدمتها الحكومة الفرنسية و80 مليون قدمتها الشركة مع ضمان فائدة 5 % أي 4 مليون فرنك في السنة[2].

الخطوط	الاتفاقية	القانون	الطول/كم	الافتتاح
الجزائر–وهران	1 ماي 1863م	11 جويلية 1863م	421	1862-1872م
سكيكدة–قسنطينة	1 ماي 1863م	11 جويلية 1863م	87	1870م

Source : M. A. Bernard, op, cit, p 25.

-**الشركة الفرنسية الجزائرية:** لم تمنح السلطة الاستعمارية أي امتياز جديد للسكك الحديدية في الجزائر منذ سنة 1863م، وذلك حتى صدور مرسوم 29 أفريل 1874م الذي وافق على الاتفاقيات المبرمة بين الحاكم العام للجزائر آنذاك الجنرال شانزي(Chanzy) والشركة الفرنسية–الجزائرية من أجل امتياز خط سكة حديد من أرزيو إلى سعيدة مع إمكانية تمديدها إلى جيري فيل(البيض) بطول 70كيلومترا، وذلك بدون دعم أو ضمان فائدة، ولكن مع منحها الامتياز الحصري لاستغلال نبات الحلفاء[3] على مساحة 300 هكتار من الهضاب العليا الوهرانية[4]، فلم يكن الهدف الذي أنشئت من أجله هذه الشركة هو تشغيل السكة الحديدية ولكن استغلال المنتجات الأرضية وخاصة الحلفاء، ومع ذلك تولت تمديدات شبكة الشركة المنصوص عليها في قانون التصنيف لسنة 1879م، وبلغ طول الخطوط التي أنجزتها 963كيلومتر[5]، والتي نوضحها في الجدول التالي:

الخطوط	الاتفاقيات	قانون المرسوم	الطول/كم	تاريخ الافتتاح
أرزيو–سعيدة	20ديسمبر1873م	29 افريل1874م	171	1879م
سعيدة–مصباح	20 ديسمبر 1873م	29 أفريل 1874م	67	1881م

1 . M. A. Bernard, Op, Cit, p 13.
2 . George Forestier, Op, Cit, p 6.
3. الحلفاء نبات ينمو تلقائيا في منطقة الهضاب العليا هو نبات خشبي يستخدم في صناعة الورق.
4. Forestier, Op, Cit, p 7 ; G.G.A, **Etat actuel de l'Algérie 1880**, p175.
5. M. A. Bernard, Op, Cit, p 24.

مصباح–مشرية	23 ماي 1885م	28 جويلية 1885م	114	1882-1881م
مشرية–عين الصفراء	15 أفريل 1886م	31 جويلية 1886م	102	1887م
عين الصفراء–جنان بورزق		25 جانفي 1892م	84	1901م
جنان بوزرق–كولومب بشار		7 جويلية 1900م و25 فيفري 1901م	173	1907-1901م
وهران–داماسم(عين البية)		5 أفريل 1898م	43	1900م
تيزي–معسكر	12 جويلية1883م	3 جويلية 1884م	12	1886م
مستغانم–تيارت	15 ماي 1884م	15 أفريل 1885م	197	1889-1888م

Source : M. A. Bernard, op, cit, p 24.

- **شركة الشرق الجزائري**: تأسست في 26 جانفي 1876م برأس مال يصل إلى 25 مليون فرنك، وبلغ طول الخطوط التي أنشأتها 887 كيلومتر، نوضحها في الجدول التالي[1]:

الخطوط	الاتفاقية	القانون	الطول	سنة الافتتاح
الحراش–العلمة	31 أوت 1877م	20 ديسمبر 1877م	28	1879م
العلمة–مينرفيل(الثنية)	31 أوت 1877م	3 ديسمبر 1878م	15	1881م
مينرفيل(الثنية)–سطيف	30 جوان1880م	2 اوت1880	254	1886-1882م
سطيف–قسنطينة	26 جويلية1876م	15 ديسمبر1875م	155	1879م
مينرفيل(الثنية)– تيزي وزو	23 ديسمبر1882م	23 اوت1883م	53	1888-1886م
القراح–باتنة	30 جوان1880م	2 اوت1880م	80	1880م
باتنة–بسكرة	5جوان1883م	21 جويلية 1884م	121	1888-1886م
بجاية–بني منصور	9 جوان 1883م	21 ماي 1884م	88	1889-1888م

1 . Ibid, p 34.

أولاد رحمون–عين البيضا	20 جوان 1885م	7 أوت 1885م	93	1889م

Source : M. A. Bernard, op, cit, p 24.

وتجدر الإشارة هنا أنَّ شركة الشرق الجزائري لم يقتصر نشاطها على الشرق الجزائري فقط، حيث كانت قطارات هذه الشركة التي تعمل بين الجزائر والحراش على جزء من الخط الممتد من مدينة الجزائر إلى وهران، الذي بنته وتديره شركة باريس–ليون–المتوسط، وبالمقابل أبرمت اتفاقية مع الشركة الأخيرة للسماح لها باستخدام المرافق في محطة قسنطينة[1]، كما حصلت هذه الشركة على الامتياز للخط الممتد من عين البيضاء–خنشلة (54كم) بموجب اتفاقية وافق عليها المجلس العام في 12 أكتوبر 1895م ونقّحت في عام 1899م، حيث عهدت عمالة قسنطينة لشركة الشرق الجزائري ببناء وتشغيل هذا الخط الذي تم فَتحه للاستغلال منذ 10 جوان 1905م، ولم يطرأ أي تعديل على اتساق الشبكة الجزائرية الشرقية منذ ذلك الوقت حتى شراء الحكومة الفرنسية لها بموجب مرسوم الشراء الصادر في 26 أوت 1907م، والذي أصبح ساريا منذ 12 ماي1908م[2].

- **شركة الغرب الجزائري**: تأسست في 10 نوفمبر 1881م، تولّت إنشاء خطوط السكة الحديدية في الجهة الغربية للجزائر، التي بلغ طولها 478 كيلومترا، كما هي موضحة في الجدول التالي[3]:

الخطوط	الاتفاقية	القانون	الطول	الافتتاح
تليلات–سيدي بلعباس	7 ماي 1874م	30 نوفمبر 1874م	51	1877م
سيدي بلعباس–راس الما	8 ماي1881م	22 اوت 1881م	100	1883–1885م
طابيا–تلمسان	16 ماي 1885م	16 جويلية 1885م	64	1887–1890م
السينيا–تموشنت	10 ديسمبر1881م	5 أوت1882م	70	1884–1885م
البليدة–البرواقية	16 افريل1886م	31 جويلية 1886م	83	1891–1892م
تلمسان–لالة مغنية–الحدود المغربية	3 ديسمبر 1903م	29 ديسمبر 1903م	69	1907–1910م

1 . Ibid, p 17.

2 . M. A. Bernard, Op, Cit, p 17 ; G.G.A, **Exposé de la situation de l'Algérie 1908**, Alger, Imprimerie administrative Victor Heintz, 1909, p 233-234.

3 . M. A. Bernard, Op, Cit, p30

البرواقية–بوغاري	27 نوفمبر 1909م	26 فيفري 1910م	41	1912م

Source : M. A. Bernard, op, cit, p 25.

ورغم تركز نشاط الشركة في الغرب الجزائري، إلاّ أنّها قامت بتوسيع شبكتها في عمالة الجزائر حيث كانت صاحبة امتياز للخط الممتد من البليدة إلى البرواقية، كان هذا الخط الذي تم فتحه خلال الفترة الممتدة من 1891م إلى 4 سبتمبر 1892م، والذي امتد بعد ذلك إلى الجلفة بتمويل من القرض الذي قدمته الحكومة العامة بالجزائر لإنشاء شبكتها التكميلية من السكك الحديدية، وافتتح القسم الأول من الخط (البرواقية إلى بوغار 42 كم) في 15 جويلية 1912م[1].

– شركة عنابة–قالمة وملحقاتها:Compagnie Bône–Guelma

تأسست شركة عنابة–قالمة من طرف شركة لبناء القاطرات بباريس التي عرفت باسم شركة البناء باتينيول Société de construction des Batignolles[2] التي تأسست سنة 1864م، حيث وجهت هذه الشركة اهتمامها إلى الاستثمار خارج فرنسا من أجل ضمان طلبات تجارية على ورشاتها الخاصة، فرسمت هدفها الأساسي المتمثل في ربط خطوط سكة حديد في كل من مستعمرتي تونس والجزائر، وكان تأسيس شركة عنابة–قالمة في 1 جويلية 1876م، كوسيلة لتحقيق أهداف الشركة الأم (شركة البناء باتينيول)[3]، ويوضح الجدول التالي أهم الخطوط التي أنشأتها الشركة في الجزائر، والتي بلغ طولها 436 كم[4].

الخطوط	الاتفاقية	القانون	الطول/كم	الافتتاح
عنابة–قالمة	23 سبتمبر 1872م 4 مارس 1874م 7–23 ديسمبر 1875م	7 ماي 1874م 8مارس 1876م	88	1876–1877م

1 . Ibid, p 18.

2. شركة فرنسية لإنشاء شبكة السكة الحديدية والأشغال العامة ذات طبيعة دولية، كانت واحدة من أكبر الشركات الكبرى في العالم في هذا المجال بدأ نشاطها في الجزائر سنة 1874م بقطار عنابة–قالمة. المصدر:

Boowiki.info/art/entreprises-fondee-en-1871/société de construction-des batignolles.html. 19/11/2022/2 :47

3. إيمان بوذراع، **دور الشركات الاستعمارية في استغلال خيرات الجزائر شركة بونة–قالمة أنموذجا(1874–1914م)**، مقال منشور في مجلة حقائق للدراسات النفسية والاجتماعية، العدد الثامن، ص 286.

4 . M. A. Bernard, Op, Cit, p 25.

قالمة-الخروب	11 جانفي و8مارس 1877م	26 مارس 1877م	115	1878-1879م
دوفيفي(بوشقوف)-سوق اهراس	11 جانفي و8 مارس 1877م	26 مارس 1877م	52	1881م
سوق اهراس-سيدي الحميسي	9 جانفي 1882م	20 أفريل 1882م	53	1884م
سوق اهراس-تبسة	23 ماي 1885م	28 جويلية 1885م	128	1888م

Source : M. A. Bernard, op, cit, p 25.

زيادة على ذلك فإنَّ شركة عنابة-قالمة مدَّدت شبكتها خارج الحدود الجزائرية لتصل إلى داخل تونس سنة 1877م، وضمنت التوسيع لشبكتها من خلال تعاقدها مع شركة سكة حديد مجردة في 23 فيفري من السنة نفسها، حيث حصلت على امتياز انجاز الخط الرابط بين مدينة تونس –جندوبة عبر وادي مجردة، كما وافقت الحكومة الفرنسية أخيرا في مارس 1877م على منح ضمان الخط الحديدي التونسي لشركة عنابة-قالمة لمسافة أقصاها 220كم، وفي جانفي 1878م أبرمت الحكومة التونسية اتفاقية مع شركة عنابة-قالمة مانحة الترخيص لهذه الأخيرة لربط الخطوط الحديدية الجزائرية مع الشبكة التونسية الجديدة[1].

وبسبب العجز المالي الذي كانت تعاني منه هذه الشركة اقترح الحاكم العام في الجزائر آنذاك سنة 1910م على النيابة المالية شراء خطوط شركة عنابة-قالمة، ورغم الدعم الذي تلقته الشركة من كبريات المؤسسات المالية وعلاقاتها الوطيدة مع شركة البناء باتينيول(Batignolles) إلاَّ أنَّها لم تتمكن من تغطية عجزها المالي والعودة من جديد إلى استغلال خطوطها، وفي 6 جوان 1914م اشترت الحكومة العامة بالجزائر خطوط الشبكة الجزائرية من هذه الشركة، وبدأت استغلالها منذ 1 أفريل 1915م، وذلك من طرف الشركة العامة (شركة سكك الحديد الجزائرية C.F.A) بصفة المنفعة العامة[2].

1. إيمان بوذراع، **دور الشركات الاستعمارية في استغلال خيرات الجزائر**، ص 286-287.

2.. المرجع نفسه، ص 288.

ولكن استمرت شركة عنابة–قالمة في استغلال شبكة خطوطها التونسية فقط، وذلك حتى في 22 جوان 1922م، حين أعادت الحكومة التونسية شراء باقي خطوط الشركة من طرف المؤسسة العامة لسكة الحديد التونسية لنفس السبب وهو إفلاسها وعدم قدرتها المالية لمواصلة استغلال شبكتها الحديدية[1].

- **سكة حديد مقطع الحديد:**

قامت الشركة المدنية للمناجم (دي كرزاس) التي كانت تنشط في عمالة قسنطينة بتشغيل خط سكة حديد بين وادي سيبوس ومناجم هذه الشركة، وبموجب مرسوم بتاريخ 12 جوان 1863م عن الحاكم العام بيليسيي آنذاك حصلت هذه الشركة التي تحولت إلى شركة محدودة لمناجم الحديد في مقطع الحديد، على الإذن لتتمكن من توسيع شبكتها لاستغلال مناجم مقطع الحديد، فقامت بإنشاء خط سكة حديد صناعي يربط بين المناجم وميناء عنابة، الذي تم افتتاحه كخط للمنفعة العامة للمسافرين والبضائع في 12 فيفري 1885م، وهو لا يستفيد من أي دعم أو ضمان فائدة من الإدارة الاستعمارية[2]، وتنازلت عمالة قسنطينة لنفس الشركة في 21 ديسمبر 1895م عن خط منفعة محلية يربط بين عين مكره إلى سانت شارل(الحروش)، ومحطة الخط من سكيكدة إلى قسنطينة عبر عزَّابة(66 كم)[3].

لم يتم منح امتياز للسكة الحديدية في الجزائر بعد 31 جويلية 1886م، وباستثناء الخطوط الاستراتيجية من جنان بورزق إلى كولومب بشار ومن تلمسان إلى الحدود المغربية، لم يتم إنجاز أي خط جديد، حتى اليوم الذي تسلَّمت فيه الحكومة العامة إدارة خطوطها بموجب قانون 23 جويلية 1904م، ليتم وضع برنامج جديد لمنشآت السكة الحديدية خلال الفترة (1907–1909م).

4.3. برنامج سنة 1907م:

نتج عن قانون 19 ديسمبر 1900م الذي شكَّل الميزانية الخاصة وقانون 23 جويلية 1904م الذي عهد إلى مستعمرة الجزائر بإدارة شبكة السكة الحديدية ذات المنفعة العامة تحت إشراف وزير الأشغال العامة، تصويت المجالس الفرنسية في الجزائر على الموارد اللازمة لتشكيل الشبكة التكميلية للبرنامج المحدَّد بموجب قانون التصنيف الصادر في 18 جويلية 1879م[4].

1. المرجع نفسه، ص 286–287.

2 . Tuillier, Op, Cit, p 42.

3 . Maurice Bernard, Op, Cit, p 23.

4 . Ibid, p 27.

ومنذ سنة 1907م صدر برنامج جديد للسكة الحديدية قُدّرت الاعتمادات المالية المخصَّصة له ب 170 مليون فرنك، وافق عليه قانون 28 فيفري 1908م، لإنجاز 9 خَطوط جديدة بطول 1250كم تمثلت في:

خط البرواقية–الجلفة، البويرة–سور الغزلان، تنس–الشلف، بني صاف–تلمسان، غليزان–زمورة، سيدي بلعباس–تيزي، معسكر–ايزي دوق، عين البيضا–تبسة، قسنطينة–واد العثمانية، ديدوش مراد–جيجل، تم بناء هذه الخطوط من قبل مهندسي الحكومة الفرنسية، وتم تحميل نفقات البناء على كل من إيرادات الميزانية العادية وأموال القروض[1].

4. المرحلة الثالثة: (1914–1962م)

شهدت خطوط السكة الحديدية مطلع القرن العشرين تطورا ملحوظا، حيث بلغ طول خطوط السكك الحديدية ذات المنفعة العامة قيد الاستغلال سنة 1907م طول 3192كم وزاد بمقدار 45كم سنة 1908م بعد دمج خط المنفعة المحلية من وهران إلى أرزيو بتاريخ 1 جانفي 1908م، واعتبارا من 31 ديسمبر 1908م بلغ طول الشبكة 3247كم[2]، ووصل سنة 1911م إلى 3277كلم، وبعد افتتاح قسم من الخط الرابط بين البرواقية –بوغاري في 10 أوت 1912م، أصبح الطول الإجمالي للخطوط المستغلة 3318كلم[3]، إلاّ أنَّ اندلا ع الحرب العالمية الأولى سبَّبت اضطرابات عميقة في وضع الشبكة وأوقف تطور نشاطها[4]، ولم تشهد تطورا في خطوط السكة الحديدية بعد ذلك حتى سنة 1915م.

وفي دورتها العادية المنعقدة سنة 1914م قررت المجالس الفرنسية في الجزائر وضع برنامج جديد بقيمة 450 مليون فرنك خاص بالسكة الحديدية، وخلال الحرب سعت الإدارة الاستعمارية إلى الحفاظ على أكبر قدر ممكن من النشاط في مواقع الأشغال العامة لكنها اقتصرت على أعمال الصيانة، بعد أن أزاحت التعبئة غالبية العمال من بناء الخطوط الجديدة، اكتفت باستكمال أجزاء الخطوط التي كانت قيد الانشاء قبل الحرب[5].

---

1. ضيف الله شلالي، **دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر (الجلفة أنموذجا) (1857م–1862م)**، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر 2، 2012، ص 64، M .A. Bernard, Op, Cit, p 26-27.

2 . G.G.A, **Exposé de situation générale de l'Algérie en 1908**, p 228.

3 . G.G.A, **Exposé de situation générale de l'Algérie en 1912**, Alger, Imprimerie administrative victor Heintz, 1913, p 289.

4 . J. Poggi, Op, Cit, p 85.

5 . A. Bernard, Histoire des colonies, T2, p 501-502.

وفي ثلاثينيات القرن العشرين شهدت خطوط السكة الحديدية ذات المنفعة العامة تقليصا في طولها الذي بلغ 4868 كم في 1932م، وانخفض في 1 جوان 1933م بمقدار 29 كيلومتر بعد إغلاق خط مرينغو(حجوط)-شرشال، بالإضافة إلى ذلك تم تعليق خدمات الركاب والبريد السريع وفي الوقت نفسه على الخطوط من الجزائر-القليعة-كاستيليون(بوسماعيل) من الجزائر –روفيقو(بوقرة) ومن الحراش إلى عين طاية ومن العفرون إلى مرينغو(حجوط) ومن أورليونفيل(الشلف) إلى تنس، وبلغ الطول الإجمالي للشبكة 4839 كلم في 31 ديسمبر 1933م، منها 249 كلم كانت مفتوحة فقط لخدمة السرعة المنخفضة[1].

تجدر الإشارة هنا أنه ابتداء من سنة 1908م شرع الحاكم العام والنيابات المالية بفعل الصلاحيات التي منحت لهم من الحكومة الفرنسية في المتروبول في إعادة شراء امتياز بعض الشركات واستغلال شبكتها، وبذلك انتقلت ملكية تلك الشركات للإدارة الاستعمارية، حيث قامت بشراء شبكة الشرق الجزائري في 12 ماي 1908م[2]، ثم توالت عمليات إعادة الشراء، حيث اشترت الإدارة الاستعمارية خط وهران-أرزيو في 1 جانفي 1915م، وامتلكت شركة عنابة قالمة ، وبموجب قرار 31 ديسمبر 1920م اشترت شبكة سكة حديد شركة الغرب الجزائري ودخلت عملية التنفيذ في 1 جانفي 1921م مع السماح للشركة بمواصلة استغلال خطوطها لحساب المستعمرة إلى غاية 30 جوان 1921م، ثم كُلّفت بشراء شركة باريس-ليون-المتوسط في 30 جوان 1920م، التي وقعت في 1 جويلية 1921م، اتفاقية بين الحاكم العام من جهة وبين إدارة سكة حديد الجزائر وشركة باريس-ليون-المتوسط من جهة أخرى، تم بموجبها إعادة شراء هذه الشركة من طرف المستعمرة، وفي 11 ديسمبر 1922م صدر قانون المصادقة على هذه الاتفاقية[3].

وهكذا في عامي 1921م-1922م تم تعليق الأشغال العامة بشكل شبه كامل واستمرارا لإعادة تنظيم السكك الحديدية اشترت الجزائر الشبكات التي كانت لا تزال مملوكة للشركات[4]، وواصلت الحكومة العامة في الجزائر مشروع بناء السكة الحديدية في الجزائر بنفسها، بعد استيلائها على شبكة الشركات الرأسمالية الكبرى، واستمرت في تطوير خطوطها وتخصيص أكبر المبالغ المالية من ميزانيتها لهذه المنشأة، وتزودنا الاحصائيات حول شبكة السكة الحديدية التي تعود إلى سنة 1960م، بأنّ الاعتمادات المالية التي خُصّصت للشبكة لتلك

1 . G.G.A, **Exposé de situation générale de l'Algérie en 1933**, p 201.

2 . G.G.A, **Exposé de situation générale de l'Algérie en 1908**, p 233.

3. ضيف الله شلالي، المرجع السابق، ص 65.

4 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T2, p 502.

السنة قدرت ب8200 مليون فرنك، وكان أهم مشروع قيد الإنجاز هو خط بسكرة-تقرت[1]، ويرجع ذلك إلى الاهتمام المتزايد للإدارة الاستعمارية بإقليم الجنوب، خاصة بعد اكتشاف آبار البترول بالمنطقة.

وتجدر الإشارة هنا أنَّ شبكة السكة الحديدية خلال الفترة الأخيرة من الحقبة الاستعمارية تعرضت للعديد من التخريب بسبب اندلا ع الثورة التحريرية، حيث وضع جيش التحرير الوطني كل المنشآت الاقتصادية القاعدية الكبرى هدفا له، من بينها شبكة السكة الحديدية التي كثَّف هجماته عليها[2]، كما شهدت هذه الفترة غلق العديد من الخطوط وخروجها من الخدمة، نذكر على سبيل المثال إيقاف تشغيل خط القنادسة-كولومب بشار، والتخلي عن خط سكة حديد جيجل، وفي الشرق الجزائري توقفت العلاقات مع تونس لأنَّ سكة حديد قالمة جرفتها الفيضانات ولم يتم ترميمها، كما خرجت سكة حديد ولمان-تبسة وسوق اهراس-غارديماو عن الخدمة[3].

وهكذا انطلق مشروع السكة الحديدية في الجزائر بعد دراسات وأبحاث عديدة شجعتها الحكومة الفرنسية، ودعَّمتها الشركات الرأسمالية الكبرى، وذلك بعد مناقشات طويلة ودراسة متأنية لكيفية رسم خطوط السكة الحديدية والتردد حول تبنّي الدولة الفرنسية للمشروع أم منحه للشركات الخاصة، ترضية لمطالب المستوطنين، وتلبية للمتطلبات العسكريةَ والاقتصادية بالدرجة الأولى، وذلك بغرض الاستفادة من مزاياها العسكرية والاستراتيجية أولا والاقتصادية ثانيا.

ثالثا: منشآت الجسور (1830-1962م)

تعد الجسور جزءا من منشآت النقل البري، لذا سيكون من الضروري الإشارة إليها من خلال هذا البحث، وفي البداية لا بأس أن نشير إلى الجسور في الجزائر قبل سنة 1830م، حيث كان هناك ست جسور يمكن اعتبارها جسورا كبرى في تلك الفترة والتي تركزت بشكل خاص على الأودية التالية:

جسر على وادي الحرَّاش، وجسر على وادي الكرمة في ضواحي مدينة الجزائر، بالإضافة إلى جسر عمر باشا على وادي يسَّر، الذي ينتهي عنده تعبيد الطريق السلطاني القادم من مدينة الجزائر في سهل يسَّر، لكنه انهار سنة 1834م[4]، وجسر الشلف على وادي شلف قرب مليانة، وهو جسر حجري قديم بني في سنة 1816م

1 . A. N, M. Saygot, Op, Cit, p 22.

2. رضا بن عتو، **إدارة الاحتلال الفرنسي وحماية السكة الحديدية: القطار المدرع أنموذجا(1954م-1962م)**، مقال منشور في مجلة عصور الجديدة، المجلد 11، العدد 2، مارس 2021/1442، ص 594.

3 . Jean François ; Troin R Laurent, Op, Cit, p 61.

4. بيير بروجر، **رحلة وفد فرنسي**، ص 30.

تحت إدارة عمر باشا يقع على بعد 40 ميلا من مركز وادي الفضة و7 ميل من مليانة[1]، وجسر القنطرة على وادي الرمال في قسنطينة وهو أهم الآثار المعمارية في مدينة قسنطينة ويعود بناء الجزء الأعلى منه إلى العهد الروماني، غير أنَّ بناءه تم تجديده سنة 1790م على يد صالح باي، وقد ربطت به ساقية، تزود مدينة قسنطينة بمياه جبال المنصورة[2].

كما كانت هناك بعض الجسور الصغيرة تضمن الاتصالات بين جانبي الأودية مثل واد مازافران الذي يتم عبوره بواسطة جسرين واقعين على بعد نصف ميل من بعضهما البعض، مقطع خيرة ومقطع النصارى[3]، كما كانت هناك عدة أودية صغيرة قرب سوق بوفاريك التي يعبرها طريق البليدة عبر عشرة جسور حجرية لكن في حالة سيئة جدا[4].

من العوامل الطبيعية التي كانت تواجه إنشاء الطرق العادية وخطوط السكة الحديدية في الجزائر هي انتشار الأودية والمجاري المائية التي كانت تقف حجرة عثرة في وجه مشاريع إنجاز الطرق، فبالإضافة إلى قوة التدفق والفيضانات التي كانت تعمل على تخريب المنشآت المنجزة، كثيرا ما كانت تشكّل هذه الأودية وروافدها حاجز عرضي يفرض على الإدارة الفرنسية تغيير مسار الطريق أو إقامة جسر على مجرى الوادي، فقد كانت الأودية في الإقليم الشمالي للجزائر جارفة في الشتاء ولكنها تجف في الصيف تقريبا، وبهذا يسهل وضع معابر لعبورها في معظم أوقات السنة، ولكن يجب حماية هذه المعابر والجسور من الفيضانات المفاجئة والعنيفة التي تحدث في الشتاء، لهذا السبب قررت الإدارة الاستعمارية بناء جسور على الطرق المهمة بما يكفي لتفادي أي انقطاع في حركة المرور.

في البداية كان غياب العمال الفنيين ذوي الخبرة عقبة أمام إنشاء جسور كبيرة على الطرق، علاوة على ذلك، كانت موارد ميزانية المستعمرة محدودة جدا والاحتياجات كثيرة، بحيث كان من الضروري أن تكتفي الإدارة الاستعمارية بالمنشآت المؤقتة[5]، فاستعملت لأول مرة بناء الجسور الخشبية، وكانت غالبا ما تتعرض للتخريب بسبب قوة تدفق المياه في الأودية، الأمر الذي فرض على مصالح الهندسة اللجوء إلى ما يسمى بالجسور الأمريكية

1. بيليسبي، **حوليات جزائرية**، مج 1: ص 241.
2. مالتسان، المصدر السابق، ج3، ص 34-35. Revue de génie militaire, Mars 1931, p 313.
3. بيليسبي، **حوليات جزائرية**، مج 1، ص 347
4. المصدر نفسه، ص 347
5 . Exposé universel de paris, 1878, **Notices sur les travaux publics de l'Algérie**, p 29- 30.

كحل مؤقت، وغير مرهق للخزينة الفرنسية[1]، لكن الأخشاب لم تكن تقاوم مناخ الجزائر، بالإضافة إلى تعرضها للحرق من قبل رجال المقاومة الشعبية المحلية، وابتداء من سنة 1846م تم تغيير الجسور المنجزة على الطريقة الأمريكية بدعامات حجرية يعلوها هيكل خشبي قابل للحرق وتعويضها بجسور مبنية تماما"[2]. شمل بناء الجسور الطرق الوطنية وبني عدد قليل منها على طرق العمالات وعلى طرق المواصلات الكبيرة[3]، ومن بين هذه المنشآت الكبرى المنجزة نذكر ما يلي:

- **على الطريق الوطني رقم 1**: جسور الشفة (أربعة أقواس بطول 50 متر)، وجسور على الوادي الكبير، المرجة، موزاية، الحسون، بطول يتراوح من 32 إلى 35 متر.
- **على الطريق الوطني رقم 2**: جسر بوسالادور بتكلفة 192000 فرنك، وجسر يسر بتكلفة 148 ألف فرنك.
- **على الطريق الوطني رقم 3**: ثلاث جسور على وادي الرمال ولا سيما جسر القنطرة عند مدخل قسنطينة هذا الجسر الذي يعد من بين المنشآت العمرانية الكبرى التي بنيت خلال هذه الفترة، بلغت تكلفة انجازه 847000 فرنك[4].
- **على الطريق الوطني رقم 4**: بنيت العديد من الجسور على واد بورومي، واد جر، على وادي الحمام، واد الروينة، واد الفضة، الذي يتراوح طولها ما بين 45 إلى 55 متر، وجسور مماثلة في واد رهيو واد مينا واد المقطع، وجديوية، وأخيرا جسر الشلف وهو أول جسر حجري كبير تم بناؤه في الجزائر.
- **على الطريق الوطني رقم 5**: الجسور المعدنية الكبرى على وادي الحميز (امتداد من 50 متر) على بودواو وقورصو ويسر (يمتد كل منهما على 50 متر)[5].

أما على طرق العمالات والمسارات فقد تم بناء مجموعة من الجسور فوق واد سيبوس وواد بوناموسة (يمتد 50متر) بالقرب من عنابة، وعلى وادي الصومام بالقرب من بجاية (امتدادان 60 متر لكل منهما) على الوديان التي تعبرها الطرق من بجاية إلى سطيف ومن بجاية إلى بني منصور، وجسران على وادي مازفران أحدهما يتكون

1 . Xavier Yacono, **La colonisation des plaines de Chéliff**, T2, p 406.

2. شارل أندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج 1، ص 502.

3. Exposé universel de Paris, 1878, **Notices sur les travaux publics de l'Algérie**, p 30.

4. مالتسان، المصدر السابق، ج3، ص 34-35.

5 . Exposé universel de Paris 1878, **Notices sur les travaux publics de l'Algérie**, p 30-31.

من 4 أقواس حجرية بطول 17 متر والآخر معدني بطول 74 متر، الجسور على وادي شلف في أورليونفيل لعبور الطريق من أورليونفيل إلى تنس...الخ[1].

وبما أنَّ المجال لا يسعنا هنا أن نتتبع كل منشآت الجسور التي بنيت خلال الفترة الاستعمارية اقتصرنا على الإشارة على أهم الجسور في الجدول التالي:

جدول يوضح نماذج أهم الجسور التي بناها سلاح الهندسة العسكرية في جيش الاحتلال[2]:

الموقع	التاريخ	النفقات(بالفرنك)	الطول (بالمتر)	ملاحظات
على واد ماجر	1848م	106700	23	خشبي بدعامات مبنية
على وادي الشفة (على وادي جر)	1855-1854م	.....	20	من البناء
على وادي الشلف (طريق تنس أورليونفيل)	1844-1843م	141000	140	خشبي بدعامات مبنية
على وادي الشلف (طريق مستغانم-أورليونفيل)	1848-1846م	403000	76	من البناء
على وادي يسر	1850-1849م	80000	57	من البناء
على وادي القنطرة (بين سطيف وجيجل)	1855-1854م		28	من البناء بثلاثة اقواس
على واد سارما (طريق سيدي بلعباس –بوسوي)	1853-1852م	26000	14	من البناء بقوسين
على واد يسر (طريق وهران-تلمسان)	1851-1849م	192000	43	من البناء بثلاثة أقواس

1 . Ibid, p 31.
2 . Revue de génie militaire, Mars 1931, p 313-314.

على وادي رهيو (في عمي موسى)	1860م	19000	.....	من البناء

Source : Revue de génie militaire, mars 1931, p 313-314.

نلاحظ من خلال الجدول أنه يشمل الجسور التي بنيت خلال مرحلة الحكم العسكري من قبل سلاح الهندسة، ولكن مع توسع الحكم المدني تولت مصلحة الجسور والطرق إنشاء العديد من الجسور الأكثر صلابة عبر الطرق البرية والخطوط الحديدية والتي تنوعت من معدنية وخرسانية، نذكر على سبيل المثال جسر على واد سيباو في منطقة القبائل الذي تم الانتهاء منه سنة 1930م، وهو جسر مبني بطول 400 متر، وجسر سيدي راشد الذي يربط مدينة قسنطينة بمحطة السكة الحديدية والذي يعد من أجمل المنشآت العمرانية في الجزائر[1].

المبحث الثاني: المنشآت المائية الكبرى

نظراً لما يتميز به مناخ الجزائر من ارتفاع لدرجات الحرارة وندرة التساقط صيفاً، فإنَّ توفر المياه يعد عنصراً ضرورياً لمواجهة مشكلة الجفاف وممارسة النشاط الزراعي وتطويره في إطار المشروع الاستعماري، ومن أجل تحقيق ذلك أبدى المستعمر الفرنسي اهتماماً مبكّراً بالمنشآت المائية في الجزائر منذ السنوات الأولى للاحتلال.

وقبل التعرف على هذه المنشآت ارتأينا عرض لمحة موجزة عن حالة المنشآت المائية في الجزائر أواخر العهد العثماني، حيث اهتم الحكام العثمانيون بتنظيم الشبكة المائية وتسخيرها للاستغلال الزراعي وتلبية حاجيات السكان، وحرص العديد منهم على القيام بأعمال خيرية في مجال المنشآت العمرانية الخاصة بالمياه مثل: الآبار والعيون والحنايا والسواقي والأحواض والصهاريج والقنوات التي تشكّل في مجملها شبكة مائية كثيفة تقوم عليها الزراعة ويعتمد عليها السكان في تلبية حاجاتهم الضرورية من المياه، وقد كان لهذه المنشآت المائية التي ساهم بها الحكام المصلحون عدة أوقاف من الأملاك والأراضي الزراعية التي كان يخصَّص مردودها لسد النفقات المترتبة على صيانتها، هذا بالإضافة إلى المنشآت الخاصة التي أقامها ملاَّك الأراضي بالفحوص لري أراضيهم وتوفير المياه لمساكنهم الريفية[2].

أمَّا فيما يخص المنشآت العمرانية المائية الكبرى، ولا سيما تلك الموجَّهة للزراعة مثل السدود الخزانة فإنَّ المصادر التاريخية تنفي وجود سدود كبرى في الجزائر خلال العهد العثماني، وتذكر بأنَّها كانت منشآت بدائية،

1 . Henri de Rosière, **L'outillage économique de l'Algérie-barrages-routes-chemin de fer,** p 893.

2. ناصر الدين سعيدوني، **ورقات جزائرية**، ص 361، 362.

بنيت بوسائل بسيطة من الطين والأخشاب، ولم تساعد على انتشار الزراعة المروية، وتمثَّلت في إقامة الحواجز البسيطة التي كانت تدمرها الفيضانات باستمرار، ولا تسمح بتخزين المياه لاستخدامها في النشاط الزراعي، مثل السدود البسيطة التي كان يقيمها السكان على أودية الشلف ومينا والهبرة وواصل والصومام، باستثناء ما قامت به الجالية الأندلسية في القرن 16م من تنظيم ري بعض الأراضي الزراعية الواقعة على الوادي الكبير قرب مدينة البليدة، أو المجاورة لمدينة الجزائر، وما شيَّده الآغا يحي من سدود بنواحي التيطري مثل سد وادي اللحم[1].

وخلال المعارك الأولى لجيش الاحتلال الفرنسي في الجزائر خلَّفت الحرب خسائر مادية كبيرة، منها تحطيم المنشآت المائية داخل المدن وخارجها، فأصبحت القنوات المائية في حالة سيئة جدا، لذا أول ما قامت به الإدارة الاستعمارية في هذا المجال هو استصلاح وترميم القنوات المائية التي كانت تزود المدن بالمياه في العهد العثماني، كما اهتمت بإصلاح القنوات القديمة التي تعود إلى العهد الروماني، فضلاً عن بناء منشآت مائية جديدة في المدن والمراكز الاستيطانية التي استحدثتها، مثل: القنوات والمغاسل وأحواض الشرب والآبار، نذكر على سبيل المثال في مدينة الجزائر قامت بترميم اثنين من أكبر القنوات المائية في المدينة وهي عين الزبوجة[2] وعين تيلملي والتي كلَّفت نفقاتها حوالي 800 ألف فرنك، وفي مدينة البليدة أُعيد بناء القناة المستمدَّة من الوادي الكبير التي كانت تزود المدينة بالمياه وتروي جزءاً من السهل بتكلفة 150 ألف فرنك، وفي وهران والمرسى الكبير بما يقرب 400 ألف فرنك أنفقت من أجل إنشاء قنوات المياه لقناة رأس العين وقناة الوادي الأبيض، وفي فيليب فيل(سكيكدة) تم استصلاح الخزانات الرومانية القديمة[3]، أمَّا في مدينة عنابة(Bône) فقد أنشأت الإدارة الاستعمارية نظام التموين بالمياه من الصفر[4].

أمَّا فيما يخص بناء قنوات المجاري المائية في المدن الكبرى، فقد تمَّ بناء منشآت كبرى، خاصة في مدينة الجزائر التي تمَّ تزويدها بما يسمى بحزام المجاري أو شبكات الصرف الصحي التي أنشئت تحت شوارع باب

1. ناصر الدين سعيدوني، **تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، ص 173.

2. هي أحدث القنوات إنشاء وأكثرها طولا أنشأت من قبل حسين باشا آخر دايات الجزائر، كانت تزود 14 عيناً عمومية بمدينة الجزائر. لمزيد من التفاصيل، ينظر: ناصر الدين سعيدوني، **ورقات جزائرية**، ص 367.

3. ترك الرومان بشكل خاص في مقاطعة قسنطينة العديد من آثار المنشآت العامة المخصصة لتوزيع إمدادات المياه، التي تم استصلاحها في العهد الفرنسي.

4 . G.G.A, **Etat actuel de l'Algérie 1862,** Paris, Imprimerie impérial, p 42.

عزُّون وباب الواد وباب البحرية بتكلفة قدرت بحوالي 800 ألف فرنك، حيث كانت تستقبل جميع مياه الأمطار والمياه المنزلية في المدينة وتنقلها خارج الميناء[1].

ومنذ سنة 1851م أصدرت الإدارة الاستعمارية قانوناً نصَّ على إلحاق إدارة المياه في الجزائر بالحكومة العامة الفرنسية، التي توكَّت تنظيم توزيع المياه من الينابيع والأودية في إطار المنفعة العامة، وتسهيل إنشاء خزانات وسدود تحويل وإنشاء قنوات الري...[2].

أولا: السدود الخزانة الكبرى خلال الحقبة الاستعمارية(1830-1962م)

خلال السنوات الأولى من الاحتلال اهتمت الإدارة الاستعمارية ببناء سدود التفافية لتجميع المياه في فصل الشتاء من أجل استخدامها صيفاً، وأنشأ المستوطنون والجزائريون العديد من سدود التحويل البدائية، وغالباً ما كانت هذه السدود البسيطة التي تجرفها الفيضانات باستمرار ويعاد بناؤها في كل مرة، تشغّل طاحونة بدائية تسمح للفلاحين بطحن حبوبهم[3]، نذكر على سبيل المثال ما قام به الجنرال مرغريت(Margüerite) الذي أشرف على بناء سد على وادي الشلف الأعلى بالتعاون مع سكان المنطقة المحليين، وهو سد ترابي تطلَّب مئات الأطنان من التراب والرمل، كما عرفت منطقة الشلف بناء أول سد بها خلال سنة 1846م، وهو سد بونتيبا(Pontéba) الذي استكمل بناؤه سنة 1871م، واستمر لمدة خمسين عاماً السد الوحيد الذي يستخدم لري المنطقة وازدهار الزراعة بها[4]، كما عملت الإدارة الاستعمارية على ترميم بعض السدود البسيطة التي تعود للفترة العثمانية كترميم سد قديم على وادي مينا (1844-1845م) بارتفاع 15 م وطول 60 م، وترميم 8000 متر من قنوات الري التي كانت تسمح بسقي 600 هكتار من الأراضي الزراعية[5].

تركَّزت السدود الأولى بشكل خاص في الجهة الغربية، في تلمسان وسعيدة وسيدي بلعباس...وغيرها، ولكن لم تكن هذه السدود في المستوى المطلوب وتحطَّم الكثير منها[6]، ممَّا جعل السلطة الاستعمارية متخوفة من مشاريع بناء السدود ومدى استقرارها خاصة السدود الترابية، فوجَّهت أنظارها إلى دراسة السدود التي بناها المسلمون في الأندلس، وحاولت تقليدهم في بنائها، حيث نجد الكثير من المصادر تدعو في هذا السياق إلى

1 . Ibid, p 42.
2. Charles Grad, Op, Cit, p 28.
3 . Anonyme, **L'hydraulique agricole en Algérie (notice de la direction des travaux publics)**, congrès de l'outillage économique colonial, 1931, p 371.
4 . Debia René Yves, **Orléansville-Naissance et destruction d'une ville sa resurrection**, Alger, Edition Baconnier, 1955, p 44, 45.
5 . Revue de génie militaire, Mars 1931, p 373.
6 . René Arus, Op, Cit, p 49.

(تقليد العرب القدماء في إسبانيا)[1]، وممَّا يؤكّد هذا الأمر هو إرسال الإدارة الاستعمارية أحد مهندسيها(موريس أيمار) (Maurice Aymard) إلى إسبانيا وتكليفه بمهمة دراسة هندسة المنشآت المائية الكبرى الموجودة هناك والتي تعود إلى العهد الإسلامي، بهدف اختيار أحسن أنواع السدود التي يمكن اتخاذها كنموذج للعمل به في الجزائر، وقد عاد إلى الجزائر سنة 1867م ونشر أعماله في تقرير مهم ركّز فيه على المسائل التقنية والتعريف بالأساليب المختلفة لإدارة المياه المستخدمة في إسبانيا التي تعود ممارسة الري فيها إلى عدة قرون[2]، كما أرسلت بعثة أخرى بعد ذلك لنفس المهمة في مطلع ثلاثينات القرن العشرين، عثرنا على نسخة من التقرير الذي أنجزته في المركز الوطني للأرشيف الجزائري بعنوان: **البعثة الجزائرية إلى إسبانيا (جوان–جويلية 1932م ومارس–أفريل 1933م) –تقرير حول استخدام المياه في السدود الخزانة**[3].

وفيما يبدو أنَّ لجوء المستعمر الفرنسي إلى اتباع طريقة بناء السدود الإسلامية في إسبانيا يعود إلى قلة خبرته في هذا المجال بسبب اختلاف الظروف الطبيعية بين فرنسا والجزائر، لأنَّ ارتفاع كمية التساقط وتوفر الأنهار في فرنسا مقارنة بالجزائر لا يجعلها مهتمة بشكل كبير ببناء السدود الكبرى، ولا يمثّل مشكل توفر الماء ضرورة ملحة مثل ما هو الحال في الجزائر أين تزداد قيمة هذا العنصر الضروري بسبب ندرة التساقط في معظم المناطق وتذبذبه، وهو ما أكّده المهندس الفرنسي مارتن (Martin) في تقريره عن السدود الخزانة الكبرى في الجزائر الذي نشره سنة 1929م[4].

إنَّ ظاهرة تذبذب التساقط والجفاف التي تميّز مناخ الجزائر، تجعل البلاد تشهد تساقطاً كبيراً في بعض السنوات قد يؤدي إلى فيضانات، وسنوات أخرى تعاني جفافاً مستمراً، ممَّا يجعل تدفق الأودية غير منتظم، وينعكس سلباً على النشاط الزراعي، وهو ما دفع الإدارة الاستعمارية إلى الاهتمام بتوفير منشآت مائية كبرى قادرة على توفير المياه في سنوات الجفاف، والحد من الفيضانات في موسم الأمطار الغزيرة[5]، كما عبَّر عن ذلك شارل

1 . G.G.A, **Etat actuel de l'Algérie 1868**, p 92 ; Charles Grad, Op, Cit, p28

2 . A. Hanric, **Travaux d'hydraulique agricole en Algérie –Irrigations de la partie est de la plaine de Mitidja- Barrage réservoir du Hamis** (sa construction et son fonctionnement, canaux principaux d'irrigation), Alger, imprimerie typographique-lithographique torrent et miaux, 1894, p 6; Maurice Aymard, **Irrigations midi de l'Espagne, Etudes sur les grands travaux hydrauliques**, Paris, Librairie scientifique industrielle et agricole, Eugène de la croix, Editeur, 1868.

3 . A.N, G.G.A, **Mission Algérienne en Espagne** (Juin-Juiliet 1932, Mars-Avril 1933)-Rapport sur l'utilisation des eaux des barrages réservoires, Alger, imprimerie nord-africaine, 1934.

4. René Martin, **construction des grands barrages en Algérie, Le ciment**-Revue générale des industries de la construction, septembre 1929, 34 années, n0 9, p 458.

5 . Henri de Rosière, **Barrages-réservoirs d'Algérie**, Le chantier nord-africain, Juin 1931, p 607-608.

جراد (Charles Grad) بقوله: «**الغرض من السدود الخزَّانة هو الاحتفاظ في الوقت المناسب بمياه الأمطار الغزيرة أو الخطيرة لاستخدامها خلال موسم الجفاف**"[1]، فكان مشروع بناء السدود الخزَّانة أهم المنشآت العمرانية الكبرى التي شرع في بنائها لمواجهة هذا المشكل، والتي كان يعتمد عليها بنسبة كبيرة نجاح المشروع الاستعماري.

1. الجيل الأول من السدود الخزانة الكبرى(1850م–1894م)

ظهرت أول محاولة لسياسة مائية جادة انتهجتها السلطة الاستعمارية في الجزائر خلال خمسينيات القرن التاسع عشر، خاصة في عهد نابليون الثالث الذي دعا المستوطنين والرأسماليين الكبار إلى الاستثمار في الجزائر وشجَّع الشركات الكبرى على استغلال الأراضي الخصبة والغابات والمناجم ومنحها امتيازات واسعة من الأراضي مقابل بناء منشآت كبرى تخدم المشروع الاستيطاني، فظهرت لأول مرة مشاريع كبرى تعتمد على بناء سدود خزَّانة كبرى، وفي هذه الفترة نشأ وتطور الجيل الأول من السدود الخزَّانة الكبرى الذي برمج إنشاؤه في المنطقة التلية من أجل إنتاج المحاصيل الصناعية بشكل خاص[2]، وقد ساعد على ذلك توفر عدة عوامل جغرافية واقتصادية وسياسية، نوجزها فيما يلي:

1.1.العوامل التي عجَّلت ببناء السدود الخزانة الكبرى:

2.1.1. العوامل الجغرافية:

تعبر الإقليم التلي في شمال الجزائر العديد من الأودية التي تمر عبر جبال الأطلس التلي وتصل إلى السهول الخصبة الملائمة للنشاط الزراعي، وغالباً ما تعبر السهول الساحلية مثل: سهل متيجة، عنابة، فيليب فيل(سكيكدة)، وخاصة سهول مقاطعة وهران وسهل الشلف الأسفل، وتمتد هذه الأودية من الغرب إلى الشرق، كما يلي:

واد قيس، واد التافنة، واد المالح، واد المقطع، واد سيق، واد الهبرة، واد الشلف، واد مازافران، واد الحراش، واد حميز، واد يسَّر، واد الصومام، واد سيباو، واد بوسالم، واد أقْريون، واد الكبير(الرمال)، واد صفصاف، واد سيبوس، واد مفرق، واد مجَّردة[3].

1. Charles Grad, Op, Cit, p 28.
2 . René Arus, Op, Cit, p 49.
3 . Ibid, p 49.

3.1.1. العوامل الاقتصادية والسياسية:

ركزت الإدارة الاستعمارية في بنائها للسدود الخزَّانة الكبرى على مقاطعة وهران وفضَّلتها لعدة عوامل سياسية واقتصادية، منها أنَّ المنطقة عرفت أكبر مقاومة شعبية ضد الاحتلال الفرنسي في الجزائر وهي مقاومة الأمير عبد القادر(1832-1847م)، لذا رأت أنَّه لا بد من محو فكرة المقاومة، وتشجيع عملية الاستيطان بها بشكل كبير[1].

ومن الناحية الاقتصادية تمثّل المنطقة التلية بشكل عام مجالاً خصباً للزراعات الصناعية عالية القيمة، مثل: التبغ، القطن، الحرير...والتي كانَ للرأسماليين في المتروبول أمل كبير في نجاحها في الجزائر، وفي هذا السياق شدَّد الحاكم العام ماك ماهون (Mac Mahon) منذ سنة 1865م على ضرورة ربط الاستيطان بالسدود الكبرى، وحاول من أجل ذلك أن يجذب اهتمام الشركات الرأسمالية لهذا البرنامج الخاص بالري[2].

4.1.1. أزمة القطن في أمريكا:

من العوامل التي ساهمت في بناء السدود الخزَّانة الكبرى خلال هذه المرحلة هي الحرب الأهلية في أمريكا التي أدَّت إلى نقص مادة القطن التي تحتاجها الصناعة الفرنسية، والتي كانت تستوردها بشكل خاص من الولايات المتحدة الأمريكية، حيث اقترح المستوطن أنطوان هيرزوغ (Antoine Herzog) سنة 1863م الذي كان مهتماً بتطوير زراعة القطن بالجزائر خلال الحرب الأمريكية[3] على الإدارة الاستعمارية في الجزائر بناء منشآت مائية على أودية الجزائر خاصة: وادي الهبرة وواد التافنة، الصفصاف، يسَّر، مكْره، رهيو، جديوية، مينا، شمل مشروعه بناء ثمانية أحواض مائية بمساحة 2 مليون هكتار، والتي كان من المتوقع أن تكون كافية لري 200 ألف هكتار من الأراضي، وقد اهتمت إدارة مصلحة الجسور والطرق بمشاريع السدود المشار إليها من قبل هذا المستوطن، لا سيما أنَّ نقص مادة القطن خلال تلك المرحلة كان دافعاً قوياً يؤكّد الإنجاز السريع لجميع هذه المشاريع، لكن

---

1 . Ibid, p 49.

1.آني راي غولدزيغار، **المملكة العربية–السياسة الجزائرية لنابليون الثالث(1861م–1870م)**، تر: محمد المعراجي، الجزائر، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، 2014، ص 709.

3. أدى اندلا ع الحرب الأهلية في أمريكا إلى اضطراب في الصناعة القطنية في أوروبا وعرض مستقبل التصنيع في أوروبا للخطر بسبب تجفيف مصدره. لمزيد من التفاصيل حول أزمة القطن ينظر:

-Antoine Herzog, **L'Algérie et la crise cotonnière**, colmar, imprimerie de ch.m.hoffmann, 1864.

نهاية الحرب وإعادة السلام في أمريكا أعاد لفرنسا مصادر إمدادها السابقة بالقطن والمواد الأولية، وتمَّ التخلي عن زراعة القطن في الجزائر حينذاك[1].

5.1.1. ضغط المستوطنين:

كان مشروع بناء السدود الخزَّانة الكبرى حلماً طالما راود دعاة الاستيطان والمستوطنين الذين كانوا يأملون من خلاله في الحصول على المواد الأولية التي تستوردها المتروبول من الجزائر بدل الدول الخارجية، ممَّا يعني الترويج للصادرات الجزائرية وبالتالي ازدهار الصناعة الفرنسية[2]، وقد ساعد ضغط المستوطنين على الحكومة الفرنسية من خلال مطالبتهم ببذل جهود إضافية لمساعدة الشركات الرأسمالية الأوروبية لإنجاز السدود الخزَّانة الكبرى[3].

واستناداً إلى هذه العوامل المختلفة تمَّ اختيار المواقع الملائمة لبناء السدود الخزانة الكبرى خلال المرحلة الأولى، تجسَّدت في برنامجها الأول الذي نورده فيما يلي:

2.1. أهم السدود الخزانة الكبرى:

تضمَّن البرنامج الأول للسدود الخزانة بناء ست سدود في عمالة وهران وسدَّان في عمالة الجزائر، بتكلفة إجمالية تجاوزت 11 مليون فرنك فرنسي، التزمت الحكومة الفرنسية العامة بدفع 7150000 فرنك (بما في ذلك شبكات التوزيع) لإنشائها[4]، وبذلك اقتصرت المرحلة الأولى من بناء السدود الخزَّانة على ثمانية سدود فقط، هي: سدي مراد وحميز في عمالة الجزائر، وسدود: واد ماقوم، وادي تليلات، جديوية، وادي سيق، الشرفة، وسد وادي فرقوق في عمالة وهران، ولم ينجز في عمالة قسنطينة أيُّ سد خزَّان في هذه المرحلة واستمر الري عن طريق السدود الالتفافية فترة أطول[5].

- **سد وادي حميز:** يعود أول مشروع لبناء السد إلى سنة 1854م حين قدَّم المهندس (جرانجر) (Granger) تصميماً لمخطط سد على واد الحميز للحاكم العام راندون(Randon)، تضمَّن هذا المشروع بناء سد ترابي ذو أبعاد كبيرة نوعاً ما، لم يتم رفض المشروع في البداية، لكن بعد انكسار سد

1 . Charles Grad, Op, Cit, p 29.
2 . René Arus, Op, Cit, p 50.
3. أني راي غولزيغار، المرجع السابق، ص 710.
4 . René Arus, Op, Cit, p 50.
5 . Henri de Rosière, **Barrages-réservoirs d'Algérie**, p 608.

تْليلات وإدراك الكوارث التي تنتج عن هذا النوع من السدود تخوَّفت السلطة الاستعمارية من بناء السدود الترابية، ومن أجل حل هذا المشكل أرسلت أحد مهندسيها إلى إسبانيا لدراسة تقنيات بناء السدود الكبرى بها، ومعرفة الأنواع التي يمكن اعتمادها كنموذج للعمل به في الجزائر كما أشرنا سابقا[1]. ولم يتم البناء النهائي للسد حتى سنة 1869م، على بعد 6 كم من منبع وادي الحميز، بارتفاع 35 متر، قدرت السعة الأولية للخزان ب 14300000م^3، ولكن بسبب الانهيارات المتكررة التي كان يتعرَّض لها، انخفضت سعته إلى 12 مليون م^3، وقدرت الأراضي التي يسقيها بحوالي 3300 هكتار، وبذلك ساهم هذا السد في ازدهار الجزء الشرقي من سهل متيجة، وقد دفعت الحاجة إلى تقوية هيكل السد وزيادة حجم الماء الموزع وكذلك الحاجة إلى تحسين نظام الإخلاء من الفيضانات السلطة الاستعمارية لتخصيص اعتمادات مالية متوالية لهذا الغرض[2].

- **سد وادي مراد**: أنشأه ضابط الهندسة "مالغلاف"(Malglaive)[3] سنة 1851م في مضائق واد مراد شمال مرينغو (حجوط حاليا)، وهو أول خزَّان مياه في الجزائر يبلغ ارتفاعه 20 مترا[4]، أعيد تجديده سنة 1864م، وهو سد ترابي محمي بطبقة حجرية، يقع على بعد أربعة كيلومترات من منبع وادي مراد، يصل ارتفاعه إلى 24 مترا، ويستوعب خزَّانه في الأصل 900000م^3، لكن انخفض تدفق المياه إلى 700000 م^3، وكان هذا السد يسقي مساحة من حوالي 80 هكتارا من الأراضي الزراعية المحيطة بقرية مراد[5].
- **سد وادي ماقوم**: يقع هذا السد في الغرب الجزائري على وادي ماقوم، يصل ارتفاعه إلى 22 مترا، انخفضت نسبة المياه المخزَّنة به نتيجة ترسُّب الطمي من مليون م^3 إلى500000 م^3، وقُدِّرت الأراضي التي يسقيها ب 150هكتار، لكنَّ مياه الوادي الذي بني عليه هذا السد كانت مالحة قليلاً، وسرعان ما أثبت عدم فاعليته، لأنَّ الماء الموزَع كان يقوم بتعقيم الأراضي[6].

---

1 . A. Hanric, Op, Cit, p 5.

2 . Henri de Rosière, **Barrages-réservoirs d'Algérie**, p 608.

3. مهندس فرنسي أرسل إلى الجزائر سنة 1848م بصفته نقيبا في سلاح الهندسة، ليعمل في انشاء المستوطنات الزراعية المخصصة لاستقبال المهاجرين الباريسيين، أسس مركز مارينغو(حجوط حاليا)، ومن أهم منشآته سد وادي مراد وجسر حجري على نفس الواد، ومشروع النفق الخاص بطريق مليانة. ينظر:

Revue de génie militaire, Avril 1931, p 511.

4 . Charles Grad, Op, Cit, p 28.

5 . Henri de Rosière, **Barrages-réservoirs d'Algérie**, p 608.

6. Ibid, p 608.

- **سد واد تليلات**: أنشئ سنة 1866م على واد تليلات، بلغ ارتفاعه 22 مترا، ولكن انخفض مستوى خزانه من 850000 م^3 إلى 500000 م^3، قدّرت الأراضي المسقية به ب 32 هكتارا، ولكنَّه انهار سنة 1868م، ثم أعيد تجديده بعد فترة وجيزة، وقد تطلَّب تقوية السد وتعزيزه اعتماداً مالياً قدره 3 مليون فرنك[1].
- **سد الشرفة**: بني على وادي مكْره، على بعد 20 كيلومتر جنوب سانت دنيس دو سيق، يصل ارتفاعه إلى 29 مترا، أنشئ سنة 1883م، وانخفضت سعة خزَّانه بسبب تراكمات الطمي من 17 مليون م^3 إلى 11 مليون م^3، وقُدّرت مساحة الأراضي المسقية به ب 6400 هكتارا، ولكنه انهار سنة 1885م ودمَّر قرية سانت دونيس دو سيق، ثمَّ رمّم بعد ذلك[2].
- **سد وادي سيق**: تم بناء سد التفافي صغير في وادي سيق سنة 1844م يصل ارتفاعه إلى 10 متر، ثم حول إلى سد خزَّان في سنة 1858م بارتفاع 15 مترا، بلغت سعته ثلاث ملايين م^3، كان يسقي حوالي 15 ألف هكتارا من الأراضي في سهل سيق[3].
- **سد جريوية**: بني سنة 1876م بارتفاع 16 مترا وبسعة قدرها 2 مليون م^3، كان سريع الامتلاء بالطمي فانخفضت هذه السعة سنة 1882م إلى 500000 م^3، ووصلت إلى 150000 م^3 في سنة 1890م[4].
- **سد واد فرقوق**: أنشأته الشركة الفرنسية–الجزائرية خلال الفترة ما بين 1865–1871م، التي تحصلت في المقابل على امتياز 24100 هكتار من الأراضي، كان الغرض من بنائه البحث عن مزارع قطن جديدة مضمونة للتخفيف من أزمة القطن التي سبَّبتها الحرب الأهلية في أمريكا[5] كما أشرنا سابقا، أقيم هذا السد عند تقاطع وادي فرقوق مع وادي الحمام على بعد 11 كيلومترا من مركز بريقو(Perrégaux)(المحمَّدية حاليا)، يصل ارتفاعه إلى 32 مترا، وبلغت سعة خزانه 30 مليون م^3 في الأصل، لكنَّها انخفضت إلى 12 ألف م^3 في خريف سنة 1927م، وقد ساهم هذا السد في ازدهار النشاط الزراعي في سهل الهبرة[6].

1. Ibid, p 610.
2. Ibid, p 610.
3 . Ibid, p 610.
4 . Ibid, p 614.
5 . Charles Grad, Op, Cit, p 50.
6. Henri de Rosière**, Barrages-réservoirs d'Algérie**, p 614.

من الملاحظ أنَّ هذه المنشآت المائية المنجزة خلال هذه المرحلة على الرغم من مساهمتها في تحقيق أهداف الإدارة الاستعمارية المتمثلة في انتعاش النشاط الزراعي بالأراضي المحيطة بها، وتوسيع حركة الاستيطان بها، إلاَّ أنَّها واجهت العديد من الصعوبات نشير إليها باختصار.

3.1. صعوبات البناء خلال المرحلة الأولى:

لم يكن برنامج السدود الخزانة الكبرى كبيرا خلال هذه المرحلة حيث تضمَّن ثمانية سدود فقط كما لاحظنا، نظرا لمواجهته العديد من الصعوبات التقنية والمالية فضلاً عن المعيقات الطبيعية، لعلَّ أهمَّها انشقاق السدود وانهيارها بسبب امتلائها الكبير بالمياه التي كانت تغمر الأراضي وتزيل المزارع وأحيانا القرى، مخلّفة خسائر مادية وبشرية جسيمة، نذكر على سبيل المثال: انكسار سد الهبرة(فرقوق) سنة 1881م وسد الشرفة سنة 1885م[1]، فقد تسبَّب انكسار سد الهبرة(فرقوق) في تدمير كبير في المناطق القريبة منه، وخلَّف ما لا يقل عن 300 ضحية فضلاً عن الأضرار المادية، وذلك بسبب عيوب في البناء[2]، حيث كان "**الإهمال غير المبرَّر من الشركة المالكة** – حسب شارل جراد(Charles Grad)-**هو السبب الوحيد لهذا الحادث، مخلفا أضرارا جسيمة على المراكز الاستيطانية باتجاه المصب ولا سيما في بريغو** (Perrégaux) (المحمدية حاليا)"[3].

كما عرفت سدود هذه المرحلة مشكلا آخر وهو امتلاؤها السريع بالطمي، حيث كانت المياه تحمل معها كمية من المواد الصلبة التي تحتفظ بها في حالة تعليق وبعد أن تتوقف عن الحركة تترسَّب في الأحواض وتشكّل رواسب طينية في قاع السد ويزداد سمكها وصلابتها كل سنة، نذكر على سبيل المثال سد سيق الذي كان يزداد فيه الترسُّب بشكل كبير وكانت الرواسب الطينية تستهلك 100 ألف م^3 سنويا، وفي سد الهبرة تصل إلى 250 ألف م^3، فيتناقص حجم الماء المخزَّن وفقاً لذلك[4].

ولمواجهة هذه التحديات دعت السلطة الاستعمارية إلى دراسة المسألة بشكل جدّي والبحث عن نظام تخزين للمياه أقل خطورة وأقل تكلفة، ومن أهم الدراسات التي أجريت في هذا الشأن ما قامَ به المهندس الفرنسي ريني مارتن (René Martin) الذي تقلَّد منصب مدير الري في الحكومة العامة للجزائر آنذاك والذي توصل إلى أنَّ سعة الخزان في سدود المرحلة الأولى كانت أقل من متوسط التدفق السنوي للوادي، ولم يكن الاحتياط

1. Louis Vignon, Op, Cit, p 238.
2 . Maurice Wahl, Op, Cit, p 25.
3 . Charles Grad, Op, Cit, p 50.
4 . Maurice Wahl, Op, Cit, p 26.

المحدود يفي بالغرض بشكل كامل، بالإضافة إلى أنَّ التصميم القديم لهذه السدود يجعل التدفق الموزَّع على الري متذبذباً جداً ويبقى المحصول الزراعي يعاني من مساوئ سنوات الجفاف، وغير قادر على الاستفادة الكاملة من السنوات الرطبة جدا، لذلك اقترح كحل لهذه المشكلة إنشاء خزآنات واسعة جدا تسمح بتراكم المياه الزائدة من السنوات التي تعرف تساقطاً كبيراً للاستفادة منها خلال سنوات الجفاف، كما اقترح زيادة سعة الخزان بمساحة تسمح بتراكم الطمي حتى لا يؤدي إلى تقليل السعة المفيدة للخزان في فترة قصيرة، وهو ما تم اعتماده على سبيل المثال في حالة سدود المرحلة الثانية وخاصة في سد وادي الفضة حيث تمَّ التخطيط لهامش 30 مليون م^3 يسمح بتراكم الطمي لمدة 60 عاماً تقريباً كما سنرى[1].

أمَّا فيما يخص مواجهة مشكل تشقُّق السدود وانهيارها الذي يرجع السبب من ورائه إلى الأرضيات الهشَّة والسيئة غالباً، فقد دعا المهندس مارتن(Martin) إلى ضرورة بناء السد ودمجه بشكل جانبي على أرضية متسقة ومقاومة للتآكل، واعتبر ذلك شرطاً ضرورياً في عملية البناء، لأنَّه حسب رأيه أن 10/9 من الحوادث التي وقعت في السدود خلال المرحلة الأولى كانت بسبب عيوب الأساس، مثل الكارثة التي نتجت عن الانهيار الأول لسد فرقوق، كما دعا إلى ضرورة القيام بمسوحات أرضية ودراسة أرضية الأساس بشكل دقيق جدا قبل الشروع في عملية البناء، لأنَّه إذا لم يتم اكتشاف العيوب في أرضية الأساس خلال بناء السد سيؤدي إلى حدوث كارثة، وسيكلف نفقات باهظة، خاصة أنَّ تربة الأساس في الجزائر ذات نوعية أقل من المتوسط عموما ومعظمها تتكون من أخاديد محفورة في الحجر الجيري أو الحجر الرملي، والحجر الجيري دائما ما يكون متشقّقا، وغالباً ما تكون الأحجار الرملية في مجاري المياه ذات جودة متغيرة جدا، هذه الأرضيات الأخيرة خطيرة جداً لأنَّها مسامية ومقاومتها للتآكل منخفضة جدا[2].

من جانب آخر، أدَّى التعاقد مع الشركات الرأسمالية من أجل بناء السدود إلى أنَّ الإدارة الاستعمارية كبَّلت يديها لصالح الشركات الكبرى التي لم تعتن إلاَّ بمصالحها الفورية، عوض أن تطور النشاط الزراعي في الأراضي القاحلة فإنَّها أفسدت مناطق واسعة وعقَّمت أراضي غنية وكونت صحراء حولها[3].

1 . René Martin, **Construction des grands barrages en Algérie**, p 459.

2 . Ibid, p 460.

3. آني راي غولدزيغار، المرجع السابق، ص 710.

وهكذا كان الفشل في بناء الجيل الأول من السدود الكبرى في الجزائر من تجارب الجمهورية الثالثة، بسبب المعيقات الطبيعية والمالية التي واجهتها، ولم تهتم الإدارة الاستعمارية بوضع برنامج آخر لبناء هذا النوع من المنشآت حتى عشرينات القرن العشرين مستفيدة من أخطاء المرحلة الأولى، واكتفت ببناء سدود التحويل مثل: سد واد صفصاف، سد بونتيبا(أم الدروع حاليا)، سد شارون(بوقادير حاليا)، سد واد رهيو،...وغيرها[1].

2. الجيل الثاني من السدود الخزانة الكبرى:(1920-1945م)

بعد توقف الأشغال العامة الكبرى خلال الحرب العالمية الأولى(1914-1918م)، عملت الحكومة الفرنسية على بث حياة جديدة في الاقتصاد الاستعماري في الجزائر، باعتبارها المورِد الرئيسي للمواد الأولية نحو المتروبول، حيث انتهجت الإدارة الاستعمارية سياسة مائية زراعية جديدة رَكَّزت من خلالها على الاهتمام بالمنشآت المائية الكبرى، وقد زاد من أهمية هذه المنشآت الحاجة الماسَّة والمستعجلة التي كانت تعاني منها المتروبول للحصول على مصادر إمداد جديدة بالموارد الزراعية والصناعية، وعن أهمية الجزائر كأهم مصدر لهذه الإمدادات صرح "غال"(Galle)مقرر لجنة الأشغال الكبرى سنة 1920م: "**لا تزال طاقات إنتاج الحبوب في الجزائر غير محدودة، ويمكن قول الشي نفسه عن الخمور، الأغنام، الزيوت، القطن، المعادن، الخشب بحيث يبدو أنَّ الجزائر وحدها باستثناء الفحم يمكن أن تزوِد المتروبول بكل المواد الخام تقريباً، وخاصَّة المواد الغذائية التي تفتقر إليها، لذلك يكفي أنَّ هذه القدرة الهائلة على الإنتاج لم تعد مشلولة بسبب العوامل العديدة التي توقف في كل لحظة طاقات الإدارة الجيدة**"[2]، وهنا تظهر الأبعاد الاقتصادية للسدود الخزانة.

ولتحقيق هذه الغاية زادت الحاجة إلى ضرورة إنشاء سدود خزانة كبرى، والاستفادة من الأحواض الطبيعية الشاسعة في الجزائر، وبفضل التطور التقني المتاح الذي عرفته هذه المرحلة فقد تطورت التصاميم التي بنيت بها السدود لتصل إلى ارتفاعات شاهقة، فإذا كان ارتفاع السد سنة 1880م ب 35 مترا يعتبر الحد الأقصى لمثل هذه المنشآت، فإنَّه في سنة 1920م أصبح يعتبر الحد الأدنى، وأصبح بناء السدود الشاهقة لزيادة مدة الفعالية وتوفير هامش لتراكم الطمي من خصائص سدود هذه المرحلة، فعلى الرغم من امتلاء الحوض تدريجيا بالطمي

1 . René Arus, Op, Cit, p 50.
2 . Ibid, p118.

الذي يبطل مصاريف المنشأة الأولى إلاّ أنّ سعة الحوض الكبيرة تبقى تفي بالغرض، كما تطورت الآلات المستخدمة حيث استبدلت جرّافات الحفر البدائية بالجرّافات الكهربائية الحديثة[1].

وضعت السلطة الاستعمارية برنامجاً للمنشآت الكبرى سنة 1920م، على أن يتم تنفيذه على مدى 15 عاماً، تقدر نفقاته الإجمالية بنحو 2.5 مليار فرنك، وشمل البرنامج المنشآت المائية الزراعية[2]، نورد تفاصيل هذه المنشآت المائية في الجدول التالي:

- **تفاصيل حول المنشآت المائية لبرنامج 1920م:**

المنشآت	النفقات
1-استكمال منشآت برنامج القرض الثاني 2-هدم وإعادة بناء سد جديوية 3-الري بسدود التحويل –تجفيف-صرف صحي	19 مليون فرنك
1-أول المنشآت الطارئة (يتم إنجازها خلال 15 سنة) وهران: الإصلاحات، الصرف الصحي الجزائر: سد وادي الفضة، تجفيف، السدود الصغيرة في منطقة القبائل) قسنطينة: تجفيف، تبليط القنوات بالخرسانة، سد زردازة تطوير الهضاب العليا	20.5 مليون فرنك 25 مليون فرنك 22.5 مليون فرنك 17 مليون فرنك
الإجمالي	85 مليون ف.ف
المنشآت ليست ذات أولوية (الحد الأقصى للإنفاق في 15 سنة هو 100 مليون ف.ف)	100 مليون ف.ف
وهران: سد مينا، الصرف الصحي، تدمير، تجفيف	43.5 مليون فرنك

1 . René Martin, **Construction des grands barrages en Algérie**, p 460. Henri de Rosière, **Barrages-réservoirs d'Algérie**, p 612.
2 . René Arus, Op, Cit, p 118.

الجزائر: سد دردور، سد الجماعة، سدود	65 مليون فرنك
قسنطينة: سد بوسالم، سد سيبوس، سد الرمال، سد فم القيس، سد فم الغرزة، سد فشطور، سد الهادي، سد العرب	94.5 مليون فرنك
الإجمالي:	204 مليون فرنك
باقي الاشغال	103 مليون فرنك

Source : René Arus, Op, Cit, p 119.

ونظراً لأنَّ هذا البرنامج كان ثقيلاً على الشؤون المالية للمستعمرة بسبب الأزمات الزراعية والتجارية والمالية التي كانت تعيشها فرنسا، فإنَّ هذه الظروف لم تسمح بتنفيذه حينذاك، لذا قامت اللجان المالية للمستعمرة بتأجيل برنامج سنة 1920م وتبني برنامجاً أكثر تواضعاً تم تنفيذه على المدى المتوسط، احتلت فيه الطاقة الكهرومائية المرتبة الأولى، حيث عملت الإدارة الاستعمارية على تنفيذ سياسة مائية تتضمن بناء تسع سدود كبرى، تشمل هذه السدود الخزَّانة: **سد وادي الفضة، سد غريب، سد بوغزول، سد بخدة، بوحنيفية، زردازة، بني بهدل، القصب، فم القيس**، كما تقرَّر تعزيز ورفع سدين قديمين هما: **الحميز والشرفة**[1].

تمَّ فتح المناقصات لإنجاز هذه المنشآت بمعدَّل يتوافق مع توفر الميزانية وخلال الجلسة العادية للجمعيات المالية في الجزائر سنة 1930م، تم تعديل برنامج الأشغال العامة الكبرى الذي تمت المصادقة عليه سنة 1920م، وتضمَّن البرنامج المنجزات التالية:

- منشآت الري في سهل شلف: 350 مليون فرنك (سد وادي الفضة، سد غريب، سد واد رهيو)
- سد خزَّان زردازة ومنشآت الري في سهل صفصاف (70 مليون فرنك)
- سدود وادي مينا الأعلى واستصلاح الأراضي المحيطة به، (72 مليون فرنك)، سد بخدة.
- سد وادي الحمام: 220 مليون فرنك.
- المنشآت المائية شمال الأوراس: 36 مليون فرنك (سد فم القيس)
- المنشآت المائية في حوض الحضنة: 45 مليون فرنك (سد واد القصب).
- استخدام مياه وادي التافنة واستصلاح الأراضي المحيطة به 70 مليون فرنك (سد بني بهدل)
- سد بورومي: 20 مليون فرنك.

1 . René Arus, Op, Cit, p 120, 122.

- سد وادي بوناموسة: 21 مليون و500ألف فرنك.
- سد فم الغرزة: 20 مليون فرنك

وهكذا وصل المبلغ الإجمالي إلى 924 مليون فرنك من أجل بناء 12 سد خزان[1].

تشمل هذه السدود الاثني عشرة العمالات الثلاث:

في عمالة الجزائر: أربعة سدود هي: سد واد الفضة، سد غريب، سد بوغزول، سد حميز

في عمالة وهران: خمسة سدود هي: سد بخدة، سد بوحنيفية، سد بني بهدل، سد الشرفة، سد فرقوق

في عمالة قسنطينة: ثلاثة سدود هي: سد زردازة، سد فم القيس، سد واد القصب[2]

يبدو من الضروري بالنظر لأهمية الاعتمادات المالية التي خصصت لتحقيق إنجاز هذه المنشآت الكبرى إعطاء لمحة سريعة عن خصائصها الأساسية وإمكانياتها للري:

1.2. خصائص سدود سنة 1920م:

السدود	الأودية	نوع السد	حجم المياه	الكلفة الاجمالية	المساحة المروية/ هـ
واد الفضة	واد الفضة	خرساني ثقلي[3]	228 مليون م3	151 مليون فرنك	18440 هكتار
غريب	واد الشلف	خرساني ثقلي	280	358	30000
بوغزول	واد الشلف	سد تنظيمي[4]	55.8	/	/
بخدة	واد مينا	سد تنظيمي	37.3	121	12000
بوحنيفية	واد الحمام	خرساني ثقلي	73	700	29510
زردازة	واد صفصاف	ثقلي مقوس	14.9	145	5000
بني بهدل	واد التافنة	مقوس	61	254	12500
واد قصب	واد القصب	خرساني ثقلي	11.6	100	10000
فم القيس	واد القيس	خرساني ثقلي	2.5	55	5000

1 . Henri de Rosière, **Barrages-réservoirs d'Algérie**, p 612- 613.

2 . La dépêche algérienne-27 novembre 1938, 54 année, n^0 19200, p 5.

3. **السد الخرساني الثقلي**(Barrage-poid): عبارة عن حائط سميك من الخرسانة أو من الأحجار يبنى بعرض المجرى بهدف التحكم في الفيضان ورفع منسوب المياه أمام السد، يعتمد في ثباته على وزنه وعلى تماسكه مع طبقة الأساس لمقاومة الضغط الأفقي للمياه التي تدفع ضدها.

4. **السد التنظيمي**: ينشأ خزان هذا السد من أجل تنظيم أو تعديل تدفق الوادي.

حميز الأعلى	واد حميز	خرساني ثقلي	21.5	25	18470
الشرفة الأعلى	واد مكره	خرساني ثقيل	14.4	/	5600
هاردي دريف	واد واصل	خرساني ثقيل	/	/	/
المجموع			800	1909	146520

Source : René Arus, Op, Cit, p 122.

ويمثّل سدي واد الفضة وغريب أكبر السدود الخزانة الكبرى التي بنيت في الجزائر خلال هذه الفترة والتي سنتطرق إلَيها بنوع من التفصيل في نهاية هذا المبحث.

كان التصميم الحديث لهذه السدود أوسع بشكل كبير جداً، لا يهدف إلى تنظيم التدفق السنوي فحسب، ولكن إلى تنظيم التدفق لعدة سنوات أي إعطاء السدود القدرة لتجميع المياه الزائدة لسنوات شديدة الرطوبة، لاستعادتها بانتظام وبضمان خلال سلسلة السنوات الجافة[1].

واللافت للنظر أنَّ هذه السدود رغم أنَّها بنيت في فترة ما بين الحربين العالميتين الأولى والثانية، وتم ملؤها بالمياه إلاّ أنَّها كانت لا تزال تفتقر لقنوات توزيع المياه وشبكات التصريف، وحتى سنة1947م لم يتم تزويد أي سد جديد بشبكة توزيع عامة قادرة على الوصول إلى المساحة المروية بالكامل، حتى أنَّ بعض السدود لم يكن قد شُرع في بناء شبكاتها بعد، وقد أدركت الإدارة الاستعمارية متأخرة أنَّ هذه السدود الضخمة تتطلب شبكة توزيع أكثر اتساعاً وتعقيداً، لتقليل ضياع كمية كبيرة من المياه التي كان تراكمها مكلفاً جداً، وكان من الضروري نقلها في قنوات خرسانية ذات وصلات مانعة لتسرب الماء، وأحياناً حتى في أحواض تحت الأرض وتوفير أنظمة معقدة من السدود الآلية والفواصل[2].

2.2. الصعوبات التي واجهت بناء السدود–الخزانة خلال هذه المرحلة:

بقيت الصعوبات المالية دائما تحتل المرتبة الأولى في التحديات التي واجهت بناء السدود الكبرى في الجزائر، حيث أدى ارتفاع نفقات الإنجاز بالنسبة لجميع سدود جيل سنة 1920م إلى حد تجاوز المخصَّصات المالية المخطط لها والبالغة 105 مليون فرنك على مدى خمس سنوات، فحتى الانتهاء من الأشغال سنة 1945م تم إنفاق أكثر من 2 مليار فرنك على بنائها وحده[3].

1 . R. Martin, **Les grands barrages et les irrigations en Algérie**-le journal général-travaux publics et batiment 27 Aout 1938, nouvelle série n^0 1353, p 1.
2 . Larnaude Marcel, Op, Cit, p 156.157.
3 . René Arus, Op, Cit, p 128.

وتمثل التحدي الثاني في طول فترة البناء، حيث نلاحظ أنَّ متوسط وقت البناء كان طويلاً جداً، استغرق 12 سنة، لأنَّ سد واد الفضة استغرق بناؤه 10 سنوات، واستغرق سد بني بهدل: 8 سنوات وسد بوحنيفية: 15 سنة، في حين استغرق سد بخدة: 11 سنة، وسد واد القصب: 6 سنوات، وسد زردازة: 16 سنة وهي أطول فترة بناء، وهذا يعني أنَّ الصعوبات التقنية لبناء السدود لم يتم حلها[1].

أما مشكلة الأرضيات الهشَّة فلم يتم تجاوزها خلال هذه المرحلة، حيث كانت المواقع المختارة تتكون بشكل عام من أرضيات هشَّة أكثر حداثة وأقل تناسقاً (مرل، حجر رملي غير متجانس في بعض الأحيان)، وأفضل ما وُجد هو الحجر الجيري المقاوم لكنه متشقق جدا، وهذا ما يؤثّر على جودة البناء والفترة المستغرقة لإنجازه، على سبيل المثال: سد زردازة كان مشروعه الأصلي سد خرساني ثقَلي لكن تم إعادة تصميمه أثناء البناء بعد فشل التثبيت على جانبه الأيسر، وأصبح في الأخير سد نصف ثقلي أو نصف ركامي[2].

من جهة أخرى، لم يكن النظام الهيدروليكي للأودية الجزائرية معروفاً بشكل واضح، ولم تكن تدفقاتها منتظمة، فأثناء إنشاء سد غريب، كان التدفق يتراوح بين 20 مليون م^3 إلى 500 مليون م^3 سنويا، بينما المتوسط المعروف هو 120 مليون م^3/سنة، وفي شتاء 1927م-1928م حدث فيضان 5000 م^3/ ثانية حمل سد باريغو(Perrégaux) ودمَّره بينما كان متوسط التدفق الأقصى لمدة 50 عاما 300 م^3/ثانية[3].

هذا ولا يمكن إغفال تأثير الأزمة المالية العالمية لسنة 1929م على إنجاز مشاريع السدود الكبرى في الجزائر، حيث نلاحظ أنَّه لم يتمكن مقاول ناجح من الاستمرار في إنجاز الأشغال من البداية حتى النهاية، وأنَّه يضطر إمَّا إلى الدخول في شراكة مع شركات أخرى، أو يتخلى بسرعة عن مشروع البناء أو يصل إلى الإفلاس[4].

3. الجيل الثالث من السدود الخزانة الكبرى: (1945م-1962م)

بعد الحرب العالمية الثانية أدى الإعلان عن إعادة إطلاق سياسة مائية جديدة إلى اندفاع حقيقي للحصول على الامتيازات لوادي بأكمله من أجل بناء سدود هناك، من بين حوالي خمسين مشروعاً مقترحاً تم اعتماد 12 مشروعاً فقط، استمرت هذه السياسة الجديدة على المحيط الزراعي حتى الاستقلال، وقد أثبتت الحرب العالمية

1 . Ibid, p 122, 123.
2 . René Martin, Les grands barrages, p 1 ; René Arus, Op, Cit, p 123.
3 . René Martin, **Les grands barrages**, p 1.
4 . René Arus, Op, Cit, p122.

الثانية بقوة اعتماد الجزائر على الطاقة الكهرومائية من بين المستعمرات الأخرى، لذا تم تحديد جيل ثالث من السدود للأغراض الكهرومائية حصريا، والتي انطلقت عملية بنائها سنة 1946م[1].

على المدى القصير، تواصل تسريع عملية تجهيز سدود الري بمحطات الكهرباء، والتي تم تحديدها والبدء بها عشية الحرب العالمية الثانية، ونصَّ ما يسمى ببرنامج 1940م على بناء عشرة مصانع كهرومائية من هذا النوع على قنوات الري والمياه، فكان انتاج هذه المحطات العشرة حوالي 80 مليون كيلوواط/ساعة خلال سنوات الحرب، وتم بالفعل إنشاء مصانع جديدة منها: مصنع بونتيبا(أم الدروع حاليا) سنة 1940م، مصنع وادي الفضة ومصنع غريب سنة 1942م، ومصنع واد أغريون المؤقت سنة 1944م[2].

وخلال السنوات الأخيرة من الفترة الاستعمارية كانت لا تزال بعض السدود الخزانة الكبرى قيد الانشاء مثل سد مفروش والشرفة وفرقوق عند الاستقلال، وكان سد فم القيس الذي شرع في إنشائه سنة 1920م، وتم وضع الماء فيه سنة 1950م، قد تم إفراغه سنة 1951م بعد الأضرار التي لحقت بنظام سحب الماء، حيث اتضح بعد ملئه بالماء أنَّه غير مانع لتسرب المياه، وفي سنة 1960م كانت التسريبات في حدود 7 إلى 12 مليون م^3.

ولتوضيع أهم السدود الخزانة الكبرى في الجزائر التي تضمنها برنامج هذه المرحلة نوجزها في الجدول التالي:

السدود	الأودية	المياه المجندة/ م3/ثا	المساحة المروية/ هكتار
صارنو	واد مكره	22	/
تاجموت	واد مزي	0.2	3000
فم الغرزة	واد الأبيض	47	20000
مفروش	واد مفروش	15	/
الشافية	واد بوناموسة	170	20000
بخده العلوي	واد مينا	54	1000
فرقوق	واد الحمام	18	/

1 . Ibid, p 121.

2 . Daniel, **L'électricité en Algérie de la nationalisation les enjeux d'une réforme**. 1937-1947 in : Outre mers, T 89, n 334-335, 1 semestre 2002, p 488.

المجموع		686مليون م^3	44000

Source : René Arus, Op, Cit, p 129.

إجمالا فإنَّ السدود العشرون المخصصة أساسا للسياسة المائية الزراعية كلفت عشية الاستقلال حوالي 25 مليار فرنك[1].

4. نماذج عن السدود الخزانة الكبرى

1.4. سد وادي الفضة:

يعتبر سد وادي الفضة الأول من نوعه في تاريخ السدود الخزانة الكبرى التي تم بناؤها في الجزائر مطلع القرن العشرين، وذلك في إطار تنفيذ البرنامج الهيدروليكي الواسع الذي وضعته السلطة الاستعمارية منذ 1920م من أجل تطوير الري والزراعة في السهول الرئيسية في الجزائر[2].

يقع هذا السد على بعد 26 كيلومتر من أقرب محطة لخط السكة الحديدية الرابط بين مدينتي الجزائر ووهران (محطة وادي الفضة)، وعلى بعد حوالي 15 كيلومتر من جنوب قرية لامرتين(Lamartine) (الكريمية حاليا)[3]، في نهاية وادي عميق شديد الانحدار يعرف بوادي الفضة وهو أحد روافد وادي الشلف.

1.1.4 نبذة تاريخية عن مشروع بناء سد وادي الفضة:

تم وضع المشروع الأول لبناء السد منذ سنة 1867م بتكلفة 850 ألف فرنك، وكان من المقرَّر أن تبدأ أشغال البناء في سنة 1868م لكن حرب (1870-1871م) في أوروبا أوقفت الإنجاز، بعدها اقترح المشروع الثاني سنة 1912م لبناء السد، وتضمَّن عدة اقتراحات من حيث الارتفاع الذي سيكون عليه والتكلفة اللازمة، كالتالي:

43 متر: بتكلفة 1500000 فرنك.

53 متر: بتكلفة 2022000 فرنك

63 متر: بتكلفة 2650000 فرنك.

1 . Anonyme, **Le barrage de l'oued Fodda**, in : Les Chantiers nord-africain, n 1, janvier 1936, p 21.
2 .Ibid, p 21.
3 . M. Truffot, **Chronique barrages de l'oued Fodda et de Ghrib, les travaux d'exantention du port d'Alger**, in annales des ponts et chaussées et des mines, première partie, tome 1, faxicule 1 – 1930, janvier-février, Paris, 1930, p 43.

لكن لم يتم تبنّي أي من هذه الاقتراحات، وتم تعليق الأشغال العامة الكبرى حتى بعد الحرب العالمية الأولى، ولم ينطلق المشروع الثالث حتى سنة 1924م، ولم يشرع في إنجازه حتى سنة 1926م[1].

- **مشروع بناء السد سنة 1924م:**

وضعت معايير بالمشروع الثالث لبناء السد سنة 1924م من قبل الحاكم العام للجزائر آنذاك ستيغ (Steeg)، وفي سنة 1926م وبعد المناقصة المفتوحة لبنائه تقرَّر أن يكون سد وادي الفضة سد خرساني ثقَلي، وأنَّه سيكون مستقيماً في شكله[2]، ولا يقل ارتفاعه عن 90 متر وعرض قاعدته70 مترا، على أن يتم بناؤه بالكامل بالخرسانة، ويتم ضمان الإخلاء من الفيضانات عن طريق فتحة قادرة على تدفق 900 م^3 في الثانية في الحالة العادية، وقد يصل التدفق إلى 1300 م^3 في الثانية لمدة 11 ساعة في فترة الفيضانات[3]، وقد كُلّفت شركة دوفور (Dufour) للإنشاءات العامة ببنائه خلال مدة 40 شهرا ، بتكلفة 47 مليون فرنك[4].

بدأت أشغال البناء التي عهد بها بعد مناقصة 1926م لشركة دوفور(Dufour) للإنشاءات العامة، ثم توقفت سنة 1929م بسبب نشوب حريق دمَّر بالكامل منشآت تصنيع الخرسانة، ولم تستأنف الأشغال حتى أوائل سنة 1931م من قبل شركة "كومبينون –برنارد"(Société Combenon-Bernard)، وانتهت سنة 1932م، وبدأ حجز المياه في السد يوم 21 مارس 1932م[5].

تم بناء هذا السد تحت إشراف رئيس المهندسين بالانسي(Balensi) ومدير الري المهندس مارتن (Martin)، وكانت أعمال غلق الأرض تقوم بها شركة التنسيب" فراسوا(François) حيث تم حفر 9400 متر من الحفر، وإدخال 6600 طن من الإسمنت والمواد الكيميائية تحت ضغط يصل إلى 50 كغ لكل سم[6].

جلبت آلات التكسير والطحن إلى الموقع بواسطة قطارات العربات، وتألفت هذه الإمكانيات من كسَّارة واحدة تدور 30 بوصة، بسعة إنتاجية تبلغ 160 طن في الساعة، وسلسلتان متوازيتان من الكسارَات والمطاحن، والترومال (غربال الحجارة) والتي صنّفت في النهاية إلى خمس فئات مختلفة من حيث حجم المواد التي تم

1 . René Arus, Op, Cit, p 124.
2 . Anonyme, **Le barrage de l'oued Fodda**, p 21
3 .Henri de Rosière, **Barrages réservoirs d'Algérie**, p 614.
4 . René Arus, Op, Cit, p124.
5 . Anonyme, **Le barrage de l'oued Fodda**, p 21.
6 . Ibid, p 30.

الحصول عليها وتخزينها في صوامع مختلفة وكذلك الإسمنت والحجارة، وفي الصوامع كذلك تم فصل مواد الاسمنت والحجارة والرمل:

الرمل: (من 0 إلى 0.5 مليمتر)، (من 0 إلى 2 ميليمتر)، (من 2 إلى 8 ملمتر)

الحصى: من 8 ميليمتر إلى 30 ميليمتر

الحجارة: من 30 إلى 75 ميليمتر

استخدمت الموازين الأوتوماتيكية أو المقاييس الموضوعة تحت كل صومعة لقياس دقيق لنسب كل العناصر المختلفة وذلك للحصول على مزيج كامل من المواد الجافة، بما في ذلك الإسمنت، كان هذا التوزيع الأمثل لحجم الجسيمات ثابتاً بغضِ النظر عن جرعة الإسمنت التي تباينت وفقاً للمناطق من 230 كلغ إلى 150 كلغ من الإسمنت لكل متر مكعب، وتم استبدال الإسمنت بجرعات منخفضة بواسطة رمل ناعم أقل من ½ مليمتر[1].

تم تحديد هذا التوزيع الأمثل لحجم الجسيمات بعد العديد من الاختبارات التي أجريت في مختبر ورشة البناء، وتمَّ التحقق من ثباتها خلال صب الخرسانة بواسطة اختبارات متكررة، وتم ضبط ماء الخلط على الكمية الضرورية بشكل صارم للحصول على الخرسانة اللَّينة التي يسهل العمل بها والتي عُرِفت بالخرسانة البورتلاندية، ثم نقلت الخرسانة المخلوطة في خلاَّطات الخرسانة الدَّوارة في الموقع عن طريق أحزمة النقل ومزالق، وتم فحص جودتها باستمرار بواسطة قياسات الكثافة والسيولة ومقاومة السحق معا، على العينات المأخوذة أثناء العمل وعلى التجارب المخبرية[2].

تتكوَّن تربة الأساس في قاع الوادي وعلى جوانب المضيق من الحجر الجيري الصلب نوعاً ما[3]، وتوفر هذه الأحجار الجوراسية كل القوى اللازمة لدعم السد، ولكن يعاب عليها كثرة التشققات، التي وإن لم تكن تؤثر على سلامة الهيكل إلاَّ أنَّه كان من المحتمل أن تسبِّب تسريبات شديدة جداً تضر بملأ الخزَّان[4]، حيث توقَّع عالم جيولوجي بارز درس مشروع السد نيابة عن إحدى الشركات المنافسة أنَّ هذا السد يستحيل ملؤه بسبب هذه الشقوق مثلما حدث لعدة سدود تم بناؤها في ظروف مماثلة في إسبانيا وإيطاليا على وجه الخصوص[5]، ولكن تم

1 . Anonyme, **Le barrage de l'oued Fodda**, p 25.
2 . Ibid, p 27. René Martin, **Construction des grands barrages en Algérie**, p 463.
3 . M. Truffot, Op, Cit, p 43.
4 . Anonyme, **Le barrage de l'oued Fodda**, p 21, p 27.
5 . René Martin**, Les grands barrages et les irrigations en Algérie**, p 1.

مواجهة هذا الخطر الجسيم من خلال استخدام تقنية جديدة خاصة جداً عن طريق حقن الإسمنت والمواد الكيميائية تحت الضغط العالي، بتكلفة إجمالية قدرت ب 20 مليون فرنك وتم الحصول على نتيجة مرضية جداً[1].

كانت هذه الأشغال الخاصة موضوعاً لعقود منفصلة مع مقاول متخصّص في أعمال غلق سد الأرض، عن طريق حقن الاسمنت والمواد الكيمائية تحت الضغط، وقد تم تصنيع الَحاجز المقاوم للماء في الأرض، بالإضافة إلى الترابط المثالي لخرسانة السد على الأرض، التي تم وضعها قبل حجز المياه في السد، ومع ذلك عند امتلاء السد حدثت فعلاً تسريبات وصل إجماليها تقريباً إلى حوالي 50 لتر /ثا، ومع ذلك، فإنَّ جميع هذه التسريبات تقريباً لم تحدث في المناطق المجاورة مباشرة للسد، ولكن داخل الخوانق في المصب، على طول 2 كم، هذا يدل على أنَّه تم تداولها جيدا بعيدا عن السد وراء الحاجز الإسمنتي[2].

بعد ذلك بنيت المنشآت الملحقة بالسد التي شملت صمَّام الصرف السفلي الذي وضع في نفق تحويل الضفة اليسرى وهو قادر على تدفق 80 م^3/ثا عند امتلاء السد، ومنشآت إخلاء الفيضانات التي بنيت على الضفة اليسرى عن طريق قناة تصريف مياه تحت الأرض، هذه القناة يمكن أن تخلي فيضان مفاجئ قدره 820 م^3 /ثانية، وعن طريق مجرى مائي خاص مع صمَّام تسرُّب وضع في قمة السد، مأخوذ من الضفَّة اليمنى وقادر على تدفق 280 م^3/ثانية[3].

أمَّا فيم يخص منشآت إدخال الماء فإنَّها تقع على الضفة اليسرى لبحيرة على بعد 350 متر من السد، وعلى بعد حوالي 45 متر تحت الحد الأقصى لمستوى الخزَّان، تتكون من هيكل خرساني على رأس نفق طوله 2 كم محسوبة لدعم حمولة من 50 م^3 من الماء، ويؤدّي ذلك إلى الخروج من خوانق وادي الفضة، كما تم تجهيز مدخل المياه مع صمام وسد محمي من الأعلى َبشبكة دقيقة ممدودة بواسطة مخطط خرساني مائل منحدر ينتهي فوق مستوى الحجز في مبنى التحكم في الصمام والحوض[4].

وبالنسبة لمواد البناء مثل الصخور والحجارة المكسورة، الحصى، الرمل فقد تم تحميلها من المحاجر الجزائرية بالمعاول الكهربائية في قطارات العربات، أمَّا الاسمنت والحديد والصلب كانت يتم جلبها من المصانع الفرنسية المعتمدة من قبل المهندسين، وكان يسمح للمهندسين باستخدام الأراضي التابعة للمستعمرة مجانًا من

1 . Ibid, p 1.
2 . Anonyme, **Le barrage de l'oued Fodda**, p 27.
3 . Ibid, p 28-29.
4 . Ibid, p 29 -30.

أجل البناء خلال المدة التي تستغرقها هذه الأشغال، والتي تعتبر ضرورية لهم ولمنشآتهم وإذا أرادوا استغلال الأراضي والمحاجر الأخرى فإنَّهم يستأجرونها، ومن بين شروط البناء المتفق عليها بين الحكومة الفرنسية والشركة المكلفة ببناء السد أنَّ الحكومة العامة تمنح دعماً مالياً لاستهلاك المعدات لشركة ديفور(Dufour) بقيمة 8895775 فرنك، كما تقوم الإدارة الاستعمارية باختيار خلاَّطات الخرسانة، بحيث تتحمل السلطة المتعاقدة 10/9 من المصاريف الإضافية الناتجة عن تقلبات الأسعار خلال فترة الشراكة، وعند انتهاء الأشغال تصبح جميع المنشآت والوسائل ملكا للمستعمرة[1].

من جانب آخر تم الاتفاق على ألاَّ يتجاوز عدد العمال الأجانب 30 بالمائة بالنسبة للبنائين والعمال، و20 بالمائة للعاملين في المجال التقني، أمَّا بالنسبة لأجور العمَّال فهي تختلف حسب المؤهِّل والعرق، حيث كان العمال من الجزائريين الأصليين يتقاضون 1.5 فرنك للساعة، بينما العمال الأوروبيين 5 فرنك للساعة، والناقلين الأوروبيين: 3.5 فرنك/ساعة، وبالنسبة للبنائين الأوربيين:6 فرنك/ساعة، أمَّا صنَّاع الاسمنت والمختصين: 7.5 فرنك/ساعة[2]، وهنا نلاحظ التمييز العرقي في الأجور بين الجزائريين والعمال الأجانب رغم مشقة الأعمال المنسوبة للفئة الأولى.

والجدير بالذكر أنَّ الشركة الأولى المسؤولة عن بناء السد تم استبدالها على التوالي بشركة (Compenon Berard) ثم بواسطة شركة (Société procédés de cimentation François) ثم بشركة (Lébon)، وفي سنة 1928م قامت شركة(Des ateliers cargentier) بتركيب المجسمات الكهربائية، وتم نقل أنابيب المياه بواسطة شركة (Gandrand Paris)، وفي سنة 1930م تم تسليم شبكة حديدية ومجرفة من قبل شركة (Gronoble Joya)، وتركيب الشبكة الواقية لصمام الصرف من قبل شركة Sauze لحجز السد، وبعد الانتهاء من بناء السد تم استزرع أسماك الجمبري والأسماك التي تدمِّر يرقات البعوض[3].

تطلَّب انجاز هذا النوع من السدود الخزانة مواجهة العديد من الصعوبات أهمها صعوبة تصنيع وتكوين 273000 م^3 من الخرسانة التي تشكل جسم السد في مكان شديد الانحدار، وصعوبة إغلاق الأرض من أجل

1 . René Arus, Op, Cit, p124.
2 . Ibid, p 124.
3 . René Arus, Op, Cit, p 125.

ضمان مقاومة الأرض للماء بطريقة ملائمة في إغلاق الهيكل بحيث لا يحدث فقدان للمياه الوفيرة عندما يكون الخزان ممتلئا[1].

بالإضافة إلى التأخير الناجم عن حريق سنة 1929م، الذي دمَّر المنشآت الأولى وشلَّ حركة البناء بالكامل، حيث تم بعد هذا الحريق تأسيس مرافق تصنيع جديدة والعمل بالخرسانة[2] مع مراعاة آخر التطورات للحصول على الحد الأدنى من جرعة الخرسانة التي توفر التجانس والإغلاق اللازم من جهة، وكذلك الحد الأقصى للكثافة من جهة أخرى، ولتوفير الطاقة الكافية لإنجاز 215000 م^3 من الخرسانة الباقية في غضون 14 شهراً، ومن أجل تعويض التأخير تم في الوقت نفسه فتح محاجر جديدة لاستخراج الكمية الضرورية من الحجر الجيري من المواد عالية الجودة[3].

ومن الصعوبات التي واجهت المسؤولين على البناء صعوبة العمل في الريف الجزائري بعيداً عن أي مركز مأهول وبعيدا عن أي مرافق أو معدَّات بالإضافة إلى المناخ غير الملائم[4]. هذا وكانت الصعوبة الأكثر تأثيراً هي سرعة امتلائه بالطمي، حيث تمت دراسة الموضوع في البداية واحتساب أنَّه لن يمتلئ بالطمي إلاَّ بعد مرور 200 سنة، لكن خلال الخمس سنوات الأولى من بنائه (1932-1937م) استقبل 600 ألف م^3 من الطين/ سنة، وخلال الفترة من 1937-1941م استقبل الخزان 1250000 م^3 من الطين/ سنة، من 1942-1944م استقبل 375000 م^3 من الطين/سنة، وبعد 12 عاما من غمره بالماء أي في سنة 1944م كان يحمل 41800000 م^3 من الترسُّبات تشغل نصف الخزان، وقد تم حفر الأنفاق في قاعدة السد لإخلاء الطين عدة مرات لكن دون جدوى، وفي سنة 1960م تم تخصيص مبلغ 180 مليون فرنك من أجل جرف السد، وفي سنة 1967م لم تكن سعة السد أكثر من 138 مليون م^3 مقابل 228 مليون م^3 الأولية[5].

من جانب آخر نلاحظ صعوبة أخرى تمثلت في ارتفاع تكاليف البناء حيث ارتفعت التكلفة عند الانتهاء من الأشغال إلى أكثر من 150 مليون فرنك، أنفقت شركة Compenon Berard: 120 مليون فرنك، وشركة Société des procédés de cimentation François: 20400000 فرنك، وبالتالي بلغت التكلفة الإجمالية لبناء السد 151077000 فرنك[6].

1 . Anonyme, **Le barrage de l'oued Fodda**, p 21.
2 . Ibid, p 21.
3 . Ibid, p 23.
4 . René martin, **Les grands barrages**, p 1.
5 . René Arus, Op, Cit, p125.
6 . Ibid, p 125.

أدت هذه الأشغال إلى إنشاء سد خزان خرساني ثقلي من نوع الجاذبية (à gravité) أي مقاوم لضغط الماء بفضل وزنه دون أن يستقر أفقيا على جدار الوادي، بارتفاع 100 متر في المجموع، يبدو مثل المثلث، عرضه 68 متر في القاعدة، بلغ الحجم الإجمالي للخرسانة المستخدم 300 ألف م^3، وتبلغ سعته 225 مليون م^3، وهي السعة الكافية لتنظيم تدفق هذا الوادي الذي يختلف من سنة إلى أخرى من 20 إلى 250 مليون م^3. باستخدام قناة كبيرة بطول 40 كيلومترا نشأت من وادي الفضة، على بعد بضعة كيلومترات من مصب السد، وتتكون من أنابيب خرسانية مسلحة معالجة بشكل خاص يبلغ قطرها 1.40 إلى 1.80 م[1].

السد مخططه مستقيم بمظهر خارجي مثلث الشكل، يقطع جسم السد كل 18.60 متر بواسطة مفاصل عمودية موازية للمحور، عرضية وتهدف إلى تجنب آثار التمدد والانكماش، ويتم جمع المياه التي يمكن أن تتسرب عبر واجهة المنبع في شبكة من المصارف التي تؤدي إلى أنفاق تضمن إخلاءها وفي الوقت نفسه تسمح بدخول السد، ولضمان التدفق الأمثل في قاع وجوانب الوادي، وضع السد متجذر بعمق في الأرض، وممتد في جزئه من المنبع بواسطة قطع هام[2].

وهكذا تمت عملية بناء سد واد الفضة الذي يعد ثاني أكبر سد في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية من حيث سعته بعد سد غريب، والذي خُصّصت مياهه لسقي مساحات واسعة من الأراضي الزراعية في منطقة حوض شلف، كما استخدم لإنتاج الطاقة الكهربائية التي كانت ضرورية لتطوير المستعمرة، وقد سمي هذا السد نسبة إلى الحاكم العام للجزائر الذي أشرف على بنائه ستيغ (Steeg).

2.4. سد غريب:

بني هذا السد على وادي الشلف، على بعد ستة كيلومترات من قرية دولفيس فيل(واد الشرفاء حاليا)، وهو أكبر السدود الخزانة الكبرى التي بنيت في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية الفرنسية بطاقة استيعاب بلغت 280 مليون م[33].

1.2.4. نبذة تاريخية عن مشروع بناء سد غريب:

اقترح المشروع الأول لبناء السد من قبل شركة (شمال افريقيا) بقيمة إجمالية قدرها 53.3 مليون فرنك، مقابل أن تحصل على الامتياز لمدة 75 عاما، ودار نقاش طويل بين إدارة المستعمرة والشركة حول تقاسم المياه

1 . René Martin, **Les grands barrages**, p 1 ; Anonyme, **Le barrage de l'oued Fodda**, p 23.
2 . Anonyme, **Le barrage de l'oued Fodda**, p 23.
3 . René Martin, **Les grands barrages**, p 4.

بين الري والطاقة الكهربائية، بحيث تقوم شركة (شمال إفريقيا) بتوفير 140 مليون م^3 من المياه في بداية الامتياز و80 مليون م^3 في نهاية الامتياز لري مساحة من6 ألاف هكتار بمعدل 5000 م^3/هكتار في السنة، وإنتاج 40 مليون كيلو واط من الكهرباء بسعر 0.12 فرنك للكيلو واط، على أن يقدر التدفق في الصيف خلال سبعة أشهر ب 175 مليون م^3 وفي الشتاء (خمسة أشهر) ب 125 مليون م^3، لكن لم يتم الاتفاق النهائي بين الشركة وإدارة المستعمرة فانسحبت الشركة من المشروع[1]. تضمَّن هذا المشروع المنشآت التالية:

سد غريب والمنشآت الملحقة	29800000 فرنك
شلال (مقبس بالإضافة إلى قناة)	8550000 فرنك
سد بوغزول	1350000 فرنك
مصنع الكهرباء	6300000 فرنك
خطوط النقل	6300000 فرنك
الإجمالي	52300000 فرنك

Source : René Arus, Op, Cit, p 126.

أمَّا المشروع الثاني تم اعتماده وإسناده إلى إحدى الشركات الفرنسية العريقة وهي شركة" ليون ساقنو وأبناؤه" تضمَّن المشروع إنشاء سد بسعة 350 مليون م^3، وقادر على ري مساحة من 30 ألف هكتار على أن تستمر الأشغال حوالي أربع سنوات ونصف، والسعر المبدئي سيرتفع ابتداء من 58 مليون فرنك في 1927م، كما سيصل دعم استهلاك المعدات إلى 11 مليون م^3[2].

2.2.4. سير أشغال بناء السد:

بدأت عملية البناء في سنة 1927م، من قبل الشركة الجزائرية للمقاولات(ليون ساقنو وأبناؤه)، تم اختيار نوع السدود الركامية (الحجرية) لبناء هذا السد، وهو النوع السائد خلال المرحلة الثانية من برنامج السدود الخزانة الكبرى الذي اعتمدته الحكومة العامة في الجزائر، وتتكون هذه السدود أساسا من كتلة هائلة من المواد الصخرية الكبيرة مغطاة على واجهة المنبع بطلاء مقاوم للماء، لديها ميزة أساسية لتقليل الضغط على تربة الأساس بسبب قاعدتها الكبيرة، خاصة وأنَّ تربة الأساس في السد سيئة تتكون من حجر رملي مغطًى بطبقة سميكة من الطين

1 . René Arus, Op, Cit, p126.
2 . Ibid, p 127.

والرواسب، وقد تم اختيار هذا النوع من السدود لأنه غالباً ما يكون اقتصادياً من حيث التكلفة، لأنَّ البناء يتطلَّب القليل من الإسمنت، وتصبح هذه المادة مكلفةً جداً عندما تنقل عبر مسافات كبيرة وفي منطقة بعيدة عن خطوط السكة الحديدية كما هو الحال في سد غريب[1].

ومع ذلك كان أغلى وأصعب ما في البناء هو الأساسات وحقن الإسمنت، لأنَّ تربة الأساس السيئة كانت خطيرة بسبب قابليتها الكبيرة للانضغاط، ونفاذيتها وسهولة تآكلها تحت تأثير المياه السطحية والجوفية، ولتجنب الانهيارات وتشقُّق السد، كان من الضروري إطالة المسار الذي يمرُّ الماء من خلاله عبر الأرض من أعلى منبع الوادي إلى أسفله، من المنبع إلى المصبّ، وبالتالي يشكّل انخفاضاً في الضَّغط يكون كافياً لكي تقل سرعة الماء على السرعة الحرجة التي يبدأ منها السحب، لذلك قامَ المهندسون في البداية بتوسيع أساسات الجدار الواقي الذي تقوم عليه كتلة الصخور في اتجاه المنبع بعمق شديد في الأرض، ثم إنزال الخرسانة في الوادي إلى ما يقرب من 40 متراً تحت المجرى، من ناحية أخرى تمَّ تمديد هذا الجدار الخرساني بواسطة جزء من جدار مقاوم للماء مصنوع باستخدام حقن عالية الضغط من الإسمنت والمواد الكيميائية التي كان لها تأثير سد جميع الشقوق في الحجر الرملي الكبيرة أو الرفيعة جداً، وحتى سد مسامها إلى حدٍّ معيَّنٍ[2].

وهكذا كان أغلى وأصعب ما في الأرضية وهو الأساساتَ وحقن الاسمنت، لكن هذا الجزء من السدود والذي يمثّل مع ذلك 700 ألف م^3 من ردم الصخور و16000 م^3 من الغطاء الخرساني الاسفلتي هو الجزء الأسفل نسَبياً من المنشأة ويمثل فقط أقل من الربع من إجمالي تكلفة البناء:

سنعطي بعض الأرقام عن أهمية الأعمال المنجزة:

تم انجاز 38500 متر من الحفر بمطرقة الحفر على عمق تجاوز 100 متر، و6750 طناً من الإسمنت، و1200 طناً من المواد الكيميائية بلغت التكلفة الاجمالية لأعمال الحقن الخاصة هذه 50 مليون فرنك، كإجراء احترازي تم إنشاء شبكة صرف كاملة على مسافة معينة خلف جزء من جدار العزل المائي مكونة من أنفاق ومصارف محفورة رأسيا، ويكون تأثيرها هو جمع كل المياه التي قد تكون مرَّت عبر الجدار أو الممر الجانبي دون السماح لهم بالتشكّل في اتجاه مجرى الوادي تحت ردم الصخور، تم تجهيز هذه الأنفاق والمصارف بأجهزة ترشيح مكوَّنة من رمل بحجم حبيبات مدروسة جيدا مما يسمح للماء بالمرور دون فقدان ملموس للضغط،

1 . R. Martin, **Construction des grands barrages en Algérie**, p 462.
2 . R. Martin, **Les grands barrages et les irrigations en Algérie**, p 1.

ولكن لا يسمح للجزيئات الرملية الدقيقة التي يحملها الماء بالتغلغل أو المرور، وبهذه الطريقة يمكن مراقبة التسريبات بأمان حتى يتمكن من التصرف في الوقت المناسب[1].

أخيرا نشأت صعوبات خطيرة في منشآت الإخلاء من الفيضانات، كان لابد من تكبُّد نفقات كبيرة لتجاوزها، ولوضع الاحتياطات لمواجهة الفيضانات التي يمكن أن تزيد سرعتها عن 10000 م^3 / ثانية، كان من المستحيل عمليا باستثناء النفقات الكبيرة جدا، بناء مجرى تصريف وحاجز خلفي في غريب يمكنه إخلاء هذا التدفق، ولمواجهة هذا المشكل عمل المهندسون على تشكيل منبع واد غريب في برغزول أي في حدود مسار شلف على الهضاب العليا، مستفيدين من عوامل جغرافية خاصة جدا، وهو حوض تراكم الفيضانات بسعة 1 مليار م^3، باستخدام سد ترابي صغير يبلغ ارتفاعه حوالي 10 أمتار فقط، بفضل هذا العمل يمكن تقييم الحد الأقصى لتدفق الفيضان في وادي غريب عند 2000 م^3/ثانية وهو رقم معتبر، يتم إخلاؤه بفضل قناة تصريف تبلغ مساحتها 186 مترا تحت ثلاثة أمتار من حد الفائض، يتبعه أنبوب قناة كبير يقطع بواسطة السدود التي تشكّل أحواضاً ثابتة، وذلك لإعادة المياه إلى الوادي أسفل مجرى السد بسرعة منخفضة بدرجة كافية لتجنب الانجَراف الكبير[2].

تتكون الأرضية التي بني عليها السد من طبقات متناوبة (مرل مخفف في الماء، وفي الحجر الرملي غير متجانس بشكل تام) بشكل عام كان شديد النعومة وقابل للتفتت ومتشقق، نظرا لكون هذه الأرضية قابلة للانضغاط لذا كان من غير الممكن اعتماد نوع من السدود الثقلية مثل سد واد الفضة، واعتمد حل السدود الحجرية أو الركامية، وكان المحجر الذي يتم إحضار الحجر منه يبعد 7 كيلومترات عن السد، ويتكون من طبقات سميكة من الحجر الجيري سمحت بتوفير كتل حجرية كبيرة ذات شكل منتظم، وكان لمعظمها وجه مسطّح واحد على الأقل، ملئت الفراغات الفاصلة بين الصخور الكبيرة بمواد ذات حجم مناسب، والفراغات المتبقية ملئت مرة أخرى بعناصر أصغر، وتم وضع كل هذه المواد بشكل فردي وتثبيتها بواسطة الرافعة أو اليد[3].

أما بالنسبة للطلاء تم تطوير تقنية جديدة تماما استخدمت في سد غريب وهو قناع الخرسانة البيتوميني المرن، وتتكوَّن هذه الخرسانة من خليط متدرِج تماما من الحجارة الرخوة، والحصى والرمل والتربة الناعمة والمغلف بالبيتومين الذي يعمل دور الرابط، وهي التقنية التي كانت تستخدم في طلاء الطرق البرية[4].

1 . Ibid, p 1.
2 . Ibid, p 1.
3 . Ibid, p 1, p 4.
4 . Ibid, p 4.

أما فيما يخص اليد العاملة في السد، فإنَّ ما لفت انتباهنا هو التباين الواضح في سلم الرواتب الذي يختلف بشكل واضح، حيث كانت اليد العاملة المحلية تتقاضى 0.95 فرنك/ساعة، في حين يتقاضى العمال المغاربة 1.15 فرنك/ساعة، أمَّا البناؤون، والنجَّارون، ومشغّلو الرافعة الأوروبيون فيتقاضون 2.95 فرنك/ساعة[1]، وهذا التباين لا يظهر التمييز بين العنصر الجزائري والعنصرَ الأوروبي فحسب بل يتعداه إلى التمييز بين العنصر الجزائري والعنصر المغربي.

وهكذا تم انشاء سد–خزان غريب الذي يغلق حوضا واسعا تبلغ طاقته الإجمالية 280 مليون م^3، بتكلفة إجمالية بلغت 120 مليون فرنك، يتم تقييم التدفق المنتظم القابل للتوزيع سنوياً عند 140 مليون م^3، وهو يسمح بري 30000 هكتار من الأراضي في سهل شلف، من لافيجري(Lavigerie)(جندل حالياً) إلى منطقة كارنو(Carnot)(العبادية حالياً)[2].

ثانيا: منشآت الآبار الارتوازية في الصحراء الجزائرية

إذا كان اهتمام السلطة الاستعمارية في سياستها المائية في شمال الجزائر بإنشاء السدود الخزانة الكبرى، فإنَّها اهتمت بنوع آخر من المنشآت المائية في الجنوب الجزائري، نظرا لاختلاف طبيعة المنطقة الصحراوية وخصائصها الهيدروغرافية، التي تجعل المياه موردا نادرا يتطلب منشآت خاصة للحصول عليه بسبب جفاف مناخها وارتفاع حرارته، ولكن رغم قلة التساقط في الصحراء الجزائرية إلاَّ أنَّها تتوفر على موارد مائية باطنية هائلة لفتت أنظار المستعمر الفرنسي الذي بذل جهودا كبيرة لاستغلالها في تطوير المستعمرة اقتصاديا خدمة لمشروعه الاستعماري، وقد تمثلت أهم هذه المنشآت في الآبار الارتوازية أو كما تعرف بالينابيع المتدفقة.

عموما تعد الآبار هي الطريقة التي واجه بها الإنسان ندرة المياه بالصحراء منذ القدم، وحاول من خلالها التأقلم مع قساوة الطبيعة الصحراوية، فنظرا لطبيعة التكوين الجيولوجي لسطحها وانتشار الرمال وارتفاع درجة الحرارة فإنَّ الماء لا يستقر طويلاً فوق الأرض بها، وسرعان ما يتبخَّر أو يرشَّح عبر الرمال وينزل إلى الطبقات الجوفية[3].

1 . René Arus, Op, Cit, p 127.

2 . R. Martin, **Les grands barrages et les irrigations en Algérie**, p 1 ; René Arus, Op, Cit, p 127.

3. قادة دين، **أنماط تواجد الماء في الصحراء الجزائرية وطرق استغلاله من خلال المصادر التاريخية**، مقال منشور في مجلة: **قضايا تاريخية**، العدد 7، 1439-2017، ص 72.

كما تتميز الأودية الصحراوية بأنَّها أودية جوفية، ففي أحواض وادي الجدي ووادي ميزاب ووادي ريغ ووادي سوف، لا يظهر الماء على السطح إلاَّ نادراً، ولذلك كان يجب البحث عنه عن طريق الحفر، وهو ما كان يقوم به سكان وادي ميزاب وواحات وادي ريغ وورقلة وتماسين...[1].

يعد الماء عند سكان الصحراء أصل الثروة الفلاحية والشرط الرئيسي لكل المزروعات وحيازته تفوق أهمية حيازة الأرض، وهو يمثل الملكية الحقيقية عكس ما هو متعارف عليه لدى سكان الإقليم التلي، حيث يعتبر الماء ملحقاً بالأرض وهي الملكية الحقيقية[2]، لذا عرفت الصحراء الجزائرية العديد من الآبار اشتهر منها نوعان، آبار ارتوازية وآبار الفقَّارات، ويختلف كل نوع عن الآخر، وإن كانا يشتركان معا في طريقة الحفر، إلاَّ أنَّ آبار الفقَّارات ميزتها أنها تتكون من سلسلة من الآبار المتصلة ببعضها البعض، وليس بئراً واحدة، وترتبط ببعضها بقنوات أسفل السطح، والماء لا يندفع إلى السطح مثلما هو الحال بالنسبة للآبار الارتوازية، لكن ينتقل من بئر لبئر آخر، ويزيد حجمه ببعضه، ويكون انتقاله بسبب أنَّ الآبار تحفر في أماكن متوقعة نوعاً ما، وتنتشر هذه الآبار بشكل خاص في إقليم توات جنوب الجزائر الذي يشتهر بنظام الفقَّارة[3]، أمَّا في بقية الأقاليم الصحراوية وخاصة الجهة الشمالية الشرقية للصحراء فتعتبر الآبار الارتوازية من أهم المنشآت المائية التي أولتها السلطات الاستعمارية اهتماماً بالغاً كما سنرى.

1. الآبار الارتوازية في الصحراء الجزائرية قبل الاستعمار الفرنسي

يرجع بناء الآبار الارتوازية بالجنوب الجزائري إلى العصر القديم، وقد وصفها المؤرخون العرب في العصر الإسلامي أمثال ابن خلدون الذي تحدَّث عنها في القرن الرابع عشر ميلادي، حيث كتب:" **وفي هذه البلاد الصحراوية غريبة في استنباط المياه الجارية، لا توجد في تلول المغرب، وذلك أنَّ البئر تحفر عميقة بعيدة المهوى، وتطوى جوانبها إلى أن يوصل بالحفر إلى حجارة صلدة، فتنحت بالمعاول والفؤوس إلى أن يرق جرمها ثم تصعد الفعلة ويقذفون عليها زبرة من الحديد تكسر طبقها على الماء، فينبعث صاعداً فيهيم ويجري على وجه الأرض وادياً ويزعمون أنَّ الماء أعجل بسرعته عن كل شيء، وهذه غريبة موجودة في قصور توات وتيكورارين ووارکلا وريغ**"[4]، كما ورد وصف هذه الآبار

1. **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج 6، ص66.
2. قادة دين، المرجع السابق، ص 73.
3. نفسه، ص 73.
4. ابن خلدون، **ديوان المبتدأ والخبر**، ج7، تح: خليل شحادة وسهيل زكار، بيروت، دار الفكر، 2001، ص 77-78.

في العديد من الرحلات الحجازية المغربية خلال العهد العثماني نذكر منها ما ورد على لسان العياشي في رحلته: "**ونزلنا بالقليعة وهي قرية حصينة على حجر صلد في سفح جبل منقطع عنه وبها آبار كبيرة طيبة الماء**"[1].

وقد تميزت هذه الآبار بأنَّها كبيرة ومربَّعة، أمَّا هيكلها فهو غير متقن ويتمثل في جذوع نخيل مضمومة مع بعضها، وموضوعة ومصفوفة بطريقة تسمح بتقدم عملية الحفر، لتصل إلى الطبقة الصلبة التي تغطّي الطبقة المائية[2]، وتستخدم هذه الآبار في ري أشجار النخيل، وهي الثروة الوحيدة في المنطقة، وتعد وسيلة الري الوحيدة في معظم الواحات.

ومن خلال الوصف الغالب في المصادر التاريخية لهذه الآبار أواخر العهد العثماني، تذكر أنَّها كانت في حالة من التدهور والإهمال أواخر العهد العثماني، وأنَّ السكان بدأوا يعزفون عن إنشائها بسبب صعوبة حفرها والمخاطر التي تترتَّب عنه، فضلاً عن افتقارهم لآلات حفر متطورة واعتمادهم على أدوات حفر بدائية تتكون من معول يسمى فأساً يسمح لهم بالوصول إلى الطبقة الأولى من المياه فقط مع معدل تدفق منخفض[3]، وممَّا زاد الأمر سوءاً أنَّ هذه الآبار غالباً ما كانت تنسد بعد بضع سنوات من حفرها، وفي بعض الحالات تجفُّ البئر وتموت أشجار النخيل فيهجر السكان الواحة، ويعتبر هذا التوقف المفاجئ لتدفق مياه الآبار ظاهرة فعلية، عادة ما تتسبب في تدمير القرية والأراضي الزراعية التي تزودها الآبار بالمياه[4].

وهكذا كان انهيار الآبار وغمرها وعدم توفر الوسائل لإصلاحها أحد العوامل التي ساهمت في تناقص عدد السكان في الواحات نتيجة نقص المياه[5]، وبالتالي انعكس سلباً على الحركة العمرانية التي عرفت تدهوراً وانكماشاً أواخر العهد العثماني كما أشرنا في الفصل التمهيدي، ويذكر بيربروجر(Berbrugger) خلال السنوات الأولى من الاحتلال في هذا الصدد أنَّه زار إحدى الواحات الواقعة بين مغير وتقرت، ولم يبق ساكن

1. عبد الله بن محمد العياشي، المصدر السابق، مج 1، ص 111.

2. الاستكشاف العلمي للجزائر، ج6، ص 66.

3 . Paul Paris, **Les puis artésiens dans le sud-algériens** -La dépêche coloniale illustrées, 9 année, n0 5, 15 mars 1909, p 64.

4. الاستكشاف العلمي للجزائر، ج 6، ص 69.

5 . G.G.A, **Etat actuel de l'Algérie 1862**, Alger, imprimerie typographique Bouyer, 1862, P 44-45, Charles Grad, op, cit, p 38

واحد فيها وبأنَّها جرِدت نخيلها ودُفنت في الرمال، "**وبدت كأنَّها صواري لأسطول ضخم تقطّعت به السبل قبل الاستسلام لهذه السفينة المحزنة**"[1].

ونظراً لأهمية عملية حفر هذه الآبار لابأس أن نعطي لمحة عن كيفيتها ومخاطرها، لأنَّها كانت شاقة جداً وتستغرق وقتاً طويلاً، وغالباً ما يكون مصير العمال المشرفين على الحفر الموت المحقَّق، حيث يتطلَّب الوصول إلى المياه الجوفية التي توجد أحياناً في أعماق كبيرة جداً، اختراق طبقات سميكة من الطين شديد المقاومة، وفي بعض المناطق خلال عملية ثقب هذه الطبقات التي تغطي الطبقة المائية يرتفع الماء بقوة تصاعدية تتسبب في اختناق العامل وموته، لذلك اختفى العمال الخاصين (الغطَّاسين) أو حفَّارو الآبار لعدم وجود أشخاص جدد يقومون بالعمل بسبب الخوف من مخاطر حفر هذه الآبار[2].

وحسب وصف المهندس الفرنسي هنري جوس (Henri Jus)[3] لعملية حفر هذه الآبار عند سكان وادي ريغ يقول: "**عادة ما ينقسم حفر آبار وادي ريغ الذي يتراوح عمقها بين 28 و80 متراً إلى قسمين: عمل المعلّم وعمل الغطَّاسين، حيث يبدأ المعلّم المسؤول عن إنشاء البئر بحفر حفرة من 3 إلى 4 أمتار على الجانب، ويمتد إلى عمق الطبقة التي يتسلّل منها الماء، ويتراوح ارتفاعها ما بين متر وستة أمتار، وتمتلئ هذه الحفر بالمياه ويقوم العمال بصرفها بواسطة قرب من جلود الماعز، ويتعاون جميع سكان القرى المجاورة في هذا العمل دون أن يطلبوا أجراً بسيطاً**"[4].

وعند اختفاء الماء يتم إنشاء سقالة على فتحة البئر مع خشب مربَّع طول ضلعه متر مكون من جذوع نخل متشابكة، وتدعّم السقالات بكَرة تتحرك صعودا وهبوطًا في الجلود أو السلال لاستنفاذ مياه التسرب الجديدة

1 . Adrien Berbrugger, **Les puits artésiens des oasis méridionales de l'Algérie**, 2 Edition, Alger, bastide-librairie éditeur, 1862, p 21-22.

2. Paul Paris, Op, Cit, p 66.

3. **هنري جوس**: مهندس مدني فرنسي ولد في فرنسا سنة 1832م، عمل بمؤسسة دوغوسيه ولوران، كمدير لسبر الآبار وقد أرسلته الشركة إلى الجزائر عام 1855م للقيام بسبر الآبار الارتوازية بالجنوب القسنطيني بطلب من وزير الحربية الفرنسي، ليستقر بعدها نهائيا في الجزائر، وفي عام 1860م عين مشرفا على سبر الآبار في عمالة قسنطينة، حصل مقابل خدماته على لقب مهندس شرفي سنة 1883م، وعرف لدى سكان الصحراء بأبي الماء بو الماء، توفي بباتنة ودفن بها سنة 1906م. ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **الصحراء الجزائرية من خلال التقارير الفرنسية في أوسط القرن التاسع عشر**، ص 272.

4. Paul Paris, Op, Cit, p 66.

والأنقاض، وتستخدم الأدوات الخشبية لتحصين الجدران وتستمر أعمال الحفر حتى عمق 40 مترا في واحات وادي ريغ، ومن 60 إلى 70 مترا في واحات بني ميزاب[1].

يقوم حفار البئر(المعلّم) في الجزء السفلي من الحفرة بإصلاح إطارات الخشب والحفر بالفأس، وهو وحده من يتقاضى راتباً ضئيلاً، يعد قليلاً بالنظر إلى صعوبات العمل ومخاطره، لأنَّه كما ذكرنا عادة ما يتعرَّض هؤلاء العمال إلى الاختناق بسبب الغازات الضارة أو الغرق بسبب الانفجار المفاجئ للمياه المتدفقة، حيث يعتبر ثقب هذه الطبقة عملية جد صعبة تتطلب اتخاذ احتياطات كبيرة، إذ يربط العامل الذي ينزل داخل البئر لثقب هذا الحاجز بحزام موصول بحبل يشده رجال كثر من طرفه الآخر فبمجرد أن يقوم بكسر الحاجز الذي يمنع صعود الماء بضربة المعول ينبغي لهم الإسراع في سحبه لأنَّ الماء يتدفق بسرعة كبيرة[2].

وإذا كان المعلّم قادرا على الوصول إلى الطبقة الصخرية التي تغطي المياه الجوفية وثقبها لإخراج الماء، فإنَّ سكان الواحة يتعهدون بدفع الديَّة أو ثمن الدم للعامل الذي سيوجه الضربة الأخيرة للفأس لإفساح المجال أمام المياه، وتتم مناقشة هذه الديَّة بين الأطراف المهتمة، اعتمادا على السماكة التي تبقى ليتم حفرها في الطبقة، ويحدث في كثير من الأحيان أنَّ الماء يخرج بعنف عبر هذه الفتحة الصغيرة التي يتدحرج فيها المعلم البائس ويختنق قبل أن يتمكن رفاقه من رفعه إلى الأرض[3].

ومن الصعوبات التي تواجه هذا النوع من المنشآت المائية هي صعوبة العناية بها وصيانتها فهي تحتاج لتنقيتها وتطهيرها باستمرار لتجنُّب انسدادها، يصف لنا العياشي ذلك في رحلته خلال حديثه عن مدينة ورقلة: "**من غرائب هذه البلدة (ورقلة) استخراج عيون الماء الغزير بحفر الآبار فيحفرون بئرا نحوا من خمسين قامة ثم يصلون إلى حجر مصفَّح على وجه الأرض فينقرونه فإذا نقبوه فاض منه فيضاناً قوياً ويطلع كذلك بسرعة إلى فم البئر ويصير عيناً، فإذا لم يتدارك الحافر بالجذب أغرقه الماء، ومتى احتاجت العين إلى الكنس حصلت لمتعاطي كنسها مشقّة كثيرة وربما تركوها بلا كنس للمشقّة فتندثر، ...وكذلك عيون أهل وادي ريغ.**"[4]

1 . Charles Grad, Op, Cit, p 36.

2. الاستكشاف العلمي للجزائر، ج6، ص 66.

3 . Paul Paris, Op, Cit, p 66.

4. عبد الله بن محمد العياشي، المصدر السابق، مج 1، ص118، 119.

وتجدر الإشارة هنا أنه رغم ما يواجهه سكان المنطقة الصحراوية من صعوبات في بناء هده الآبار إلا أنَّ هذا لا ينكر عنهم أنهم كانوا رسَّامين هيدروغرافيين جيدين وبأنَّهم كانوا يعرفون جيدا موقع مناسيب المياه الجوفية[1]، وهو ما اعترفت به التقارير الفرنسية في بداية الاحتلال، والتي نادت في معظمها بضرورة الاهتمام ببناء منشآت الأبار الارتوازية في الصحراء الجزائرية.

2. اهتمام السلطة الاستعمارية ببناء الآبار الارتوازية:

اهتمت الإدارة الاستعمارية في وقت مبكّر من الاحتلال بهذا النوع من المنشآت المائية (الآبار الارتوازية) في الصحراء الجزائرية، وسعت إلى تزويد العمالات الثلاث بها بسبب نقص المياه، وبعد دراسة الموضوع من قبل أهل الاختصاص عهدت إلى مصلحة المناجم الاهتمام بحفر هذه الآبار[2].

وكانت أول مبادرة في سنة 1844م حين أشار المهندس الفرنسي فورنيل (Fornel) رئيس مهندسي المناجم إلى الأهمية التي يجب أن تعطى في المناطق القاحلة بالجزائر لحفر الآبار الارتوازية عن طريق السبر، ولم تسفر المحاولات الثلاث الأولى عن نتائج مرضية، حيث أجريت أولى عمليات السبر هذه في 31 أكتوبر 1844م في حوض سبخة وهران الكبرى، وتمَّ الوصول إلى عمق 72.35 متر لكن لم تتم مصادفة أي مياه صاعدة أو متدفقة، ونفس النتيجة كانت لسبر أرزيو، الذي توقَّف عند عمق 94 مترا في 29 أوت 1846م، وبالنسبة لبسكرة التي بدأ فيها في 12 أكتوبر 1846م، وتم التخلي عنه في 24 أوت 1847م، بعد أن وصل إلى عمق 81.65 مترا[3].

وبعد ذلك قام المهندس دوبوك (Duboc) بدراسة جغرافية هيدروغرافية للمناطق الممتدة بين تقُّرت وبسكرة، وكرَّس جهوده للتعريف بمزايا الحفر الارتوازي الذي يعتزم القيام به في هذه المناطق بالنسبة للمشروع الاستعماري، وقد استحوذ الجنرال ديفو (Desvaux)الذي كان آنذاك قائداً على تقسيم باتنة والطابور الاستكشافي للجنوب[4] على فكرة دوبوك(Duboc) المتمثلة في إنشاء مساكن على الطريق العسكري من بسكرة إلى تقرت من خلال الآبار الارتوازية[5].

1 . Charles Grad, Op, Cit, p 36.

2 . G.G.A, **Etat actuel de l'Algérie 1862**, p 44.

3 . Paul Paris, Op, Cit, p 68.

4. تمكن العقيد ديفو(Desvaux) في 29 نوفمبر 1854م من احتلال تقرت ثم أخضع الوادي وواحات سوف وفرض نفوذه في منطقة وادي ريغ الممتدة بين بسكرة وتقرت.

5 . Paul Paris, Op, Cit, p 69.

في الوقت نفسه تقريبا قام أدريان بيير بروجر(Berbrugger) في إطار مهمة حكومية بزيارة واحات وادي ريغ وتقرت، وتم إرسال تقارير رحلته أولاً في شكل مذكرات إلى وزارة الحرب الفرنسية ثم إلى أكاديمية العلوم، ونشرت مقتطفات من هذه الدراسة من قبل أجهزة الصحافة الباريسية المختلفة، ولا سيما في جريدة القرن (le siècle)[1]. كان لبيربروجر (Berbrugger) نفس التوقع لفورنيل ودوبوك (Duboc) فتوقّع المستقبل الزاهر للأراضي الصحراوية عن طريق الآبار الارتوازية[2]، وقد نشر أعماله بعد ذلك في كتاب Les puits artésiens des oasis (الآبار الارتوازية في الواحات) الذي يعتبر من المصادر الفرنسية الأولى التي تحدثت عن المنشآت المائية في الصحراء الجزائرية، عرض فيه نتائج الدراسات التي قام بها في الجنوب الجزائري خلال سنتي 1850م و 1851م، وذلك خلال زيارته للواحات الصحراوية الجنوبية الممتدة من الحدود التونسية إلى ورقلة وميزاب شاملة، جمع من خلال الملاحظة المباشرة العديد من الأفكار حول الآبار الارتوازية في الصحراء، حيث مكنته الإقامة الطويلة واحتكاكه بسكان وادي ريغ من الحصول على معلومات قيّمة، فضلاً عن أنَّه تمكّن من متابعة أعمال الحفر كاملة[3].

وقد وصل إلى نتيجة مفادها أنَّ ازدهار معظم الواحات الجزائرية يرتبط ارتباطاً وثيقاً بتوسيع وتحسين الحفر الارتوازي، وبأنَّ هذه الآبار ستكون لها نتائج مفيدة جداً للمشروع الاستعماري إذا استخدمت فيها الآلات الصناعية الأوروبية وسهَّلت عملية الحفر[4]، فكتب رسالة إلى وزير الحرب الفرنسي في نهاية ديسمبر سنة 1850م لطلب إحضار لجنة تحقيق في الأمر إلى تقرت وإحضار العمال المناسبين لهذه المنشآت، لكن بقيت هذه الرسالة دون إجابة لسنوات، إلى أن وجَّه الجنرال ديفو (Desvaux) رسالة إلى الحاكم العام للجزائر المارشال راندون آنذاك، يطلب فيها الشروع في حفر الآبار الارتوازية بالجنوب الجزائري وسرعان ما تمكّن من إقناعه بأفكاره وحصل على إذن للمُضيّ في إنشائها[5].

وبذلك تحقق مشروع بيربروجر(Berbrugger)، بعد موافقة الحاكم العام، فاتصل عبر رسالة بدوغوزيه (Dégousée) ولوران (Lourent) المصنّعين الأوائل المسؤولين عن توفير معدَّات المسوحات، وفعلاً تمَّ تكليف شركتهما بباريس التي تولَّت منشآت حفَر الآبار في صعيد مصر سابقاً بتصنيع وتوريد المعدَّات اللازمة، وأنزلت المعدات في فيليب فيل (سكيكدة) في شهر أفريل سنة 1856م وتم نقلها بصعوبة كبيرة جداً إلى واحة

1 . Adrien Berbrugger, **Les puits artésiens des oasis méridionales de l'Algérie**, p 10.
2 . Paul Paris, Op, Cit, p 69.
3 . Pierre Berbrugger, Op, Cit, p10.
4 . Ibid., p 11.
5 . Paul Paris, Op, Cit, p 69.

تاميرنة على بعد 164 كلم جنوب بسكرة، وتمَّ تجميع الرافعة (le chèvre) وحفر حفر مربعة بعرض 1.5 متر وبعمق مترين، وقنوات توزيع المياه، استمر تجميع الرافعة من 22 أفريل إلى 1 ماي 1856م، حين ضرب أول فأس من قبل علي باي قائد تقُّرت، لكن السبر لم يبدأ حتى 17 ماي1856م[1].

3. تطور منشآت الآبار الارتوازية(1856م–1904م):

كانت عملية الحفر صعبة جداً، واستمرت حتى 9 جوان حين تم ثقب الطبقة الصخرية وتدفَّق الماء من البئر بشكل قوي، وانتشرت أخبار هذا النجاح بسرعة كبيرة في جميع أنحاء الجنوب الجزائري، حسب المصادر الفرنسية التي ذكرت أنَّ حفر هذا البئر أحدث تحوُّلا لصالح الجيش الفرنسي، حيث عمَّت الفرحة العارمة بين السكان الصحراويين الذين توافدوا مسرعين إلى البئر من كل الجهات للتحقق من صحَّة الحدث، فكان لنتائج العملية أثر كبير في أذهان سكان المنطقة بأسرها الذين أطلقوا على البئر ينبوع السلام، وكان إعلان نجاح بئر تامرنة أول نجاح للمسبار الأوروبي في المناطق الصحراوية[2].

بعد نجاح حفر هذا البئر لم تعد فرق الحفر إلى العمل حتى ديسمبر 1856م، حيث أُجري الحفر الثاني في زاوية تاملاحت، بواحة تماسين التي تبعد عن تقُّرت ب 16 كيلومتراً، بإشراف المهندس جوس وبمساعدة فوج المشاة التاسع والملازم الأول لوهوت(Lehaut)[3].

تم اختيار الموقع من قبل سي معمر شيخ الزاوية، على بعد 10 أمتار من بئر قديم، تم إعطاء السبر الأول في 4 ديسمبر لكن عرف صعوبات كبيرة بسبب الرمال والانهيارات الأرضية المتكررة، وجدت المياه المتدفقة على عمق 84.70 متر وبلغت 35 لترا في الدقيقة، أطلق عليه السكان إسم عين البركة، بعدها تم إجراء مسح ثاني في الواحة ذاتها بدأ في 12 فيفري 1857م، وتم حفر البئر بعمق 58.50 متر ومعدل تدفقه 12 لترا في الدقيقة، وأطلق على البئر اسم عين الصداقة[4]، وبذلك تم حفر أول بئران ارتوازيان في محيط زاوية تاملاحت.

استمر العمل بعد ذلك في واحة سيدي راشد الواقعة على بعد 26 كيلومترا شمال تقُّرت، وقد كانت هذه الواحة مهدَّدة بالخراب الكامل والاختفاء السريع، بسبب الزحف المستمر للرمال، حيث حاول السكان حفر بئر لكن واجهوا طبقة من الجبس الترابي شديدة الصلابة في عمق 45 مترا فعجزوا عن اختراقها، ومما زاد الوضع

1 . Ibid, p 69.

2 . Ibid, p 69-70.

3 . Ibid, p 69, ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **الصحراء الجزائرية من خلال التقارير الفرنسية** ، ص 264.

4 . Paul Paris, Op, Cit, p 70.

سوءا أنَّ المياه المتسربة غزت المكان وأغرقت الحفر فاستسلموا وتخلوا عنها، وعندما وصلت الورشة الفرنسية في 8 مارس 1857م إلى هذه الواحة، تم إنزال عمود من الأنابيب في البئر المهجورة، وبعد أربعة أيام من الأشغال تمكّن المسبار الذي اخترق طبقة الجبس من السماح للمياه بالتدفق بسرعة 4300 لترا في الدقيقة[1].

لم يقلّ نجاح حفر هذا البئر عن نجاح حفر بئر تامرنا، فقد أثار هذا الحادث الفرح العام بين سكان المنطقة، وتَوافد الصحراويون في حشود من جميع الجهات لإلقاء نظرة على المنبع الجديد، نظرا لما يكتسيه الماء كعنصر ثمين في هذه المناطق، وصفت المصادر التاريخية مظاهر الفرحة لدى سكان المنطقة بهذا البئر التي كانت كبيرة جدا، حتى أنَّ "**شيخ الواحة العجوز جثا على ركبتيه ساجداً عندما رأى الماء الذي أعاد الحياة إلى الواحة**"[2].

وبعد إنشاء هذه الآبار الأولى، زاد الطلب من سكان الواحات على ورش العمل الفرنسية، وطلب مندوبون من عدة واحات أخرى نفس الخدمة من القائد العسكري لمقاطعة قسنطينة، وقد لقيت مناشدتهم استقبالاً حسناً من قبل السلطات الاستعمارية، ففي واحة تقُّرت وحدها قام المهندسون العسكريون في فترة قصيرة بفتح 24 بئراً هجرها حفَّارو الآبار المحليين، إمَّا بسبب صلابة الصخور أو نتيجة غزو الرمال التي تحملها المياه[3]، وفي تقُّرت صنع دوغوزيه ولوران أداة حفر خاصة تسمح بتنظيف الآبار التي ردمتها الرمال وبإتمام حفر الآبار التي لم ينته حفرها[4].

وهكذا بدأت المنشآت المائية الكبرى في الصحراء الجزائرية بعد ستة وعشرون عاما من إنزال قوات الاحتلال الفرنسي الأولى بمدينة الجزائر، وبتوجيه من السلطة العسكرية الفرنسية، بدءا من منطقة وادي ريغ، والتي استبدل من خلالها المهندس الفرنسي البريمة والحفر بالفأس الصغير التي كان يستخدمها حفَّارو الآبار المحليين، بالآلات الحديثة واستعان بمساعدة مفرزة من السباهيين لتشغيل آلاته[5].

وحتى سنة 1859م كانت جميع ورش العمل الخاصة بحفر الآبار الارتوازية تعمل تحت إشراف مباشر من المهندس(جوس)، ولكن من أجل تسهيل تقدُّم أشغال هذه المنشآت خاصة خلال حملة 1859م و 1860م، تمَّ تقسيم ورش العمل هذه إلى ثلاثة اتجاهات: حوض الحضنة بقيادة المهندس جوس (Jus)، حوض وادي ريغ بقيادة الملازم الثاني لوهوت (Lehaut)، تقُّرت مع الرقيب ديام(D'hem)، وحتى سنة 1860م

1 . Ibid, p 70.
2 . Charles Grad, Op, Cit, p 36.
3 . Ibid, p 36.
4. ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **الصحراء الجزائرية**، ص 264.
5 . Charles Grad, Op, Cit, p 38.

كانت الإدارة الاستعمارية في هذا المجال تسعى لتحقيق هدفين رئيسيين من حفر الأبار الارتوازية في الصحراء، إحياء واحات وادي ريغ المهدَّدة بالدمار بالكامل، وإقامة آبار ارتوازية على الخطوط التي يرتادها جيش الاحتلال لتسهيل توغُّله في المنطقة وفسح المجال للقوافل التجارية العابرة للصحراء[1].

كانت تكلفة حفر 72 بئراً بأمر من الجنرال ديفو(Desvaux) التي أنجزت خلال الفترة 1856-1864م) في وادي ريغ والحضنة والزيبان لا تتجاوز 290 ألف فرنك، لعمق 3385 متر معاً، وتدفُّق أولي من 66 ألف لتر في الدقيقة، ويمكن للبئر أن يسقي أضعاف عدد أشجار النخيل، بالإضافة إلى ذلك زرعت أشجار الفاكهة والخضروات والشعير في واحات النخيل، كما تمت زراعة أكثر من 150 ألف نخلة في الجنوب في الزيبان بفضل الآبار الجديدة[2]، وفي نهاية سنة 1890م تم حفر 690 بئرا في عمالة قسنطينة بتدفق 490 ألف م^3 من المياه يوميا، وفي عمالتي الجزائر ووهران 104 بئر بتصريف 10195 م^3 من المياه يوميا[3]. ويقارن المهندس جوس بين حالة وقيمة واحات وادي ريغ بين سنتي 1856م و1890م في الجدول التالي[4]:

المنشآت	1856م	1890م
عدد القرى في الواحات	33	42
عدد السكان	6772	13302
عدد النخيل	359300	630512
الأشجار المثمرة	40000	90000
الأبار الارتوازية الأهلية	282	617
الأبار الارتوازية الفرنسية	00	136

Source : George Rolland, **Hydrologie Sahara algérien**, Paris, imprimerie nationale, p 56.

نلاحظ من خلال الجدول التطور الواضح في زيادة عدد الآبار الارتوازية التي أنشئت خلال هذه الفترة والتي ساهمت بدورها في زيادة أشجار النخيل والأشجار المثمرة بصفة عامة، كما أدت إلى زيادة عدد القرى في الواحات وبالتالي زيادة عدد السكان بها.

كان هدف السلطة الاستعمارية خلال هذه الفترة يتمثل في زيادة عدد الواحات وتحديد الآبار الارتوازية على طول الطريق من بسكرة إلى وادي سوف، من خلال عبور شط ملغيغ، ومن أجل تقليص المراحل المعتادة

1 . Paul Paris, Op, Cit, p 72.
2 . Charles Grad, Op, Cit, p39 -40.
3 . Louis vignon, Op, Cit, p 237.
4 . George Rolland, **Hydrologie Sahara algérien** (Rapport hydrologique), Paris, imprimerie nationale, p 56.

التي تفصل بين هاتين النقطتين، كما كانت تهدف إلى إنشاء واحات جديدة وتسهيل محاولات الشركات الأوروبية لتثبيت تواجدها في الصحراء[1].

وخلال الحملة التي قام بها الجيش الفرنسي نحو الصحراء سنتي 1892م-1893م جرت أولى محاولات الحفر في وادي سوف، وهي المنطقة الواقعة شرق شط ملغيغ، ومغطاة بالكثبان الرملية، لكن لم تكن نتائج هذه المحاولات الأولى جيدة، ومع ذلك تطورت عملية انشاء الآبار الارتوازية التي صاحبت الحملات العسكرية بعد ذلك، حيث أُقيمت إحدى الورش الفرنسية خلال حملة 1902م في ساحة مسجد تقُّرت، وهي ورشة حفر مختصَّة في الأعماق الكبيرة، مدعومة بمحرك بنزين sautter harlé بقوة 10 أحصنة، وكانت هذه هي المرة الأولى التي يتم فيها استخدام جهاز من هذا النوع في أشغال الحفر الارتوازي[2].

ومن خلال عمليات السبر التي أجريت في تقُّرت خلال هذه الفترة وبفضل السواقي التي تم بناؤها والقنوات التي تم إجراؤها تمكنت واحات تقرت وما جاورها من الري بشكل طبيعي، وتم انقاذ ما يقرب من 12 ألف نخلة من التدهور الكامل، بالإضافة إلى ذلك تم تجهيز بلدة تقُّرت بمياه الامداد ذات جودة أعلى بكثير من تلك الموجودة في الآبار القديمة، ورغم زيادة عدد هذه الآبار وأهميتها إلاّ أنَّ الميزانية التي كانت تخصَّص لها سنوياً كانت متذبذبة كما يتضح: ففي سنتي 1882م-1883م تم تخصيص مبلغ 70000 فرنك، وانخفض الرقم إلى 59000 فرنك في العام الموالي، وفي سنة 1885م وصل إلى42000 فرنك، وفي سنة 1886م بلغ 39000 فرنك فقط، لقد كان مبلغا ضئيلا بالكاد يكفي لصيانة المعدات والأجهزة التي أقرضتها الإدارة للأفراد والبلديات الموجودة في التل أو لدعم عمليات السبر التي نفذتها البلديات الأهلية في الصحراء[3].

4. تطور منشآت الآبار الارتوازية (1904م-1962م):

تم تنظيم خدمة السبر الارتوازي في المناطق الجنوبية بموجب قانون 25 أوت 1904م بالطريقة التالية:

- **الإقليم الجنوبي:**
- **ورش عمل تعتمد بشكل مباشر على الحكومة العامة:** وتشمل:

1 . Paul paris, Op, Cit, p 72.
2 . Ibid, p 74.
3 . Ibid, p 74.

أ. ورشة السبر المعدة خصيصا للحفر الارتوازي العميق والبحث عن المياه المتدفقة (من 500 إلى 600 متر) مزودة بأداة ميكانيكية خاصة يتم تشغيلها بواسطة محرك يعمل بالغاز الخفيف بقوة 50 حصان، وتتحمل ميزانية الأقاليم الجنوبية أيًّا كان نوعها المصاريف المتعلقة بتشغيل هذه الورشة.

ب. ورشة عمل مسح واحدة للبحث عن المياه المتدفقة حتى عمق 200 و300 متر.

ت. ورشة صغيرة للبحث عن المياه المتدفقة بعمق 50 مترا .

- **ورش البلديات**: تم توفير عدد من ورش العمل خاصة بالبلديات، تسمح بالبحث عن تدفق الماء حتى عمق 150 م تقريبا[1].
- **الإقليم الشمالي**: يتم وضع هذه الخدمة في الإقليم الشمالي تحت إشراف الإدارة العليا لرئيس مهندسي المناجم الذي يساعده موظفي الخدمة المدنية، كما يتم تنظيم ورش العمل الخاصة بالحفر العميق وتوفير الوسائل اللازمة لتشغيلها، وتكون هذه الورشة مجهَّزة بمعدات التخييم لإسكان العمال.

كما يمكن لورشة السبر في أعماق البحار أيضا إجراء عمليات السبر بناء على طلب الأفراد أو الشركات أو البلديات أو المصالح الإدارية[2].

ويمكن للخواص أو الشركات أو البلديات أو المصالح الإدارية في المناطق الشمالية الذين يرغبون في إجراء مسح على عمق كبير يرسلون طلبا على ورق مختوم إلى محافظ الدائرة الذي تم توجيهه من قبل مصلحة المناجم، كما يتم إجراء الدراسات العلمية اللازمة لتحديد المناطق ونقاط الدراسة للآبار الارتوازية والأماكن التي تسمح بإجراء الحفر بشكل مناسب من قبل المصلحة الجيولوجية الجزائرية بأمر من الحاكم العام في المناطق الجنوبية، وبواسطة مهندسين منجميين في المناطق الشمالية، ويمكن للمصالح الجيولوجية أن تساعدهم أيضا بأمر من الحاكم العام[3].

تم إنشاء القسم الخاص بالمصلحة الجيولوجية للأقاليم الجنوبية بقرار من الحاكم العام بتاريخ 4 مارس 1905م، وكان الغرض من هذه المصلحة هو الجمع بين جميع المعلومات العلمية المتعلقة بالجيولوجيا والجغرافيا الفيزيائية والهيدرولوجيا والأرصاد الجوية التفصيلية من أقاليم المناطق الصحراوية الشاسعة التي لم يتم اكتشافها بعد، من أجل رسم خريطة للموارد الطبيعية للمستعمرة، ومنذ سنة 1905م ارتبطت دراسة الآبار الارتوازية ارتباطا

1. G.G.A, **Exposé de la situation générale des territoires du sud de l'Algérie**., p77. Paul Paris, Op, Cit, p 76.
2 . Ibid, p 76.
3 . Ibid, p 76.

وثيقا بتلك التي نفذتها المصلحة الجديدة، بحيث تستمر حملات الحفر بشكل عام خلال الفترة الممتدة من 1 أكتوبر إلى 30 جوان من كل سنة، أي لمدة تسعة أشهر ويتوقّف العمل خلال فترة الصيف في المناطق الصحراوية بسبب ارتفاع درجات الحرارة[1].

وتجدر الإشارة هنا أنَّه حتى سنة 1902م كان الموظفون العاملون في ورش الحفر عسكريين بشكل حصري، ومنذ ذلك التاريخ يقوم رؤساء الورش (الذين مازالوا ينتمون إلى جيش الاحتلال الفرنسي) بتجنيد عمَّالهم من السكان المحليين، وكانت الفئة الأخيرة من العاملين في أعمال السبر يتلقون أجوراً يومية من 1.5 فرنك إلى 3 فرنك[2].

وخلال الحملات العسكرية المختلفة التي قام بها جيش الاحتلال خلال الفترة الممتدة من 1902م إلى 1908م، بلغ إجمالي التدفق 85559 لترا في الدقيقة، ممَّا جعل من الممكن إنقاذ أكثر من 349700 نخلة كانت مهدَّدة بالزوال[3].

لقد ظلَّت مشكلة المياه والمواصلات في المقام الأول لنجاح المشروع الاستعماري في الجنوب الجزائري، بحيث أصبح من غير الممكن زيادة المساحات المزروعة بأشجار النخيل أو الحبوب إلاَّ من خلال الاستخدام الأفضل للمياه، وتعتبر الآبار الارتوازية المنشآت المائية الأكثر نجاحا في هذا المجال، لذا سعت الإدارة الاستعمارية منذ مطلع القرن العشرين إلى توسيع حفر هذه الآبار في وادي ريغ وتعميم عمليات البحث في تقرت، وقامت بإنشاء أو تجديد سلسلة كاملة من الواحات بين بسكرة وتقرت بفضل هذه الأساليب الجديدة، نذكر على سبيل المثال في 4 أفريل سنة1901 م خصَّص الحاكم العام للجزائر لبلدية القليعة الأهلية (المنيعة حاليا) إعانة قدرها 1000 فرنك لإنشاء بئر ارتوازي، ومنحة لتنظيف وحفر الأبار الارتوازية على مسار القليعة–حصن ميريبال والقليعة–تيميمون[4].

ومنذ خريف 1904م إلى ربيع 1906م شهدت الواحات التي خضعت لأعمال السبر زيادة تدفق الآبار 26660 لتر في الدقيقة، وخلال صيف 1906م قامت ورشة ورقلة بإصلاح الآبار التي تسمى le chèvre

1 . Ibid, p76.
2. Ibid, p76
3 . Ibid, p76.
4 . G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en1901**, p 294.

والتي وفرت آنذاك 900 لتر في الدقيقة بدلا من 30، وبالمثل تم جلب العديد من آبار ورقلة والقليعة المجاورة الأخرى بمعدلات تدفق تتراوح بين 800 و500 لتر بدلا من 25 إلى 40 لتر[1].

وبموجب القرارات الحكومية بتاريخ 23 جانفي و29 فيفري 1924م تمت إدارة جميع أجهزة السبر الخاصة بالمصلحة الهيدروليكية في كل دائرة بواسطة مهندس واحد، وهو مسؤول عن تدريب قادة الفريق على تشغيل الأجهزة[2].

وفي ختام هذا العرض يمكننا أن نستنتج أنَّ هذا الاهتمام المتزايد بالمنشآت المائية الكبرى من قبل الإدارة الاستعمارية لا يمكن تفسيره إلاَّ بالأبعاد العسكرية والاقتصادية لهذه المنشآت، التي سنتطرق إليها في الفصل الثالث من هذا البحث.

المبحث الثالث: المنشآت البحرية الكبرى(الموانئ)

أولا: الموانئ الجزائرية أواخر العهد العثماني

احتلت الجزائر مكانة دولية هامَّة في حوض البحر الأبيض المتوسط خلال العهد العثماني، بفضل قوة أسطولها البحري، كما تعرَّضت في الوقت نفسه لعدة حملات أوروبية استهدفت سواحلها طوال تلك الفترة، ورغم فشل كل هذه الحملات في احتلال الجزائر وصمود هذه الأخيرة أمامها، إلاَّ أننا نجد معظم المصادر التاريخية تكاد تجمع على وصف الموانئ الجزائرية عشية الاحتلال الفرنسي بالتدهور والبدائية، وتؤكّد أنَّ سواحل الجزائر كانت غير آمنة وخطيرة جداً لرسو السفن، خاصة خلال فترات اضطراب الأحوال الجوية، وتنفي وجود مأوى آمن للسفن الكبيرة على طول الساحل الجزائري، وأنَّه كان هناك عدد قليل من المرافئ الطبيعية من مسافة إلى أخرى، حيث يمكن إرساء القوارب الصغيرة فقط في المياه المنخفضة، وتذكر أنَّ أكبر الموانئ وأهمَّها هو ميناء مدينة الجزائر الذي أنشأه خير الدين بربروس في بداية القرن السادس عشر، والذي استمر لفترة طويلة المخبأ المفضل للأسطول الجزائري[3].

وبعد تحرينا للموضوع توصلنا إلى نتيجة مفادها أنَّ الموانئ الجزائرية –مقارنة بالموانئ الأوروبية آنذاك–في معظمها كانت مرافئ طبيعية وفي حالة بدائية تفتقد إلى الأرصفة وحواجز الأمواج المبنية التي تحمي السفن من

1 . Ibid, p 470.
2 . G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1936**, p 431.
3 . Billiard, **Les ports et la navigation de l'Algérie**, La rose, Paris, 1930, p 7 ; Lieussou, Op, Cit, p 3.

الرياح والأمواج التي تهدّد وجودها في الميناء، وأنَّ مصدر قوة الموانئ الجزائرية خلال العهد العثماني كان يكمن في قوة منشآتها العسكرَية الدفاعية وعدد الحصون والبطاريات التي تحمي الميناء من الهجومات الخارجية، وهو ما كانت تفرضه ظروف تلك الفترة، فضلاً عن قوة العنصر البشري في الأسطول البحري، كما أنَّ قوة البحرية الجزائرية خلال العهد العثماني تعود إلى أسباب أخرى كثيرة لا مجال لذكرها هنا[1].

على العموم، إذا كان مفهوم الميناء وشروط إنشائه، يقوم على مجموعة من الشروط التي يجب توفرها في موقع ما حتى نسميه ميناء، حسب موريس وال(Maurice Wahl):" **من شروط إنشاء الموانئ،... أنَّه يجب أن يكون الميناء محمياً من الرياح والأمواج، وأن يكون عميقا حتى تدعم مياهه السفن الكبيرة، كما يجب أن يكون مدخل الميناء ضيقا بما يكفي للسفن للدخول بأمان، بالإضافة إلى العمق وسهولة المحيط، وأيضا الحجم، هي الصفات اللازمة للميناء**"[2].

ويمكن تصنيف الموانئ الجزائرية حسب موقعها الجغرافي من الغرب إلى الشرق كما يلي:

ميناء نمور، المرسى الكبير، وهران–أرزيو–مستغانم–تنس–شرشال–الجزائر–دلس–بجاية–جيجل–القل–سكيكدة(فيليبفيل)–ستورا–حصن génois–عنابة–القالة[3].

ثانيا: تطور الموانئ الجزائرية خلال الحقبة الاستعمارية(1830–1962م)

1. المرحلة الأولى: (1830–1930م)

تمثّل الموانئ البحرية الجزائرية الوسيلة الوحيدة للاتصال بين الجزائر وفرنسا وبقية دول العالم، لذلك أولت السلطة الاَستعمارية اهتماما كبيرا بالمنشآت البحرية في الجزائر، حيث شرعت خلال السنوات الأولى في بناء مرافق بسيطة لتسهيل صعود ونزول المسافرين والبضائع، وعرفت هذه المنشآت المصممة باسم الأرصفة النوعية، وكان مينائي مدينة الجزائر وشرشال أولى المنشآت التي بدأ العمل بهما باعتبار الأول يقع في عاصمة المستعمرة والثاني ساعد على بنائه وجود بقايا المنشآت البحرية الرئيسية التي تعود للعهد الروماني[4].

---

1. لتفاصيل أكثر ينظر: ناصر الدين سعيدوني، **صفحات من ماضي الجزائر المجيد البحرية الجزائرية: ظروف نشأتها وعوامل تطورها وأسباب ضعفها**، مقال منشور في: مجلة الدراسات التاريخية –معهد التاريخ، جامعة الجزائر، العدد العاشر، 1997، ص 23–51.

2 . Maurice Wahl, **Géographie élémentaire de l'Algérie à l'usage des classes élémentaires des lycées, collèges, écoles primaires… etc.,** Alger, librairie classique Adolphe Jourdan, 1878.p 169.

3 . Lieussou, Op, Cit, p15

4 . Exposition universel, 1878, p12.

كانت المنشآت الأولى عبارة عن أرصفة أو كواسر أمواج من البناء أو الخشب، وقد نجدها على الساحل بأكمله في النقاط الهامة، حيث شملت هذه المنشآت مراسي: القل عنابة، سكيكدة، ستورا، القالة، جيجل، بجاية، دلس، تيبازة، تنس، مستغانم، ارزيو، وهران، المرسى الكبير ونمور، فكانت هذه الأرصفة ضرورية لتلبية الحاجيات الأولى وتم استكمالها أو تغييرها لاحقا[1].

كانت حركة الملاحة خلال السنوات الأولى من الاحتلال الفرنسي تتم بشكل حصري تقريباً من أجل تلبية احتياجات الجيش، وكان لموانئ وهران والجزائر وفيليب فيل(سكيكدة)، التي تسيطر عسكرياً على العمالات الثلاثة (الجزائر، وهران، قسنطينة) احتكار هذا النشاط، ولم تكن التجارة المنظمة القائمة على التبادلات موجودة بعد في الجزائر[2]، فخلال تلك الفترة كانت تمر أسابيع عديدة دون أن تأتي سفينة تجارية واحدة لترسو في ميناء الجزائر، بعدها تم توفير الخدمات البحرية بين الجزائر وفرنسا بشكل حصري تقريبا من قبل الدولة الفرنسية[3]، ومع مرور السنوات وازدياد حركة الاستيطان في الجزائر توسَّع نشاط الموانئ الجزائرية وانتعشت حركة مرورها، وإن كانت العمالات الجزائرية الثلاث مشتركة بشكل غير متكافئ في هذا المجال، فإذا اعتمدنا تعريف موريس وال(Maurice Wahl) للميناء، حيث يمكن قياس أهميته من خلال المنشآت الموجودة فيه، وكمية وقيمة البضائع التي تدخل إليه وتخرج منه، نجد ترتيب الموانئ كالتالي:

- **في عمالة الجزائر**: يعتبر ميناء الجزائر أهم ميناء في العمالة ككل، بالإضافة إلى موانئ دلس شرشال وتنس التي كانت حركتها التجارية ضئيلة نسبيا.
- **في عمالة قسنطينة**: لم يكن ميناء سكيكدة ذا أهمية كما هو الحال بالنسبة لميناء الجزائر أو وهران، لكن كان ميناء عنابة (بونة) يحتل المرتبة الأولى في الملاحة الجزائرية في العمالة، وكان لموانئ القالة وبجاية، والقل بعض الحركة، كما أنَّ موانئ جيجل والقل وستورا كانت أكثر حيوية من الموانئ الصغيرة في عمالة الجزائر.
- **في عمالة وهران**: يعد ميناء وهران الميناء الرئيسي في العمالة، بالإضافة إلى مينائي أرزيو ومستغانم وميناء نمور الصغير الذي عرف بعض الانتعاش[4].

1 . Ibid, p12.
2. Ibid, p 9-10.
3 . Paul Trouillet, **Le port d'Alger**, La dépêche coloniale, 28 février 1913, 13e année, nº 4, Paris, p 56.
4 . Maurice Wahl, **Géographie élémentaire de l'Algérie**, p 171.

كانت الموانئ الأربعة الرئيسية (الجزائر ووهران وسكيكدة وعنابة) تتواصل مباشرة بمرسيليا عن طريق البواخر القادمة والخارجة بانتظام، وتعدُّ مدينة مرسيليا من أهم المدن الفرنسية التي تتواصل بشكل كبير ومباشر مع الجزائر، كما كان لميناء الهافر (Le Havre) علاقة مع الجزائر عن طريق خط بحري يمر إلى وهران، وترتبط الخطوط الموازية للساحل بمختلف الموانئ الجزائرية وتربطها بتونس من جهة وبالمغرب الأقصى من جهة أخرى[1].

خضعت المبادلات التجارية في الجزائر خلال السنوات الأولى للاحتلال الفرنسي لتشريعات خاصة، حيث تم فرض رسوم على كل من حركة الدخول والخروج على جميع المنتجات الجزائرية التي لاتزال تدفع الرسوم عند دخول المتروبول، ثم اتخذت الخطوة الأولى نحو الاعفاء الكامل من هذه الضرائب منذ سنة 1835م، عندما منحت الحكومة الفرنسية إعفاء مطلق لجميع المنتجات المستوردة من فرنسا، أو تلك التي تأتي من الخارج وتعتبر ضرورية وليس لها مثيل في فرنسا، ودفعت التعريفة الفرنسية بالنسبة للدول الأجنبية، وفي سنة 1843م صدر مرسوم بتوسيع الإعفاء من الرسوم ليشمل جميع المنتجات المخصَّصة للأغذية والزراعة والبناء دون تمييز عن المنشأ، بالإضافة إلى ذلك، حصلت المنتجات الجزائرية على معاملة تفضيلية عند دخولها إلى فرنسا، وقد سمح الاتحاد الجمركي بين فرنسا والجزائر الذي تم إنشاؤه بموجب قوانين 1851م و1867م للمستعمرة بتصدير جميع منتجاتها معفاة من الرسوم الجمركية سواء كانت طبيعية أو مصنَّعة باستثناء التبغ وينطبق الشيء نفسه على الواردات إلى الجزائر من فرنسا باستثناء السكر[2].

ومع نهاية القرن الأول من الاحتلال الفرنسي للجزائر، شهدت حركة المرور في الموانئ الجزائرية تطورا سريعا، على الرغم من أنَّ هذه الموانئ كانت قادرة على التعامل مع حركة المرور الخاصة بها دون اللجوء إلى زيادة طول الأرصفة المجهزة ميكانيكيا، مثلما هو الحال في موانئ المتروبول آنذاك، حيث كانت السفن في الموانئ الجزائرية تعمل هناك في أغلب الأحيان راسية على الصناديق محمية بالأرصفة، وكانت عملية التحميل والتفريغ هناك تتم بواسطة الصنادل والماهون(سفن عسكرية تسمى أيضا الغلياس)، واستخدمت لهذه العمليات العمالة المحلية التي كانت وفيرة وفعالة وغير مكلفة، وحقَّقت هذه الأساليب البدائية مآثر حقيقية من القوة من ناحية سرعة العمليات بأسعار أقل[3]، إلاَّ أنَّه ابتداء من مطلع القرن العشرين، أدَّى التوسع الكبير في حركة النقل البحري للمستعمرة إلى ضرورة انجاز العديد من المنشآت الكبرى في الموانئ، والقيام بعمليات التحسين والتوسيع

1 . Ibid, p 171-172.
2 . Paul Trouillet, Op, Cit, p 55.
3 . Billiard, Op, Cit, p 10.

لهذه المنشآت، كما أعدَّت العديد من المشاريع التي تهدف إلى تهيئة هذه الموانئ بشكل يمكّنها من التعامل بشكل نهائي مع حركة السفن، وتداول المنتجات، التي كانت تشهد زيادة مستمرة[1].

وهكذا استمرت حركة المرور الجزائرية تتقدم بسرعة كبيرة في السنوات العشر الأولى من القرن العشرين، حيث تضاعفت القيمة الإجمالية للواردات والصادرات، وفي المقابل لم تكن موانئ الجزائر كافية لتلبية المتطلبات الجديدة، ولا سيما مينائي مدينة الجزائر ووهران، أين كان يتم جزء كبير جدا بنسبة 75 بالمائة من حركة المرور بين المتروبول والجزائر[2]، وقد أدَّى ذلك إلى أزمة كبيرة عرفتها العلاقات البحرية بين فرنسا والجزائر، خاصة خلال شتاء1911م و1912م، تجلَّت خاصةً في عدم كفاية أسطح الأرصفة وأحواض الموانئ الجزائرية وعدم كفاية الوسائل الميكانيكية للسماح بالاستخدام المركّز للمواقع، ويعود السبب الرئيسي لأزمة سنة 1911م إلى وفرة محصول الخمور في تلك السنة بشكل كبير في الجزائر، مقابل عجزٍ كبيرٍ في المحصول في المتروبول في السنة نفسها، وقد أثارت هذه المصادفة بالضرورة حركة هامَّة جداً لتبادل الخمور والبراميل الفارغة في المقابل بين فرنسا والجزائر، وقد تجلت الأزمة في البداية في ازدحام مينائي الجزائر ووهران اللذان يصدران وحدهما 87 بالمائة من خمور الجزائر، حيث تطورت تجارة الخمور بخطى سريعة جداً ووفيرة إلى حد ما، وفي الوقت الذي كانت فيه الأسعار مواتية قرر جميع الملاَّك البيع عن طريق السكك الحديدية والطرق، فأصبحت البراميل تتدفق ليلاً ونهاراً على الموانئ، وفي غضون أيام قليلة غطَّت بالكامل ليس فقط الأرصفة المخصَّصة لإيداع البضائع ولكن حتى منحدرات الوصول إلى الموانئ والسكة الحديدية والمحطات البحرية على المنصات، وأصبحت حركة العربات مستحيلة وشُلَّت خدمة السكة الحديدية، ليس فقط في الموانئ ولكن في جميع محطات الشحن، وفي ظل هذا الاضطراب والفوضى تباطأت عمليات السفن بشكل كبير، حتى أنَّ بعضها كان يغادر بحمولة غير كاملة، في الوقت نفسه أدى نقص السفن إلى تراجع المواصلات مع الموانئ الفرنسية المهمَّة وأصبحت علاقاتها مع الجزائر شبه

منعدمة[3].

وهكذا لم تكن الموانئ الجزائرية في وضع يسمح باستقبال السفن ذات الحمولة الكبيرة التي تتطلَّب التردُّد عليها، إذا لم يضمن في الوقت المناسب سلامة مناسيب المياه التي ستعمل فيها هذه السفن عملياتها وكذلك

1 . Victor Heintz, **Délégations financières**, **session de mai** 1914, **rapports de la commission des chemins de fer et travaux** de 3 em emprunt, Alger, imprimerie administrative, 1914, p 111.
2 . Bulletin municipal officiel de la ville d'Alger, 1913, p 59-60.
3 . Ibid, p 60.

متطلبات هذه العمليات، ولا يمكن تحقيق هذه النتيجة إلاّ من خلال إتاحة المساحة اللازمة للتجارة لاستقبال مستودعات البضائع، من خلال إعداد المواقع المعدة لتركيب آلات التحميل التي كانت عاملاً مهمًّا لازدهار الموانئ الكبرى الإنجليزية والألمانية في تلك الفترة.

إنَّ تأكيد النمو المتزايد للحركة التجارية في جميع الموانئ الجزائرية يظهر جلياً من خلال فحص الإحصائيات السنوية التي تؤكد زيادة في حركة المرور التي أدت في فترة أقل من 15 سنة إلى تضاعف نشاط الحركة التجارية بشكل كبير، هذا التقدم المتزايد كان ملحوظا بشكل خاص في موانئ الجزائر ووهران وبجاية[1].

وتجدر الإشارة هنا، أنَّه لا يمكن فهم تطور سياسة الموانئ في فرنسا أواخر القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، بدون الأخذ بنظر الاعتبار الابتكارات التي أصبحت تؤثّر على النقل البحري، ففي الثلث الثاني من القرن 19م انتصرت السفينة البخارية ذات الهيكل المعدني تدريجياً على القارب الشراعي ذي الهيكل الخشبي وكان هذا الاستبدال يتمثَّل في تطور تقني رئيسي يتميز بالإطالة المستمرة لحجم الأوعية وغاطسها من ناحية، وبالزيادة المستمرة في سرعتها من ناحية أخرى، والنتيجة الاقتصادية هي إعادة التنظيم العام للنقل البحري[2].

كانت هذه الظاهرة محفوفة بالتحدّيات الجديدة التي تواجه الموانئ بصفة عامة والتي يجب أن تلبي المتطلبات الجديدة للسرعة والانتظام في ظل المنافسة المتزايدة، حيث يركّز الجهد الفني على ثلاث نقاط:

1- سهولة الوصول إلى الأحواض من خلال تطوير قنوات واسعة وعميقة.
2- سرعة إعادة الشحن بواسطة معدات الرصيف.
3- الاهتمام بربط الموانئ مع الممر المائي أو السكة الحديدية.

ومن العوامل التي ساهمت أيضا في تفاقم الأزمة بالموانئ الجزائرية، هي الهجرة الجماعية للعمال الجزائريين التي بدأت خلال الحرب العالمية الأولى، واستمرت منذ ذلك الحين، حتى أصبح من المستحيل على الموانئ الجزائرية الكبرى الاستمرار في الاعتماد على أساليب العمل اليدوية وحدها، والتي كانت كافية لها وناجحة جداً قبل سنة 1914م، بل كان يتوجب تحويل هذه الموانئ الرئيسية للعمل بجانب رصيف الميناء، حيث يتم ضمان عمليات تحميل وتفريغ البضائع ميكانيكيا، وقد بدأ هذا التحول من خلال التعديلات الكبيرة التي تم إجراؤها،

1 . Victor heintz, Op, Cit, p114.
2 . Bronot Marmot, **La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920**, in : Histoire économie et société, 1999, 18 année, p 643.

من خلال برنامج التوسيع والتطوير الذي يهدف إلى إنشاء أحواض جديدة وبناء أرصفة جديدة في الأحواض القديمة، وبناء موانئ جديدة وتشغيل الرافعات الكهربائية الحديثة لحركة البضائع العامة والمنشآت الميكانيكية الحديثة لحركة الفحم والمعادن[1].

2. المرحلة الثانية (1930م–1962م)

في سنة 1930م بلغت الموانئ الجزائرية حركة مرور هامة جدا للمسافرين والبضائع بعشرين ميناء موزعة على سواحلها، وتطورت حركة الموانئ الرئيسية التي شملت كل من موانئ التصدير والاستيراد، وموانئ المسافرين، وموانئ الاتصال، وموانئ توقف السفن السياحية الكبيرة بشكل سريع جدا، خاصة منذ بداية القرن العشرين، وزادت حركة المرور بأكثر من الضعف ما بين 1900م و1910م، وتضاعفت مرة أخرى من 1910م إلى 1928م، وبلغت قيمة الصادرات والواردات في الجزائر سنة 1928م قيمة 9 مليون فرنك[2]، وبلغت حركة المرور في الموانئ سنة 1927م 365000 سفينة داخلة ومغادرة، كانت حمولتها الاجمالية 4150000 طن، وبلغ إجمالي الحمولة الفعلية للبضائع المحملة والمفرغة 10700000طن[3]. انقسمت حركة المرور سنة 1927م على النحو التالي:

	موانئ عمالة قسنطينة	موانئ عمالة الجزائر	موانئ عمالة وهران
عدد السفن الداخلة والخارجة	10000	135000	13000
الحمولة بالطن (الداخلة والمغادرة)	7300000	15600000	18600000
الحمولة الفعلية للبضائع (الداخلة والمغادرة)	3100000	3800000	3800000

Source : Billiard, Op, Cit, p 8.

1 . Billiard, Op, Cit, p 11.
2. Ibid, p 7.
3. Ibid, p 8.

نلاحظ من خلال الاحصائيات الواردة في الجدول التطور السريع لحركة المرور في الموانئ الجزائرية، حيث تحتل موانئ عمالتي الجزائر ووهران المراتب الأولى بنسب متقاربة عكس موانئ عمالة قسنطينة التي كانت حركة مرورها ضئيلة مقارنة بسابقتيها.

1.2. أنواع الموانئ حسب حركة مرورها: قسَّم المهندس الفرنسي بيليارد سنة 1927م الموانئ الجزائرية على النحو التالي:

أ. **الموانئ الرئيسية في الجزائر:** هي ميناء مدينة الجزائر، وميناء وهران، التي تحتل المرتبة الأولى، بحركة مرور إجمالية تبلغ 18500 سفينة (داخلة ومغادرة)، بحمولة إجمالية تبلغ 32 مليون طن، وحمولة فعلية من البضائع تبلغ 6600000 طن، تصنف مباشرة بعد مرسيليا، والهافر (Le Havre) و دونكيرك(Dunkirk)، من ناحية حمولة السفن المحملة، بعد روان(Rouen) ، ومارسيليا، ودونكيرك(Dunkirk) والهافر(Le Havre) ، وبوردو(Bordeaux) من حيث الحمولة الفعلية للبضائع التي تم تحميلها وتفريغها.

ب. **الموانئ المتوسطة الحجم:** أولُها ميناء عنابة بحركة مرور تصل إلى 3700 سفينة داخلة وخارجة، وبحمولة إجمالية تبلغ 4000000 طن وحمولة فعلية من البضائع تبلغ 2200000 طن، ثم موانئ بني صاف، أرزيو، مستغانم، بجاية، فيليب فيل(سكيكدة)، وجيجل، بحركة مرور إجمالية بلغت 6800 سفينة، داخلة ومغادرة بحمولة إجمالية قدرها 5000000 طن، وحمولة فعلية من البضائع تبلغ 1600000 طن.

ج. **الموانئ الصغيرة:** تتمثل خاصة في موانئ: نمور، المرسى الكبير، تنس، شرشال، تيبازة، دلس، تيغزيرت، ميناء غيدون، القل، هيربيون، ستورا، القالة بحركة مرور إجمالية تبلغ 7500 سفينة داخلة وخارجة، بحمولة إجمالية من 500000 طن، وحمولة فعلية من البضائع ب 300000 طن، وتعتبر هذه الموانئ الصغيرة موانئ صيد وموانئ لجوء وهي صالحة لأنَّ طول امتداد الساحل الجزائري يجعل من الضروري وجود هذه الملاجئ بين الموانئ الكبيرة والموانئ المتوسطة الحجم، حتى تتمكن السفن منخفضة الحمولة من الإبحار، ويمكن اللجوء إليها في حالة سوء الأحوال الجوية، كما تتيح هذه الموانئ الصغيرة أيضا تصريف البضائع التي لا يمكن نقلها بسهولة برًّا وبسعر معقول إلى الموانئ الكبيرة[1].

1 . Ibid, p 8-9.

وحتىَّ ستينيات القرن العشرين تمثلت الموانئ الكبرى المستوردة في العمالات الثلاث في: ميناء الجزائر، وهران، فيليب فيل(سكيكدة)، وكانت موانئ التصدير عديدة وقليلة الأهمية وهي: ميناء نمور وبني صاف المعدني، ميناء مستغانم الزراعي، ميناء أرزيو، ويستثنى من هذه القاعدة الميناءين الرئيسيين في الشرق: بجاية الذي شهد نموًّا هائلاً بسبب صادرات النفط، وميناء مدينة عنابة وهو ميناء الفوسفات والحديد الذي كان يتزايد باستمرار، والملاحظ على موانئ الشرق أنَّها تتميز بشكل خاص بأنَّها: موانئ المعادن، المنتجات البترولية، الحبوب، أي المواد الخام[1].

وطوال الفترة الاستعمارية كان مينائي مدينة الجزائر ووهران من أهمِ الموانئ الرائدة في شمال إفريقيا، ونقطة انطلاق السكك الحديدية التي تتجه نحو قسنطينة وتونس من جهة ونحو وهران والدار البيضاء من جهة أخرى، تقع على مسافة متساوية تقريبا من طرفي شمال إفريقيا، ومدينة الجزائر تعتبر أهم المدن في شمال إفريقيا التي تنقل جزء كبير من المسافرين والبضائع من وإلى أوروبا فهي تستقبل حوالي ثلثي شحنات المتروبول إلى الجزائر وتأتي مباشرة بعد مرسيليا من حيث الحركة الملاحية[2].

وبما أنَّ المجال لا يسعنا هنا لدراسة تطور كل الموانئ التي بنيت خلال الفترة الاستعمارية ارتأينا أخذ عيّنات فقط للدراسة وهما مينائي الجزائر ووهران باعتبارهما أهم المنشآت البحرية الكبرى.

ثالثا: التطور العمراني لميناء الجزائر(1830م-1962م)

1. الموقع والخصائص الطبيعية:

يقع ميناء الجزائر في خليج المدينة التي يحمل اسمها، ويأخذ هذا الخليج شكلاً منتظماً يشبه الهلال، يمتد من الشرق إلى الغرب ويواجه تقعُّره الشمال، تصل مساحته ما بين 8 إلى 10 أميال وعمقه حوالي 4 أميال[3]، يحدُّه من الغرب رأس كاكسين، ومن الشرق يحدُّه رأس ماتيفو ويعتبر مرسى جيداً ضد الرياح الشرقية والشمالية الشرقية، ويمثّل مرفأ منحدرا نحو عمق البحر بشكل جيد[4].

1 . Jean François ; Troin R. Laurent, **Aspect de l'infrastructure économique de l'Algérie**. In. Méditerranée, 3 années nº3, 1962, p 62.
2 . A.Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 529.
3 . Victor Bérard, Op, Cit, p 98.
4 . Billiard, Op, Cit, p 126; Lieussou, Op, Cit, p34.

2. لمحة تاريخية عن ميناء الجزائر قبل الاحتلال الفرنسي:

كان ميناء الجزائر قبل القرن السادس عشر عبارة عن مرفأ طبيعي للسفن الراسية أمام مدينة جزائر بني مزغنة، يتكوَّن من سلسلة من الشعاب المرجانية التي ترسم مربعا شبه منتظم، تمثّل أربعة من هذه الشعاب المرجانية أربع جزر صغيرة، ثلاثة منها تتتابع من الغرب إلى الشرق والرابعة تقع جنوبَ الثانية[1]، وتشبه هذه الجزر مع بعضها تقريباً حرف T[2]، وهي التي أعطت للمدينة اسم جزاير وتعني الجزر، وينطق عادة بالجزائر وحتى دزاير، ويسمى عند الأوروبيين ألجيري Algieri، ألجيز Algiers، أرجلArgel ، ألجيAlger ، وقد أعطى الجغرافي البكري الذي كتب سنة 1068م اسماً لهذه المجموعة من الصخور أو الجزيرة الرئيسية اسم اسطفلة ، ووصف هذا المرفأ بالملاذ الآمن ويقول إنَّه "**يوفر ملاذاً شتوياً مضموناً من الرياح الشرقية والغربية**"، وهذا المديح حسب ألبرت ديفولكس (Albert Devoulx)(أمين الأرشيف العربي بداية الاحتلال الفرنسي) مبالغ فيه، لأنَّه رأى أنَّ الجزر قبل أن يتم تعديلها بمنشآت مبنية، يمكن أن تكون قد شكّلت ملجأ متواضعاً، وأنَّها كانت تتعرَّض لخطر الأمواج في حالة اضطراب أحوال الطقس[3]، ويخالف رأيه بيربروجر (Berbrugger) الذي رأى في وصف البكري بأنَّه من الممكن جداً أنَّه في تلك الفترة كان هذا المرفأ جيداً جداً وأنَّه لم يفقد ميزته إلاَّ بسبب أمواج البحر التي كان تضربه باستمرار، و"**إنَّ الضرب المتواصل على الصخور المنشقّة التي تشكلت منها، قد فصلت أجزاء كبيرة منها وفتحت الثغرات التي أشار إليها المؤرخون في بداية القرن 16م**"[4].

وتعود أولى المنشآت التي بناها الجزائريون في الميناء إلى نهاية القرن 15م، حيث أُقيم برج المراقبة والدفاع على الجزيرة الغربية الكبيرة التي احتلها هذا البناء بالكامل، لكن هذه المنشآت الاحتياطية لم تكن ذات أهمية كبيرة، لأنه في سنة 1510م تمكن الإسبان بقيادة الكونت بيدرو نافارو (Pedro Navarro) من السيطرة على هذه الجزيرة وأزالوا تشكيل البرج، وبنوا على حطامه حصن البينيونْ الشهير الذي ظلَّ لمدة حوالي عشرين عاماً يخضع المدينة وسكانها، وحرمهم من استخدام الميناء، وأجبرهم على البحث عن ملجأ آمن لسفنهم على شاطئ باب الواد باتجاه مصب واد صغير الذي أطلق اسمه على هذا الجانب كله من المدينة[5].

1 . Devoulx, **Quelque tempêtes à Alger 1875**, in : Revue africaine, vol 15, nº 89, 1871, p 342.
2 . M Berbrugger, **Algérie- Historique, pittoresque et monumentale**, premier partie- province d'Alger, Paris, enag éditions 2018, p 27.
3 . Devoulx, Op, Cit, p 342.
4 . Berbrugger, **Algérie**, p 27.
5 . Ibid, p 27.

ولكن إذا كان هذا المأوى الطبيعي كافياً لرسو القوارب الصغيرة قبل القرن السادس عشر، فإنَّه منذ ذلك القرن بدا غير كاف، عندما أعطى العثمانيون بعثاً جديداً للنشاط البحري في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط لاسيما بعد استيلائهم على حصن البينيون وطرد الإسبان منه[1]، فمباشرة بعد نجاح خير الدين بربروس في السيطرة على الحصن في ماي 1529م فكر في إنشاء الميناء، وكانت الفكرة هي ضم البِينيونْ إلى المدينة عن طريق رصيف، وبناء حاجز أمواج كامتداد للجزيرة لتشكيل مأوى للسفن تلجأ إليه خلال اضطراب أحوال الطقس[2]، حيث أنشأ رصيفاً صغيراً على درب من الصخور يبدأ من الأرض الجافة للمدينة، وينتهي بخط مستقيم عند الطرف الشمالي للجزيرة الثانية، وهي أكبر الجزر التي بُني عليها الحصن الاسباني، وأغلق هذا الرصيف المرسى على البحر الشمالي الغربي[3]، بلغ طول الرصيف 200َ متراً وشكّل ميناء مساحته ثلاث هكتارات وممرًّا مفتوحاً جنوباً بعرض 130 متراً[4]، وبذلك رسمت المعالم الأولى لميناء الجزائر، الذي أصبح فيما بعد رغم تواضعه المخبأ المفضَّل للأسطول الجزائري، الذي بثَّ الرعب لجميع الأمم المسيحية خلال العهد العثماني[5].

سعى خلفاء خير الدين في حكم إيالة الجزائر إلى تحسين منشآت هذا الميناء، سواء فيما يتعلق بالأمن أو الدفاع، حيث قام حسن باشا وصالح رايس بتوسيعه، وفي سنة 1572م بنى الداي عرب أحمد فوق الجزيرة الرئيسية الفنار الشبيه بالمنارة[6]، ومع ذلك فإنَّ مساحة ميناء الجزائر لم تتجاوز ثلاثة ونصف هكتار فقط، على الرغم من أنَّه كان يستلزم الأمر في كثير من الأحيان احتواء ما يصل إلى 100 سفينة، وظل متواضعاً بل أصبح شديد الخطورة بفعل الرياح الشمالية الشرقية التي كانت تتسبب في عواصف عنيفة، ففي سنة 1592م دمَّرت عاصفة إلى حد كبير رصيف خير الدين وحطَّمت العديد من السفن في الميناء نفسه، كما تسببت عاصفة ثانية في سنة 1619م في خسارة 25 سفينة بحسب الأب دان Dan[7].

وهكذا نجد أنَّ المصادر التاريخية تتفّق معظمها على أنَّ رصيف خير الدين كان منخفضاً جداً خلال القرن 16م، وغالبا ما اجتاحته الأمواج وجعلَت الاتصال بين المدينة والميناء سيئاً وصعباً، بل وحتى مستحيلاً

1 . Devoulx, Op, Cit, p 342.
2 . Paul Trouillet, Op, Cit, p 44
3 . Devoulx, Op, Cit, p 342.
4 . Lieussou, Op, Cit, p 35 ; Paul Trouillet, Op, Cit, p 42.
5 . Billiard, Op, Cit, p 124.
6. مالتسان، المصدر السابق، ج1، ص 54.
7. Devoulx, Op, Cit, p 343.

تماماً، وقد تم رفعه فقط في منتصف القرن التالي، ولم يتم تحسين بنائه بشكل لائق إلاّ في سنة 1814م، في عهد الداي علي باشا، حيث شكّل متراسا أكثر إرضاء إلى حد ما، ضد الرياح والأمواج في الشمال الغربي"[1].

وعلى الرغم من ذلك بقي الميناء واسعاً ولا يوفر للسفن الحماية الكافية، حسب وصف العديد من المصادر غداة الاحتلال الفرنسي، نذكر على سبيل المثال، وصف الأسير الألماني فندلين شلوصر: "**هو واسع جداً، إلاّ أنَّ موقعه المكشوف وامتداده داخل الأرض لا يوفّر للسفن الاستقرار والأمان**"[2]. ولعلَّ حالة الميناء المتواضعة وعجزه عن حماية السفن خلال فترات اضطراب الأحوال الجوية ولاسيما ضد الرياح الشمالية الشرقية، هو ما يفسر لجوء الأسطول الجزائري خلال فصل الشتاء إلى ميناء بجاية الأكثر هدوء وأماناً[3].

من جانب آخر، نلاحظ أنَّ هذا الميناء رغم كونه متواضعاً وله العديد من المساوئ، ولا يتسّع لأكثر من ثلاثين مركباً، فإنَّ موقعه البحري المميَّز قد ساعد إلى حد بعيد السلطة العثمانية على بناء أسطولَ قوي فرض سيطرته على الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، فهو بصفته ميناء في موقع ممتاز أكسب السفن الجزائرية قوةً ومكّنها من الهجوم أو الانسحاب وهي سالمة أو غانمة، وبالتالي مكنها من مراقبة الخطوط الملاحية الرئيسية الرابطة بين جبل طارق والمحيط الأطلسي في الغرب وبين مضيق تونس–صقلية في الشرق[4].

3. ميناء الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية الفرنسية(1830–1962م)

يعتبر ميناء الجزائر أولى المنشآت البحرية التي سيطر عليها جيش الاحتلال الفرنسي بعد احتلاله مدينة الجزائر وأهمّها، لذا كان من الضروري خلال الأيام الأولى من الاحتلال أن تفكّر السلطة الاستعمارية في إصلاح منشآته المهَملة منذ سنة 1816م، وهو تاريخ قصف مدينة الجزائر من قبل الأميرال الإنجليزي اللورد إكسموث الذي دمَّر أجزاء كبيرة منه[5]، وإصلاح ما أفسدته العواصف البحرية التي تسبَّبت في تحطيم منشآت الميناء خلال السنوات الأولى من الاحتلال، نذكر على سبيل المثال عاصفة فيفري 1835م، وعاصفة جانفي1841م التي زادت الوضع سوءا[6]. لذا مرَّ تاريخ تأسيس الميناء ومنشآته بأربع مراحل يمكن إدراجها كما يلي:

1 . Ibid, p 343.

2. فندلين شلوصر، المصدر السابق، ص10.

3. Paul Trouillet, Op, Cit, p 42.

4. عبد القادر حليمي، **مدينة الجزائر –نشأتها وتطورها قبل 1830م**، الجزائر، دار المعرفة الدولية، 2015، طبعة خاصة، ص 38.

5. Lieussou, Op, Cit, p 39 ; Paul Trouillet, Op, Cit, p 42.

6 . Armand Lacour, **monographie de la marine française en Algérie**, Alger, imprimerie administrative, 1877, p 68.

1.3. المرحلة الأولى:(1830م-1847م)

خلال هذه المرحلة قدَّم عدد من المهندسين إلى الإدارة الاستعمارية عدة مشاريع لبناء الميناء، كانت محتشمة بسبب عدم استقرار الوجود الاستعماري في الجزائر، حيث كان الاهتمام الوحيد لسلطة الاحتلال آنذاك منصباً على توفير ملاذ آمن لسفنها، فقامت في البداية بتوسيع رصيف خير الدين نحو الجنوب الغربي وفقاً لقرار تم سنة 1837م، وأنجزت أشغال التوسيع جنوب جزيرة البحرية دون أي دراسة متعمّقة وبدون هدف مستقبلي، بعدها انحرف هذا الرصيف شرقاً ممَّا سمح بتغطية أكبر للمياه، وكان طويلاً جداً عَلى الجانب البحري[1]، وقد كلّف المهندس السانسيموني بوارال(Poirel)حينذاك بتدعيم حاجز الأمواج فاخترع بالمناسبة نظام المكعبات الخرسانية الاصطناعية التي يتم غمرها في الماء لتشكيل دعامة للأرصفة[2].

ومن بين المشاريع المقدَّمة خلال هذه المرحلة نذكر منها تلك الخاصة بالمهندس(Monlluissant) مونلويسون سنة 1835م والمهندس بوارال(Poirel) 1837م، وقاريلا(Garella) سنة 1838م، ولكن تم رفضها في 15 أفريل 1839م من طرف المجلس العام لمصلحة الجسور والطرق بمدينة الجزائر، الذي كان يرى عدم إمكانية إنشاء ميناء عسكري في مدينة الجزائر، واعتبره ملجأ خطيرا للسفن والتجارة، رغم الحاجة الماسة لسلطة الاحتلال إلى توفير ملجأ لأساطيلها الحربية آنذاك، واعتبر هذا المجلس مدينة الجزائر التي تسيطر عليها المرتفعات من جميع الجوانب مكانا يسهل الوصول إليه، ويمكن أن يكون موقفا عسكريا سيئا للقوات الفرنسية، ويكمن دفاع الميناء الأفضل بالتحديد في صعوبات الإنزال لجيش غازي، ولم تعترف مصلحة الجسور والطرق بأهميته إلاّ بفضل موقعه مقابل ميناء طولون في فرنسا، مماً يسمح بمراقبة المرور بين جزر البليار وسواحل شمال إفريقيا وتسهيل التواصل بين فرنسا وجيش الاحتلال في الجزائر[3].

- **مشروع رافنو دوليسل(Raffeneau de Lisle)** : لم يكن الميناء محلَّ اهتمام الإدارة الاستعمارية حتى سنة 1840م، حين قدَّم المهندس رافنو دوليسل(Raffeneau de Lisle) مخططا لميناء حربي وتجاري مهم جدا، ولكن تم رفض المشروع بسبب تكلفته الباهظة، ولأنَّه كان واسعاً جداً، يضم رصيف تجاري من 20 هكتارا، ورصيف عسكري من 16 هكتارا، مسبوقة بمساحة حوالي 50 هكتار قبل الميناء.

1 . Paul Trouillet, Op, Cit, p 42.

2. سعيد علمي، المرجع السابق، ج 1، ص98.

3 . Lieussou, Op, Cit, p 38, 39.

لكن كانت النفقات اللازمة لهذا المشروع مرتفعة جدا بالنسبة للاعتمادات المالية التي كانت متاحة سنة 1842م، كما أنَّه لوحظ على هذا المشروع والتحديثات التي كان سيحدثها أنَّه سيؤدي في سنوات قليلة إلى ميناء مغلق، ممَّا يجعل كل إمكانية للتمديد تفقد في المستقبل، لهذا تم رفض المشروع[1].

- **مشروع بيرنارد (Bernard) سنة 1842م:** اعتمد هذا المشروع من قبل الحكومة الفرنسية في سنة 1842م، وأعطى لمدينة الجزائر ميناء من 52 هكتار مع رصيف تجاري ورصيف عسكري مقسَّم بواسطة سد الجفنة[2].

وتجدر الإشارة هنا أنَّه في سنة 1842م كانت المخاوف لدى سلطة الاحتلال من حرب بحرية والرغبة في توفير الوقت والمال، والاكتفاء باستخدام المنشآت التي أنجزت منذ 1837م، دافعا بشدَّة لاعتماد غرفة التجارة لمقترحات بيرنارد(Bernard)[3]، لكن قبل الإنجاز الكامل لهذا المشروع تم إرسال المهندس الهيدروغرافي ليوسو (Lieussou) إلى الجزائر من أجل دراسة التحسينات الممكنة على الموانئ الثانوية فيها[4]، بصفته عضوا في "اللجنة البحرية لموانئ الجزائر" التي أنشئت في سنة 1843م[5].

- **مشروع ليوسو (Lieussou) سنة 1845م:** قدَّم المهندس ليوسو في 1 مارس 1845م إلى القائد الأعلى للبحرية في الجزائر مشروعا مضاداً بالكامل، يتمثَّل في إنشاء ميناء عسكري بمساحة 75 هكتار إلى الجنوب من رصيف خير الدين، وميناء تجاري من 45 هكتار يمتد شمال الرصيف ذاته، والحوضين الإثنين يتواصلان فيما بينهما، لكن لديهما مدخلين مختلفين، وكان المهندس ليوسو(Lieussou) يرى أنَّه من الضروري أولا تنظيم الميناء العسكري الذي إذا لزم الأمر يمكن أن يستقبل السفن التجارية وإنشاء الميناء التجاري يأتي بعد ذلك[6].

وفي 23 مارس 1845م خوَّل وزير الحربية الفرنسية للجنة المختلطة التي أنشئت في مدينة الجزائر الإشراف على أعمال الميناء، ولإعادة النظر في مشروع برنارد(Bernard) المعتمد في سنة 1842م من قبل الحكومة وتعديله إذا لزم الأمر، وقد اعترفت هذه اللجنة بالإجماع بقصور وعدم كفاية المشروع، وبعد دراسة

1. Paul Trouillet, Op, Cit, p 43.: لتفاصيل أكثر حول هذا المشروع ينظر

2 . Ibid, p 43.
3 . Lieussou, Op, Cit, p 41
4 . Paul Trouillet, Op, Cit, p 43
5 . Armand Lacour, Op, Cit, p76.
6. Lieussou, Op, Cit, p 42.

مشروع ليوسو(Lieussou)، وافقت على جميع أحكام هذا المشروع المضاد المتعلق بميناء عسكري، مع هذا التعديل الوحيد الذي وسَّع هذا الأخير من 15 هكتار، عن طريق حمل السد بالتوازي مع نفسه 100 متر بعيداً عن الشاطئ، ويمتد الرصيف الشمالي أيضا 100 متر، من أجل الحفاظ على نفس الاتجاه ونفس العرض، هذه التغييرات المقترحة تمت الموافقة عليها في 11 فيفري 1846م من طرف اللجنة المختلطة وفي ماي 1846م من قبل مجلس الأميرالية[1].

وتجدر الإشارة هنا أنَّ المهندس ليوسو(Lieussou) على الرغم من وضعه لمشاريع لإنشاء ميناء الجزائر، كان أبعد ما يكون عن التنبؤ بأهمية العاصمة الجزائرية المستقبلية، كما ألحق بدراساته حول موانئ الجزائر نشرت سنة 1850م بعنوان: دراسات حول الموانئ الجزائرية (Etudes sur les ports de l'Algérie)[2]، لمحاولة إظهار أنَّ مدينة الجزائر يمكن أن تكون عاصمة مؤقتة فقط، وأنَّ وضع ميناء الجزائر لن يجعله ميناء حرب ناهيك عن ميناء تجاري رئيسي، وكل تفضيلاته ذهبت إلى ميناء بجاية وقد كان معجباً بالخصائص التجارية والعسكرية لخليج صالداي الروماني القديم[3]، الذي أراد أن يجعلها المدينة الرئيسية للاحتلال الجديد، وميناء عسكري رئيسي وميناء عبور رئيسي بين أوروبا وداخل إفريقيا[4].

- **المشروع النهائي سنة 1847م**: نتج عن كل هذه الدراسات والنقاشات مخطط نهائي اعتمد في 13 أفريل 1847م من قبل مجلس الأميرالية، وفي 1 جويلية من السنة نفسها من قبل المجلس العام لمصلحة الجسور والطرق، وأضيف ميناء مساحته 95 هكتار[5].

باختصار كل المخططات المقترحة يمكن تلخيصها في ثلاث مشاريع:

- **مشروع بيرنارد(Bernard)**: اعتمد من قبل الحكومة الفرنسية في 1842م، وأعطى لمدينة الجزائر ميناء من 52 هكتار مع رصيف تجاري ورصيف عسكري مقسَّم بواسطة سد الجفنة.
- **مشروع ليوسو(Lieussou)**: عدّل من قبل اللجنة المختلطة وقدم في 1845م مع ميناء عسكري من 90 هكتار وميناء تجاري من 45 هكتارَ مفصولين لكن يتواصلان عن طريق قناة.

1. Paul Trouillet, Op, Cit, p 43, p44.
2 . Aristide Lieussou, Op, cit.
3. التسمية القديمة لمدينة بجاية خلال العهد الروماني.
4. Paul Trouillet, Op, Cit, p 42 ; A. Lieussou, Op, Cit, p 58,59.
5 . Lieussou, Op, Cit, p 44.

- **المشروع النهائي**: الذي اعتمد سنة 1847م، يتكوَّن من ميناء بمساحة 95 هكتار[1].

قُدّرت النفقات اللازمة من أجل إنجاز هذه المشاريع المختلفة حسب ما ذكره ليوسو(Lieussou) بما في ذلكَ العشرة ملايين التي أنفقت بالفعل سنة 1848م، حوالي 27 مليون فرنك لمخطط بيرنارد(Bernard)، ولمشروع ليوسو (Lieussou)بلغت 48 مليون، ومن أجل المشروع النهائي 85 مليون فرنك[2].

2.3. المرحلة الثانية: (1847م –1872م)

في ظل هذه النقاشات والاقتراحات استمرت أشغال البناء ببطء وخضعت للتعديلات المختلفة، فبعد التسليم النهائي لمباني جزيرة الأميرالية للبحرية الفرنسية في أوت 1848م، شَرع في إنشاء المشروع النهائي للميناء يوم 1 سبتمبر 1848م، وفي مارس 1851م شَرع في بناء الرصيف الجنوبي لميناء الجزائر، وفي جوان 1852م تم استكمال الرأس الدائري للرصيف الشمالي[3]، وبذلك وصل طول الرصيف الكبير إلى 550 متر سنة 1849م من أصل700 متر المتوقعة، وفي 1850م بلغ منسوب المياه المحمية 30 هكتار محدودة من الغرب بالمدينة، ومن الشمال برصيف خير الدين، وجزيرة البحرية، ومن الشرق بكاسر الأمواج[4].

ومع ذلك كان هذا الميناء لا يزال عاجزاً على احتواء أكثر من 3 أو 4 سفن فرقاطات كبيرة، و12 باخرة و100 سفينة تجارية، ولم تكن أرصفة الشاطئ الصغيرة في متناول السفن الكبيرة، وكانت الحركة التجارية (حركة نقل البضائع) بين الميناء والمدينة تتم يدوياً على ظهور الحمَّالين[5].

وخلال الفترة من ماي 1859م إلى ماي 1860م تمت الموافقة على بناء حوضين جافين، واكتملت الأشغال بهما في سنة 1864م بالنسبة للحوض الصغير وفي 1869م بالنسبة للحوض الكبير، كما تم بناء محطة للقطارات وخط سكة حديدية سنة 1865م[6].

بعد سنوات من ذلك، أصبح الميناء غير كاف والأرصفة مزدحمة، وحركة نقل البضائع صعبة جداً، وقد أضرَّ هذا التأخير بالمنتجات التجارية المحمَّلة في السفن، بالإضافة إلى ذلك، كان من المستحيل توسيع أرصفة

1 . Ibid, p 45.
2. Paul Trouillet, Op, Cit, p 44.
3 . Armand Lacour, Op, Cit, p 78, 80.
4 . Paul Trouillet, Op, Cit, p 44.
5 . Ibid, p 45.
6 . A.N, **Statistiques des ports maritimes de commerce années** 1961, 1962, 1963,1964, **port autonome d'Alger**، المرسى الجزائرية الحرةAlger, imprimerie nord-africaine, 1967. P 7.الأرشيف الوطني الجزائري

الميناء المحدودة من الشمال بمباني الأميرالية، ومن الجنوب بخليج الآغا، ومن الغرب بشوارع المدينة[1]، وهو الأمر الذي دفع المجلس العام لمصلحة الجسور والطرق في 14 نوفمبر 1872م، إلى طرح مبدأ توسيع الميناء عن طريق إنشاء أحواض متعاقبة، والتي من شأنها أن تسمح بالامتداد بشكل غير محدَّد على طول الساحل، لكن هذا المبدأ ظل وقتا طويلا دون تطبيق، حتى سنة 1893م حين قررت الغرفة التجارية لمدينة الجزائر بناء ميناء في خليج الأغا لتبدأ المرحلة الأولى من التوسع نحو الشرق[2].

هذا ولا يفوتنا أن نشير إلى أهم المنشآت التي بنيت في الميناء خلال هذه المرحلة، وهي جادَّة الواجهة البحرية التي كانت تعرف بجادَّة الإمبراطورة أوجيني(Boulevard de l'impératrice Eugénie) ، التي صمَّمها المهندس المدني الفرنسي فْريدريك شاسيريو(Frédéric Chassériau)، والتي اشتهرت بمخازنها الواقعة أسفل الجادَّة، وهي لا تزال تشكّل إحدى العناصر المكونة للصورة النمطية لمدينة الجزائر، والتي يمكن اعتبارها أهم المنشآت العمرانية للإمبراطورية الثانية بالجزائر[3].

كما عرفت هذه المرحلة أيضا بناء مدرسة "للأهالي" على شاطئ الميناء، حيث كان على الأطفال الجزائريين الذين تم قبولهم هناك في هذه المدرسة البقاء فيها لمدة معينة، حيث تلقَّوا فيها المفاهيم الأولى لمهنة الملاحة البحرية وتعلموا القراءة والكتابة باللغة الفرنسية، لكن تم غلق هذه المدرسة في ماي 1871م بعد 16 سنة من فتحها[4].

3.3. المرحلة الثالثة(1872م–1914م)

تم خلال هذه المرحلة تمديد الرصيف الشمالي للميناء بطول 40 مترا وتضييق الممر والانتهاء من بناء الأحواض وبناء قنوات انسيابية، وذلك تنفيذاً للبرنامج الذي تمت الموافقة عليه في ديسمبر 1878م، وقد أنجزت الأشغال في الفترة ما بين 1879م و1887م، وبلغت النفقات 1700000 فرنك، كما تم تمديد الرصيف الشرقي على طول 100 متر وفتح ممر في فرع التجذير للرصيف الجنوبي بموجب المرسوم المؤرخ في 18 أوت 1890م، وأنجزت الأشغال خلال الفترة من 1892م إلى 1895م، بتكلفة بلغت 800 ألف فرنك بدعم من

1 . Paul Trouillet, Op, Cit, p 45.

2. Ibid, p 45.

3. معاوية سعيدوني، **دراسات في التخطيط العمراني في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية**، ص25، 26.

4. Armand Lacour, Op, Cit, p 80.

الغرفة التجارية، وبموجب مرسوم 17 أوت 1895م تم توسيع الرصيف الشمالي خلال الفترة الممتدة ما بين 1896م إلى 1899م وبلغت النفقات 800 ألف فرنك[1].

ومن أهم المنشآت البحرية التي بنيت خلال هذه المرحلة تأسيس ميناء خلفي في خليج الأغا، وذلك بتبني الفكرة التي طرحت في 1872م، لإنشاء أحواض متعاقبة جديدة من الصفر، فكان خليج الأغا المتاخم للميناء القديم مناسبا لبناء هذا الميناء الجديد[2].

أ. **ميناء الأغا الخلفي**: بدأ توسيع ميناء الجزائر إلى الجنوب الشرقي بالشروع في بناء ميناء الأغا الخلفي، وبموجب قانون 25 جوان 1897م تم وضع الحجر الأول من قبل الحاكم العام للجزائر آنذاك جول كامبون(Jules Cambon) يوم 14 جويلية 1897م، وقد كلفت الأشغال نفقات بلغت 5600000 فرنك، تحملتها الغرفة التجارية بمدينة الجزائر[3]، التي حصلت كتعويض على امتياز بناء المنصات على كامل الأراضي المكتسبة على البحر لمدة 75 عاما، مع إمكانية تأجيرها وحتى جباية ضرائب الرسوم إذا لم تكن الإيجارات كافية[4].

بدأت أشغال البناء في 27 ديسمبر 1898م، وشرع في عملية تجفيف الأراضي على البحر وجلب الأحجار اللازمة للبناء بواسطة العربات من هدم الأراضي الواقعة عند بوابات باب عزون أو عن طريق البحر من المحاجر القريبة من المدينة، كما جلبت الرمال من شواطئ حسين داي ورأس ماتيفو، وأنشئت السدود من الصفر، وخاصة منشآت المصالح البحرية المختلفة ومستودعات البضائع وبناء المنشآت التجارية في المدينة[5].

تمَّت عملية تسليم المنصَّات إلى غرفة التجارة في فترات مختلفة بدءا من سنة 1902م، وبعد إنهاء المرحلة الأولى من بناء ميناء الآغا الخلفي تمثلت المنشآت الجديدة في منصات من حوالي 18 هكتار، وبناء رصيف صغير طوله 300 متر جنوب حصن الكود، بالإضافة إلى حاجز أمواج بطول 200 مترا بدءاً من حاجز الأمواج المعدني، ومنصَّات واسعة على الشاطئ جنوب الأحواض الجافة، كما شرع في إنشاء طريق وصول يربط الحوض الجديد بالمدينة وأعلن عن المنفعة العامة لهذه المنشآت بمرسوم 4 أوت 1902م[6].

1 . A.N, Statistiques des ports maritimes, p 8.
2. Paul Trouillet, Op, Cit, p 45, 46.
3 . Statistiques des ports maritimes, Op, Cit, p 8.
4 . Paul Trouillet, Op, Cit, p 46.
5. Ibid, p 47, 48.
6 . Ibid, p 48 ; A.N, **Statistiques des ports maritimes**, p 8.

لكن سرعان ما دعت الأشغال المنجزة إلى ضرورة تعديل مشروع الميناء لعدم حمايته بشكل جيد، فتقدم مهندسو الجسور والطرق بمخطط جديد، ووضع مشروع قانون جديد لاستكمال الميناء الخلفي للأغا، تم طرحه في مجلس النواب في 29 مارس 1905م[1]، وشرع في تنفيذه بموجب مرسوم 19 جويلية 1905م، وقد تضمنت المنشآت المنجزة خلال هذه المرحلة ما يلي:

- كاسر أمواج بطول 600 متر، وهو كاسر الأمواج الكبير لميناء آغا والذي عرف فيما بعد بكاسر أمواج لويس مورارد (Louis Morard).
- الامتداد لمسافة تزيد عن 500 متر من الرصيف الجنوبي لحصن الكود وبناء رصيفين ثانويين يتركان بينهما ممر عرضه 100 متر وامتداد أكثر من 100 متر من حاجز الأمواج المعدني، اكتملت الأشغال في 1912م وبلغت النفقات 8200000 فرنك، بما في ذلك بناء السكك الحديدية والصرف الصحي لكاسر الأمواج الكبير[2].

وهكذا تشكل الحوض الجديد للأغا من الأرصفة وحاجز الأمواج الكبير بمساحة 35 هكتار تقريباً، أمَّا الرصيف المعدني الذي يقع وسط هذا الحوض والذي أصبح مع مرور السنوات غير كاف نتيجة التوسع المتزايد لعمليات التعدين في المنطقة فقد زاد طوله من 200 إلى 300 متراً[3].

خصص ميناء الأغا بشكل أساسي للمواد الثقيلة كالمعادن، الفحم، الجير، الجس... إلخ. وهو محمي بواسطة الرصيف الشرقي، ومحدود ومنفصل عن الميناء القديم في الشمال بواسطة حوض الأميرال موشي(Mouchez)، بممر عرضه 100 متر وعمقه 12 مترا، وقد بلغت مساحة المنصات 20 هكتارا، حيث نلاحظ طول الأرصفة التي يمكن أن ترسو في الطول بالنسبة لجسم الماء وسطح المنصات تقدما كبيراً مقارنة بالميناء القديم[4].

ب. توسيع وتحسين الميناء القديم:

عرفت منشآت الميناء خلال هذه المرحلة عدة تطورات تمثَّلت خصوصا في بناء كاسر أمواج يربط جزيرة الجفنة في البحر، والتي بدأت الأشغال به في 1905م وانتهت في 1908م، كما تم بناء كاسر أمواج الأميرال موشي(Mouchez) وأرصفة الشاطئ بين هذا الكاسر وكاسر الأمواج المعدني بموجب مرسوم 31 مارس

1 . Paul Trouillet, Op, Cit, p 48.
2 .A.N, **Statistiques des ports maritimes**, p 8.
3 . Paul Trouillet, Op, Cit, p 48.
4 . Anonyme, **Le port d'Alger sa situation actuelle, amélioration, travaux neufs et projetés**, Chantier nord-africain, janvier 1933, 6 année, nouvelle série, p73.

1909م، وبدأت الأشغال من 1909م إلى 1915م بتكلفة إجمالية بلغت 1750000 فرنك، بالإضافة إلى بناء درج ممر للوصول من شارع كارنو(Carnot) إلى منصات الميناء القديم، وبموجب مرسوم 9 نوفمبر1911م تم توسيع كاسر أمواج الأميرال موشي (Mouchez) وبناء رأس مستدير في الممر الجنوبي للميناء القديم[1].

تم الانتهاء من جميع هذه المنشآت في سنة 1912م، وأضيفت أرصفة منحدرة في المداخل، وزادت مساحة المنصات التي تديرها الغرفة التجارية إلى 27 هكتارا، وهكذا تمت زيادة المساحة الكلية لمنسوب المياه لميناء الجزائر إلى 115 هكتار[2]. وفي سنة 1914م كان وضع الميناء كالتالي:[3]

الميناء	طول الأرصفة في المياه العميقة 6.5 فأكثر	طول الأرصفة في المياه الضحلة	منسوب المياه
الميناء القديم: كاسر أمواج الجفنة ورصيف الجنوبي لهذا الكاسر	416متر	1336 متر	80 هكتار
الميناء الخلفي للأغا	2685 متر.	296 متر	35 هكتار
المجموع	3101 متر	1632 متر	115 هكتار

Source : A.N, **Statistiques des ports**, p 8.

4.3. المرحلة الرابعة: (1914م–1962م)

كان نمو حركة ميناء الجزائر أسرع من منشآت التوسيع، فحتى بداية القرن العشرين كانت تتم عمليات التحميل والتفريغ في الميناء القديم بشكل حصري عن طريق الصنادل، مما عقَّد بشكل واضح المناولة وزاد التكاليف، ولتجنب ازدحام حوض المياه نفسه، كان على مصلحة الموانئ الحد من عدد هذه الصنادل، كما كانت المعدات المستعملة قديمة جدا، خاصة أجهزة الرفع، وكانت المساحات الحرة على المنصات غير كافية،

1 . A.N, Statistiques des ports, p 8.

2 . René Lespès, **Le port d'Alger**, In: **Annales de Géographie**, T30, n°165, 1921. pp. 195-222; doi : https://doi.org/10.3406/geo.1921.8981-https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1921_num_30_165_8981, p 200.

3 . A.N, **Statistiques des ports**, p 8.

خاصة في الميناء القديم، حيث تشغل الطرق والسكة الحديدية والمحطة الرئيسية للمسافرين وحدها 2 هكتار ومباني الخدمات العامة ومخازن غرفة التجارة وتلك الخاصة بشركات الشحن أكبر مساحة، وكان يمكن استخدام 7 هكتارات فقط من منصات الميناء القديم من بين 27 هكتار من كل المنصات التي كانت مخصَّصة لمستودع البضائع، والتي يشغل الفحم جزءا منها أثناء النقل، وقد ساء الوضع أكثر بسبب الأزمة التي عانت منها حملة تصدير الخمور 1911م و1912م، وتأزُّم حركة النقل بين الجزائر والمتروبول، حيث تراكمت البضائع تحت القماش المشَمَّع أو في العراء حيث كانت تتدفق البراميل على الطرق خلال حملة الخمور[1].

وبذلك أصبح ميناء الجزائر عاجزاً في تلك الفترة عن أداء الدور الذي يجب أن يضمنه موقعه على الخطوط الملاحية الرئيسية، وغير قادر عن تلبية احتياجات الزيادة المستمرة في حركة المرور، حيث أشارت الإحصائيات الرسمية إلى أنَّ الحمولة الفعلية للميناء قد تضاعفت ثلاث مرات خلال 11 سنة (1901 و1911م)، مع زيادة مستمرة قدرها 200000 طن[2].

أشارت الغرفة التجارية إلى أنَّ حركة الميناء في سنة 1913م كانت حوالي 13000 سفينة (داخلة ومغادرة) بأكثر من 18400000 طن من الحمولة، وأنَّ الحركة تجاوزت 3600000 طن، وأنَّ شحنات خام الحديد وحدها وصلت إلى 1500 طن يوميا، لذلك اعتبرت أنَّه من الضروري إنشاء ميناء مخصَّص لمناولة 4 مليون طن واستقبال 15000 سفينة (داخلة ومغادرة)، لكنَّ الحرب العالمية الأولى أدَّت إلى تأخير هذا المشروع، الذي تمَّ تقديمه إلى البرلمان الفرنسي في 16 جوان 1920م، وتمت الموافقة بالفعل على الاعتمادات المالية وتقريرها، وقدرت ب 162500000 فرنك، تدفع المستعمرة 20 مليون منها، أمَّا الباقي فيتم تغطيته من قبل غرفة التجارة من خلال استعارة الرسوم والامتياز لمدة 75 سنة للمنصَّات التي يتم إنشاؤها، وهذا التاريخ شكَّل في تاريخ ميناء الجزائر مرحلة رئيسية من تطوره[3].

وعلى هذا الأساس خضع الميناء لعدة تغيُّرات خلال هذه المرحلة حيث تم توسيعه نحو الجنوب الشرقي عبر إنشاء ميناء خارجي (Avant-port) وحوضي مصطفى والحامة، بتكلفة قدرها 103 مليون فرنك، وضع هذا المشروع قيد الدراسة منذ اندلا ع الحرب العالمية الأولى ولم يشرع في إنجازه حتى سنة 1921م[4].

1 . René Lespès, **Le port d'Alger**, p 201; **Bulletin municipal de la ville d'Alger 1913**, Op, Cit, p 59, 60, 61.
2 . René Lespes, **Le port d'Alger** p201, 202.
3. Ibid, p 202.
4 . A.N, Statistiques des ports, p 9.

- **حوض مصطفى**: أنشئ جنوب شرق حوض الآغا، بني الجزء الأول من حوض مصطفى والميناء الخارجي بتكلفة 95 مليون فرنك، وأعلن عن المنفعة العامة للأشغال بموجب قانون 21 أفريل 1921م، وعهد المشروع بعد المناقصة لشكة شنايدر وداید، ووضع الحجر الأساس من قبل الرئيس الفرنسي في 19 أفريل 1922م. كانت الأشغال المخطّط لها في البداية والمعدَّلة نتيجة الظروف الاقتصادية موضوع عقد جديد يشمل فقط منصات لربط حوضي الآغا ومصطفى (أنجزت ما بين 1923م إلى 1928م) بلغت النفقات 11835727 فرنك، وبدأت أشغال ما يسمى برصيف مصطفى في 1927م، وانتهى في مارس 1940م، وبلغت تكلفته 51971872 فرنك، بما في ذلك إصلاح الأضرار التي تسببت فيها عاصفة 3 فيفري 1934م[1]، وقد بلغ طول رصيف مصطفى 1200 متر اعتمد بناؤه على نظام جديد يسمى الرصيف Génoise، الذي يتكون من جدار عمودي ينزل بعمق تحت الماء، دون شقوق واقية مع عناصر مزودة بكتل من 400 طن، وينتهي حوض مصطفى ببناء حواجز أمواج في المياه العميقة مع منصة متصلة بمساحة إجمالية تبلغ 44 هكتار تقريباً[2].

وقد عرفت هذه الفترة تحسينات كبيرة على الأرصفة القائمة وبناء أرصفة جديدة حيث شهدت توسيع وتطوير رصيف الجفنة(1923-1924م) ليصبح محطّة عبارات حديثة جداً، يمكن رسوها على الوجهين الشمالي والجنوبي، للناقلات والسعاة والسيّاح والسفن الحربية (السطح 3 هكتارات)، وإنشاء رصيف للصيد (Môle Jérôme Tarting) مخصَّص لسفن الصيد(1927م-1928م)، وأخيراً إنشاء رصيف الفحم(Môle Charles Simian) خلال الفترة (1928م-1934م) ملحق بالرصيف الشرقي للميناء القديم، والذي تم تزويده بخطوط سكك حديدية متصلة بالشبكة بواسطة جسر قاعدي فوق ممر الأغا، كما تم استكمال معدَّات الميناء بتركيب العديد من الرافعات الكهربائية العملاقة وشبه العملاقة، وأجهزة مناولة متطورة وقوية جدا للفحم والمعادن، وتشغيل رافعات السيارات ... إلخ[3]

كما استمر تدعيم الأرصفة الشرقية للأغا والرصيف الشمالي، ومباشرة بعد نهاية الحرب العالمية الثانية وبالضبط في سنة 1946م استؤنفت أعمال التوسعة والدفاع الخارجي للميناء وذلك بتوسيع رصيف مصطفى الذي تم الانتهاء منه سنة 1954م مع رأس دائري على الساحل، وخلال الفترة من 1954م-1955م تم إنجاز

1 Ibid., p 9.
2 . Anonyme, **Le port d'Alger sa situation actuelle, amélioration, travaux neufs et projetés**, Chantier nord-africain, janvier 1933, p 75.
3 . A.N , Statistiques des ports, p 9.

أعمال توسيع رصيف الأميرال موشي، واستمرت التحسينات والانشاءات حتى نهاية الفترة الاستعمارية وحصول الجزائر على استقلالها سنة 1962م[1].

وهكذا سخرت الإدارة الاستعمارية جهوداً كبيرة لتوسيع ميناء الجزائر وتطويره بما يتلاءم مع حركة المرور العالمية، وحتى يساوي مكانة الموانئ الأوروبية الكبرى آنذاك، وهو ما يعكس أبعاده العسكرية والاقتصادية الكبيرة التي سنحاول التعرف عليها في الفصل التالي.

رابعا: التطور العمراني لميناء مدينة وهران(1830م-1962م)

1. **الموقع والخصائص الطبيعية**: يقع ميناء وهران في شمال غرب الجزائر، وبالضبط في الجزء السفلي من خليج مدينة وهران، وهو خليج واسع مفتوح على الشمال والشمال الغربي، محمي بشكل جيد من الشرق والغرب، يحده من الغرب رأس فَالْكُون ومن الشرق ما يسمى بنقطة إيغيل أو الإبرة[2]، ومن الجنوب المرتفعات التي تحد الساحل[3].

يمتد ميناء وهران حتى حصن لامون وهو الحد الغربي لخليج وهران، عند طرف هذا الحصن يتجه الساحل نحو الغرب ثم ينحني صعودا نحو الشمال لينضم إلى حصن المرسى الكبير الذي يتقدم مثل الخلد نحو الشرق وبالتالي يشكل ملجأ طبيعياً اعتبر الأكثر أماناً من كل الموانئ التي كانت موجودة في الجزائر قبل الاحتلال الفرنسي، وبعد النتوء الذي يبي عليه حصن المرسى الكبير يتجه الجرف شمالاً ثم يتجه إلى الجنوب الغربي ثم يغير اتجاهه ويصعد إلى الشمال الغربي باتجاه رأس فالكون ويشكل خليجا كبيرا ومفتوحا جدا[4].

كانت المداخل المؤدية للميناء خلال الاحتلال الاسباني تحرسها حصون سانتا كروز وسانت قريقوار ولامون، حيث يقع الأول في أعلى جبل مرجاجو والاثنان الآخران على الجانب الشمالي لجبل غمرة الذي يسيطر على المدينة[5].

---

1. لمزيد من التفاصيل حول منشآت الميناء، ينظر:

- A.N, Statistiques des ports, p 8- 14.

2. أو نقطة أهوجا المعروفة باسم رأس الإبرة" من كتلة من الصخور شديدة الانحدار خالية تماما من الغطاء النباتي وتنتهي بقمة مدببة يوجد بالقرب منها صخرة هرمية يبلغ ارتفاعها حوالي 54 متر، والتي أطلق عليها الأوروبيون اسم الابرة وسيما فرعون ابهام فرعون من قبل المغاربة، من بعيد تبدو هذه الابرة وكأنها سفينة شراعية لا يمكن الوصول إليها نرى بعض الصخور المعقوفة عند سفحها.

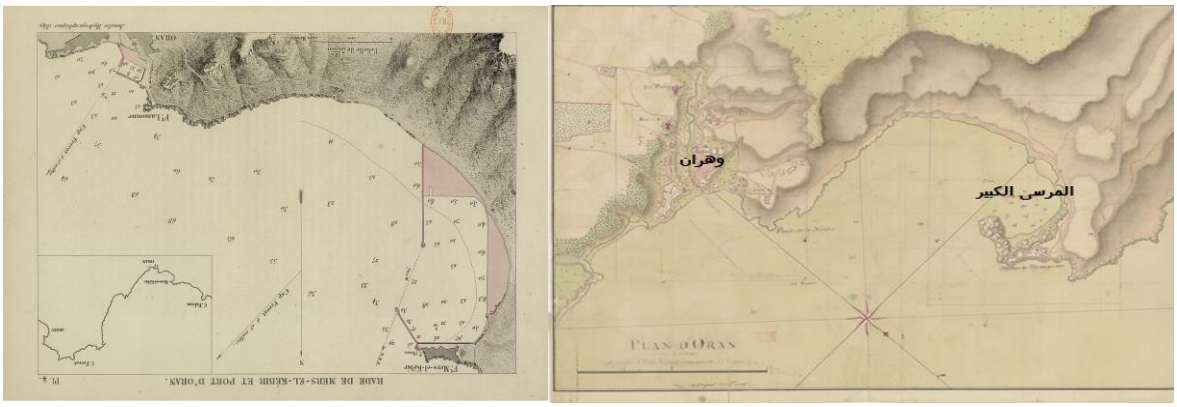
- Armand Lacour, Op, Cit, p 129; Billiard, Op, Cit, p 46

3 . Billiard, op, cit, p 46 ; Ed, Déchaud, **Les ports de l'Oranie, Oran**, imprimerie typographique et Lithnographique, l.Fouque, 1908, p 6

4 . Billiard, Op, Cit, p50.

5 . Armand Lacour, Op, Cit, p 129

الخريطة رقم 8: خليج وهران



Source : Gallica.bnf.fr/bibliothèque nationale de France

2. ميناء وهران خلال العهد الإسباني:

بعد احتلال الإسبان لمدينة وهران والمرسى الكبير أدركوا بالفعل الحاجة إلى وجود ميناء في وهران أو على الأقل ملجأ للقوارب المكلّفة بالنقل بين ميناء المرسى الكبير والمدينة، لكنهم لم يشرعوا في بنائه حتى سنة 1736م، وذلك ببناء رصيف صغير متجذر في مدخل صخري يقع جنوب حصن لامون، بلغ طوله 12 مترا عندما دمَّرته عاصفة سنة 1738م جزئياً، وهو الرصيف الذي سيتحوَّل إلى الرصيف المركزي للميناء خلال الحقبة الاستعمارية الفرنسية، ونصبوا على الشاطئ إلى الجنوب قليلا من رصيف الميناء، حراسة صلبة تسمى حراسة الرصيف، تضمَّن هذا البناء قبواً مبطّناً بدعامات وجسراً متحركاً، كانت مسلحة ببطارية من أربعة مدافع مثبَّتة على الشرفات، وإلى الجنوب من هذا المدخل على طول الشاطئ تمَّ حفر مخازن كبيرة مقَبية في الصخر، في الفترة ما بين 1786م إلى 1788م تم حفر أحد هذه المخازن وهو بالقرب إلى الرصيف تحت مستوى سطح البحر بقليل، وتم توصيله بالميناء، عن طريق قناة ضيقة كانت تسمى البنكيل، وهي تحمي البضائع المراد تحميلها، كما يمكنها أن تأوي بعض القوارب في حالة سوء الأحوال الجوية[1]، وتضمنت هذه المخازن مخازن المؤن ومخازن الحبوب ومخازن التبن[2].

وتمثَّلت المنشآت الإسبانية في الميناء في بناء رصيفين: أحدهما يمتد على طول المخازن من الشمال إلى الجنوب تقريباً، والآخر إلى الجنوب من الخليج في اتجاه عمودي، وبين هذين الرصيفين تمَّ الاحتفاظ بشاطئ

1 . Billiard, Op, Cit, p 46- 47.

2. علي خلاصي، **القلاع والحصون في الجزائر–المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**، الجزائر، 2007، ص15.

لسحب القوارب إلى الشاطئ، وقد سمي هذان الرصيفان غداة الاحتلال الفرنسي برصيف المخازن ورصيف سانت ماري[1].

- **رصيف سانت ماري (Saint Marie)**: بني هذا الرصيف من الحجارة الصلبة وهو طويل جدا ومحمي بواسطة طوق الصخور، حافظ على بنائه بعد الاحتلال الفرنسي رغم قلة سماكة الطلاء الذي شمل الأحجار العالية الجودة والمرصوفة فقط[2].
- **رصيف المخازن**: بني بشكل أقل جودة، وكان محاطا بمخازن مقببة محمية برصيف بطول حوالي 42 مترا يتجدَّر إلى الجنوب قليلا من حصن لامون ويشمل حوضا صغيرا محفورا في الصخر عند سفح المنحدرات التي كانت تستغل كمحاجر[3].

3. مشاريع بناء ميناء وهران خلال الحقبة الاستعمارية(1831م-1962م)

في بداية الاحتلال الفرنسي استخدم ميناء المرسى الكبير[4] كميناء رئيسي لمقاطعة وهران، حيث كانت البضائع توضع على الصنادل ويتم إيصالها لمدينة وهران عن طريق البحر أين يتم تفريغها على الأرصفة الإسبانية القديمة[5]، ولكن سرعان ما أصبحت هذه المخازن والأرصفة في حالة سيئة جدا ومهدَّدة بالانهيار خاصة منذ سنة 1833م[6]، ونظراً للتطور السريع الذي عرفته مدينة وهران التي أصبحت أكبر مستودع إمداد لجيش الاحتلال في الغرب الجزائري، أصبح تطوير ميناء وهران ضرورة ملحَّة[7]، وأمام تدهور منشآت الميناء وعجزها عن أداء وظيفتها اضطرت الإدارة الاستعمارية إلى تجديد هذه المنشآت، فقدَّم المهندسون عدة مشاريع من أجل بناء أرصفة جديدة وإنشاء جرف يشكّل حوضا صغيراً مغلقاً ومحمياً بشكل كاف، لكن تم رفض أو إهمال هذه المشاريع الأولى على التوالي[8]، واقتصرت عملية التحسين في هذه الفترة على إصلاح الميناء الإسباني حيث تم

1 . Billiard, Op, Cit, p 47.
2 . Ibid, p 48.
3 . G.G.A, **Notice sue les ports et l'éclairage des côtes,** 1906, Alger, imprimerie algérienne, 1906, p 32
4. يقع ميناء المرسى الكبير في الجزء الغربي من خليج وهران على بعد ثلاثة أميال غرب هذه المدينة الخليج محمي من الشمال بدعامة صخرية يبلغ طولها 300 متر وتنحدر حوافها شديدة الانحدار في البحر وهي محمية من الغرب والجنوب بالجبال العالية للساحل، ومن الجنوب والشمال إلى الشمال الشرقي بأراضي الساحل الشرقي لخليج وهران، ترسو السفن فيه على قاع من الرمال الناعمة بأمان تام. ينظر:

- Ibid, p 31

5 . Ibid, p 33.
6 . Billiard, Op, Cit, p 46, p 47.
7 . E. B, **Le port d'Oran,** Chantier nord-africaine, septembre 1931, p 900.
8. Ibid, p 936.

ترميم رصيف لامون وسانت ماري(Saint Marie) سنة 1834م، وبناء منصة خشبية صغيرة للإنزال لكنها لم تصمد طويلاً أمام العاصفة التي دمرتها سنة 1837م، ولم تبدأ مشاريع بناء الميناء بشكل واضح حتى سنة 1844م، وكان أول من لاحظ عجز الميناء عن أداء دوره وبطء عمليات الإنزال على الرصيف الجنرال لاموريسيار(Lamoricière) الذي أراد وضع حد لهذا التدهور والنهب الذي كانت تتعرَّض له البضائع في الميناء، فأمر بوضع مخازن مقبَّبة تابعة للبحرية تحت تصرف التجار وبناء مركز على رصيف لامون التي انطلقت الأشغال به مع نهاية سنة 1844م[1]. وقد مرَّت عملية بناء الميناء بالمراحل التالية:

1.3. المرحلة الأولى: (1844م–1876م)

من أهم المنشآت التي عرفتها هذه المرحلة هي بناء الميناء القديم وحوض أوكور(Aucour)[2]، تمت عمليات البناء على مرحلتين، وبلغت النفقات حينها عشرون مليون فرنك، تم توفير ربعها تقريبا من قبل الغرفة التجارية لمدينة وهران[3].

– بناء الميناء القديم (1844م–1864م):

بني الحوض المسمى الميناء القديم خلال الفترة الممتدة من 1844 إلى 1864م والذي تمَّ تخصيصه بشكل حصري تقريباً للصنادل ومراكب النزهة[4]، شرِع في وضع الأساسات الخرسانية في رصيف لامون في نهاية سنة 1844م وامتدت على طول 40 مترا، وشمل التاج الحجري مسافة 90 مترا، وتطلبت تسوية رصيف سانت ماري 3000م^3 من الردم[5].

وكان أول مشروع قدَّمه المهندس ليوسو(Lieussou) سنة 1844م، إلى اللجان البحرية والمختلطة في الجزائر، ووافق عليه وزير الحرب الفرنسي سنة 1845م[6]، يتضمن بناء رصيف بطول 120 متراً ورصيف المراكب الصغيرة(Débercadère)، لكن لم يتم اتخاذ قرار نهائي بشأن إنشاء حوض المراكب الصغيرة حتى سنة 1845م[7].

1 . Isidor Derrien, Op, Cit, p 30-31, p 182.

2. سمي بهذا الاسم نسبة إلى صاحب المشروع وهو رئيس المهندسين في مصلحة الجسور والطرق آنذاك.

3 . Augustine Bérard, **Oran-port du Maroc et de Sahara**, Bulletin de cinquantenaire de la société de géographie d'archéologie d'Oran, 15 avril 1928, Oran, p 83.

4 . E.B, **Le port d'Oran**, p 936.

5 . I. Derrien, Op, Cit, p 182.

6 . Lieussou, Op, Cit, p 20.

7. Notice sue les ports et l'éclairage des côtes 1906, p33.

تمت الموافقة على المشروع الأخير في 17 جويلية 1848م، والذي تضمَّن حوضاً بمساحة حوالي 5 هكتار، ومنصَّة بمساحة هكتارين على الضفة الجنوبية لرصيف المخازن، محمي برصيفين الأول في الشمال متجذّر في الرصيف الإسباني بطول 35 متراً، والثاني في الشرق ترك بين نهايته والرصيف الشمالي ممراً من 100 متر، وكان من المقرر أن يكون هذا الحوض محاطاً بالكامل بأرصفة[1].

ونظراً للتطور التجاري السريع الذي عرفته مدينة وهران حتى سنة 1857م، أدركت الإدارة الاستعمارية حتى قبل الانتهاء من المنشآت المدرجة في المشروع الأول، أنَّ الحوض قيد الإنشاء لن يكون كافياً، وتم تقديم العديد من المشاريع التي تختلف خطوطها العامة قليلاً عن بعضها البعض[2]، وفي 28 جويلية 1860م، صدر مرسوم ينص على إنشاء حوض أكبر بكثير من الحوض الذي كان في طور الإنشاء، وقد تضمَّن رصيفين: **الرصيف الأول:** يسمى الرصيف الكبير موازٍ للأرض موجَّه بشكل كبير من الغرب إلى الشرق، ومتجذّر في حصن لامون، ويبلغ طوله 1035 مترا.

الرصيف الثاني: يسمى رصيف سانت تيراز(Saint Thérèse)، بطول 297 متر في اتجاه عمودي[3].

- **بناء حوض أوكور (Aucour) سنة 1876م:**

من بين العديد من المشاريع المقدَّمة لبناء الميناء تم اختيار مشروع المهندس أوكور(Aucour)، الذي انطلقت أشغال بنائه سنة 1858م، واستمرت حتى سنة 1876م، في تلك الفترة ظهر ميناء وهران على شكل متوازي أضلاع تبلغ مساحته حوالي ثلاثين هكتار مفتوحا على الشرق، ويحيط بالميناء القديم الذي احتل الزاوية الغربية الداخلية، ولم يتم إجراء أي تغييرات حتى نهاية القرن 19م[4].

2.3. المرحلة الثانية: (1876م–1914م)

تمثَّلت أهم المشاريع التي عرفها الميناء خلال هذه الفترة في اعتماد مشروع يهدف إلى تعميقه وتحويل حاجز أمواج سانت تيراز(Saint Thérèse) إلى رصيف، وذلك بموجب قرار حكومي في 24 مارس 1898م، حيث دفعت الزيادة المستمرة للحركة التجارية لهذا الميناء الإدارة الاستعمارية إلى زيادة أسطح الأرصفة التي أصبحت غير كافية، ودعت الغرفة التجارية بمدينة وهران لإنشاء مشروع شامل قادر على إعطاء الملاحة

1. Ibid, p33. E.B, **Le port d'Oran**, p 900.
2 . E.B, **Le port d'Oran,** Chantier nord-africaine, septembre 1930, p 936.
3 . Notice sue les ports et l'éclairage des côtes 1906, p 33.
4. E.B, **Le port d'Oran,** Chantier nord-africaine, septembre 1930, p 936, p 937.

والتجارة الأسطح المائية الكافية والمنصات التي كانت ضرورية آنذاك بسبب نمو حركة المرور، لكن لم يتم البدء في إنجازها حتى سنة 1906م، حيث تم طرح الجزء الأول من المشروع للمناقصة، والذي اشتمل على تمديد الرصيف البحري لأكثر من 1280 متر، وإنشاء رصيفين عموديين على الشاطئ لإنشاء حوضين جديدين أحدهما يعمل كميناء خارجي والأخر مخصَّص لعملية رسو السفن محاط بأرصفة مساحتها 15 هكتار من مساحة السطح تقريباً، ويعتبر هذا المشروع من أهم المشاريع التي عرفها ميناء وهران خلال هذه المرحلة، بلغت تكلفته 17 مليون فرنك، وبعد مرور بضع سنوات من اكتمال الأشغال التي انتهت في الأشهر الأخيرة من سنة 1914م، أصبح عجزها وعدم كفايتها واضحاً لدرجة أنَّه كان من الضروري التفكير في استمرار أشغال التوسيع دون تأخير، وازدادت الحاجة الملحة للتحسينات بسبب التطور السريع لحركة المرور من ناحية والتقدم المستمر لحركة الاستيطان في عمالة وهران من ناحية أخرى[1].

3.3. المرحلة الثالثة : (1914م-1962م)

وبداية من القرن العشرين أصبح ميناء وهران أهم ميناء في المستعمرة بعد ميناء مدينة الجزائر، ولم يعد قادراً على تلبية احتياجات التجارة والملاحة التي زادت من حركة المرور بأكثر من الضعف منذ 1901م، نذكر على سبيل المثال زيادة حمولة البضائع المستوردة والمصدرة التي بلغت: 756512 طنا سنة 1901م، وصلت إلى 1815652 طن سنة 1913م[2].

1. تطور حركة المرور في ميناء وهران:

- **حركة الملاحة:**

السنوات	عدد الحمولة	حمولة السفن	حمولة البضائع
1880	3096	849286	327263
1929	11581	20966288	2905000

1 . E.B, **Le port d'Oran**, p 93 7; Augustine Bérard, **Oran-port du Maroc et de Sahara**, Bulletin de cinquantenaire de la société de géographie d'archéologie d'Oran, 15 avril 1928, Oran, p 83.

2 . G G A -Délégations financiers session de mai 1914, R**apports de la commission des chemins de fer et des travaux du 3 eme emprunt**, Alger, imprimerie administrative victor heintz, 1914,p 116.

- **تصدير البضائع:**

السنوات	الحبوب(طن)	الخمور(طن)	الحلفاء(طن)	الماشية(طن)	مختلفة(طن)
1900	124656	97167	78107	271432	36308
1927	53680	193167	101118	276009	127009

- **الواردات:**

السنوات	سلع	خشب	فحم الكوك	مواد البناء	زيوت	أقمشة
1900	11775	16578	47296	29473	4029	8151
1927	106910	31851	1020371	56511	16868	11221

Source : Billiard, Op, Cit, p

من خلال ما ورد في الجداول أعلاه نلاحظ تطور حركة المرور في ميناء وهران بشكل كبير، ولمواكبة هذا التطور أصدرت الإدارة الاستعمارية قانون 30 أفريل 1924م، الذي حدَّد برنامج العمل للتوسع الجديد للميناء نحو الشرق، وقد شمل هذا البرنامج تحويل الميناء الخارجي إلى حوض، وإنشاء ميناء خلفي جديد، كما تم أيضا تطوير وتوسيع حوض الوادي الأبيض بهدف زيادة الأرصفة، وتوسيع الرصيف المركزي بمقدار 15 متر باتجاه الشمال بهدف استقبال سفن الشحن الكبيرة على رصيف الميناء، بالإضافة إلى إصلاح الأضرار التي سببتها عاصفة 26-27 فيفري 1936م في الرصيف البحري والممر البحري، وقد بدأ العمل بالمرحلة الأولى المعلنة للمنفعة العامة بموجب قانون 16 جويلية1934م[1].

وهكذا استمرت منشآت ميناء وهران في التطور وشهدت تحولات كبرى طوال الفترة الاستعمارية، من خلال التحسينات المتواصلة، وفي كل مرحلة من هذه المراحل يتم زيادة سطح أحواض المياه العميقة للأرصفة والمنصات الأرضية بنسب كبيرة، حيث أصبح يضم سنة 1930م حوضين كبيرين بمساحة مائية تبلغ 50 هكتاراً، ويحدُّ الأحواض من جهة اليابسة 3700 متر من الأرصفة، منها 1300 متر على عمق ضحل و400 متر في

1 . G.G.A, **Exposé de la situation général de l'Algérie** 1936, p 452

المياه العميقة، تحدُّ هذه الأحواض منصَّات بمساحة 26 هكتاراً تخدمها خمسة كيلومترات من خطوط السكة الحديدية[1].

أصبح ميناء وهران سنة 1930م مغلق برصيفين، يتمثل الرصيف الأول في الرصيف البحري بطول 2300 متر المتجذر في حصن لامون ويمتد من الغرب إلى الشرق، ويحمي الميناء من الرياح الشمالية، ويسمى الرصيف الثاني رصيف معبر الوادي الأبيض يحمي الميناء الخارجي من الرياح الشرقية، ويفصل بينهما ممر يبلغ طوله 150 متراً[2]، وبالإضافة إلى هذين الرصيفين توجد عدة أرصفة أخرى نذكر منها: رصيف لامون ورصيف الجمارك ورصيف شارلمان، ورصيف سانت ماري ورصيف المحطة، رصيف جول جيرو، ورصيف الأعماق الضحلة، كان عرض الأرصفة الفعلية أي أجزاء من المجال البحري العام المخصَّص خصيصا لإيداع البضائع العابرة متغيرا وهي تشمل الأسطح التي تشغلها طرق حركة المرور ومسارات السكة الحديدية، وتبلغ مساحة الأسطح الإجمالية المخصَّصة لحركة المرور حوالي 265200 مترا [2].

ومن بين المنشآت الملحقة بالميناء نذكر على سبيل المثال العديد من المخازن التي كانت تعمل على أرصفة الميناء، وعددها 12 مخزناً كبيراً مخصَّصا لإيواء البضائع التي تمر عبر ميناء وهران للاستيراد والتصدير[3]، ومن أشهر هذه المخازن وأكبرها صومعة الحبوب التي بدأت الأشغال ببنائها في سنة 1933م في جنوب شرق المنحدر الشرقي لطريق الميناء الجديد، كان ميناء وهران ميناء رئيسيا للحبوب ونظرا لتطور الحركة التجارية، ومن أجل تطوير عمليات التصدير اقتضى الأمر تجهيزه بصومعة خاصة بالحبوب تسمح بإجراء العمليات الضرورية لتصدير الحبوب بأقصى سرعة وأقل تكلفة، وبعد المناقصة التي جرت في أوت 1933م، توكَّلت شركة فوريي ورودس (Etablissements Fourré et Rhodes)مسؤولية بناء الصومعة، والتي بلغت تكلفتها حوالي 25 مليون فرنك، وانتهت بالكامل في جوان 1935م، وتمكنت الصومعة من العمل لحملة الحبوب بكامل طاقتها، بلغ طول مبنى الصومعة المشيَّد من الخرسانة المسلحة 91 مترا وعرضه 26 مترا وارتفاعه حوالي 50 مترا فوق سطح الأرض، يحدها رصيف بطول 2 متر تحت مظلة مقوسة بطول 10 أمتار[4].

1 . De Rosière H, **L'outillage économique de l'Algérie,** p 901.
2 . Ibid, p 901.
3 . Ibid, p 62-63- 64.
4. Anonyme, **Le silo de céréale de port d'Oran**, chantier nord-africain, 8e année-nouvelle série, Aout 1935, Alger, p 647.

وفيما يخص اتصالات ميناء وهران مع المناطق الداخلية للعمالة، تتقاطع الطرق العرضية الجزائر–وهران، وهران–وجدة، مع الفروع في رأس الماء مع طريق ضيق من كولومب بشار(القنادسة)–وهران، وهو من خطوط السكة الحديدية التي تخترق أبعد مجال في الجنوب(771كم) وتتواصل الفروع مع سيدي بلعباس وتيارت ومستغانم، وقد تم بناء محطة بحرية للطرق الواسعة وأخرى للطرق الضيقة، وسمحت أعمال التسوية بإنشاء عدد كبير من السكك الحديدية على الأرصفة، وتطوير طرق الوصول التي تربط الميناء بالمدينة والمحطات، تقع على قمة جرف شديد الانحدار، ومن الطرق الوطنية التي تخدم ميناء وهران، الطريق الوطني رقم 2 من المرسى الكبير إلى تلمسان باتجاه عين تموشنت، الطريق الوطني رقم 4 من مدينة الجزائر إلى وهران باتجاه أرزيو ومستغانم، والطريق الوطني رقم 6: من وهران إلى جيري فيل(البيّض) الذي يتجه جنوبا إلى معسكر وسعيدة، وبذلك أصبح ميناء وهران أحد أفضل الموانئ تجهيزا في البحر الأبيَض المتوسط[1].

ويرجع تطور ميناء وهران إلى ازدهار القطاع الوهراني بسبب نمو حركة الاستيطان الأوروبي وامتداد المساحات المزروعة، والتقدم في الإنتاج والاستيطان والتجارة، حيث نجد من أصل 829 ألف أوروبي في شمال الجزائر حسب إحصاء سنة 1926م، مقاطعة وهران قدر سكانها ب 357 ألف الجزائر ب 307 ألف وقسنطينة ب 171 ألف فقط، وفي كل إفريقيا الشمالية قدر عدد الأوروبيين في عمالة وهران (1 أوروبي مقابل 3 جزائريين)[2].

وهكذا تجلّت الجهود الفرنسية في ميناء وهران من خلال توسيعه نحو الشرق، وذلك بإضافة سلسلة من الأحواض الواسعة والمنصات تدريجيا إلى الميناء القديم وأضيفت لها في أواخر العهد الاستعماري بعض المنشآت الملحقة مثل صوامع الحبوب والمحطة البحرية التي حسَّنت ظروف حركة المرور في الميناء وبذلك أصبح ميناء وهران ميناء رئيسياً لتصدير الخمور والحبوب والأغنام واعتمد ازدهاره بشكل أساسي على الموارد الفلاحية في المناطق الداخلية للبلاد.

1 . Billiard, Op, Cit, p 58.

2 . Augustine Bernard, **Oran-port du Maroc et du Sahara**, p 84.

الفصل الثالث: الأبعاد الاستعمارية للمنشآت العمرانية الكبرى في الجزائر (1830-1962م)

المبحث الأول: الأبعاد السياسية والعسكرية للمنشآت العمرانية الكبرى

المبحث الثاني: الأبعاد الاقتصادية للمنشآت العمرانية الكبرى

المبحث الثالث: الأبعاد الثقافية والنفسية للمنشآت العمرانية الكبرى

المبحث الأول: الأبعاد السياسية والعسكرية للمنشآت العمرانية الكبرى

لاحظنا في الفصل الأول الجهود الكبيرة التي سخّرتها الإدارة الاستعمارية الفرنسية من أجل تطبيق سياستها العمرانية في الجزائر، والتي تجلت في كثرة المشاريع الاستيطانية وتنوعها، حيث عملت على تشجيع هجرة العنصر الفرنسي والأوروبي إلى الجزائر وتسهيل إقامته بها عن طريق منحه الأراضي الزراعية الخصبة التي سلبتها من الجزائريين، وبناء المراكز الاستيطانية وما يلحق بها من منشآت عامة تلبي احتياجاته، وسخرت إمكانيات كبيرة من أجل تهيئة مجال عمراني يتناسب مع عاداته وثقافته ويشجع على استقراره الدائم في الجزائر، وعلى الرغم من فشل العديد من التجارب الاستيطانية خلال المرحلة الأولى إلا أن البلاد شهدت توافد أعداد كبيرة من المهاجرين الفرنسيين والأوروبيين الذين استقروا بها لأهداف مختلفة، ومع تطور حركة الاستيطان وخاصة مع بداية خمسينات القرن التاسع عشر شرعت الإدارة الاستعمارية في وضع برامج واسعة لتطوير المنشآت العمرانية الكبرى في الجزائر وازداد اهتمامها بتطوير شبكة الطرق البرية والسكك الحديدية والمنشآت المائية والبحرية، باعتبارها المنشآت القاعدية الكبرى التي تساهم في ازدهار المستعمَرة وتثبيت المستوطنين الأوروبيين بها، ولكن اللافت للنظر أن هذه المنشآت وإن كانت ظاهريا تبدو كوسائل ازدهار وتطور للجزائر إلا أنها كانت تخفي أبعادا استعمارية بحتة سياسة وعسكرية بالدرجة الأولى واقتصادية وثقافية وحتى نفسية، سنحاول توضيح أبعادها السياسية والعسكرية خلال هذا المبحث.

أولا: السياسة العمرانية الفرنسية وأبعادها السياسية والعسكرية

تجلّت الأبعاد السياسية بشكل خاص في ربط الجزائر بفرنسا سياسياً وجعلها مقاطعة فرنسية وجزءً لا يتجزّأ من امبراطوريتها الاستعمارية، وهو ما لاحظناه في الفصل الأول من هذا البحث حيث لعبت الجزائر دورا رئيسيا في حل العديد من الأزمات السياسية والاجتماعية التي عانت منها فرنسا طيلة الحقبة الاستعمارية وذلك منذ بداية الاحتلال، نذكر على سبيل المثال ما قامت به الحكومة الفرنسية من حملات دعائية كبيرة لتشجيع الهجرة الأوروبية إلى الجزائر كمحاولة منها لحل بعض مشاكلها الاجتماعية في المتروبول من جهة وتطبيق مشروعها الاستيطاني من جهة أخرى، كما قامت بنفي المشاركين في ثورة جويلية 1848م التي أطاحت بحكومة الملك لويس فيليب(Louis Philippe) إلى الجزائر، ومنهم مئات العمال الباريسيين الذين فقدوا مناصب عملهم في فرنسا، فهُجّروا إلى الجزائر وخصصت الإدارة الاستعمارية لاستقبالهم المستوطنات الزراعية، كما بنت معتقلات خاصة لإقامة أعداد كبيرة من المعتقلين منهم، ثم أتبعتهم بعد

ذلك بنفي معارضي الانقلاب الذي قام به نابليون الثالث سنة 1850م، ليتكرر الوضع نفسه بعد عشرين سنة بتهجير سكان الألزاس واللورين الذين وصلوا إلى الجزائر بأعداد كبيرة بعد الحرب الألمانية-الفرنسية سنة 1870م، والذي استهلك توطينهم في المراكز الاستيطانية وبناء المنشآت الضرورية لاستقبالهم مساحات واسعة من الأراضي الزراعية الجيدة التي تمت مصادرتها من أصحابها الأصليين عقب ثورة 1871م، مما أدى إلى توسع المجال الاستيطاني في المستعمرة[1]، فكانت بذلك الجزائر المكان الأنسب بالنسبة للحكومة الفرنسية لنفي المعارضين لها وقمع الثورات الداخلية في فرنسا وحل مشاكلها الاجتماعية والسياسية وملجأ للمتضررين من الحروب الفرنسية في أوروبا.

أما من الناحية العسكرية فكان لسياسة الاستيطان أهمية كبيرة باعتبار المستوطنين قوة بشرية تدعم جيش الاحتلال وتوفر له الجنود في وقت الحاجة، كما توفر له حاجياته الغذائية وتدعم توسعاته، وهذا ما نلمحه في خطاب لاموريسيار (Lamoricière)حين استقبل الدفعة الأولى من المهاجرين الأوروبيين في أكتوبر 1848م في مقاطعة وهران حين قال:" **لقد فعل البارود والحربة في الجزائر ما يمكن أن يفعلوه، والأمر متروك للمجرفة والمحراث لإنجاز مهمتهما**"[2]، ورأيناه أيضا في مشروع بيجو(Bugeaud) الاستيطاني الذي سعى من خلاله إلى بناء مستوطنات عسكرية تدعم جيش الاحتلال، وفي شعاره الشهير (بالسيف والمحراث).

وأبعد من ذلك كان للسياسة العمرانية الفرنسية في الجزائر أبعاد سياسية وعسكرية على المستوى العالمي، لأن نجاحها في الجزائر يعني توسع المجال الجغرافي للإمبراطورية الاستعمارية الفرنسية وزيادة قوتها السياسية والعسكرية على المستوى العالمي، وهو ما عبر عنه أحد مناصري سياسة الاستيطان الفرنسي في الجزائر بقوله: "**يجب أن تكون هذه البلاد أرضا فرنسية يعمِّرها الفرنسيون في أقرب وقت ممكن، ويملكونها ويحرثونها حتى تصبح بجانبنا قصد تسوية المشاكل العالمية**"[3].

أما فيما يخص السياسة العمرانية التي طبقتها الإدارة الاستعمارية اتجاه السكان الجزائريين والتي تجلت في اتباع نظام التجميع قصد توطينهم في أماكن محددة من الأرض وبناء منشآت عمرانية ثابتة

---

1. لمزيد من التفاصيل ينظر:

A .Guynemer, **Situation des Alsaciens-Lorrains en Algérie**, Paris, Imprimerie centrale des chemins de fer, 1873.

2 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 281.

3 . Ibid, p 281.

لاستقرارهم الدائم بها، فقد تجلت أبعادها السياسية والعسكرية بشكل واضح منذ البداية، حيث دفعت حاجة الإدارة الاستعمارية إلى الأمن وقمع المقاومات الشعبية التي بلغت أوجها خلال القرن التاسع عشر إلى اتباع سياسة التجميع بين القبائل المحلية وحصرهم في معسكرات لتسهيل مراقبتهم، ثم عملت على توطينهم في قرى ومراكز عمرانية تجبرهم على الاستقرار في أماكن معينة، مما يضمن التخلي التدريجي عن حياة التنقل والترحال التي كانت سائدة في الجزائر في تلك الفترة، والتي شكلت عقبة كبيرة أمام جيش الاحتلال الفرنسي في توسعه في المناطق الداخلية وفرض سيطرته عليها.

وتظهر هذه الأبعاد في برنامج الحاكم العام بيجو(Bugeaud) الذي رأى الأبعاد السياسية لهذا الإجراء بوضوح حيث حاول جذب اهتمام "الأهالي" إلى البناء وحياة الاستقرار، مستهدفاً بذلك إقبالهم على تقليد الحياة الأوروبية من خلال إغرائهم بالمكاسب الاقتصادية لهذا الإجراء والتمتع بظروف معيشية أفضل، وهو بذلك يستهدف كسب ولائهم وقمع مقاومتهم وضمان استسلامهم، وعبر عن ذلك في قوله: **"أن السياسة الجيدة التي تهدف إلى جعل الثورات أكثر ندرة وأقل خطورة يجب أن توفر للعرب مزايا حالتنا الاجتماعية والزراعية المتقدمة...من خلال تطوير الذوق للملكيات المبنية والزراعة الدقيقة سنخلق حالة من الاستسلام والهدوء"**[1].

أمّا الضابط الفرنسي لاباسيت(Lapasset) فقد ذهب إلى أبعد من ذلك حيث رأى بأن سياسة توطين "الأهالي" بالإضافة إلى أنها تسهِّل خضوع القبائل المحلية وتمنع ثوراتهم، فهو يرى في ذلك أيضا إمكانية لاندماج العنصرين المستوطن و"الأهلي" معا بسبب تبادل المصالح فيما بينهم، ويرى في سياسة التوطين الوسيلة الوحيدة لجعل الاندماج ممكناً بين العنصريين المسلم والمسيحي، "**بين القبعة المستديرة والعمامة بين الصليب والهلال**" حسب تعبيره، ومن الناحية الإدارية سيسهل عمل إدارة الاحتلال، التي ستتمكن من تشديد المراقبة على الزعامات المحلية وتحديد مجالها الجغرافي مما يسهل أمر تسيير شؤونها وإحكام السيطرة عليها[2].

كما تظهر الأبعاد السياسية والعسكرية في تقارير ضباط المكاتب العربية الذين تولوا مهمة التوطين، نذكر على سبيل المثال ما كتبه قائد فرقة وهران سنة 1856م:" **التجميع هو إجراء سياسي في الأساس وفقط"**، وهو يعتبر إجراءات التوطين أمرا ضروريا لضمان هدوء البلاد وتجنب المقاومة المحلية، ويدعو إلى

1 . Ibid, p 100.
2 . Ibid, p 273.

منح الملكية للقبائل على جزء من أراضيهم في البداية ثم تقسيمها إلى ملكية فردية بحيث يحصل كل فرد على أرض معينة ثم تقوم الإدارة الاستعمارية تدريجيا بإعداد سجل أرضي يضمن هذه الملكية[1]، وهو ما سعت إلى تطبيقه هذه الأخيرة من خلال إصدار القوانين العقارية فيما بعد مثل قانون سيناتوس كونسيلت(القانون المشيخي) 1863م وقانون فارنيي 1873م، التي كانت لهما انعكاسات خطيرة على الوضع الاجتماعي والسياسي في الجزائر، حيث أسفرت عن تفكيك النظام القبلي للمجتمع الجزائري وفقدانه لمساحات واسعة من أراضيه لصالح الاستيطان الأوروبي. فلم يكن القانون المشيخي لسنة 1863م مجرد قانون للملكية بل كان بمثابة ثورة سياسية واجتماعية كبيرة أدت إلى تفكك القبيلة، حيث نتج عنه تقسيم القبائل الجزائرية إلى بلديات سميت البلدية-الدُّوَار (le doar-commune) وهي وحدة إدارية حلت محل القبيلة، تمثل وحدة سياسية واجتماعية، وفي أغلب الأحيان كان يتم إنشاء بلديتين بهذا الشكل من قبيلة واحدة، والتي لا تحتفظ حتى باسم القبيلة الأم، التي تم محوها من الخريطة، وكان الهدف النهائي هو تأسيس الملكية الفردية، وبالتالي اختفاء سلطة الزعماء المحليين الكبار "الأرستقراطية الأهلية" يقول جول دوفال(Jul Duval)في هذا الشأن: "**الفرد والعائلة من "الأهالي" هي التي لديها الحق في حمايتها، أمّا القبيلة فهي شكل عرضي وقابل للفناء وعائق أمام الاستيلاء على الأراضي، وأساس سلطة وثروة الزعماء، يجب أن تتحوّل أو تختفي**"، وهكذا دمر القانون المشيخي لسنة 1863م التنظيم القبلي للمجتمع الجزائري والذي وصفه الحاكم العام جول كامبون((Jul Cambon بقوله: "**أداة سحق اجتماعي وضعتنا وجهاً لوجه مع قطيع بلا رعاة**"، وذلك بسبب ما نتج عنه من تفكك للنظام القبلي وغياب الزعامات المحلية التي فقدت نفوذها نتيجته.

وهكذا كانت كل المؤشرات تدلُّ على أنّ سياسة التجميع والتوطين وما لحقها من قوانين تخص الملكية العقارية، كانت لها أبعاد سياسية وعسكرية واضحة، حتى أن التطور في شكل المسكن الذي سعت إلى تغييره إدارة الاحتلال كان يأمل من خلاله دعاة هذه السياسة أن يقود القبائل حسب اعتقادهم إلى استبدال الخيمة بالمنزل، والدُّوّار بالقرية، وهذه التغيرات لنمط حياتهم ومسكنهم ستؤدي إلى ثبات المسكن مما يدفع بالجزائري إلى التخلي عن حياة التنقل والترحال التي كانت تمثل قوة المقاومة الشعبية خلال القرن التاسع عشر.

1 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 100, 101.

ثانيا: الأبعاد السياسية والعسكرية للمنشآت العمرانية الكبرى

تظهر الأبعاد السياسية للمنشآت العمرانية الكبرى في كونها أهم الوسائل الداعمة لسياسة الاستيطان لما توفره من ظروف ملائمة تجذب المستوطنين وتساعد على استقرارهم بالجزائر، حيث أدى توسع أشغال البناء في الجزائر إلى جلب أعداد كبيرة من المستوطنين الأوروبيين الذين قدموا إلى الجزائر كعمال يشتغلون في بناء المنشآت بمختلف أنواعها، مما ساهم في ازدهار الحركة الاستيطانية، كما اهتمت الإدارة الاستعمارية بالبناء باعتباره أساس تثبيت إقامة المستوطنين في الجزائر، نذكر على سبيل المثال موقف الحاكم العام الجنرال شانزي(Chanzy) (1873م-1879م)الذي ركز في برنامجه على تطوير المنشآت العامة، واعتبرها أهم وسيلة لجلب المستوطنين عكس أسلوب التهجير على حساب الدولة الذي اعتبره أسلوبا غير ناجح، وقد ندّد بذلك في قوله: **"لا ينبغي للحكومة أن تدعو إلى الهجرة مع الكثير من الوعود، الأفضل هو تسهيل إقامة المستوطنين الذين قدموا إلى الجزائر بمبادرة منهم من خلال تشجيع تطوير البلاد وتوسيع شبكة طرق المواصلات والمنشآت المائية الجيدة"**[1]، وهو بذلك يشير إلى مهاجري سكان الألزاس واللورين، الذين فشلوا في العمل الزراعي رغم تشجيع الدولة الفرنسية لهم، لذا اقترح بدل إنفاق المال لمنح الامتيازات والمساعدات الفردية لهم، أن يتم تشجيع من نجح منهم في الاستقرار من خلال بناء المنشآت العمرانية ذات المنفعة العامة، وركّز اهتمامه على المنشآت المائية الكبرى الضرورية لتطوير النشاط الزراعي في المستعمرة، كما دعا إلى الاهتمام بمنشآت الطرق البرية التي تسمح للمستوطنين بسهولة التنقل وتسهل لهم التبادلات التجارية الضرورية، وكان يرى أن إنشاء طرق النقل أقل تكلفة، وأنجع وسيلة لنجاح سياسة الاستيطان[2]، ولتحقيق هذه الغاية سعى إلى تطوير الجزائر من الناحية العمرانية مثلما هو الحال في المتروبول حيث قال في هذا الصدد:**" إن أراضي الجزائر جزء لا يتجزأ من فرنسا ويجب أن تعيش الحياة نفسها التي تعيشها"**[3].

1. منشآت النقل البري

تعدُّ شبكة النقل البري من الناحية السياسية دليل على حسن تسيير حكومات الدول ومظهرا من مظاهر تطورها السياسي، حيث تعتبر وسيلة لفرض الاستقرار والنظام داخل البلاد، وتسهيل حركة التنقل بين

1 . Charles Grad, Op, Cit, p 12.
2 . Ibid, p 12.
3 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 403.

المراكز السكانية، كما تضمن حسن سير التبادلات التجارية بينهم، وبما أنّ الحكم الفرنسي في الجزائر خلال المرحلة الأولى(1830م-1870م) كان حكما عسكريا يتولاه جنرالات جيش الاحتلال فإن منشآت النقل البري بشقيها الطرق البرية والسكة الحديدية كانت أبعادها عسكرية في الأساس.

فرضت حالة الحرب التي كانت تعيشها الجزائر خلال السنوات الأولى من الاحتلال ضرورة الاهتمام بإنشاء شبكة من الطرق البرية تسهِّل حركة تنقل قوات الاحتلال وتسمح بتوغلها في المناطق الداخلية من البلاد، لأن الاهتمام بهذا النوع من المنشآت تزداد أهميته أكثر خلال فترة الحروب، إذ تعتبر السيطرة على خطوط مواصلات العدو خطوة أساسية لكسب الحرب، فنابليون بونابارت نفسه يرى أنّ **"سر فن الحرب يكمن في السيطرة على طرق المواصلات"**، ومعنى ذلك أن طرق المواصلات يجب أن تكون متشعِّبة ومنظمة ومحمية من جميع أخطار العدو، فإذا توصل أحد الجيشين إلى شل خطوط مواصلات خصمه تمكن من السيطرة على أرض المعركة وعرّض بلاد عدوه للخطر[1].

خلال السنوات الأولى من الاحتلال مثّلت بدائية الطرق البرية المحلية وافتقارها للرصف وجهل المستعمر بمساراتها أحد العوامل الرئيسية التي عرقلت سير حملات جيش الاحتلال وعرّضته لمخاطر كبيرة، وفي المقابل ساهمت في صمود المقاومات الشعبية، بسبب معرفة الجزائريين الجيدة بشبكة المواصلات وسهولة تحركهم عليها، نذكر على سبيل المثال حرص الأمير عبد القادر على حماية خطوط مواصلاته أثناء مقاومته للفرنسيين(1832م-1847م) التي تمكن من التنقل عليها بأمان وحرية، فلم يترك مركزاً تحت سيطرته إلاّ وسعى إلى المحافظة عليه وحماية خطوط مواصلاته، حيث ساعدته معرفته الجيدة للبلاد التي يتحرك عليها كثيراً في حروبه ضد جيش الاحتلال، فلا غرابة والحالة هذه أن يتحكّم جيش الأمير بخطوط تموين جيش الاحتلال ومسالك عبورها ويهدد بالتالي سلامة مواصلاتها ويمنعها من إعادة تنظيم قواتها[2].

ومما عزّز أيضا صمود مقاومة الأمير هو افتقار سلاح الهندسة في جيش الاحتلال إلى العتاد الضروري لشقِّ الطرق خاصة في المناطق النائية التي كانت لا تزال على طبيعتها وتحتاج إلى حفر وترميم، من أجل تسهيل سير القوات الفرنسية، لا سيما وأنّ جيش الاحتلال استخدم عربات ضخمة ذات أربع دواليب لنقل

1. أديب حرب، **التاريخ العسكري للأمير عبد القادر 1808-1847**، ج1، دار الرائد للكتاب، الجزائر، ط3، 2007، ص 344.
2. المرجع نفسه، ج 1، ص 344-345.

حاجاته ومؤونته ومعدّات النقل الثقيلة، إلاّ أنّها لم تف بالغاية لتموين القوات، كما أعاقت تقدم الكتائب والسرايا على طرقات البلاد الضيّقة وغير المعبّدة[1].

وفي ظل هذه الظروف، أدركت الإدارة الاستعمارية أهمّية منشآت النقل البرّي في نجاح الحملات العسكرية نحو المناطق الداخلية للبلاد، نذكر على سبيل المثال ما قام به الجنرال كلوزيل (Clauzel) في حربه ضد الأمير عبد القادر خلال حملته على تلمسان سنة 1836م، حيث اكتفى بستّين عربة ذات الدواليب الأربعة، ولم يستعمل الخيول أو الجمال لنقل العتاد والعدة، بل زاد عدد عناصر سلاح الهندسة لتهيئة الطرق أمام القافلة والقوات المقاتلة، كما قام بعده خليفته الجنرال دارلانج (D'Arlange) بمواصلة مهمته وتحقيق أهدافه التي كان من بينها شقّ الطريق بين جزيرة رشقون وتلمسان وتأمينها بصورة دائمة بمعاقل ثابتة لإمدادات قوات النقيب كافينياك (Cavaignac) بالمؤن والذخيرة ومساعدة الكراغلة على استعادة حرية تنقلاتهم التي حرموا منها مدة ستة أشهر لسجنهم داخل المِشْوَر في مدينة تلمسان[2].

وهكذا وجب على جيش الاحتلال كخطوة أولى معرفة مسالك الطرق البرية في الجزائر وتتبع مساراتها حتى يتمكّن من التوغل في المناطق الداخلية للبلاد، وهو أحد المهام الرئيسية التي كُلّفت بها لجنة الاستكشاف العلمي للجزائر خلال أربعينات القرن التاسع عشر، التي قامت بدراسة مفصّلة للطرق البرية في الجزائر كما أشرنا في الفصل الثاني، ونشرتها في عدّة كتب استفاد منها جيش الاحتلال في تحركاته ووضع برامجه الاستعمارية في الجزائر على أساس المعلومات التي وردت فيها.

وبذلك استخدمت الإدارة الاستعمارية شبكة الطرق البرية في بداية الاحتلال كأداة أساسية للتوغل داخل البلاد والوصول إلى المناطق الثائرة لقمع مقاومتها، واعتبرتها سلاحا قوياً يدعّم جيش الاحتلال ويسهّل تقديم التموين لفرقه العسكرية ويؤمّن اتصالاته ونقل المراسلات البريدية بين قادته، ومن جانب آخر يهدّد الجزائريين في حالة إعلانهم المقاومة ضد الاحتلال، نذكر ما صرّحت به الإدارة الاستعمارية في خطابها الموجّه للجزائريين في جريدة المبشّر سنة 1853م:" **وفي وجود الطريق التي أحدثناها بوسط أرضكم دليل على مرادنا، وما دمتم في العافية لا يكون لكم إلاّ الخير والربح الجزيل، وإن رجعتم عن سيرتكم هذه وخالفتموها يكون للجيوش المنصورة مسلكاً بهذه الطريق**"[3]، وتضيف: **"أمّا الطريق التي فتحها الجيش**

1. المرجع نفسه، ج 1، ص 209.

2. المرجع نفسه، ص249، 266.

3 . جريدة المبشر، العدد 141، 15 جويلية 1853، الجزائر، دار مطبعة الدولة، ص1.

بأرضكم تكون عبرة لهم دائما وتحصل لهم منها فوايد السفر والتجارة في غاية الراحة، هذا إن بقوا على الصلح والعافية، وإن عادوا لسعي الفتن والفساد، وتجنّبوا عن مخالطتنا ينتج لهم الضرر والمصايب"[1].

ما يمكن استنتاجه من هذا الخطاب أنّ شبكة الطرق كانت تمثِّل وسيلة ترغيب وترهيب في الوقت نفسه، تمثّل الترهيب في تهديد السكان المحليين من خطر المقاومة عليهم في ظل وجود الطريق التي تفسح المجال لتسهيل مرور جيش الاحتلال للمناطق الثائرة وقمع ثورتها، وهي بذلك تعدُّ أداة عسكرية قوية في يد الإدارة الاستعمارية، أما الترغيب فتجلّى في اعتبار الطريق وسيلة لتسهيل السفر والتبادلات التجارية بين المحتل والسكان المحليين.

وفي حديثه عن إخضاع القبائل المحلية في منطقة جيجل خلال السنوات الأولى من الاحتلال يخبرنا المترجم الفرنسي شارل فيرو أنّ جيش الاحتلال في المنطقة بمجرد إخضاعه لقبيلة معينة، كان يقوم بشقِّ الطرق التي توصل إلى مناطق إقامتها، وهو ما يبرز الأبعاد السياسية والعسكرية لهذه المنشآت بحيث يعتبرها مثالاً لقوة فرنسا العسكرية ووسيلة هامة لفرض سيطرتها السياسية، ويعبِّر عن ذلك في قوله:" **...وعندما علم أنّ بني عافر وبني ايدر يستسلمون قرّر الحاكم شقّ طريق عبر هذه القبائل تضم أرضهم إلى الأبد بوصمة سيطرتنا**"[2]، و على هذا الأساس تمّ بناء الطريق من سطيف إلى بجاية ومن أومال(سور الغزلان) إلى دلّس عبر ذراع الميزان، ومن الجزائر إلى تيزي وزو عبر مضيق الثنية(مينرفيل) بهدف تطويق منطقة القبائل وإحكام السيطرة على منافذها الرئيسية، وفي هذا الشأن قال الحاكم العام راندون:" **في منطقة القبائل، الطرق هي مقاليد الحكم**"[3].

هذا وتتجلّى الأبعاد السياسية والعسكرية للطرق البرية في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية في الاهتمام الكبير الذي حظيت به في مشاريع السياسيين الفرنسيين ومنظِّرو الاستيطان الذين ركّزوا في أطروحاتهم على ضرورة الاهتمام بهذا النوع من المنشآت العمرانية باعتباره وسيلة هامة لنجاح السياسة الاستيطانية في الجزائر، ومن أبرزهم أليكسي دو طوكفيل الذي اعتبر شبكة الطرق شرطاً رئيسياً لنجاح المشروع الاستعماري واقترح تخصيص أكبر المبالغ المالية في ميزانية الاحتلال للأشغال العمومية وعلى وجه الخصوص

1. المصدر نفسه، ص2.

2. شارل فيرو، **تاريخ جيجلي**، ص 209.

3 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 307.

الطرق، حيث كتب: **" نقترح عليكم قبول اعتماد مبلغ مليون وثمانمائة ألف موجّه لإعطاء دفع أكبر للأشغال العمومية"**، ويركّز على الطرق بقوله:**" لا يوجد في أعيننا ما يضاهيه في العمل الناجح على إنشاء هيمنتنا والمحافظة عليها في إفريقيا كما لا يوجد مشروع يستحقّ أن توجّه له اعتمادات أكثر منه مهما كانت الزاوية التي ننظر منها فإنّ فائدة الطرقات تبدو أكبر"**[1]، ويستدلّ على موقفه بذكر الفوائد الجمّة التي تنتج عن إنشاء الطرق والمتمثلة في تخفيض عدد رجال القوافل والعتاد بشكل كبير، وانخفاض الأسعار المطلوبة من شركات النقل الخاصة، مما يجعل الخزينة الفرنسية تستفيد من توفير معتبر من مجموع هذين الأمرين[2]، ونفس الأفكار نجدها عند **شارل جراد** (Charles Grad) الذي أكّد في هذا الصدد على صعوبة مواجهة المقاومات الشعبية في الجزائر في غياب الطرق الجيدة، خاصة في مواجهة القبائل البدو الذين تعتمد حياتهم على التنقل والترحال، الأمر الذي يصعّب ملاحقتهم في الأماكن البعيدة مثل الهضاب العليا والأقاليم الصحراوية، ويؤخّر تقديم التموين الفوري لقوات الاحتلال، خاصة المياه التي غالبا ما تكون منعدمة في هذه المناطق، ويرى: "**أنّ إنشاء الطرق يوفر أفضل وسيلة لتقليص عدد الحاميات، وبالتالي تقليص نفقات إعالة جيش الاحتلال كلّه**"[3].

هذا وقد اعتبرت الطرق من الناحية السياسية أهم الوسائل التي تدعم السياسة الاستيطانية في الجزائر باعتبارها تتمتع بقوة جذب كبيرة تجذب المستوطنين وتؤدي إلى ظهور القرى، فعندما تكون كثيرة وفي حالة جيدة، فإنها تساهم في تطور النشاط الزراعي وبناء القرى في المناطق التي تعبرها، ويقول في هذا الشأن (آرتر جيرو) (Arthur Girault) في كتابه (مبدأ الاستعمار Principe de colonisation): **"ومن ثمّ فإنّ شبكة الطرق الجيدة هي المصلحة الأساسية لأيّ مستعمرة، والشرط الأساسي لتقدمها، ولا يمكننا بذل الكثير من الجهد لتقديم هذه الخدمة"**، وهو يوصي ببناء الطرق كأول مرحلة في بناء المنشآت الضرورية لاستقبال المستوطنين والتي يجب أن تكون متوفرة قبل وصولهم إلى المستعمرة، وينتقد الإدارة الاستعمارية في الجزائر عندما ركّزت اهتمامها وكل مواردها في البداية لبناء

1. أليكسي دو طوكفيل، المصدر السابق، ص184.

2. المصدر نفسه، ص 185.

3 . Charles Grad, Op, Cit, p 13.

القرى وأهملت الطرق بقوله: "**لقد أظهرت قلّة خبرة فريدة من نوعها؛ تنشأ القرى من تلقاء نفسها وفي وقتها الخاص، تحتل الطرق المركز الأول في أعمال التأسيس الأولى للاستيطان**"[1].

ويمكننا ملاحظة صحة هذه النظرية من خلال ظهور شبكة واسعة من القرى الاستيطانية على حواف الطرق في الجزائر، التي ظهرت بشكل كبير بعد 1870م، وعرفت بقرى الطرق، حيث تأسّست في أوقات غير متباعدة عدّة قرى استيطانية على الطريق الوطني رقم 4 الرابط بين مدينة الجزائر ووهران، نذكر على سبيل المثال إنشاء القرى بين أفرفيل(خميس مليانة) وواد الفضة في الوقت نفسه تقريبا: فوبون(Vauban)(بئر الصفصاف) في سنة 1878م، كارنو(Carnot)(العبادية) في سنة 1880م، الروينة وليتري(Littréé)(عريب) في سنة 1879م[2]، وبذلك، ساهمت منشآت النقل البري بدور كبير في تطبيق السياسة الاستيطانية وتوسعها في المناطق الداخلية للبلاد، من خلال تسهيل تنقل المستوطنين ونقل البريد.

هذا ولا يمكننا أن نُغفل الأبعاد العسكرية والسياسية لشبكة الطرق داخل المدن الجزائرية، حيث عمل سلاح الهندسة العسكرية في جيش إفريقيا منذ السنوات الأولى للاحتلال على شق الطرق والشوارع الواسعة حتى تتمكن القوات الفرنسية من التحرك بسهولة داخل المدينة، خاصة في مدن ما قبل الاستعمار التي كانت تتميز بطرقها الضيّقة والمتعرِّجة كما أشرنا في الفصل التمهيدي من هذا البحث.

أمّا بالنسبة لشبكة السكّة الحديدية فقد ظهرت أبعادها السياسية والعسكرية ضمن المشاريع الأولى التي اقترحت لإنشائها، والتي تمثّلت في تسهيل تحركات جيش الاحتلال نحو المناطق الداخلية، وفرض السيطرة الفرنسية عليها، واختراق المناطق الصحراوية، فكانت بمثابة طابور عسكري يفرض سيطرته على كل الأراضي التي يمرُّ بها، وآلية جديدة في يد جيش الاحتلال بفضل ما توفره من سرعة الحركة والقدرة الكبيرة على الشحن في الوقت نفسه، حيث مكّنته من قمع المقاومة الشعبية في عدة مناطق، لقدرتها على جلب أكبر عدد من فيالق الجيش بأسرع وقت ونقلهم من مدينة الجزائر إلى المناطق البعيدة في الهضاب العليا وشمال الصحراء[3]، ويؤكّد شارل جراد (Charles Grad)على أهميّتها العسكرية بقوله: " **أنا واثق**

1 . Arthur Girault, **Principe de colonisation et de législation coloniale,** t 1, cinquième Edition, société anonyme de recueil, 1927, p 688.
2 . Anonyme, **Alger-Oran-Constantine, (15-26 avril 1903),** Alger, Typographie Adolphe Jordan, 1903, p 69.
3 . Charles Grad, Op, Cit, p 25.

من خلال إقامتي في الجنوب الجزائري في الربيع الماضي قبل الاضطراب الأخير(ثورة بوعمامة)، أنّ وجود شبكة للخطوط الحديدية بين مدينة الجزائر ومراكز جيري فيل(البيض حاليا) والأغواط، بسكرة وورقلة ستمنع قطعا التمرد من الانتشار، وتجنّب النكسات التي لحقت بالمعمّرين الفرنسيين من قبل العصابات التابعة للشيخ بوعمامة"[1].

ويمكن أن نستنتج الأبعاد العسكرية للسكة الحديدية من خلال الكتابات العديدة للقادة العسكريين والسياسيين في الحكومة الفرنسية عموماً، التي نادت بإعطاء الأولوية لبناء شبكات السكة الحديدية وإيلائها الاهتمام الكبير في الجزائر لأسباب سياسية وعسكرية، نذكر على سبيل المثال ما كتبه لويس فينيون(Louis Vignon) عن خطوط الاختراق التي أنشأها المستعمر لاختراق الصحراء: **"من المهم أن تهتم الدولة بخطوط الاختراق لما لها من مصلحة سياسية وعسكرية أكثر بكثير من المصلحة التجارية، إنّ خطوط الاختراق هي طابور دائم إذا اعتبرنا أنّه ينقل القوات بسرعة ودون تعب إلى المكان المطلوب"**[2]، والرأي نفسه يؤكده شارل جراد (Charles Grad): **"إنّ شبكة كاملة من السكك الحديدية الجيدة ستضمن الهيمنة الفرنسية وقمع المقاومات الشعبية في الجزائر أفضل من بناء الحصون، وستسمح بتخفيضات كبيرة في تعداد جيش الاحتلال، وتخفيضات تضمن توفير أموال كبيرة في الميزانية العسكرية الفرنسية"**[3].

من جانب آخر، تقدم خطوط السكك الحديدية عدة مزايا سياسية، من بينها خدمة سياسة الاستيطان في المستعمرة، حيث كان لخطوط هذه المنشأة دور فعال في جذب المستوطنين للاستقرار على ضفافها، أين نشأت عدة تجمّعات سكانية استيطانية، كما دعّمت الخطوط الرئيسية بخطوط ثانوية تربط المراكز السكانية الصغيرة والمتوسطة، وازدادت مطالبة المستوطنين بإنشاء خطوط حديدية في المراكز الاستيطانية التي لا تتوفر على هذه الخدمة، وقد لاحظ لويس فينيون(Louis Vignon) ذلك في عمالة وهران بشكل خاص، حيث يذكر أنّه لاحظ أثناء بناء مراكز استيطانية جديدة كان المستوطنون بالمقارنة بين تكلفة النقل بالعربة وتكلفة النقل بالسكة الحديدية يطالبون بإنشاء خط سكة حديد بدلاً من إنشاء طريق عادي[4].

1 . Ibid, p 13.
2. Louis Vignon, Op, Cit, p 245, p252.
3 . Charles Grad, Op, Cit, p25.
4 . Louis Vignon, Op, Cit, p.255 .254

هذا ويمكننا أن نلمح الأبعاد السياسية لمشروع السكة الحديدية حتى قبل إنشائها، وهو ما نلمسه في خطاب رئيس المهندسين دي شابولاتور الذي درس المشروع الأولي الخاص بها، ورأى في المشروع عاملا لجذب المستوطنين إلى المناطق الداخلية وتوسع نشاطهم في الأراضي التي تتوفر على التربة الخصبة والمناخ الصحي، كما اعتبر مشروع السكة الحديدية عامل جذب بالنسبة للمستوطنين يشجعهم على الاستقرار في الجزائر وبالتالي تشكيل قوة بشرية استيطانية لموازنة تأثير السكان المحليين[1].

ولم يغفل الامبراطور نابليون الثالث الأبعاد السياسية لمشروع السكة الحديدية الذي اعتبر إنشاءها في الجزائر من العوامل الضرورية لتطوير المستعمرة: **"إذا كنّا نقود خط سكة الحديد من الجزائر إلى قسنطينة ووهران يبدو الأمر كما لو أنّنا نجري نهرا كبيرا يتدفق عبر هذه المناطق التي لا تزال مهجورة نسبيا، لذلك فهي تجلب الحياة والثروة والوفرة إلى هناك"**[2].

وفعلاً سمحت شبكة السكة الحديدية الفرنسية ولا سيما الخط المركزي باحتلال الإقليم التلي كليا وإحكام السيطرة عليه، ثم اتجهت أنظار الإدارة الاستعمارية إلى الجنوب الجزائري وقامت ببناء خطوط الاختراق نحو الصحراء، التي كانت لها أبعاد استراتيجية وعسكرية في البداية، تجلت في ضمان السيطرة الفرنسية على الأقاليم الجنوبية، حيث استهدفت من خلال تمديد خط سكة الحديد الذي يخترق عمالة وهران نحو الجنوب من سعيدة إلى المشرية القضاء على مقاومة الشيخ بوعمامة التي اندلعت في الجنوب الغربي سنة 1881م، وتقدمت نحو الهضاب العليا وأحرقت ورشات الحلفاء في خَلْفَ الله قرب سعيدة وقتلت العمال الاسبان ، فكان لتمديد هذا الخط الحديدي الذي سهّل نقل القوات الفرنسية إلى المنطقة دور فعال في إبعاد المقاومة نحو المنطقة الجنوبية وتراجعها إلى المغرب الأقصى[3].

بعدها تم تمديد هذا الخط إلى عين الصفراء، بموجب قانون 25 جانفي 1892م، بهدف الاقتراب من واحة فقيق وحماية حدود الجزائر مع مملكة المغرب[4]، ثم وجّهت الإدارة الاستعمارية أنظارها إلى إقليم توات التي احتلتها بعد ذلك، ففي سنة 1900م وصلت السكة الحديدية إلى جنان بورزق وبني وَنِّيفْ على بعد 4 كم من واحة فقِّيق بالمغرب الأقصى، ووصلت إلى كولومب بشار سنة 1905م، وهكذا في غضون

1 . Tuillier, Op, Cit, p 9-10.
2 . Ibid, p 11.
3 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T2, p 417-418.
4 . Louis Vignon, Op, Cit, p 252-253.

خمس سنوات تمكّنت إدارة الاحتلال الفرنسي من الاستقرار في الواحات الصحراوية في الجنوب الغربي للجزائر في زوسفانة والساورة وامتدت حتى غرب بشار وفرضت سيطرتها عليها[1].

وفي عمالة قسنطينة سعت إلى تمديد خط الاختراق الذي يتوقف عند بسكرة حتى تُقُرت وورقلة، لتحقيق مصالحها السياسية والعسكرية من خلال ضمان النفوذ الفرنسي بين قبائل الشعانبة، كما استهدفت أيضا تطوير حركة الاستيطان وجذب المستوطنين نحو الهضاب العليا والأقاليم الجنوبية[2].

وأبعد من ذلك، كان لمشروع تمديد السكة الحديدية نحو الصحراء الجزائرية أبعاد سياسية تظهر في كونه يدخل في إطار التنافس بين الدول الاستعمارية الكبرى على مناطق النفوذ في إفريقيا الوسطى، لذلك سعت إلى ربط الجزائر بالمستعمرات الفرنسية في غرب إفريقيا، وذلك من خلال وضع برنامج لإنشاء خط سكة حديد بين الساحل الجزائري ووادي النيجر، ليكون حلقة الوصل لإمبراطورية استعمارية شاسعة تمتد على كامل منطقة وسط إفريقيا المتضمّنة في هذا النهر"[3]، ومن بين الفرنسيين الأوائل الذين قاموا بدراسة جادة لهذا الموضوع هو ديبونشل (Dupenchel) سنة 1878م الذي صرّح بالبعد السياسي لهذا المشروع بقوله:**" المنافسون هدفهم واضح على الرغم من إخفائه بذرائع المصالح الدولية والإنسانية ليس سوى سرقة نفوذنا المهيمن على هذا السوق العظيم في وسط إفريقيا والذي أود أن أراه مخصصا لبلدنا"**[4]، وخصّص دراسة جادّة لهذا المشروع نشرها في كتاب بعنوان: Le chemin de fer Trans-saharien colonial entre l'Algérie et le soudan montpellier (السكك الحديدية الاستعمارية عبر الصحراء الكبرى بين الجزائر والسودان)، ورغم عدم تنفيذ مشروعه إلا أنّ الإدارة الاستعمارية أرسلت عدة بعثات استكشافية نحو الصحراء لدراسة إمكانية تنفيذ مشروع السكة الحديدية العابر للصحراء، لكنها فشلت في ذلك بسبب تعرُّض الكثير من أفراد هذه البعثات للقتل، مثلما حدث لبعثة فلاتر(Flatter) الذي قتل على يد الطوارق رفقة مرافقيه سنة 1881م، كما حصدت الصحراء ضحايا آخرين أمثاله في السنوات التالية، ممّا جعل الإدارة الاستعمارية تتخلّى عن المشروع آنذاك وتؤجله حتى تتمكن من احتلال الصحراء[5].

1 . A. Bernard, **Histoire des colonies**, T2, p 472
2 . Louis Vignon, Op, Cit, p 252-253.
3. A. Dupenchel, **Le chemin de fer Trans-saharien colonial entre l'Algérie et le soudan montpellier**, imprimerie de l'académie des sciences et lettres, 1878, p 1.
4. A. Dupenchel, Op, Cit, p 344.
5. A. Bernard, Histoire des colonies, T2, p 417.

وحتى سنة 1923م أثيرت مسألة السكة الحديدية العابرة للصحراء مرة أخرى، حيث أعرب المجلس الأعلى للدفاع الفرنسي عن رغبته في بناء خط سكة حديد يربط شمال إفريقيا بدول غرب إفريقيا، وأوصى بإنشاء طريق يبدأ من وهران ويمرُّ عبر رأس الما وكولومب بشار وأدرار ويصل إلى النيجر وينتهي في منطقة واغادوغو، ومنذ سنة 1923م وفي أعقاب بعثة عبر الصحراء لمندوبين من غرف التجارة في وهران والجزائر وقسنطينة قامت حملة متحمِّسة لجلب هذه القضية إلى اهتمام الرأي العام الفرنسي، وبموجب قانون 7 جويلية 1928م أحدثت بوزارة الأشغال العامة مؤسسة لدراسة السكة الحديدية العابرة للصحراء، وخصّصت لها قرض قدره 11 مليون ونصف مليون فرنك، وهذا إن دلّ على شيء فإنّه يدلُّ على الأبعاد السياسية والعسكرية لخطوط السكة الحديدية في ضمان استمرار الاحتلال الفرنسي في شمال وغرب إفريقيا، التي سعت الحكومة الفرنسية لربطهم معا بواسطة خطوط السكة الحديدية العابرة للصحراء، فباعتبار الصحراء الكبرى أكبر صحراء في العالم فهي تشكِّل عقبة كبيرة أمام تنمية المستعمرات الاستوائية الفرنسية في إفريقيا، وأمام تماسك الإمبراطورية الاستعمارية الفرنسية، ولا يمكن التغلب على هذه العقبة إلا عن طريق شبكة من السكة الحديدية[1].

وهكذا استخدمت الإدارة الاستعمارية شبكة السكة الحديدية كآلية قوية في يد جيش الاحتلال وفرت له سرعة الحركة مع القدرة الكبيرة على شحن القوات في الوقت نفسه، وبالتالي مكّنته من قمع الثورات من جهة واحتلال البلد من جهة أخرى، كما ساهمت منشآت النقل البري بشكل عام في توسع حركة الاستيطان الأوروبي نحو المناطق الداخلية للبلاد وشجعت بعض المستوطنين على الخروج من التل نحو الهضاب العليا والصحراء.

وبشكل عام ساهمت منشآت النقل البري بنوعيها(الطرق العادية والسكك الحديدية) في زيادة قيمة الأراضي التي تمرُّ بها ممّا سمح بفكِّ العزلة عن المناطق النائية، وانتشار المراكز العمرانية على ضفاف هذه الطرق مما انعكس على الوضع العمراني في البلاد، وبمقارنة بسيطة بما أوردناه في الفصل التمهيدي نلاحظ ملامح التغيُّر الواضح في مناطق تركُّز السكان من الجبال والمناطق المعزولة إلى السهول والمناطق المجاورة للطرق، كما أدى هذا الوضع إلى ظهور مدن كبرى في السهول وأفول المدن القديمة أو مدن ما قبل

1 . Ibid, p 517.

الاستعمار التي كانت تتركّز في المرتفعات غالبا مثل مدينة مليانة التي احتلت مكانتها مدينة آفروفيل(خميس مليانة) ومازونة التي خلفتها مدينة غليزان ومدينة أورليانفيل(الشلف) التي خلفت مكانة مجاجة...وغيرها.

2. المنشآت المائية الكبرى

رغم ما تكتسيه المنشآت المائية الكبرى في الجزائر من أهمية من الناحية الاقتصادية بالنسبة للمشروع الاستعماري الفرنسي، إلا أنّ هذا لا ينفي أن تكون لها أبعاد عسكرية وسياسية، وهو ما يمكننا ملاحظته من خلال توفير المياه التي تساعد على تطوير النشاط الزراعي للمستوطنين، ممّا يساهم في زيادة رفاهيتهم وبالتالي تثبيت إقامتهم في الجزائر بفضل الثروات التي اكتسبوها من هذا النشاط، وبالتالي مساهمة المنشآت المائية في إرساء المشروع الاستيطاني.

من جانب آخر نلاحظ حرص الإدارة الاستعمارية بعد الحرب العالمية الثانية على وضع برامج مائية ضخمة لبناء سدود خزانة كبرى في الجزائر، تكون كافية لسقي مساحات واسعة من الأراضي الزراعية، وبالتالي تساعد بفضل منتوجاتها في تمويل أسواق المتروبول وإنعاش الخزينة الفرنسية التي أنهكتها الحروب، مما ينعكس إيجابا على قوة الدولة الفرنسية من الناحية السياسية والعسكرية.

كما ازدادت أهمية السدود بعد تزويدها بمحطات توليد الطاقة الكهربائية التي أصبحت ضرورية لا سيما في فترة الحروب، فإذا كانت المحطات الحرارية لتوليد الطاقة الكهربائية تتركز بشكل خاص على السواحل الجزائرية فقط، فإنّ المستعمرة قد تتعرض لخطر حرمانها تماماً من الطاقة الكهربائية في فترة الحروب، وفي هذه الحالة يمكن للسدود الخزانة أن تعوِّض هذا النقص في إنتاج الطاقة وتغطي على نقص الفحم الضروري للاستهلاك حينذاك، نذكر على سبيل المثال أن سد وادي الفضة كان يكتسي أهمية خاصة من الناحية العسكرية خلال الحروب، خاصة بعد تزويده بمحطة لتوليد الطاقة الكهربائية، باعتباره وسيلة هامة لتعويض نقص إمدادات الفحم، ويمكنه أن يشكل احتياطا قيِّما جداً من الطاقة الكهربائية[1].

أمّا فيما يخص منشآت الآبار الارتوازية في الصحراء الجزائرية فإنّ أبعادها العسكرية والاستراتيجية كانت واضحة منذ البداية، وتمثّلت في توفير مصادر المياه الضرورية على المسارات والمسالك التي يعبرها جيش الاحتلال وبالتالي تسهيل مسيرة الحملات العسكرية للتوغُّل في المناطق الداخلية للصحراء، وهذا ما

1 . René Martin, **Les grands barrages**, p 1.

شمله المشروع الأول للجنرال ديفو(Devaux) الذي اتخذ من إنشاء الآبار الارتوازية في وادي ريغ وسيلة هامّة من وسائل حرب الاحتلال، حيث كان يهدف من وراء اهتمامه الملحوظ بإنشاء هذه الآبار إلى توفير أماكن استراحة لجيش الاحتلال، وتحديد المسارات التي يعبرها هذا الأخير، حيث تضمّن مشروعه تحديد الآبار المتدفقة على طول الطريق من بسكرة إلى وادي سوف عبر شط ملغيغ من أجل تقليص المراحل المعتادة التي تفصل بين هاتين النقطتين[1]، ممّا يسهِّل تحركات جيش الاحتلال في هذه المناطق.

ساهمت هذه الأبار في تسهيل ربط المراكز العسكرية التي أُقيمت على الحدود الجزائرية التونسية لتسهيل مراقبة المنطقة، فخلال احتلال الفرنسيين لتونس أنشأ جيش الاحتلال مركزين عسكريين في منطقة وادي سوف في الواد والدبيلة لمراقبة المناطق الحدودية من هذه الناحية، ومن أجل تسهيل حركة طوابير الجيش والقوافل بين بسكرة وهذه المراكز الجديدة عملت الإدارة الاستعمارية في عمالة قسنطينة على إنشاء آبار على طول طريق شط ملغيغ من أجل تجنب الانعطاف، كما تم انشاؤها عبر تقُّرت من أجل الحصول على المياه المتدفقة في عدة نقاط على هذا الطريق[2].

هذا وقد كان المشروع الأول للجنرال ديفو(Dévaux) بخصوص حفر الآبار الارتوازية بالجنوب الجزائري يهدف بشكل خاص إلى استخدام المياه باعتبارها مصدرا هاما في حياة سكان المنطقة كوسيلة لإخضاعهم وقمع مقاومتهم[3]، وفعلاً ساهمت هذه المنشآت المائية في فرض نوع من السيادة الفرنسية على سكان الصحراء وحدث تغيُّر واضح على الوضع العمراني في المنطقة، يمكننا ملاحظته في تغيير نمط معيشة السكان، حيث ساعد انتشار الآبار الارتوازية على زيادة تجمع السكان البدو واستقرارهم والحد من تنقلاتهم، مما سهّل على إدارة الاحتلال تحديد مصالحهم في نقاط معينة، وبالتالي سهّل عملية إخضاعهم من جهة، وإجبارهم على دفع الضرائب من جهة أخرى.

وفي الشأن نفسه نلاحظ أن توفر المياه بفضل هذه الآبار ساعد على زيادة غنى السكان وزيادة ثروتهم، وهو الوضع الذي كانت تستهدفه الإدارة الاستعمارية من بناء هذه الآبار، واعتبرته عاملا من العوامل التي تجعل سكان المنطقة يتردّدون في إعلان الثورة ومقاومة المستعمر خوفاً على ممتلكاتهم وثرواتهم، وحتى في حالة ثورتهم فإنّ المستعمر سيجبرهم على دفع نفقات الحرب، لأنهم سيكونون

1 . Paul Paris, Op, Cit, p 76.
2 . Georges Roland, Op, Cit, p 58.
3 . Ibid, p 55.

قادرين على ذلك من خلال ثرواتهم التي اكتسبوها بفعل هذه الآبار أيضا، وهذا ما صرح به بيير بروجر في تقريره الذي نشره في كتاب" الآبار الارتوازية في الواحات":

"يجب أن تكسب هيمنتنا قبل كل شيء، من أجل مضاعفة الينابيع المتدفقة في الصحراء لجعل حفرها أسهل وأقل تكلفة وأطول أمداً، هو تطوير وسائل العيش وبالتالي زيادة السكان من خلال إنشاء دافعي ضرائب جدد أكثر إنتاجية، سيكون لدينا أيضا المزيد من الرعايا الخاضعة، إنّ أهمية واستقرار المنافع التي كنا سننجح في تطويرها، سيكونان ضمانة معينة للطاعة: شعب غني ومتعلق بالأرض يتردد في الثورة أو إذا فعل ذلك فنحن نمتلكها ويمكننا على الأقل أن نجعله يدفع تكلفة الحرب"[1].

ومن الناحية السياسية كانت هذه المنشآت المائية تستهدف توسع الحركة الاستيطانية في المناطق الصحراوية، حيث اعتبرها المهندس جوس(Jus) وسيلة ضرورية لتوسع الاستيطان الأوروبي في هذه المناطق، وهو ما نلمسه في حديثه عن حوض الحضنة: **"ونأمل من خلال الملاحظات التي جمعناها في الحضنة أن يتمكّن الأوروبي من تخصيب هذه الأرض المعطاء"**، كما كان متفائلا بالنتائج الجيدة التي سيحصل عليها من خلال هذه المنشآت وما توفره من موارد للثروات الأساسية التي يقوم عليها مستقبل الاستيطان، ويضيف: **"وفي حوض الحضنة، حيث تسود حرارة معتدلة ومناخ صحي، يمكن للأوروبي أن يعيش... وعندما يبسط الاستعمار يديه على هذا البلد... سيمكن للأوروبيين أن يحيوا الزراعات التي لم تعد تمارس اليوم وعندئذ تصبح زراعة القطن وقصب السكر مصدر ثروة للمعمِّرين"**[2].

ورغم اهتمامه بزيادة عدد هذه الآبار إلاّ أنّ المهندس جوس (Jus) وبفعل الأبعاد السياسية لهذه الآبار التي أشرنا إليها جعلته يتفطّن إلى ضرورة منع قبائل المنطقة من امتلاك هذه الآبار أو إنشائها بأنفسهم، وذلك رغم الطلب الكبير لحفر هذه الآبار من قبل شيوخ القبائل الصحراوية: **"جدّد لي كل الشيوخ المطالب التي قدّموها لي، وكل واحد منهم يطلب أن يعمل جنودنا لفائدة قبيلته، حتى أنّ بعض "الأهالي" أبدى رغبته في المساهمة في تمويل حفر آبار الماء، غير أنّه يتوجب علينا رفض هذه المطالب تحقيقاً لمصلحة الاستيطان الأوروبي في الصحراء، وحتى لا يكتسب هؤلاء الراغبون في المساهمة في مشاريع حفر الآبار حقوق ملكية على الأرض، قد تعيق في المستقبل المشروع الاستيطاني في هذه الجهات"**[3].

1 . Pierre Brugguer, **Les puits artésien**, p10 -11.

2 . ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، الصحراء الجزائرية، ص 268.

3 . المصدر نفسه، ص 270.

ولكن رغم وصول المستوطنين الأوروبيين إلى المناطق الصحراوية بأعداد ضئيلة جدا إلاّ أنّ المنطقة شهدت تأسيس عدة مراكز عمرانية ثابتة للسكان المحليين، واستقبلت عددا من المستوطنين بالمناطق الصحراوية بفضل الآبار الارتوازية، مماّ انعكس على ازدهار الحركة العمرانية بصفة عامة، حيث تذكر المصادر التاريخية أنّ عدد السكان في الصحراء تضاعف منذ وصول جيش الاحتلال حتى سنة 1906م أربع مرات[1]، نذكر على سبيل المثال أنّ مجموع سكان المناطق التي تمّ إحصاؤها بلغ 446 ألف نسمة سنة 1906م بما في ذلك ما يقرب من 11000 جندي أوروبي تم تضمينهم بشكل طبيعي في إقليم عين الصفراء، وهذا العدد الكبير من الأوروبيين بسبب حراسة الحدود، في حين بلغ عدد سكان إقليم الواحة 31760 نسمة فقط[2].

وباختصار تمثّلت الأبعاد العسكرية لمنشآت الآبار الارتوازية في الصحراء في تحديد الطرق الاستراتيجية لجيش الاحتلال في جميع أنحاء الصحراء، وحماية الفرق والقوافل الفرنسية في المنطقة من غارات البدو وسكان الواحات، بالإضافة إلى ضمان السلام والهدوء من بسكرة إلى تقُّرت وتِماسين حتى ورقلة، وتوفير عنصر المياه الضروري في التنقل عبر هذه المناطق الصحراوية، ولذلك اعتبرت الإدارة الاستعمارية منشآت الحفر الارتوازي التي أنشأتها في الإقليم الجنوبي "**من أجمل الانتصارات السلمية للاحتلال الفرنسي**"[3].

3. المنشآت البحرية الكبرى

تمثّل المنشآت البحرية ولا سيما الموانئ أهم الوسائل الأساسية لخدمة حركة المرور العالمية، فكان من الواجب على الإدارة الاستعمارية الاهتمام بهذا النوع من المنشآت، لما لها من أهمية سياسية وعسكرية في الحفاظ على هيبة فرنسا الاستعمارية على الساحة الدولية، وبداية من السنوات الأولى للاحتلال سخّرت إدارة الاحتلال جهوداً كبيرة لتطوير الموانئ الجزائرية وتجهيزها بأحدث التقنيات كما رأينا.

فإذا كانت الأراضي الجزائرية بالنسبة للمحتل الفرنسي مجالاً زراعياً ثرياً يزوِّد السوق الفرنسية بمعظم المواد الأولية التي كانت تستوردها من الدول الأجنبية البعيدة، فإنّ الاهتمام بمنافذ تصريف هذه الموارد

1 . Paul Paris, Op, Cit, p 77.
2 . Maurice Zimmermann, Op, Cit, p 468.
3 . Paul Paris, Op, Cit, p 77.

يصبح ضرورة حتمية لتحقيق هذه الغاية، وممّا يزيد من أهميته أنّ زيادة ثروات الدولة ينعكس على قوتها السياسية على المستوى المحلّي والدولي.

ومن الدوافع العسكرية لاهتمام المستعمر بالموانئ هي تأمين الحدود البحرية لمستعمرته وتحصينها ضد أي هجوم خارجي من الدول الاستعمارية الكبرى، فقد أدرك منذ البداية أنّ إحكام سيطرته على الموانئ الجزائرية يعد خطوة ضرورية لضمان نجاح احتلاله للبلاد، لأنّه بذلك يسيطر على الطرق البحرية في البحر الأبيض المتوسط من جهة ويمنع تواصل الجزائريين مع القوى الأوروبية الأخرى المنافسة لفرنسا على مناطق النفوذ من جهة أخرى. حيث تمثّل السواحل البحرية بالنسبة لسكان الجزائر منافذ هامة للتواصل مع الدول الخارجية وطلب المساعدة منها في مقاومتها ضد الاحتلال، وهو ما فرض على المستعمر الاهتمام بحمايتها وتحصينها باعتبارها وسيلة هامّة لحصار الجزائريين ومنعهم من التواصل مع الدول الأخرى، وقد نبّه إلى هذا الأمر أليكسي دو طوكفيل في بداية الاحتلال حين كتب:" **إنّ العناية بأمننا تجبرنا على إبقاء كل الموانئ على الشاطئ في قبضتنا، وإبقاء الشاطئ كله تحت مراقبتنا، إن تركنا أيّ نقطة مهمّة بين أيدي العرب، فذلك يعني تهيئة مكان آمن وملجأ لأوّل قوة مسيحية سندخل في حرب معها، وهو كذلك توفير إمكانية طبيعية لكل أعدائنا للتواصل مع "الأهالي" وإثارة الحرب ضدنا لفائدتهم**"[1].

ونظراً لما يحتله الساحل الجزائري من أهمّية في إكساب فرنسا القوة والسيطرة في العالم، فقد أشاد منظرو الاستيطان الفرنسي في الجزائر بضرورة إحكام السيطرة عليه، حيث أكّد أليكسي دو طوكفيل على ذلك بقوله: "**الحقيقة هي أنّه لو استطعنا الوصول إلى السيطرة بإحكام على شاطئ إفريقيا هذا وامتلكناه، فإنّ تأثيرنا في الشؤون العامة للعالم سيكون أكثر قوة وانتشارا**"[2]. ولم تكتف الإدارة الاستعمارية بتشديد الرقابة على الموانئ الجزائرية فحسب، بل عملت على تحصين بنائها وتطوير منشآتها من أجل خدمة المشروع الاستعماري في الجزائر.

ومن الناحية السياسية، اتخذت الإدارة الاستعمارية من الخدمات التي تقدمها هذه المنشآت كوسيلة سياسية لكسب ولاء الجزائريين، ودفعهم إلى الاعتراف بقوة فرنسا السياسية وبمنجزاتها التي تُظهرها كأنها منجزات حضارية بنيت لخدمتهم، لكنّ الحقيقة التاريخية تظهر غياب شبه تام لاستفادة "الأهالي" من هذه

1 . المصدر نفسه، ص40.

2. أليكسي دو طوكفيل، المصدر السابق، ص 34.

المنشآت رغم مشاركتهم في بنائها مقابل أجور زهيدة جداً كما رأينا، فضلاً عن مساهمتهم المالية في ذلك من خلال الضرائب التي كانوا يدفعونها للإدارة الاستعمارية، وقد اتخذت هذه الأخيرة هذه المنشآت كحجة لإجبار الجزائريين على دفع المزيد من الضرائب، نذكر على سبيل المثال ما ورد على لسانها في جريدة المبشّر:" **فيلزم على الناس أجمعين أن يدفعوا إلى الدولة الزايد من أموالهم والفائض عن حاجاتهم، لأنّ سبب تحصيلهم للغناء(الغنى) وصيانتهم للثراء حماية الدولة لهم واعتناؤها بهم،...كانت مصاريف الدولة في تدبير بلادكم فوق الحساب، لا شكّ أنّ المعونة التي تطلبها منكم في ذلك كقطرة ماء في البحر، ... ثم إنّ الغرامات المأخوذة منكم تصرفها الدولة كما تعلمون في فتح الطرقات بين الجبال... وفي سد الأنهار والأودية لتسقي الأراضي وتخصبها...."**[1] وتضيف في عدد آخر: **"ليكن في علمكم أنّ مدخول الغرامات يصرف في مثل هذا، ومرادنا أن نجعلوا هنا كل ما هو مذكور ببرّ فرانصة، لنبيّنوا لكم الفرق بين من ترك بلادكم مهملة ومن يريد عمارتها واستقامتها"**[2].

ولكن رغم كلِّ هذه الادعاءات وأسلوب التباهي بالمنشآت العمرانية التي أنشأتها في الجزائر إلاّ أنّ الإدارة الاستعمارية لم تتمكن من استغباء الجزائريين وكسب ولائهم بهذه الحجّة، وكانوا متفطنين إلى أبعادها الحقيقية التي تخدم مصلحة المستوطن والمشروع الاستعماري بالدرجة الأولى، وهو ما عبّر عنه أحد قادة المقاومة الوطنية وهو فرحات عباس في ردّه على هذه الادّعاءات:"... **إنّ تعبيد طريق أو بناء مستشفى لا يبرّران بسط السيطرة السياسية والاقتصادية على قارات بأجمعها واستعباد جماهير بشرية"**[3].

وليس أدلّ على الأبعاد الاستعمارية لهذه المنشآت مما آل إليه وضع الجزائريين في بلادهم خلال الحقبة الاستعمارية من بؤس وتقهقر في مقابل ازدهار وتطور المجتمع الاستعماري، وهو ما نلمسه في الانقسام الواضح في الوضع العمراني بشكل عام بين مجال عمراني متطور حديث يسكنه المستوطنون الأوروبيون ويتمتّعون فيه بالرفاهية، ومجال عمراني جزائري يسكنه الجزائريون في ظروف بائسة يفتقدون لأبسط متطلبات الحياة، يصفه فرحات عباس بقوله:**" انقسمت البلاد الجزائرية إلى قسمين أو جزائريين جزائر عصرية بناها العرب بأموالهم وسقوها بعرق جبينهم ولكنّهم محرومون منها ومن خيراتها، وجزائر**

1. جريدة المبشر، العدد 30/22 جويلية 1848م، ص 1.
2. جريدة المبشر، العدد 10/ 30 جانفي 1848م، ص 1.
3. فرحات عباس، **ليل الاستعمار**، تر: أبوبكر رحال، الجزائر، منشورات المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، 2005، ص216.

أخرى جزائر الجحافل الدهماء من الأميين والبؤساء الجائعين...جزائر مدن القصدير والأكواخ يسكنها ملايين من التعساء يفترشون حضيض الأرض ويلتحفون بأديم السماء... جزائر الحزن والأنين والجوع والفقر"[1].

وهكذا كانت المنشآت العمرانية الكبرى في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية ذات أبعاد سياسية وعسكرية لا يمكن إغفالها في دراسة المشروع الاستعماري الفرنسي في الجزائر.

1. المصدر نفسه، ص 119.

المبحث الثاني: الأبعاد الاقتصادية للمنشآت العمرانية الكبرى

استهدف المشروع الاستعماري الفرنسي في الجزائر تنفيذ سياسة اقتصادية تمثّلت أساساً في ربط الاقتصاد الجزائري بالمتروبول من خلال عمليات تصدير المنتجات الجزائرية نحو فرنسا والأسواق الدولية من جهة، وجعل الجزائر سوقاً مربحاً لتصريف فائض إنتاجها من جهة أخرى، لكن افتقار الجزائر للمنشآت العمرانية الاقتصادية الكبرى -عكس ما كانت تتمتع به المتروبول-عرقل الإدارة الاستعمارية في الوصول إلى أهدافها، وهو ما دفعها إلى الاهتمام بهذا النوع من المنشآت وتسخير امكانيات كبيرة لبنائها.

أولت الإدارة الاستعمارية منذ البداية اهتماماً كبيراً ببناء المنشآت الاقتصادية القاعدية الكبرى، بدءا بشبكة النقل البري بشقّيها(العادية والحديدية)، ثم السدود الخزانة الكبرى ومختلف المنشآت المائية وصولاً إلى الموانئ أين يتم تصريف الموارد الجزائرية نحو الخارج، حيث اعتبرتها الوسائل الأساسية لنجاح المشروع الاستعماري في الجزائر، وهو ما نلمسه في تقارير المسؤولين الفرنسيين أمثال شارل جراد (Charles Grad)الذي كتب:" **برنامجنا الاستعماري يهدف قبل كل شيء إلى تطوير الأشغال العامة...إنشاء طرق النقل وبناء خطوط السكّة الحديدية وإنشاء أكبر الخزّانات وقنوات التحويل من أجل إدارة أفضل للمياه**"[1]، ويؤكّد لويس فينيون(Louis Vignon) على الأبعاد الاقتصادية لهذه المنشآت بقوله:" **المنشآت العامة التي يتم إنشاؤها في الجزائر لها نتائج مرضية، وجميع النفقات المتكبّدة ستكون بالتأكيد نفقات إنتاجية، لأنّها ستساهم في تطوير بلد غنيّ للسماح باستغلال موارده**"[2].

ومن هذا المنطلق يمكننا استنتاج الأبعاد الاقتصادية وراء بناء المنشآت العمرانية الكبرى في الجزائر ولا سيما المنشآت ذات الطابع الاقتصادي، والتي سنحاول توضيحها في هذا المبحث.

أولا: الأبعاد الاقتصادية لمنشآت النقل البري

1. منشآت الطرق البرية

تكتسي منشآت النقل البرّي عموماً والطرق البرية خصوصاً أهمية كبيرة من الناحية الاقتصادية في أيّ دولة، فهي مقياس تطورها الاقتصادي والعمراني، ومؤشر من مؤشرات حضارة الشعوب وازدهارها، حيث اعتبرت شبكة الطرق منذ أقدم العصور أداة ضرورية للتواصل بين الأفراد، سواء كان ذلك لتوفير الغذاء

1 .Charles Grad, Op, Cit, p 12.
2 .Louis Vignon, Op, Cit, p 257.

اليومي أو للتبادلات الأساسية، وهي أداة ربط وتواصل بين التجمّعات السكانية باعتبارها مولِّدات للنشاط التجاري والتبادلات المستمرة بين الأمم والشعوب.

ففي الجزائر وبمجرد نزول جيش الحملة الفرنسية على أرضها سنة 1830م، سارع لشقِّ الطرق والمسالك لتسهيل تحركات جيش الاحتلال، وبمجرد تثبيت أقدامه على الأرض واكتشافه خيرات الجزائر وما تزخر به من موارد اقتصادية تمثل ثروة حيوية للإمبراطورية الفرنسية الاستعمارية، ازداد تمسُّكه بالأرض الجزائرية، وشرع في وضع البرامج والمشاريع الضرورية التي تساعده على الاستغلال الأمثل لهذه الموارد، مخصِّصا لذلك مبالغ مالية معتبرة كما رأينا في الفصل السابق، وأدركت الإدارة الاستعمارية منذ البداية بأنّ المبالغ التي تنفقها على بناء منشآت النقل البرِّي ستعود عليها بعائدات مالية ومادِّية كبيرة، وهو ما دعا إليه أليكسي دو طوكفيل في قوله:" **أنّ إنشاء الطرق الرئيسية التي تكون مكلفة في البداية سرعان ما تأتي بفوائد اقتصادية كبيرة، وأنّ الطرقات الجيدة لن تخدم اقتصادها أقل ممّا تخدم هيمنتها**"[1].

وتظهر الأبعاد الاقتصادية في إنشاء شبكة الطرق البرية في الجزائر في ربط المراكز الاستيطانية وتسهيل تنقل المستوطنين وضمان عملية التبادل التجاري فيما بينهم، مما يشجعهم على العمل الزراعي وزيادة الإنتاج، فالطرق توفر لهم إمكانات نقل بضائعهم إلى الأسواق التي يبيعون فيها بأسعار مرتفعة، كما تسهِّل لهم الحصول على اليد العاملة المحلية بأجورٍ زهيدةٍ، وبذلك تساهم في الازدهار الاقتصادي للأراضي التي تمرُّ بها، فخلال السنوات الأولى من الاحتلال يذكر أليكسي دو طوكفيل أنّه تأسست شركات نقل في كلِّ النِّقاط التي توجد بها طرق في الجزائر، "**وقامت على امتداد هذه الطرق مزارع وحظائر لتوفير الأحصنة التي تحتاجها هذه الشركات، وبفضل هذه الأحصنة والأرباح التي توفِّرها هذه الشركات زرعت الأراضي المجاورة للطرق وتمكّن المستوطنون الأوروبيون من امتلاك الأرض دون أن يكلِّف الإدارة الاستعمارية شيئا**"[2].

هذا وتظهر الأبعاد الاقتصادية لمنشآت النقل البرِّي من خلال تصميم شبكة الطرق البرية نفسها، حيث رسمت مساراتها بطريقة تضمن لها الاستغلال الأمثل لمواردها الطبيعية، فمن خلال تتبعنا لهذه المسارات نلاحظ أنّها ركّزت على ربط مناطق انتاج الموارد الطبيعية الزراعية والصناعية بمناطق التصدير المتمثلة في الموانئ الرئيسية، كما ربطت خط الطريق الرئيسي الذي يمتد من الشرق إلى الغرب عابراً أخصب السهول

1. أليكسي دو طوكفيل، المصدر السابق، ص 185.
2. المصدر نفسه، ص185، ص 186.

الزراعية في الجزائر بطرق فرعية تربط المراكز الاستيطانية الرئيسية بالساحل، كما نلاحظ أنّها كانت كثيفة في الإقليم التلي مقارنة بالإقليم الجنوبي وهو الإقليم الذي يتركّز فيه الاستيطان الأوروبي بنسب كبيرة، فهي بنيت من أجل رفاهيته وخدمة لمصالحه في الأساس.

وعن أهمية الطرق في الوصول إلى الثروة الغابية التي تتمتّع بها البلاد الجزائرية، يتأسف لويس فينيون لنقص استغلال الموارد الغابية في الجزائر بسبب نقص الطرق التي تسمح باختراق الغابات واستغلال مواردها، حين يقول بكلِّ حسرة:" **تهبط 100 سفينة سويدية ونرويجية ونمسوية في الموانئ الجزائرية سنويا، مقابل أكثر من 3 مليون فرنك من العوارض والألواح الخشبية بينما الأشجار تجفُّ في الجبال**"[1]، ويدعو إلى الاهتمام بهذا النوع من المنشآت لضمان الاستغلال الأمثل للغابات الجزائرية.

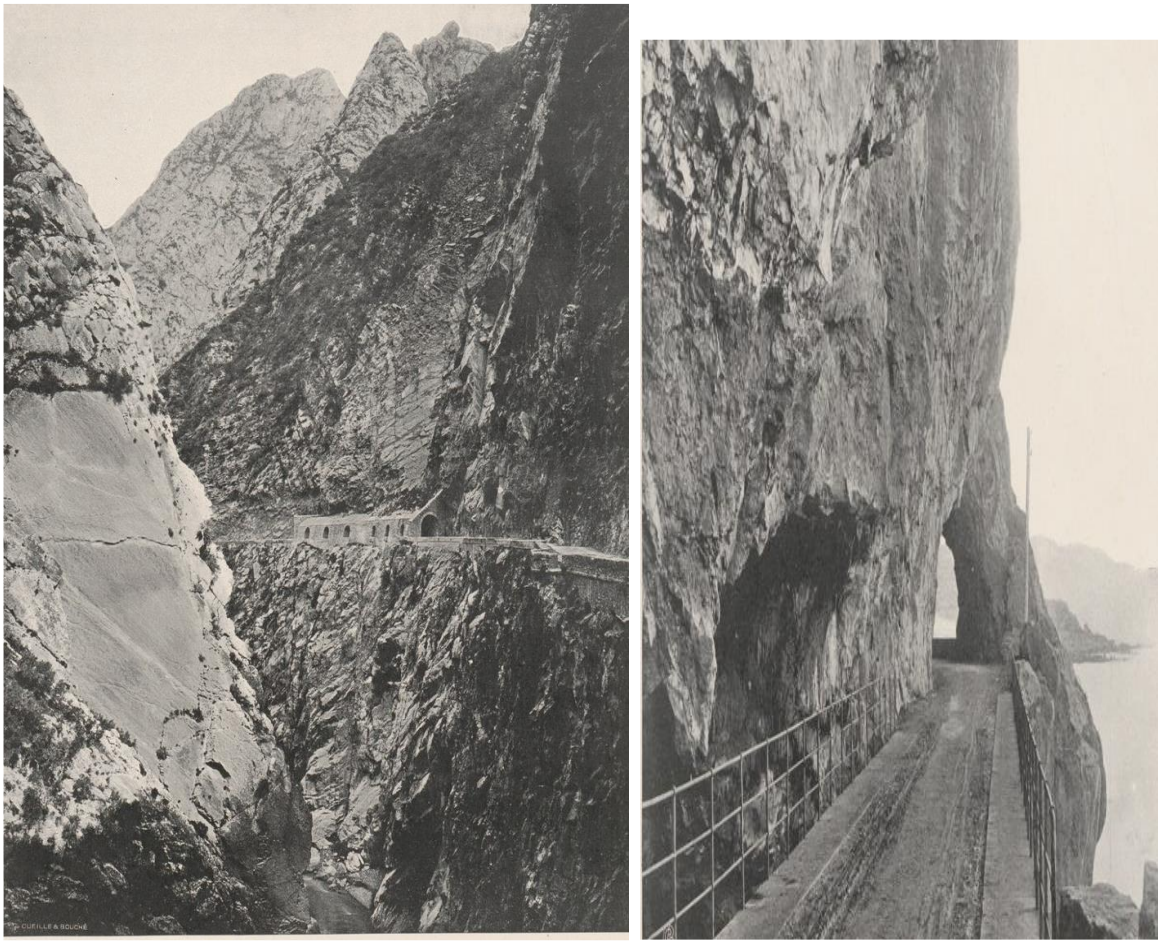
من جانب آخر تتجلّى الأبعاد الاقتصادية لشبكة الطرق باعتبارها عامل جذب للسُيّاح إلى الجزائر، حيث تتميز هذه الأخيرة باتساعها وتنوع مناظرها الطبيعية وعراقة إرثها التاريخي، فضلاً عن قربها الجغرافي من أوروبا، كلُّ هذه العوامل جعلتها محلّ جذب للسيّاح لا سيما الأوروبيين منهم، وبما أنّ السياحة تعدُّ مصدر دخل اقتصادي هام لخزينة أي دولة، فإنّ الإدارة الاستعمارية في الجزائر لم تهمل هذا الجانب، وهو ما نلاحظه في العديد من الكتب والمنشورات التي كانت تنشر للتعريف بالإمكانيات السياحية في الجزائر وبجمال مناظرها الطبيعية وتراثها الثقافي، وتركِّز هذه المناشير على تطوُّر منشآت النقل البري التي توفر للسيّاح الاستمتاع بالسفر وتتيح الوصول إلى أجمل المناطق السياحية، كنوع من الإغراء لجذب السيّاح، نذكر على سبيل المثال الطريق الذي يعبر مرتفعات جرجرة والأوراس وزَكّار، والطريق الساحلي الذي يمتد على طول البحر من جيجل إلى مستغانم وما يوفره منظر المغارات الطبيعية الرائعة بين جيجل وبجاية، حيث كانت تسافر الحافلات الفاخرة عبرها خاصة خلال فصل الشتاء، أين يجد السائح نفسه عند كل منعطف من الطريق أمام "**منظر جديد للبحر المتلألئ المتداخل مع المرتفعات الصخرية والصخور البنية التي تصطفُّ على جانبيها الخلجان الرملية، وعلى الجبال البرية حيث تتشبّث قرى القبائل مثل أعشاش النسور، كما هناك طرقاً تعبر الأودية العميقة شديدة الانحدار التي تسكنها القردة مثل: مضائق خراطة، باليسترو(الأخضرية)، الشفّة، وأبعد من ذلك وبالتحديد في الإقليم الجنوبي، الطريق الذي يربط بين بسكرة وبوسعادة يرى السائح قوافل طويلة وبطيئة من الجمال محمّلة بالجلود وحزم الصوف**"[2].

1 .Louis Vignon, Op, Cit, p 258.

2 .Anonyme, **Les routes algériennes**, chantier nord-africain, septembre 1930, p 832.

ومن بين المضائق التي كانت تجذب السيّاح نجد مضيق الشفّة على الطريق الوطني رقم 1 بين البليدة والمدية بطول 7 كيلومترات، وعلى الطريق الوطني رقم 5 من باليستترو(الأخضرية) بعيداً قليلا عن مينرفيل(الثنية)، والمضيق التاريخي لأبواب الحديد غرب برج بوعريريج، ومضيق القنطرة على الطريق الوطني رقم 3 على بعد 50 كلم من شمال بسكرة، وأخيراً طريق شعبة لَاخْرَى على الطريق الوطني رقم 9 بين بجاية وسطيف والذي كان الأكثر شهرة وزيارة من قبل السيّاح[1].

طريق شعبة لاخره **طريق جيجل الساحلي**



Source : Anonyme, **A la France-Site et monument-Algérie**, Paris, Touring-club de France, 1902, p 110, 113.

2. منشآت السكة الحديدية:

برزت أهمِّية السكة الحديدية في أوروبا منذ مطلع القرن التاسع عشر كوسيلة مواصلات هامة وفعالة بالنسبة للدول الاستعمارية الكبرى، التي ازداد التنافس فيما بينها لاقتسام مناطق النفوذ عبر العالم والبحث

1 .H. De Rosière, **L'outillage économique de l'Algérie- Barrages, Routes, chemin de fer, ports,** les chantiers nord-africains, Octobre 1930, p 893.

عن الأسواق الخارجية، فكانت السكة الحديدية بمثابة همزة الوصل بين المستعمِر وأهدافه الاقتصادية المتمثلة أساساً في استنزاف الموارد الأولية من البلاد المستعمَرة وتسهيل استثمارات رؤوس الأموال الأوروبية فيها، ممّا جعل البعض يشبّه السكة الحديدية بـــ**"الحبل السرّي للظاهرة الاستعمارية"**.

وفي هذا السياق، برز مشروع السكة الحديدية في الجزائر كأفضل المشاريع التي استخدمها المستعمِر الفرنسي من أجل تحقيق أهدافه الاستعمارية، خاصة في ظل غياب النقل النهري بها، ونقص الطرق البرية، فكانت السكة الحديدية الفرنسية في الجزائر وفقاً لتعبير بوردو(Burdeau):"**مثل النهر الذي يحمل المستوطنين ورأس المال على ضفافه**"[1].

وفعلاً، لعبت خطوط السكة الحديدية دوراً أساسياً في تطوُّر المستعمرة من الناحية الاقتصادية لما قدّمته من خدمات للمشروع الاستعماري أحسن بكثير من الطرق البرّية العادية، حيث جذب مشروع إنشائها رجال المال والأعمال وشركات الامتياز الأوروبية إلى الجزائر، ممّا أدّى إلى زيادة وتيرة الاستثمار في مختلف ميادين القطاعات الاقتصادية الزراعية والصناعية[2]، فكان للشركات الرأسمالية الكبرى التي نشطت في هذا المجال دورٌ كبيرٌ في استنزاف ثروات البلاد المختلفة، وبالتالي كان خطرها لا يقل عن خطر الاستعمار الفرنسي بشكل عام، وهو ما عبّر عنه فرحات عباس في كتابه "ليل الاستعمار": " **إنّ جريمة الاستعمار هي قبل كل شيء جريمة طبقة أصحاب رؤوس الأموال**"[3].

هذا وقد تضمّن مرسوم التصنيف سنة 1857م الذي وافق من خلاله الامبراطور نابليون الثالث على إنشاء سكة الحديد في الجزائر الأبعاد الاقتصادية لهذه المنشأة بشكل صريح، حيث استهل وزير الحرب المارشال فايون(Vaillant) خطابه للملك بقوله:" **أنّ الوقت قد حان لتزويد الجزائر بالسكك الحديدية من أجل تلبية المصالح الزراعية**" وأكد أنه: " **يجب اعتبار السكك الحديدية أحد أقوى عناصر الازدهار المستقبلي لغزونا الواسع ...من خلال النقل المربح والسريع لمنتجات الأرض والصناعة ومن خلال**

2. إيمان بوذراع، آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة-تبسة أنموذجا(1857-1914)، ص 3.
3. فرحات عباس، المصدر السابق، ص 13.

التسهيلات التي تمنحها للحركة الاستيطانية"، ويشير إلى أبعادها الاقتصادية من خلال عائداتها المالية بقوله: "**إنّ وضعها موضع التنفيذ هو إثراء للمستعمرة وفرنسا بمئات الملايين**"[1].

وعن الثروات الاقتصادية التي يمكن أن تنقلها السكة الحديدية في الجزائر عبّر أحد النواب الفرنسيين عن ذلك بقوله: "**هذه فرنسا الجديدة انفصلت عن المتروبول، تبدو لنا كإلهام مع 1200 كم من السواحل و 43 مليون هكتار من الأراضي، مع مناجمها من الرصاص والحديد، الزنك والرصاص، ومحاجرها من الرخام والعقيق والملح والينابيع الحرارية وغابات الصنوبر والأرز والبلوط، الفلين وبحور الحلفاء التي تغطي 5 مليون هكتار، وبها 10 مليون رأس من الأغنام و4 ملايين نخلة... هذا ما هي عليه الجزائر، وهذا ما تعرضه أمامنا وهذا ما تقدّمه لنا، ويتساءل: ما الذي ينقص كل هذه الثروات لتصل إلى توسعها الكامل، تطالبنا الجزائر بأمرين فقط: طرق النقل والقوانين الجيّدة المطبّقة بانتظام**"[2]، يلخّص هذا القول الرغبة الجامحة للمستعمِر الفرنسي في استغلال ثروات الجزائر الطبيعية التي تمثّل مصدر ازدهار وتطور للإمبراطورية الفرنسية وعامل من عوامل نجاح مشروعها الاستيطاني في الجزائر.

وفي الشأن نفسه، نجد العديد من الكتابات الفرنسية والتقارير الحكومية تطالب ببناء السكة الحديدية في الجزائر كضرورة حتمية لاستغلال الموارد الزراعية والصناعية للمستعمرة، ويشرح ذلك موريس وال(Maurice Wahl) الذي كان يرى بأنّ الموارد الاقتصادية في الجزائر هي سلع ضخمة تحتاج إلى نقل رخيص، ولكي تزدهر وتتطور يجب الاهتمام بتوفير منشآت النقل الضرورية، ويركز على شبكة السكة الحديدية لتوجيه السلع إلى الموانئ ومنها نحو المتروبول، ويوضّح فكرته بأنّه في غياب هذه المنشآت سيقتصر الإنتاج الزراعي بالضرورة على متطلبات الاستهلاك المحلي فقط، وسيكتفي المزارع بأقلِّ ما يمكن من الإنتاج إذا كان عليه أن يتحمل نفقات عربته التي ستكون مكلفة على الطرق البرية، وعلى العكس من ذلك، سيقوم بتوسيع حرثه إذا كان متأكدا من بيع محاصيله، وهو ما ينعكس بدوره على توسع الحركة الاستيطانية: "**بدون سكة حديد يكون الاستيطان غير مؤكّد وضعيف، ومع السكة الحديدية التي ستمنحه الأمن واليقين للنجاح سيتطور بسرعة**"[3].

لقد أثبتت التجربة أنّ منشآت السكة الحديدية جعلت نقل البضائع عبر مسافات طويلة أكثر سرعة وسهولة كما خلقت حركة محلية كثيفة من خلال تسهيل تنقل المسافرين والبضائع، وسمحت باستغلال

1 .Tuilier, Op, Cit, p14-11.
2 . Ibid, p 25.
3 .Maurice Wahl, **l'Algérie**, Paris, Librairie Germer Bailiere et Cie, 1882, p 324.

الثروات التي حالَ غياب وسائل النقل الاقتصادية دون استغلالها، وكانت بذلك مصدر دخل هام للإدارة الاستعمارية في الجزائر، نذكر على سبيل المثال أنّ السكة الحديدية في الجزائر أنتجت سنة 1912م إيرادات إجمالية قدرها 54695378 فرنك مقابل 51824777 فرنك سنة 1911م، وهذا ارتفاع محسوس بفارق أكثر من 2870000 فرنك لصالح سنة 1912م[1]، أمّا بالنسبة لطولها ففي سنة 1936م زاد طول السكة الحديدية ذات المنفعة العامة التي كانت في ديسمبر 1935م: 4854 كم في أواخر سنة 1936م إلى 4909 كم بعد افتتاح خط زوج بغال(الحدود المغربية)-نمور للاستغلال(بطول 55 كم) في 1 جويلية من السنة نفسها، حيث بلغ مجموع الإيرادات 235176000 فرنك، وهو يشير إلى زيادة في الإيرادات مقارنة بسنة 1935م(226692000فرنك) قدرت ب 8484 أي بنسبة 3.7 بالمائة[2]، والأمثلة كثيرة عن ارتفاع العائدات المالية لاستغلال خطوط الشبكة الحديدية الجزائرية.

من جانب آخر، لعبت شبكة السكة الحديدية باعتبارها أهم منشأة من منشآت النقل البري خلال القرن التاسع عشر وأكثرها تطوراً، دوراً رئيسياً من الناحية الاقتصادية لما تُدِرُّه من أموال على الخزينة الفرنسية، من خلال ضمان الفائدة المقدر ب 5 بالمائة الذي كانت تحصل عليه من شركات الامتياز المنشئة للخطوط، نذكر على سبيل المثال استفادة الحكومة العامة في الجزائر من أوّل منشأة لخطوط امتياز ليس لها أغراض صناعية بضمان 5 % فائدة، والتي قُدِّرت قيمتها بمبلغ 5 مليون فرنك سنة 1882م،كما أعطى الخطّان الممتدان من مدينة الجزائر إلى وهران ومن قسنطينة إلى سطيف وهما خطّان ضمن خطوط المنفعة العامة للسنة المالية 1875م عائداً صافياً قدره 1629776 فرنك أو 4177 فرنك لكل كيلومتر، ونقل الخط من سكيكدة إلى قسنطينة خلال السنة نفسها 124222 طن من البضائع و181956 مسافر و8411 رأسا من الماشية، ونقل الخط من الجزائر إلى وهران 225006 طن من البضائع و672906 مسافر و42987 رأساً من الماشية، وكانت الحبوب تحتل المرتبة الأولى من حيث أهمية المواد المنقولة[3].

وفي المقابل أدركت الشركات الرأسمالية الكبرى التي تولّت بناء خطوط السكة الحديدية في الجزائر المزايا الاقتصادية من وراء هذه المنشآت، والعائدات المالية التي يمكن أن تجنيها منها، واشترطت الحصول على عدّة امتيازات مقابل ذلك، مثل استغلال الأراضي الزراعية من قبل الشركة الجزائرية-الفرنسية التي بنت خط أرزيو-سعيدة الذي يخترق الهضاب العليا الغربية مقابل استغلال مادة الحلفاء التي كانت

1 .G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1912**, p 291.
2 .G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1936**, p 390.
3 .Charles Grad, op, cit, p 22, 23.

تتواجد بكثرة في منطقة الامتياز، ومثّلت موضوع مبادلات تجارية جادّة مع الدول الخارجية، ولا سيما مع إنجلترا وبلجيكا وهولندا وحتى الولايات المتحدة الأمريكية، ففي8 أوت 1942م تمّ تصدير 300 طن من الحلفاء الجزائرية إلى هولندا، وفي شهر جويلية 1943م بلغت كمية الحلفاء الموجّهة للتصدير نحو الولايات المتحدة الأمريكية 60 مليون طن، وفي الشهر نفسه بلغت كمِّية الحلفاء المصدّرة إلى فرنسا 76134 طن[1].

كما قامت شركة مقطع الحديد التي كانت تستغل منجم الحديد بعين مُكْرَه والتي أنشأت خط عنابة-عين مُكْرَه، بتمديد هذا الخط بعد ذلك حتى سهل سِيبُوس بسبب خصوبة تربته ومناخه الملائم الذي ساعد على انتشار زراعة الكروم والحمضيات والحبوب، وتحوّلت عين مكره إلى مركز استيطاني هام يربط مناجم الحديد بميناء عنابة[2]، كما قامت هذه الشركة التي كانت تنشط في بني صاف أيضاً بإنشاء مركز استيطاني بالمنطقة الأخيرة وبنت على نفقتها ميناء هناك، وأنشأت نظاماً كاملاً من السكك الحديدية على حقول المعادن في المنطقة[3].

هذا وتظهر الأبعاد الاقتصادية في مسارات الشبكة نفسها، حيث يعبر الخط المركزي الموازي للساحل من الشرق إلى الغرب أهمّ السهول الخصبة في الإقليم التلي، بدءً من سهل تلمسان، إلى معسكر، الشلف، سهول ووديان بني سليمان وسطيف وقسنطينة وصولاً إلى الحدود التونسية، وهي من أخصب الأراضي الزراعية في الجزائر، ولم يكن هذا التخطيط ارتجاليا بل مدروسا بشكل دقيق، حيث خطّط له منذ وضع المشاريع الأولى، فقد ورد في مشروع الوزير فايون (Vaillant) الذي قدّمه للإمبراطور نابليون الثالث سنة 1857م أبعاده الاقتصادية: "**منتجات هذه السهول الهائلة التي تتبع بعضها بعضا من حدود المغرب إلى حدود تونس والمنتجات من مصانع وشركات المتروبول سوف تتغلغل بسرعة في جميع أنحاء الجزائر**"[4].

كما ربطت الخط المركزي بعدة خطوط فرعية متعامدة تربط مراكز الإنتاج مع الموانئ الرئيسية، باعتبارها مناطق تصريف المنتجات الزراعية والصناعية نحو المتروبول، وفعلاً تمّ ربط قسنطينة بسكيكدة

1 .A.N, 12 E/Boite : 1171 : **Exportation d'alfa à la métropole et à l'étranger** (1941-1943).

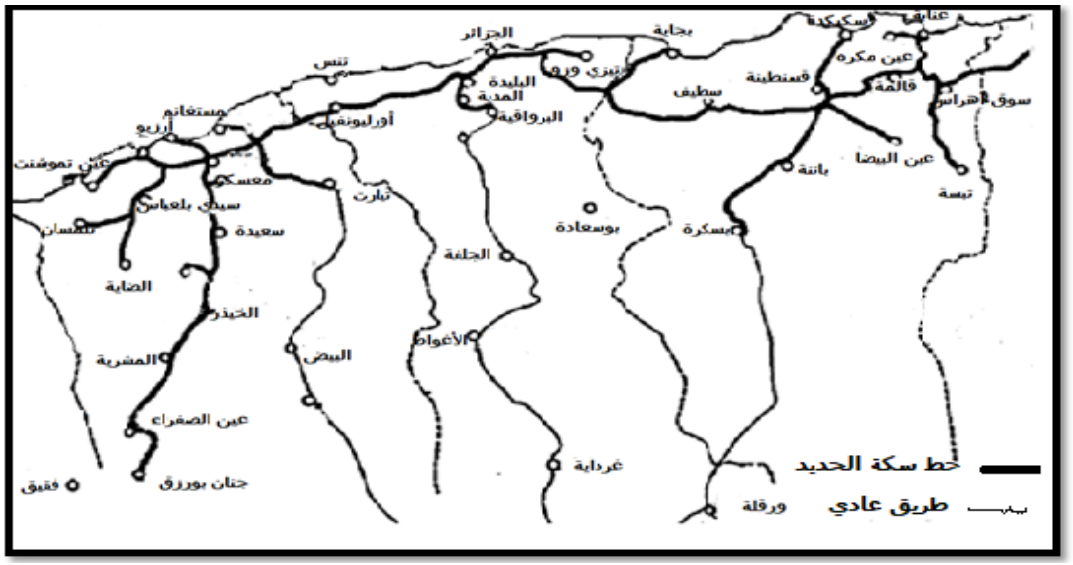
2. إيمان بوذراع، آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة-تبسة أنموذجا(1857-1914)، ص 43.

3 . Charles Lallmand, Op, cit, p 26.

4 .Tuillier, op, cit, p 16.

وسطيف ببجاية والبليدة بمدينة الجزائر وسعيدة بأرزيو بخطوط السكة الحديدية، كما هو موضح في الخريطة التالية:

خريطة 8: تطور شبكة النقل البري في الجزائر خلال القرن التاسع عشر(بتصرف)



Source : Louis Vignon, Op, Cit, p 246.

وفي جنوب هذا الخط انطلقت خطوط الاختراق نحو الإقليم الصحراوي، ففي جنوب عمالة وهران امتد خط سكة الحديد من أرزيو نحو الصحراء، وهو من أهم خطوط الاختراق التي أنشئت باتجاه مختلف عن الخطوط التلية، ينطلق من البحر من ميناء أرزيو عابراً الهضاب العليا الغربية ليصل إلى صحراء الجنوب الغربي على الحدود المغربية، حيث يربط أرزيو بسعيدة ثم يتّجه إلى الخيذر والمشرية ويصل إلى عين الصفراء ومنها إلى جنان بورزق، ثم يمتدُّ حتى كولومب بشّار، ليصل إلى القنادسة بهدف استغلال رواسب الفحم في المنطقة الأخيرة[1].

وفي عمالة الجزائر يمتد خط الاختراق من مدينة الجزائر عبر البليدة ويصل إلى الجلفة، وتظهر أبعاده الاقتصادية في استغلال الموارد الفلاحية في المناطق التي يمر عليها، وخاصة منطقة الجلفة التي اشتهرت بتربية الأغنام بشكل كبير، ممّا دفع الإدارة الاستعمارية إلى إنشاء وحدات لتربية الأغنام بالمنطقة بالقرب من هذا الخط لتلبية احتياجاتها الداخلية في المستعمرة ولتموين المتروبول، ومن أهم هذه المحطات نذكر محطة تعضمايت لتربية الماشية التي أنشئت سنة 1918م على بعد 70 كم جنوب غرب الجلفة، كما تظهر المحطات العديدة على هذا الخط البعد الاقتصادي له، من خلال أرصفة شحنها، نذكر على سبيل

1 .G.G.A, **Exposé de la situation générale des territoires du sud de l'Algérie 1930**, Alger, P et G soubiron, 1931, p 251.

المثال: محطة المدية وبن شِيكَاوْ والبرواقية التي اعتبرت مناطقها ذات أهمية زراعية لإنتاج الكروم والأشجار المثمرة، وأهمية صناعية تتمثل في منجم الرصاص في منطقة شعبة العامر، أما محطة قصر البخاري فكانت تتوفر على إنتاج الحبوب والأخشاب وإنتاج الصوف وتربية المواشي[1].

هذا وقد جذبت الموارد الاقتصادية في المنطقة العديد من شركات الاستغلال إلى العمل بها، حيث كان عدد شركات الاستغلال الخاصة باستغلال الحلفاء والألياف النباتية يفوق 75 شركة ومصنع، يعمل جزء منها على استغلال محيط خط سكة الحديد البليدة-الجلفة[2]. وتجدر الإشارة إلى أن الإدارة الاستعمارية كانت قبل ذلك تستخدم الجمال لنقل الحلفاء في مناطق الهضاب العليا نحو السواحل، إلا أنّ قوافل الجمال كانت سرعتها بطيئة، والشأن نفسه مع عربات الأحصنة مقارنة بمنشآت السكك الحديدية، التي تتفوق على الطريق العادي من حيث السرعة والتكلفة المنخفضة، حيث أن سعر النقل بالطن والكيلومتر على طريق السكك الحديدية كان يقل بستة إلى عشر مرات على العربة المتدحرجة[3].

وفي عمالة قسنطينة ينطلق خط الاختراق من البحر من ميناء فيليبفيل(سكيكدة) ويمر عبر قسنطينة ويعبر الهضاب العليا ليصل إلى بسكرة وهي المنطقة المعروفة بإنتاج التمور ومنها إلى تقُّرت، ونظرا لأهميته الاقتصادية اقترحت إحدى أغنى الشركات الفرنسية في وادي ريغ على الحكومة العامة الفرنسية في الجزائر أن تتولّى بناء خط بسكرة-تقُّرت –ورقلة، ومن بين الشروط التي اشترطتها في إنشاء الطريق الحصول على عدد معيّن من الهكتارات من الأراضي، لتطالب فيما بعد بحق فتح أسواق حرة في هذه المناطق الجديدة من أجل جذب القوافل الصحراوية على وجه خاص، كما كان مشروع تمديد خط سكة الحديد إلى ورقلة يهدف إلى تحقيق مصالحها التجارية البحتة من خلال ضمان نقل المنتجات الزراعية من واحات وادي ريغ وتقُّرت وورقلة باعتبارها المراكز الكبرى لزراعة النخيل[4]. فكانت الأبعاد الاقتصادية للخط من بسكرة إلى تقُّرت، تتمثّل في جعله خطاً منتجاً من خلال نقل التمور من الواحات إلى الشمال عبر السكك الحديدية، وفي المقابل توَجّه السلع الفرنسية نحو الجنوب مثل: نقل الحبوب والسلع المختلفة مثل المواد الغذائية والسكر والقهوة، التبغ، والنبيذ، والأجهزة، والخردوات، ومواد الإضاءة، وما إلى ذلك... ، ويؤكد التقرير السنوي للإدارة الاستعمارية في الجنوب الجزائري لسنة 1930م على الأهمية الاقتصادية للصحراء وضرورة

1. ضيف الله شلالي، المرجع السابق، ص 118.
2. المرجع نفسه، ص 134.

3 .Charles Grad, Op, Cit, p25.
4 .Louis Vignon, Op, Cit, p 253.

تدعيمها بخطوط السكة الحديدية التي اعتبرها الوسيلة الوحيدة للتغلب على العقبات التي تواجه تقدم الحركة الاستيطانية والاقتصادية في المنطقة، حيث ورد فيه:" **يمكننا أن نؤّكد أنّ السكك الحديدية وحدها هي القادرة على التغلب على هذه العقبات وجذب ليس فقط رؤوس الأموال، ولكن قبل كل شيء رُوّاد الأعمال والزراعة ... أنّ ورقلة واحة رائعة تضم ما بين 800 ألف إلى مليون نخلة، لا تنتظر إلا قدوم الأوروبيين بأساليبهم ومعداتهم للحفر الارتوازي والزراعة والمنشآت لتتطور**"[1].

كما أنشئ خط آخر في أقصى الشرق الجزائري يربط الساحل بمدينة تبسة في الهضاب العليا، وهو خط عنابة-تبسة الذي ينطلق من ميناء عنابة(Bône) ويصل إلى تبسة مروراً بإقليم سوق اهراس، ويتقاطع في سوق اهراس مع خط سكة الحديد الرئيسي العرضي القادم من غارديماو بتونس، ويعبر الإقليم التلي للجزائر وينتهي عند حدود المغرب الأقصى، وتتفرع عنه العديد من الفروع التي تتصل في أغلبها بمناطق الموارد الطبيعية كمناجم الونزة وبوخضرة التي تحتوي على احتياطي هام جدا من الثروات المعدنية خاصة معدن الحديد، ومنجم الكويف الغني بمعادن الفوسفات والحديد، دون أن ننسى الثروة الغابية التي توفرها المرتفعات الشمالية وجبال سوق اهراس وتبسة ونبات الحلفاء فضلا عن الثروة الحيوانية في المنطقة[2].

ويختصر أوغستين برنار الأبعاد الاقتصادية لشبكة سكة الحديد لاسيما بعد النشاط الذي عرفته عقب نهاية الحرب العالمية الثانية، حيث يقول بأنّ الإدارة الاستعمارية سعت إلى تعزيز خطوطها الحديدية وحاولت الإسراع في تحويل خط تبسة-عنابة "**بهدف استنزاف الثروة المعدنية والفوسفات وخام الحديد من عمالة قسنطينة**"[3].

وهكذا بفضل التطور الكبير الذي عرفته خطوط شبكة السكة الحديدية ازداد توسع نشاط مناجم المعادن والثروات الصناعية إلى إنشاء مستوطنات كبيرة نسبياً في المناطق المهجورة سابقاً، وجلبت حركة مرور كبيرة إلى خطوط السكة الحديدية والموانئ ووفرت الموارد لميزانية المستعمرة[4].

واللافت للنظر أنّ طموح المستعمر الفرنسي لم يتوقف فيما يخص سكة الحديد في الإطار الجغرافي للبلاد الجزائرية فحسب، بل تعدّاه لاختراق الصحراء الجزائرية وربط الجزائر بالمستعمرات الفرنسية في

1 .G.G.A, **Exposé de la situation générale des territoires du sud de l'Algérie 1930**, p 256-257.

2. إيمان بوذراع، آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة-تبسة أنموذجا 1857-1914، ص 3.

3 .A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 502.

4 .Ibid, p 527.

وسط إفريقيا، وهذا ما نجده من خلال الدراسات العديدة التي قام بها المهندسون الفرنسيون لتحقيق هذا الهدف، فقد خصّص المهندس ديبانشل(Dupenchel)، كما أشرنا دراسته لهذا الخط العابر للصحراء لتوضيح أبعاده الاقتصادية أيضا[1]، كما اعترض العديد من رواد الاستعمار بشدة عن تأجيل تمديد خط السكة الحديدية الذي يخترق الصحراء الجزائرية لربط بلاد السودان بالجزائر، واعتبروه عملاً ضرورياً وعاجلاً، ويقول أرنست مارسيي (Ernest Mercier) في كتابه (الجزائر في 1880م): **" إنّ فتح السودان أمام تجارتنا وصناعتنا هو مشروع جدير بإثارة أمة مثل شعبنا، وهو واجب وطني على كل فرنسي أن يعمل على تحقيقه"**[2].

وفي السياق نفسه كتب لارجو(Largeau) خلال رحلته الاستكشافية إلى الصحراء سنة 1874م الذي اعتبر رحلته ذات أبعاد تجارية وعلمية: **"أردت في البداية أن أحاول جذب القوافل إلى مستعمرتنا، لأنّ هذه القوافل منذ الاحتلال الفرنسي للجزائر أصبحت تتجه إلى المغرب وطرابلس متجنبة الجزائر بحذر، وقد أردت وأنا أشعر بثراء السودان أن ألفت الانتباه إلى هذه المنطقة، وأخيرا البحث عن وسائل إنشاء خط سكة حديد من الصحراء الكبرى يربط الجزائر بالنيجر ويضعنا في غضون أيام قليلة في بلد السود وهذا ما يمكّننا من احتكار تجارته"**[3].

ويبدو أنّ هذه الاقتباسات كافية لمعرفة الأبعاد الاقتصادية لشبكة سكة الحديد الفرنسية التي تخترق الإقليم الجنوبي، التي ركّزت اهتمامها على ربط طرق القوافل الصحراوية بالموانئ ومنها إلى المتروبول من جهة وربط الجزائر بالمستعمرات الفرنسية الأخرى في غرب إفريقيا من جهة أخرى.

ومن جانب آخر، وفي المجال السياحي، اعتبرت خطوط السكك الحديدية في الجزائر أفضل وسيلة للاستثمار في مجال السياحة، باعتبارها أداة مريحة لتنقل السيّاح الذين يرغبون في زيارة الجزائر، تتيح لهم التعرف بشكل جيد على إمكانيات الجزائر السياحية من مناظر طبيعية وأماكن أثرية ومناطق الاستجمام والراحة، وقد خصّصت كتب بأكملها لجذب السيّاح من خلال السكك الحديدية مثل كتاب: شارل للماند(Charles Lallmand) " **الغرب الجزائري-الشبكة المستغلة من قبل شركة الغرب الجزائري**" L'ouest de l'Algérie-réseaux exploites par la compagnie de l'ouest-algérien الذي خصّصه للتعريف بالإمكانيات السياحية في الغرب الجزائري وما توفّره شبكة السكة

1 .Dupenchel, Op, Cit, p 1.
2 .Ernest Mercier, **l'Algérie en 1880**, Challemel Ainé, Paris, 1880, p 125.
3 .Victor Largeau, **Le Sahara algérienne** (1871-1875), le tour de mande de nouveau journal des voyages, 1881, p 1.

الحديدية التي أنشأتها شركة الغرب الجزائري من تسهيلات لازدهار النشاط السياحي بها، حيث كتب بأنّ هذا الكتاب يوجّه بشكل خاص "**لإرشاد أولئك الذين سيسافرون عبر المناطق الجميلة والمثيرة للاهتمام التي تخدمها شبكة السكة الحديدية للغرب الجزائري**"[1]، كما اهتمت الإدارة الاستعمارية في الجنوب الجزائري بخطوط السكة الحديدية كوسيلة لتشجيع السيّاح لزيارة المنطقة، واعتبرت السياحة مصدر دخل اقتصادي لا يقلّ أهمية عن القطاعات الاقتصادية الأخرى حيث ورد في التقرير السنوي للحكومة العامة الخاص بالأقاليم الجنوبية لسنة 1930م حول تمديد خط بسكرة-تقّرت-ورقلة: "**السياحة هي أحد عوامل التقدم المادي التي ستجلبها السكة الحديدية**"[2].

ثانيا: الأبعاد الاقتصادية للمنشآت المائية الكبرى

1. السدود الخزانة الكبرى

لا يخفى على أحد الأبعاد الاقتصادية والمنافع الكبيرة للسدود الخزانة الكبرى للمشروع الاستعماري الفرنسي في الجزائر، حيث كانت من دعائمه الرئيسية التي ساعدته على الاستغلال الأمثل للثروات الطبيعية للجزائر ولا سيما الزراعية منها، وقد عبّر عن ذلك أحد الفرنسيين بقوله:" **ستكون السدود الخزانة الكبرى في الجزائر بمثابة الأحجار الكريمة للإكليل الرائع لفرنسا المتمثل في مستعمرتها الجميلة التي ستتوج بهالة من الثروات**"[3].

وما يؤكّد ذلك النتائج الإيجابية بالنسبة للمشروع الاستعماري التي ترتبت عن منشآت السدود الخزانة في المرحلة الأولى التي أنشئت أواخر القرن التاسع عشر، والتي ساهمت بشكل واضح رغم الصعوبات التي واجهتها في إثراء المناطق المحيطة بها بالمزروعات والأشجار والخضروات وغيرها من المنتجات الزراعية، وبالتالي ساهمت في ازدهار الحركة الاستيطانية بهذه المناطق، وكانت السدود الخزانة الكبرى التي أنشئت في عشرينات القرن العشرين، وبفضل استخدام الطرق الحديثة في عملية بنائها وتدعيمها بالوسائل المتطورة فإنّها قدّمت كماً هائلاً من المياه يضمن استهلاكه عدة سنوات[4]، وبالتالي زيادة مساحة الأراضي المروية بالسدود الخزانة، حيث قدرت المساحة المروية في بداية سنة 1946م ب 49810 هكتار، بينما قدرت ب25683 هكتار فقط في سنة 1940م، وكانت المنطقة المروية الرئيسية هي منطقة الشلف الأعلى التي

1. Charles Lallmand, Op, cit, p 11.
2 .G.G.A**, Exposé de la situation générale des territoires du sud de l'Algérie 1930**, p 258.
3 .Henri de Rosière, **Barrages-réservoirs d'Algérie**,
4 . Ibid, p 608.

تشمل سهل آفرفيل(خميس مليانة)، ولافيجري(جندل)، وليتري(عريب) بمساحة 37000 هكتار، التي يسقيها سد غريب[1].

وتبرِّر المبالغ المالية الكبيرة المخصّصة من قبل الإدارة الاستعمارية لبرنامج إنشاء السدود الكبرى بعد الحرب العالمية الأولى الأبعاد الاقتصادية لهذا النوع من المنشآت، لا سيما بعد تزويدها بمحطات توليد الكهرباء وما توفره من طاقة كهربائية تلبي احتياجات المستعمرة.

هذا ولا يمكننا إغفال دور هذه السدود في المجال السياحي حيث اعتبرت قبلة للعديد من السيّاح بفضل ما توفِّره من مناظر طبيعية ومجال للاستجمام، يصف لنا لويس فينيون المناظر الطبيعة الجذابة التي نتجت عن إنشاء السدود الخزانة الكبرى في الغرب الجزائري أواخر القرن التاسع عشر بقوله:" **عندما يغادر السائح باريغو(المحمدية حاليا) للذهاب لزيارة سد الهبرة المبني أسفل ملتقى وادي الحمام ووادي تيزي ووادي فرقوق يرى بحيرة شاسعة تنقسم إلى ثلاثة فروع وتبلغ سبعة كيلومترات في وادي الحمام وثلاثة أو أربعة كيلومترات في تاورزوت وسبعة في وادي فرقوق، في ضوء الشمس الساطع، وتحت سماء زرقاء، يعتقد المرء أنه يرى بحيرة سويسرية محاطة بجبال برية، بحيرة لوسيرن في شكل صغير، لكن هناك مهندس ليذكِّره أنّ هذه البحيرة من عمل الرجال وأن سمك الجدار الذي يحتفظ بالمياه لا يقل عن 38.9 متر في القاعدة**[2].

2. الآبار الارتوازية:

ظهرت الأهمية الاقتصادية للصحراء الجزائرية بالنسبة للمشروع الاستعماري الفرنسي منذ بداية الاحتلال باعتبارها مصدراً مهما للموارد الفلاحية خاصّة إنتاج التمور، ومعبراً للقوافل الصحراوية التي كانت تأتي من السودان وتنقل تجارة هامة عبرها، وازدادت أهمِّيتها الاقتصادية خلال السنوات الأخيرة من الاحتلال بعد اكتشاف مواردها الصناعية مثل الفحم والبترول.

وإذا كانت التمور هي غذاء سكّان الصحراء الرئيسي وشجرة النخيل هي ثروتهم بامتياز فسيسهل علينا فهم الأبعاد الاقتصادية للآبار الارتوازية في المنطقة، لأنّ زيادة هذا النوع من المحاصيل يمثِّل مورداً هاماً يخدم المشروع الاستعماري الذي يسعى للاستفادة من ثروات الجزائر بمختلف أنواعها، ومن أجل تشجيع زيادة أشجار النخيل والمزروعات الأخرى، كان لابد من توفير المنشآت المائية الضرورية لتحسين

1 . Larnaude Marcel, **L'irrigation par les barrages-réservoirs dans l'Afrique du Nord française**. In: Annales de Géographie, t. 56, n°302, 1947. pp. 156-159; doi : https://doi.org/10.3406/geo.1947.12419 https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1947_num_56_302_12419n 302, p 157.

2 .Louis vignon, Op, Cit, p 236.

عملية الريّ في الواحات وذلك من خلال الاهتمام ببناء الآبار الارتوازية، وهو ما عملت الإدارة الاستعمارية على إنشائه منذ احتلالها المنطقة كما رأينا في الفصل السابق، ففي سنة 1856م عندما شرعت في إنشاء الآبار الارتوازية الأولى كانت واحات وادي ريغ حسب الاحصائيات الفرنسية تحتوي على 339 ألف نخلة فقط، وكانت أوضاع هذه الواحات في حالة من التدهور والخراب، لكن بعد انتشار هذه المنشآت المائية بالمنطقة وما وفرته من مياه للري، ارتفع عدد أشجار النخيل إلى 870 ألف نخلة سنة1905م، وارتفع في العام الموالي إلى 929 ألف، وحسب الإحصائيات في مناطق مختلفة من الإقليم الجنوبي فإنّ تعداد أشجار النخيل سنة 1906م بلغ 4645824 نخلة، وبذلك ساهمت الآبار الارتوازية في زيادة محصول التمور التي تزرع في بساتين النخيل، وبفعل تطوير عمليات الري تطورت أيضا زراعة الحبوب والخضروات وزراعة أشجار الفاكهة المختلفة[1].

وعن النجاح الذي حقّقته هذه الآبار صرّح الحاكم العام جونارت(Jonart) خلال الجلسة الافتتاحية للدورة العادية للمجلس الأعلى سنة 1907م:" **هناك عمل يشرِّف إدارة الأقاليم الجنوبية، إنّها الآبار الارتوازية كانت النتائج رائعة، من خريف 1904م إلى ربيع 1906م شهدت الواحات التي استفادت من أعمال السبر زيادة قدرها 26660 لترا في الدقيقة في تدفُّق المياه الارتوازية**"، واعتبرها إحدى عوامل التقدم للاستعمار الفرنسي في المناطق الصحراوية حيث قال في هذا الصدد: "**تجديد الطبيعة وإيقاظ الرفاهية عن كثب بمتابعة تجلّيات قوّتنا ونشر ألواننا الثلاثة على قصبات القصور القديمة**"، كما تضاعف خلال هذه الفترة حسب الاحصائيات الفرنسية ريّ الواحات أربع مرات[2].

تطورت زراعة النخيل بشكل مطرد خلال السنوات الأولى من القرن العشرين خاصة في واد ريغ بسبب الأبار الارتوازية، حيث تم انشاء أو تجديد سلسلة كاملة من الواحات بين بسكرة وتقُّرت بفضل هذه المنشآت المائية الجديدة، من خريف 1904م إلى ربيع 1906م شهدت الواحات التي خضعت لأعمال السبر زيادة تدفق المياه الارتوازية بمقدار 26660 لتر في الدقيقة، نذكر على سبيل المثال أنّه خلال صيف 1906م قامت ورشة ورقلة بإصلاح الآبار التي وفّرت 900 لترا في الدقيقة بدلاً من 30 لترا[3]، كما أدّى

1 . Paul Paris, Op, Cit, p 76.
2 . Ibid, p 77.
3 .Maurice Zimmermann, Op, Cit, p 469, 470.

حفر بئر عين طرفوت الصغيرة في واحة سيدي عمران إلى الشمال إلى تدفق 12000 لتر في الدقيقة هناك، وهو أعلى معدل تدفق تم الحصول عليه آنذاك[1].

كانت ورش الحفر الارتوازي توفّر مناصب شغل للسكان المحليين، مقابل أجورٍ يوميةٍ تتراوح بين 1.5 إلى 3 فرنك مطلع القرن العشرين، وهي أجور زهيدة لا تسمن ولا تغني من جوع، ومع ذلك نلمس نوعا من التفاخر لدى قادة جيش الاحتلال بتوفير هذه المناصب "للأهالي" رغم اعترافهم بقلّتها حيث يقول المهندس جوس (Jus): **"إنّها هبة حقيقية من السماء لهؤلاء السكان الرصينين الراضين بالقليل"**[2].

من جانب آخر، يتجلّى البعد الاقتصادي لمنشآت الأبار الارتوازية في الصحراء في فتح أبواب وادي ريغ أمام الشركات الأوروبية من خلال تسهيل عملها بما توفره لها من إمكانيات اقتصادية منها توفير المنشآت المائية التي تلبّي احتياجاتها في المنطقة، حيث تمكنت هذه الشركات من إنشاء أربع واحات تضم أكثر من 60 ألف نخلة[3].

وهكذا ركّزت الإدارة الاستعمارية في الصحراء على منشآت الري كأهم عنصر لتطور النشاط الزراعي، كما استهدفت من وراء ذلك تسهيل تنقل القبائل الصحراوية وقطعانهم في الجنوب، لأنّ هذه الآبار تحدّد أهم الطرق التي تتبعها قوافل البدو[4]، مما يسهّل على إدارة الاحتلال مراقبة تحركاتهم وإحصائهم وجباية الضرائب منهم.

ثالثا: الأبعاد الاقتصادية للمنشآت البحرية الكبرى

لعبت الموانئ الجزائرية دورا اقتصاديا بارزا في تحقيق الأهداف الاقتصادية للمشروع الاستعماري الفرنسي بالجزائر، من خلال التسهيلات التي قدمتها للحركة التجارية بين المستعمَرة والمتروبول، حيث وفّرت هذه المنشآت البحرية الظروف الملائمة لتسهيل عملية شحن وتفريغ البضائع المستوردة والمصدّرة، وسمحت بنقل موارد الجزائر المختلفة إلى المتروبول والدول الأخرى، التي ازداد طلبها على المنتجات الجزائرية خلال الحقبة الاستعمارية، وهو ما نلمحه في تضاعف حركة المرور بين البلدين في الموانئ الجزائرية، حيث استقبلت الموانئ التي أنشأتها الإدارة الاستعمارية منتجات الجزائر ومواردها الطبيعية

1 . Ibid., p 470
2. Paul Paris, Op, Cit, p 76.
3 . George Rolland, op, cit, p 4.
4 .Anonyme**, L'hydraulique agricole en Algérie** 1931, p 374.

بمختلف أنواعها الصناعية والزراعية وأصبحت السفن تتزاحم على أرصفتها ذهاباً وإياباً وتتراكم على أرصفتها الحبوب والحلفاء والخمور، وهذا إن دلّ على شيء فإنّما يدل على دورها الاقتصادي الكبير في استنزاف ثروات الجزائر وتوجيهها إلى المتروبول.

مثّل مينائي الجزائر ووهران أهم الموانئ الرائدة في شمال إفريقيا، باعتبارهما نقطة انطلاق السكة الحديدية التي تتجه نحو قسنطينة وتونس من جهة، ونحو وهران والدار البيضاء من جهة أخرى، وتقع على مسافة متساوية تقريباً من طرفي شمال افريقيا، وتقع تقريبا تحت خط طول باريس-مرسيليا، وتعدُّ مدينة الجزائر مقر الحكومة العامة الجزائرية وأهم مركز للمستوطنين الأوروبيين في كلِّ إفريقيا، وهي نقطة الوصول والانطلاق لجزء كبير من المسافرين والبضائع إلى أوروبا، وتستقبل ثلثي شحنات المتروبول إلى الجزائر[1].

أدّى النمو المتزايد الذي اكتسبه ميناء الجزائر خلال السنوات الأولى من القرن العشرين وأهمية تجارته وحركة السفن الكبيرة إلى جعل الميناء يحتل المرتبة الثانية بين الموانئ الرئيسية للمتروبول والجزائر، ويأتي ترتيبه مباشرة بعد ميناء مرسيليا[2]، وتأتي مدينة الجزائر مباشرة بعد مرسيليا من حيث الحركة الملاحية، وفي شرق الجزائر تتقاسم حركة المرور بين موانئ بجاية وسكيكدة(فيليبفيل) وعنابة(بون) الثلاثة كما تتفوّق عنابة عن منافسيها بسبب صادراتها من الفوسفات والمعادن[3].

ويمثِّل موقع الجزائر على الطريق الأكثر مباشرة بين أوروبا وداخل إفريقيا أهمية اقتصادية لا يمكن تجاهلها، لذلك فإنّ الموانئ الجزائرية كان لها طابع تجاري ثلاثي، فهي أسواق للتجارة البحرية الجزائرية، ومستودعات للبضائع المتبادلة بين الشرق والغرب، وفي الوقت نفسه موانئ عبور بين أوروبا وإفريقيا الوسطى[4].

كما أنّ ميناء مدينة وهران كانت تتدفق من خلاله ثروة المقاطعة الغربية للجزائر ومعظم منتجاتها، ومما زاد من أهميته قربه من الساحل الإسباني ووصول شبكة السكة الحديدية الإسبانية الكبيرة إلى قرطاجنة التي جعلت من ميناء وهران ميناء من الدرجة الأولى، حيث تحوّلت وهران بفضله إلى مدينة بحرية كبيرة تخدمها أرصفة وأحواض هائلة[5].

1 .A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 525
2 .Billiard, Op, Cit, p 144.
3 .A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 525
4. Lieussou, Op, Cit, p 8.
5 . Charles Lallmand, Op, Cit, p 16.

ونظراً لهذه الأبعاد الاقتصادية أولت الإدارة الاستعمارية اهتماماً كبيراً بتوسيع وتحسين الموانئ الجزائرية بما يتناسب مع حركتها التجارية طيلة الحقبة الاستعمارية، فلم يكن وضع مشاريع التوسيع أو التحسين أو حتى بناء أيّ ميناء إلّا لتحقيق مصالحها الاقتصادية، وهذا ما نلاحظه على لسان ممثليها، نذكر على سبيل المثال تصريح مهندس مصلحة الجسور والطرق سنة 1930م جون أرنو(Jean Arnaud):" **الميناء هو الأداة الأساسية لخدمة حركة المرور العالمية يجب أن توفِّر أكبر التسهيلات لرسو السفن محمية بشكل جيِّد بأعماق مائية كافية، ... كلّما كانت مستعمرتنا أكثر ثراء كلّما ازدهرت المتروبول**"[1]، وهو بذلك يربط ازدهار الجزائر بازدهار الإمبراطورية الفرنسية الاستعمارية.

يوضِّح الجدول التالي تطور حركة المرور في ميناء الجزائر الخاصة بالخمور المصدرة نحو الخارج:

السنوات	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
الخمور /طن	214891	248370	143315	163095	263578	282106	373460

كما يوضح الجدول التالي حركة تصدير واستيراد الفحم في ميناء الجزائر:

السنوات	1901	1902	1903	1904
مجموع المداخيل في الميناء	36610	372050	549298	422058
مجموع الخارج من الميناء	231870	297423	455838	320445
المجموع	592482	669473	1005136	743413

من خلال المعلومات الواردة في الجدول نلاحظ تطور ملحوظ في حركة مرور الخمور والفحم خاصة مع بداية القرن العشرين.

هذا وتتجلى أبعاد الميناء الاقتصادية فيما تُقدِّمه من خدمات لفرنسا الاستعمارية، نذكر على سبيل المثال ميناء عنابة الذي كانت حركته التجارية تتكوّن بشكل أساسي من خام الحديد الذي يستخرج من جبل (مقطع الحديد) والفوسفات من منطقة تبسة، ويظهر البعد الاقتصادي لهذا الميناء في كونه أهم الموانئ في الشرق الجزائري التي يتم من خلالها شحن خام الحديد نحو أوروبا، وقد ارتبط ازدهار هذا الميناء وتراجعه بمدى توفُّر معدن الحديد وتراجعه، نذكر أنّه خلال الفترة ما بين 1879م-1880م عندما لم يكن

1 . Jean Arnaud, **Rapport général – congrès de l'outillage économique colonial (20-25 Juilliet 1931)**, p 16.

الفوسفات قد اكتشف بعد في المنطقة، لكن منجم الحديد كان مزدهراً بلغت الصادرات من ميناء عنابة حوالي 400 ألف طن، ثم انخفض استغلال خام الحديد وانخفضت حمولة الصادرات من عام 1885م إلى 200 ألف طن لتصل إلى الحد الأدنى عام 1893م حيث بلغت 148695 طنا، فتراجعت معها مكانة الميناء وقلّت حركته، ولكن في هذه الفترة يحدث اكتشاف فوسفات تبسة فتتزايد حمولة الصادرات بشكل مفاجئ منذ ذلك الوقت لتصل إلى حوالي 500 ألف طن[1]، وبالتالي ازدهار حركة المرور في الميناء مجددا.

رابعا: الأبعاد الاقتصادية للسياسة العمرانية الفرنسية اتجاه "الأهالي"

ولا يفوتنا هنا أن نشير إلى الأبعاد الاقتصادية للسياسة العمرانية التي طبقتها الإدارة الاستعمارية اتجاه "الأهالي"، فسياسة التوطين تظهر أبعادها الاقتصادية في تثبيت القبائل المحلية على الأرض حتى يسهل إحصاء عددها وممتلكاتها وبالتالي تسهيل جباية الضرائب منها، وبذلك ستستفيد الإدارة الاستعمارية كثيراً من الناحية المالية لأنّ القاعدة الضريبية ستكون أسهل في تحديدها بالنسبة "للأهالي"[2].

وحتى سياسة الإسكان التي اتبعتها الإدارة الاستعمارية بداية من القرن العشرين حيث بدأت منذ سنة 1933م في وضع برامج سكنية لتحسين مساكن الجزائريين في العمالات الجزائرية الثلاث تقوم على الاستبدال التدريجي لمجموعات الأكواخ والخِيَم المنتشرة في المناطق الشمالية من الجزائر بمساكن صغيرة وفقاً لنوع بسيط من البناء يتكيّف مع العادات الخاصة بالمسلمين، وغالباً ما كانت هذه المجمّعات السكنية قرب المدن الكبرى أو قرب المراكز الاستيطانية حيث يقيم العمال الزراعيون والحرفيون الصغار، وتهدف إلى استقرار اليد العاملة التي تحتاجها المشاريع الزراعية[3].

من جانب آخر، سعى السانسيمونيون في مشروعهم الاستعماري في الجزائر إلى ربط السكان الجزائريين بالتنمية الاقتصادية للمستعمرة، من خلال رؤية جديدة وجدت صدىً إيجابياً بين صناعة التعدين بسبب حاجاتها الكبيرة لليد العاملة وقربها الفكري من السانسيمونيين، أمّا بالنسبة للاستكشافات العلمية للجزائر فقد دعّم السانسيمونيون مشاريع استكشاف الثروات المعدنية في الجزائر، فكان لهم السبق في اكتشاف جبل مقطع الحديد في الشرق الجزائري أين حصلوا على أولى امتيازات التعدين وأسسوا على

1 .G.G.A, **Notice sue les ports et l'éclairage des côtes,** 1906, p 64.
2 .Ibid, p 273.
3 .G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en** 1933, p 128.

إثرها أول المستوطنات الصناعية بالجزائر، والتي تمثّلت بشكل خاص في مركز عين مُكْرَه (برّحَالْ حاليا) في الشرق الجزائري ومركز بني صاف في الغرب، وقد بنيت هذه المراكز قريبة من البحر بهدف تسهيل تصدير خامها مباشرة نحو المتروبول[1].

وبشكل عام تظهر الأبعاد الاقتصادية للأشغال العامة بما فيها المنشآت الكبرى في المبالغ المالية الكبيرة التي خصّصت لها في الميزانية العامة ولا سيما بعد سنة 1900م وحصول مستعمرة الجزائر على استقلالها المالي، حيث كانت الميزانية الخاصة أداة تقدم فيم يخص المنشآت العمرانية الكبرى ولا سيما في عهد الحاكم العام جونار(Jonnart)، الذي وضع في عهده برنامج أشغال عامة واسع النطاق بما في ذلك 1000 كم من السكك الحديدية وشبكة هامّة من الطرق الوطنية وتحسين الموانئ وبناء المنشآت المائية، فمن مجموع القرض الذي خُصِّص لهذه المنشآت المقدر ب 175 مليون فرنك والمصادق عليه بموجب قانون 28 فيفري 1908م، تمّ تخصيص أكثر من 96 مليون فرنك لمنشآت السكة الحديدية بما في ذلك 72 مليونا لبناء الخطوط الجديدة، وتم تخصيص الباقي لتحسين الخطوط القديمة، و32 مليون للطرق و16 مليون للمنشآت البحرية، وهو ما يؤكد نظرية : "**أنّ مسألة تطوير مستعمرة الجزائر كانت قبل كل شيء مسألة أشغال عامة**"[2].

وكان للحاكم العام جونار(Jonnart) الذي كان وزيراً للأشغال العامة سنة 1893م، اهتمام كبير بالمنشآت الكبرى، حيث سعى برنامجه إلى تخصيص الإمكانيات الأساسية لتنمية المستعمرة اقتصادياً من خلال منحها المزيد من الطرق والسكك الحديدية وموانئ موسّعة ومجهّزة بشكل أفضل[3].

وتجدر الإشارة إلى أن تمويل هذه المنشآت العمرانية كان بشكل كبير من قبل السكان المحليين، وذلك من خلال الضرائب التي كانوا يدفعونها للسلطة الاستعمارية، والتي كانت تموِّل ميزانية العمالات الجزائرية[4].

رغم كل هذه الأدلة والحقائق التي تكشف عن الأبعاد الاستعمارية الاقتصادية للمنشآت العمرانية الكبرى التي بنتها فرنسا الاستعمارية في الجزائر إلّا أننا نجدها في خطاباتها غالباً ما تشيد بهذه المنشآت التي تعتبرها منجزات حضارية سُخِّرت لخدمة الجزائري" الأهلي" وتساهم في تطوير المستعمرة، رغم أنه بقي

1 .Mohamed Rahmon, Op, Cit, p 5, p 2.
2 .A. Bernard, **Histoire des colonies**, T 2, p 443-444.
3 .Ibid, p 444.
4 . Augustin Bernard, **Histoire des colonies françaises**, T 2, p 403.

على هامش هذه التطورات يعيش حياة البؤس والفقر، وليس أدلّ على ذلك نقمته على الاستعمار ومقاومته الأبدية له، وأحسن ما عبّر عن ذلك أحد رموز المقاومة الوطنية حين كتب: "**إنّ أبناء الشعب الجزائري باستثناء كمشة من المتعاونين المارقين، يعيشون كالأيتام في مأدبة اللئام،... فإنّهم لا ينتفعون من الازدهار الاقتصادي ولا من التقدم إلاّ بصفة غير مباشرة، لأنّهم كانوا على هامش الحياة**"[1]، وهذا دليل يدحض ادعاءات فرنسا الاستعمارية في تطوير الجزائر ونشر المدنية بها.

1. فرحات عباس، المرجع السابق، ص 115.

المبحث الثالث: الأبعاد الثقافية والنفسية للمنشآت العمرانية الكبرى

أولا: الأبعاد الثقافية

يُعدُّ العمران أحد أهمِّ المجالات الثقافية للمجتمعات الإنسانية، وعليه فإنّ كلّ تغيير يحدث على هذا المجال سيُؤثّر بطبيعة الحال على الوضع الثقافي للمجتمع، وهو ما حدث في الجزائر خلال الحِقبة الاستعمارية الفرنسية حيث تعرّضت لتحولات عميقة في مجالها العمراني بفعل السياسة العمرانية التي انتهجتها الإدارة الاستعمارية خلال تلك الحِقبة.

ففي إطار سعيها لتحويل الجزائر إلى جزء لا يتجزأ من فرنسا، عملت الإدارة الاستعمارية على فرنسة كل قطاعاتها السياسية والإدارية والاجتماعية والثقافية، فكان المجال العمراني أحد المجالات الأكثر تأثرا بهذه السياسة، باعتباره المجال الذي يحمل تاريخ الأمة الجزائرية العربية الإسلامية ويعبّر عن هويّتها وحضارتها، حيث عملت على تخريبه وهدمه ومحو آثاره متجاهلة قيمته المادية والمعنوية، وفي المقابل قامت ببناء عمران أوروبي بطراز غربي استهدفت من خلاله تحويل الجزائر إلى مقاطعة أوروبية بكل ما تحمله الكلمة من معنى، وأقامت نمطاً سكنياً وعمرانياً يخدم في مجمله سياسة الاستيطان، وذلك عن طريق الاستيلاء على أراضي الجزائريين وبناء منشآت عمرانية ومعمارية مغايرة تماماً للنمط المحلّي الجزائري، وتجلّت أبعاد هذه المنشآت في خطابات قادتها العسكريين والسياسيين الذين نادوا بتحويل الجزائر إلى مقاطعة فرنسية بحتة:" **يجب أن تكون شمال إفريقيا فرنسا الثانية للفرنسيين، سيتعين عليهم أن يجدوا هناك ليس فقط الألوان الثلاثة ولغتهم الأم وعاداتهم ولكن أيضا الرفاهية التي يتمتعون بها في بلدهم**"[1].

1. الأبعاد الثقافية للسياسة العمرانية الفرنسية في الجزائر(1830-1962م)

بداية يجب أن نشير إلى أنّ السياسة العمرانية الاستيطانية التي طبّقتها الإدارة الاستعمارية الفرنسية في حدّ ذاتها تعتبر استنكاراً لوجود المجتمع الجزائري وسلبٌ صارخٌ لأرضه ونفيٌ لوجوده وثقافته، وهو ما يؤكّده الباحث الجزائري سعيد علمي في كتابه "الاستعمار والعمران": **ممّا لا شكّ فيه أنّ الواقع الاستيطاني في حدِّ ذاته عمل يستحقُّ الإدانة، وكذلك بالنسبة لأساليبه أياً كانت طبيعتها باعتبارها جزءا منه**"[2]، كما

1 . Arthur Habel, Op, Cit, p 8.

2. سعيد علمي، المرجع السابق، ج1، ص 17.

أدان بعض جنرالات جيش الاحتلال شخصيا السياسة الاستيطانية بصفة عامة، نذكر على سبيل المثال ما صرّح به الجنرال والسن استرهازي(Walson Esterhazy) الذي أدان السياسة الاستيطانية في الجزائر سنة 1849م بقوله: " **يمكننا القول بدقة أنه لم يتم تنظيم العرب إلا خدمة للمصلحة الأنانية لسيطرتنا : فلم نأخذهم بعين الاعتبار إلّا من منظور الاستفادة التي استطعنا جنيها منهم، سواء كان ذلك فيما يتعلق بالضرائب أو بكلِّ الأعمال، خدمات الحرب ...الخ، التي فرضناها عليهم بصفة تعسُّفية، أمّا فيما يخص المصالح العامة للسكان ...فتجاهلتها إدارتنا بصفة عامة**"[1].

ومن خلال تتبُّعنا لتطور السياسة العمرانية الفرنسية في الجزائر نلاحظ أنّ السياسة الاستيطانية استهدفت الريف الجزائري بدءاً بسهوله الخصبة في المنطقة التلية في متِّيجة وشلف ومعسكر ثم توسعت إلى الهضاب العليا كسطيف وقسنطينة ... وغيرها، وفي إطار هذا التوسع استولت الإدارة الاستعمارية على أجود الأراضي التي سلّمتها للمستوطنين الوافدين بعدما قامت بتهيئتها بمنشآت عمرانية مخصّصة لاستقبالهم وإيوائهم في أحسن الظروف، تختلف في نمط عمرانها تماماً عن المراكز العمرانية المحلية كما رأينا في الفصل الأول.

وبذلك بدت ملامح العمران الأوروبي تظهر تدريجيا على أرض الجزائر انطلاقا من الشريط الساحلي أين تركّز المستوطنون الأوائل، فبرز إلى الوجود نسيج عمراني جديد يحمل في معالمه قِيَماً ومواصفات عمرانية غريبة عن المعالم العمرانية المحلية[2].

وحتى المنشآت التي سعت إلى بنائها في إطار سياسة التوطين الخاصة بالسكان المحليين كانت لها أبعاد ثقافية يمكننا استنتاجها من خلال ما ورد في تصريحات من تبنّوا هذه السياسة نذكر على سبيل المثال تصريح الجنرال بيجو(Bugeaud) الذي كان يرمي من ورائه إلى التأثير في "الأهالي" من خلال عملية البناء واعتباره وسيلة تقرِّبهم من الإدارة الاستعمارية وتساعد على تغيير أسلوب حياتهم وتدفعهم إلى الاقتداء بالفرنسيين في ذلك واندماجهم في "الحضارة" الفرنسية، حيث يقول: "**من العدل والسياسة أن نترك مجالاً "للأهالي" وسط المستوطنين الأوروبيين، من خلال إجبارهم على عاداتنا الثابتة في السكن والزراعة**"[3].

---

1. المرجع نفسه، ص 17.

2. عثمان فكار، **الاستيطان العمراني الفرنسي في الريف الجزائري – مقاربة سوسيو تاريخية**، مقال منشور في مجلة جامعة دمشق، المجلد 29، العدد 3-4، 2013، ص 589.

3 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 101,

هذا وقد بذل جهوداً كبيرةً لربط "الأهالي" بالأرض من خلال حثّهم على البناء والتعمير، والتخلّي عن حياة البداوة مستخدماً في ذلك أسلوب الترغيب من خلال إبرازه لمنافع المنشآت العمرانية العامة مثل الطرق والجسور والسدود التي بناها جيشه لجلب انتباه الجزائريين لمزايا هذه المنشآت، ونلمح ذلك في خطابه الموجه "للأهالي" سنة 1845م: "**اليوم أريد أن أفكّر في رفاهيتكم أكثر ممّا كانت عليه في الماضي، وبدلاً من القتال والإغارة، ستقوم قُوّاتي بفتح الطرق وإقامة السدود وبناء الجسور، أنا نفسي أذهب وأزوركم في خيامكم لأسأل عن احتياجاتكم**"[1].

وبمقارنة بسيطة بين السياسة العمرانية التي طبّقتها إدارة الاحتلال على المستوطنين والسياسة التي فرضتها على "الأهالي" يمكننا اكتشاف الفرق الواضح بين المنشآت العمرانية المخصّصة للمستوطنين وتلك الموجّهة "للأهالي"، حيث نُلاحظ اهتماماً كبيراً ببناء المستوطنات الفرنسية وتجهيزها بالمنشآت العامة الملحقة بها، عكس المراكز الأهلية التي كانت في حالة مزرية تفتقد لأدنى شروط الصحة والنظافة، حيث نلاحظ إهمالاً كبيراً من قبل المكاتب العربية لمنشآت المرافق العامة المخصّصة "للأهالي"، نذكر على سبيل المثال إهمالها للمنشآت العمرانية الثقافية والدينية خاصة المساجد والمدارس باعتبارها المؤسسات الدينية والثقافية التي تحافظ على مقومات المجتمع الجزائري المسلم، فحسب جدول المؤسسات الفرنسية في الجزائر لسنة 1853م في منطقة مليانة، من أصل 46 قرية تمّ بناؤها في إطار سياسة التوطين لم يتم الإشارة لأيّ مسجد، في حين كان في أورليونفيل(الشلف) مسجدين وفي البليدة ثلاثة، وكانت هذه المساجد تسمى بغرف الصلاة، لأنّها غرف مفروشة بشكل بسيط بمساحة 10 في 4 متر، وبذلك تمّ تجريد هذه الأماكن التي كان لها دور اجتماعي وثقافي هام من خلال التضامن والتعليم والممارسات الدينية، ولنا أن نتصور عداء جيش الاحتلال لبناء المساجد من خلال قول لاباسيت(Lapasset) المصمّم والمنظّر العسكري لقرى "الأهالي" سنة 1850م:"...**ربما يؤدي هذا الإهمال للممارسات الدينية في يوم من الأيام إلى اللامبالاة الدينية، الأمر الذي سيكون مفيدا لأساس غزونا ونمو مستعمرتنا، ليس من المناسب بناء مساجد جديدة**"[2].

هذا وقد أدّى إهمال بناء المدارس إلى تفاقم أمر تعليم الأطفال، رغم أهميته من الناحية الثقافية، حيث كان العديد من ضباط المكاتب العربية معادين لهذا النوع من المنشآت أمثال لاباسيت (Lapasset)

1 . René lèspes, **Les troupes indigène**, p 18.3
2 . Xavier Yacono, Op, Cit, p 220.

واسترهازي (Esterhazy) وريتشارد(Richard) هذا الأخير التي اعتبر المدارس "**مختبرات التعصّب**" وعبّر عن رأيه قائلاً: " **من جهتنا لا نرى ضرراً كبيراً في سقوط هذه المؤسسات في الأرض، وفي عودة الشعب العربي إلى جاهلية العصور الأولى**"[1]، وهنا تبرز سياسة التجهيل ضد المجتمع الجزائري كمحاولة لطمس هويته العربية الإسلامية.

من جانب آخر، تُمثّل هياكل القرى الجديدة حداثة في الملامح العمرانية الجزائرية في القرن التاسع عشر، فالمعاقل وأبراج المراقبة كانت نادرة في العهد العثماني، ومع بناء القرى والمرافق ذات الصلة يبدأ النظام العسكري في تنظيم أراضي البلاد، كما كان شكل القرية المقترح لسكن الجزائريين يمثل انقساما في السكان الذين تضرّروا من النزوح، والحصر والظروف المعيشية الجديدة والأنشطة الزراعية التي فرضها جيش الاحتلال[2].

أمّا المساكن الدائمة التي بناها الجزائريون في إطار سياسة التوطين فإنّ هندستها المعمارية المتواضعة جعلت الحياة صعبة على العائلات الجزائرية الكبيرة من قبائل القرن التاسع عشر، حيث تجاهل جيش الاحتلال البنية الاجتماعية الجزائرية وكان يهدف في المقام الأول إلى تفكيك النظام القبلي من خلال تقديم مساكن مكوّنة من غرفة نوم واحدة وأحياناً غرفتين، ففي سنة 1858م بلغ عدد المساكن المبنية 546 مسكنا منها 415 من غرفة واحدة[3].

واللافت للنظر أنّ سياسة التجميع أدت إلى توسيع مفهوم الدُوّار، حيث تم تقسيم القبيلة إلى دواوير مثبّتة في مناطق محددة جيدا، نذكر على سبيل المثال أنّه في سهل الشلف غرب الجزائر بلغ عدد المعسكرات به 44 معسكراً، وهذا ما أدّى إلى تدمير النظام القبلي حيث أنشأ جيش الاحتلال الفرنسي الدُوّار كوحدة إدارية أساسية[4].

2. تدمير المدن الجزائرية وتشويه معالمها:

لاحظنا من خلال الفصول السابقة أنّ الفترة الاستعمارية الأولى تميّزت بازدراء وإهمال المنشآت العمرانية الجزائرية وشهدت هدم أجزاء كبيرة من المدن القديمة قبل أن يتم التراجع باحتشام عن هذا التوجه

1 . Ibid, p 220.
2 . Sami Boufassa, Op, Cit, p 101.
3 . Ibid, p 105.
4 . Sami Boufassa, Op, Cit, p 96.

في عهد نابليون الثالث الذي أمر بوقف عمليات الهدم، وقد استمرت هذه النظرة الازدرائية رغم تراجعها تطبع قطاعات مهمّة من المجتمع الاستعماري، فكانت النظرة الغالبة لدى المستعمِر للعمران المحلّي كتراثٍ باهتٍ لشعبٍ مغلوبٍ يجب تدميره[1].

ونظراً لبشاعة الموقف الذي كان يظهر في تدمير القصور والمنشآت العمرانية التي تعبّر عن الثقافة والفن العربي الإسلامي التي بلغت أوجّها خلال السنوات الأولى للاحتلال، نُلاحظ استنكاراً لهذا العمل حتىّ من قبل بعض الفرنسيين المهتمين بهذا المجال، حيث أثار حفيظة بعض المهتمين منهم بالتراث المحلّي والمعجبين به، نذكر على سبيل المثال ما كتبه العالم الفرنسي بييربروجر أمين المكتبة العامة بمدينة الجزائر خلال السنوات الأولى من الاحتلال: **" إنّ الجزائر المسلمة كما وجدناها سنة 1830م تختفي الآن شيئا فشيئا تحت عيون الغزاة الأوروبيين، إنّ الأشغال العامة تمحوها، والأمن العام يتطلب أن تمزّق إلى قطع منفصلة عن بعضها البعض، إنّ الموجة الكاسحة من المواطنين الفرنسيين تكره الطابع الوطني الأصلي للعمارة وتدمّرها، أو على الأقل تغيّرها تماماً بقدر الإمكان"**[2].

يمكننا أن نلاحظ من خلال هذا التصريح الأبعاد الخفية لتغيير نمط المدن الجزائرية وتقسيمها إلى أجزاء منفصلة والتي تبرّرها الإدارة الاستعمارية بالدوافع الأمنية، إلا أنها تعبر عن مشاعر الكره التي يُكِنُّها الفرنسيون لكل ما هو جزائري عربي-إسلامي، والتي ظهرت في أعمال التخريب التي قاموا بها في منشآت المدن التي احتلوها والتشويه التي طال المساكن الجزائرية من قبل المستوطنين الذين حاولوا تغيير شكلها وتكييفه بما يتلاءم مع عاداتهم وثقافتهم.

وفي هذا السياق، نذكر على سبيل المثال مبنى المكتبة العامة في مدينة الجزائر الذي كان من أكثر المنشآت المعمارية جمالاً، يصفه الرحالة الألماني مالتسان: **"وتعتبر المكتبة أيضا من الأمثلة الجميلة للفنِّ العربي ومن المؤكّد أنّها كانت جديرة بأن تنسب إلى العصر الذهبي للعرب في إشبيلية أو قرطبة"**، ويصف لنا مدى الحسرة والغيض التي شعر بها بييربروجر حين أعلمه المهندسون الفرنسيون بأنّ بناية المكتبة قد حُكم عليها بالهدم فيقول: **"فحاولت أن أشجعه غير أنّه قال:" لا فائدة من ذلك، لقد صدر الحكم على**

1. معاوية سعيدوني، **دراسات في التخطيط العمراني**، ص 244.

2. نقلا عن: عبد الله الركيبي، **الجزائر في عيون الرحالة الانجليز**، الجزائر، دار الكتاب العربي، د.ت.ن، ص 178.

المكتبة فيجب أن يسقط معبد الفن العربي الجميل بأعمدته المرمرية وزخارفه لأنّ السادة المهندسين يريدون أن يقيموا هناك بطارية"[1].

هذا وقد ندّدت العديد من الكتابات خلال هذه الفترة ببشاعة أعمال التخريب التي طالت العمران الجزائري على أيدي المستعمر الفرنسي، ولعلّ أبلغ من عبّر عن ذلك الوضع أحمد بوضربة سنة 1833م حين كتب: **"إنّ الشرّ الأكبر للمستعمرة هم المهندسون المدنيون والعسكريون الذين جلبوا الخراب للعائلات بخططهم وعمليات الهدم التي قاموا بها"**[2]، أمّا الرحالة الألماني مالتسان الذي استنكر هذه الأعمال فقد شبّههم بالوندال بسبب تلك الأعمال التخريبية، وأطلق عليهم مصطلح **"الفندال المحدثون"** الذي نجده يتكرر كثيرا في مؤلفه[3].

وهكذا سعت الإدارة الاستعمارية إلى تحويل معالم المجال العمراني الجزائري إلى معالم أوروبية تعكس الثقافة الغربية وتلبّي احتياجاتها، فلم يهتم مهندسو الفترة الاستعمارية في إنجاز مشاريعهم بالمنشآت العربية الإسلامية التي كانت موجودة في المدن الجزائرية، بل حطّموا أغلب أجزائها وبنوا مدنا أوروبية حديثة على أنقاضها، نذكر على سبيل المثال أول ما قاموا به في مدينة الجزائر تهديم القصبة السفلى بمبانيها الدينية والمدنية والتي بنيت على أنقاضها ساحة الحكومة. ومنه يمكننا القول أنّ المدن الكبرى التي أنشأها المستعمر الفرنسي على أرض الجزائر كانت انتهاكا صارخا لعادات وأعراف المجتمع الجزائري ونفيا لتراثه العربي الإسلامي.

3. ظاهرة الانفصام والازدواجية في المدن الجزائرية وأثر الفكر السانسيموني فيها:

تسبّب المستعمر الفرنسي بفعل سياسته العمرانية داخل المدن في ظهور حالة من الانفصام والازدواجية بين الأحياء الأوربية والأحياء الأهلية داخل المدينة الواحدة، ويرجع هذا الوضع إلى السنوات الأولى للاحتلال حين تدخّلت الأفكار السانسيمونية في السياسة العمرانية الفرنسية في الجزائر وأثرت فيها، حيث عرفت هذه الأخيرة منذ احتلالها سنة 1830م سلسلة من التغييرات في مجالها العمراني، وظهرت عدة مدن وقرى

1. هاينريش مالتسان، المصدر السابق، ج1، ص29-30-31.

2 . Benkada Saddek, **Savoirs militaires et modernité urbaine colonial, le role des ingénieurs du génie dans la transformation des villes algériennes : le cas d'Oran (1831-870)**, insanite, n0 23-24, janvier-juin, 2004, p 135.

3. مالتسان، المصدر السابق.

تحت تأثير أطروحات المذاهب الاجتماعية التي كانت سائدة في فرنسا آنذاك، خاصة المذهب الفورياري والسانسيموني.

ساهم السانسيمونيون في الجزائر في انجاز مشاريع متنوعة، حيث شاركوا في تطوير شبكة السكة الحديدية والنقل البحري، كما اهتموا بالتنمية الصناعية ونشطوا في مجال البحث عن المعادن فضلا عن تنمية الصناعة الزراعية، ومن بين الأفكار السانسيمونية التي أثّرت في الوضع العمراني في الجزائر فكرة فصل العنصر الجزائري عن العنصر الأوروبي داخل المدن وخارجها، وهو ما أشرنا إليه في الفصل الأول، ورأيناه في أفكار أونفونتان(Enfantin) سنة 1843م، الذي دعا إلى فصل الجزائريين عن المستوطنين وإبعادهم في ضواحي المدن وعزلهم عن الأماكن التي يقطنها الأوروبيون، وهو ما حدث في العديد من المدن الجزائرية، حيث عاش العنصران البشريان في مدينة واحدة لكن في عزلة عن بعضهما البعض.

ففي الجزائر قامت نظرية السانسيمونيين على رؤية جديدة تقوم على الوحدة بين المسلمين والمسيحيين على ضفتي المتوسط، حيث دعا السانسيمونيون بحجة الحفاظ على مصالح وثقافة القبائل الجزائرية، إلى الفصل بين المستوطنين والجزائريين، بحيث يمكن أن يكون المجتمعان قريبين في المجال الاقتصادي والتجاري، ولكن يجب الحفاظ على المسافة في المجال الثقافي، وقال أونفنتان أن الحلّ المطلق لتنظيم "السكان الأصليين المسلمين" هو الفصل بينهم أي (إلى جانبنا وعدم الاختلاط بنا)، يشاركه في وجهة نظره هذه جيش الاحتلال ولا سيما الجنرال بيجو الذي رأى في توطين المسلمين بالقرب من المراكز الأوروبية وسيلة للسيطرة عليهم[1].

وهكذا أدّى الفصل بين المستوطنين والجزائريين الذي ظهر بوضوح في مقترحات التخطيط التي قدمها أونفونتان إلى إبعاد السكان المحليين عن المراكز التي يشغلها الأوروبيين خارج أسوار المدن، وهو ما تجسّد في الاختلاف الواضح في المدن الجزائرية بشكل عام حيث نجد مركز مدينة حديث يسكنه الأوروبيون وضواحي يسكنها الجزائريون المسلمون، كما حدث في قرية الزنوج التي بنيت في ضواحي مدينة وهران، وفي مدينة الجزائر.

1 . Mohamed Rahmoun, Op, Cit, p 3-4.

ولم تكن المراكز الاستيطانية الصناعية استثناء من هذه القاعدة، فمدينة بني صاف التي أسّستها شركة مقطع الحديد سنة 1870م تعرّضت لنفس الفصل المكاني على الرغم من حقيقة أنّها بنيت من قبل شركة صناعية، حيث تمّ بناء المدينة لإيواء العمال وعائلاتهم الذين جاؤوا بشكل أساسي من اسبانيا، بها مساكن استيطانية لعمال المناجم ومساكن جميلة للمهندسين والعمال، وبعض المنشآت العامة مثل الكنيسة ومبنى البلدية ومستوصف ومدرسة وسوق مغطّى وقاعة قرية ومتاجر مختلفة، لكن هذه المدينة أفادت فقط العمال الأوروبيين في المنجم، أمّا العمال المسلمون وعائلاتهم فقد تجمّعوا في منطقة غار البارود على بعد 4 كم من وسط المدينة، والأسوأ من ذلك أنّ شركة مقطع الحديد لم تر ضرورة لبناء مساكن لائقة لعمالها من الجزائريين المسلمين، فكان حيُّهم يتألف من أكواخ ترابية على سفح التل في وسط غابة من التين الشوكي، وعلى الرغم من استمرار زيادة عددهم إلاّ أنّ السكان المسلمين ظلوا بعيدين عن المستوطنين الأوروبيين في المناطق النائية[1].

تعد مدينة بني صاف المنجمية مثالا على الارتباط بين الأوروبيين والجزائريين في انتاج المعادن لكن العمال المسلمين والأوروبيين على الرغم من اشتراكهم في نفس العمل لساعات طويلة ظلوا متباعدين في الحياة الاجتماعية وتم الحفاظ على كل مجتمع في بيئته الثقافية والدينية، حالة تنعكس في مخطط المدينة مع فصل مكاني بين مركز مدينة أوروبية حديثة وضواحي مهمشة جزائرية.

واللافت للنظر أنّ أونفنتان من خلال إبعاد السكان المسلمين عن "العمل الجبري" أو الصناعات المشتركة أدّت فلسفته إلى ظهور طبقة من المستوطنين الأوروبيين مهيمنين وأصحاب السلطة والثروة وجزائريين كادحين، وهو ما اعتبره البعض رؤية عنصرية تخون بطريقة ما فلسفة الأب المؤسس سانسيمون الذي كان هدفه استبدال الطبقات الإقطاعية بمجتمعات صناعية أكثر مساواة[2].

لقد عانت المدن الاستعمارية من آثار هذه الازدواجية: التجاور البشري والمجال المبني للجزائريين والمستوطنين، نذكر على سبيل المثال مدينة تنس التي تشكّلت من مدينتين مختلفتين تماماً من حيث النمط العمراني، مدينة أوربية حديثة ومدينة جزائرية بائسة، يصفها مالتسان بقوله:" **تنس المدينة المزدوجة فقد افترق هنا العنصر "الأهلي" والغربي، الشرق والغرب، وانعزل كل منهما عزلة تامة، بحيث أنّ لكل حي**

1 . Ibid, p 5.
2 . Ibid, p 6.

يكوِّن مدينة بذاتها، أمّا الحي "الأهلي" الذي يعلن عن نفسه بمنارته وبيوته الرمادية المتشابكة قبل الوصول إلى أسوار المدينة بمسافة فيحمل اسم تنس القديمة"[1]، وكتب عن الوضع المأساوي الذي آلت إليه المدينة: **"أصبحت مدينة تنس القديمة تشبه أميرة سقطت منذ مدة وأهين شرفها وتلوّثت وتقدّمت بها السن، لقد أصبح منظر عاصمة بني محال القديمة حزيناً، هو منظر الأنقاض والأوساخ والفوضى"**[2].

أمّا عن تطور التخطيط العمراني بالمدن الجزائرية فإنّنا لاحظنا أنّه لم تستفد من التحديث العمراني في المدن الجزائرية إلّا قلّة من الجزائريين انفتحت أمامها أبواب التعليم الفرنسي، فحدث شرخ بين أغلبية مهمّشة وأقلية أوروبية أو محلية مندمجة، ورأت الأغلبية في النمط العمراني الغربي للمدن نموذجاً غريباً عن ثقافتها وقيمها، ووجدت نفسها خارج "حركية التحديث" التي غيّرت أجزاء من المدينة، بينما تحوّلت المدن القديمة إلى قطع متحفية أو نقاط جذب سياحي وصوراً جامدة لماض انقضى، فوجد الجزائريون أنفسهم يعيشون حالة انفصام تائهين في بلادهم ومدنهم، فاقدين شخصيتهم لا يتحكمون في مصائرهم، يصف لنا ذلك معاوية سعيدوني بقوله: "**عاش المجتمع الجزائري تجربة التحديث الاستعمارية الأولى كتجربة غريبة لأنّه أقصي منها وكتجربة عنيفة لأنّها فرضت في بضع سنين تصوراً للمدينة تبلور قروناً في الغرب، ولأنّها تجاهلت مجاله الأصلي وحوّرته، وفرضت عليه في حركية شاذّة إطار عيش عوض أن ينتج هو مجالاً ملائماً لمنظومته الاجتماعية والثقافية"**[3].

4. البعد التاريخي للمنشآت العمرانية الفرنسية في الجزائر:

من جانب آخر وفي المجال الثقافي دائماً نلاحظ البعد التاريخي لهذه المنشآت والذي يتجلّى في اقتداء المستعمر الفرنسي بسابقه المحتل الروماني، حيث يوجد تشابه واضح بين الاحتلال الروماني والاحتلال الفرنسي من حيث أنّهما احتلّا المنطقة ذاتها، وكان لهما نفس استراتيجية الاحتلال ونفس الهدف العسكري وهو استيطان الجزائر، حيث تشير معظم كتابات جنود جيش الاحتلال وقادته في تقاريرهم بداية الاحتلال إلى الرومان ومنشآتهم العمرانية والمعمارية في الجزائر، والتي يتحدثون عنها بإعجاب وافتخار ويحاولون الاقتداء بها في بناء منشآتهم، ففي بداية الاحتلال تتبّعوا أثار الطرق الرومانية في الجزائر في رسم مسار

1. نفسه، ص 221.
2. مالتسان، المصدر السابق، ج1، ص 255.
3. معاوية سعيدوني، أزمة التحديث، ص 14-15.

طرقهم وبنوا مراكزهم العسكرية والاستيطانية غالبا على أطلال المستوطنات الرومانية، وهذا ما لاحظناه في سياسة بيجو الذي اتبعها خلال حملاته العسكرية لإخضاع المقاومة الشعبية في أربعينيات القرن التاسع عشر، حيث أنشأ عدة مراكز عسكرية على أنقاض سابقتها الرومانية، نذكر على سبيل المثال: بناء مدينة أورليونفيل(الشلف) على أنقاض مستوطنة كاستيليوم الرومانية ومدينة تيارت على أنقاض تنقرطية الرومانية وستورا والقل وغيرها من المراكز الاستيطانية التي تحولت إلى مدن مع مرور السنوات، وحتى في مجال المنشآت المائية قام المهندسون الفرنسيون بترميم الخزانات الرومانية واستخدموها خلال المرحلة الأولى من الاحتلال، وهذا إن دلّ على شيء فإنّه يدل على الأبعاد التاريخية لهذه المنشآت وما تقدمه من قيمة ثقافية تعزِّز الاحتلال الفرنسي وتدعمه، وقد صرّح العقيد سانت آرنو(Saint-Arnaud) في حديثه عن منطقة الشلف غداة احتلالها:" **مازالت مليئة بذكريات هؤلاء الرومان الذين نتّبع آثارهم**"[1]، ويتحدث بنوع من الفخر عن إقامته في أطلال المستوطنة الرومانية(كاستيليوم)التي بنيت على أنقاضها مدينة أورليونفيل حيث يقول:" **نحن نعيش في مدينة رومانية، وترفرف ستراتنا الصغيرة في نفس الرياح التي لوّحت بتلك السترات الرومانية الضخمة والنبيلة**"[2]، وهذه الأعمال-حسب مالتسان-: "**تقيم الدليل على أنّ الفرنسيين يحاولون أن يتتبعوا آثار حكام العالم القدماء، ولذلك فإنّ العرب لا يطلقون على مضطهدهم الحديث اسم الرومي عبثا**"[3].

ويظهر اهتمام الإدارة الاستعمارية بالمنشآت التي تعود إلى العهد الروماني في الجزائر في تخصيص فرق طوبوغرافية مهمتها الكشف عن آثار هذه المنشآت ومواقعها ودراستها، حيث كان ضباط الهندسة العسكرية في جيش إفريقيا وخاصة فرق الطوبوغرافيا خلال الاستطلاع الميداني للبلاد الجزائرية تسبق طوابير الحملات العسكرية وتقوم باستطلاع طوبوغرافي يهدف إلى تحديد مواقع المنشآت الرومانية القديمة وإنتاج خرائط طوبوغرافية لها، وكلما لاحظ هؤلاء الضباط المواقع الأثرية والآثار الصخرية يقومون بتسجيل نقوش ومسارات الطرق العسكرية الرومانية التي يواجهونها في طريقهم[4].

1 . Debia, Op, Cit, p 27.

2 . Saint-Arnaud, Op, Cit, T 2, p 4.

3. مالتسان، المصدر السابق، ج 1، ص 221.

4 . Saddek ben Kada, **Savoirs militaire**, p 136.

من جانب آخر اتّخذت الإدارة الاستعمارية من آثار المنشآت الرومانية بالجزائر مثالاً حيًّا لإقناع السكان المحليين بأنّ الاستعمار الفرنسي هو امتداد للاحتلال الروماني وبأنّهم سيبنون المنشآت العمرانية التي تساهم في "تحضُّر" البلاد وازدهارها مثلما فعل أسلافهم الرومان، نذكر على سبيل المثال ما صرّحت به على لسان جريدة المبشّر:" **ولذلك تريد الدولة المذكورة إحياء العمارة في هذا الإقليم كما كانت زمن الروم، إذ جعلوا المغرب منبت معيشتهم وخزانة ذخايرهم، ومن المعلوم أنّ عمارته في ذلك الوقت كانت قد انتهت إلى الغاية ويشهد بذلك أثر المدن والقرى المتصلة بعضها ببعض وبقايا البروج والثغور المشيدة في الأطراق**"[1]، وهذا يعتبر تمجيداً للاحتلال الروماني وأسلوب دعاية لكسب تأييد الجزائريين وتقبُّلهم للاستعمار الفرنسي.

ويقول تويلي(Tuillier) في السياق نفسه: "**مثل هذا العمل الذي قام به الجيش خلال فترة السلم والتذكير بفخامة أكبر المنشآت التي قامت بها الجيوش الرومانية في الجزائر من شأنه أن يزيد من شهرة جنودنا ويوسع المجال الذي تم وضعه للاستيطان الأوروبي وسيسرِّع اللحظة التي يدرك فيها "الأهالي" تقدم حضارتنا ويقررون قبول فوائدها وسوف يخلطون مصالحهم الزراعية والتجارية مع مصالح فرنسا**"[2]، وهو بذلك يعتبر المقارنة بين المنشآت الرومانية والفرنسية أسلوباً قد يجذب السكان المحليين للتعامل مع الإدارة الاستعمارية بدافع مصالحهم الاقتصادية.

وفي السياق نفسه، وفي مجال المنشآت المائية نرى تمجيداً للسياسة المائية التي اعتمدها الرومان في شمال إفريقيا، والتي أعجب بها دعاة الاستيطان ودعوا إلى اتباع أسلوبهم في هذا المجال، وعن أهمية الماء في المشروع الاستيطاني الروماني كتب غوستاف فارسيون (Gostave Version): "**لقد عرف الرومان أسلافنا في إفريقيا وأسيادنا في الاستيطان كيف يستغلون هذا البلد الجميل بشكل مختلف عمّا فعلناه، ولم يتركوا واديا بلا سدود وسهلا بلا نظام للري**"، ويذكر أنّه تم العثور على قطعة من الحجر على ضفاف وادي سيق تثبت من خلال الكلمات التي تحملها القيمة التي كان الرومان يعلّقونها على الري كُتب عليها: "**نحو هندسة الري وألوهية المستوطنة**"[3].

1. جريدة المبشر، العدد 28/ 30 أكتوبر 1848، ص 1.

2 . Tuillier, Op, Cit, p 17.

3 . Gostave Version, **De la colonisation en Algérie**, Paris, Gabriel Roux editeur, 1850, p 36.

وفي المقابل، نلاحظ أنّه رغم الاهتمام الكبير الذي أولته الإدارة الاستعمارية بالمنشآت الرومانية إلاّ أنّ جيش الاحتلال خلال حروبه الأولى على أرض الجزائر قام بتخريب العديد من آثارها واستخدمها في كثير من الأحيان في بناء مراكزه العسكرية والاستيطانية ممّا أفقدنا العديد من الشواهد الأثرية التي ترسم تاريخ الجزائر خلال العهد الروماني، حيث استخدم جيش الاحتلال مواد البناء من الأثار الرومانية التي كانت أسهل في الاستغلال من المحاجر، وذلك لتسريع عمليات بناء الحصون والمعاقل خلال حملاته العسكرية لاحتلال البلاد، ففي الشرق الجزائري استخدم آثار الموقع الروماني لامبيز في سنة 1844م لبناء السجن العسكري بقربه مستعملا مواد بناء الموقع[1]، وفي هذا الشأن كتب الجنرال بيجو (Bugeaud): " **تقدم لنا الآثار الرومانية أحجاراً مقطوعة تستخدم لزوايا وفتحات منشآتنا الدائمة**"[2]، والرأي نفسه ذهب إليه سانت آرنو(Saint Arnaud) حين استخدم تلك الآثار لأغراض عسكرية مبرِّرا ذلك أنّ الفترة التي كانوا يمرُّون بها هي فترة حرب تتطلب الأولوية للعمل العسكري على حساب الحفاظ على الأثار والقيام بالحفريات، وفي ردِّه على من طالبوه بالحفاظ على الآثار الرومانية خلال بناء مدينة أورليونفيل كتب قائلا:" **قبل نبش الموتى والأنقاض يجب حماية الأحياء والحفاظ عليهم**"[3]. ومع ذلك نجد العديد من الفرنسيين الذين ندّدوا بهذه الممارسات نذكر "ليون ريني" عالم الحفريات الذي وصف هذا العمل بالعار، ويقول في وصفه لتخريب موقع لامبيز بأنّه "**تم قلع الرخام وإتلاف نصف النقوش وهدم المسرح، ومعبدي مينرفا ونبتون، وفي شرشال أنقذ جذع تمثال فينوس في آخر لحظة من فرن الكلس... ولم يكن جنود جنسريك هم الوندال الحقيقيين المخربين للأثار في القرن الخامس عشر، بل العسكر والمعمرون الفرنسيون في القرن التاسع عشر**"[4]

5. فرنسة المجال العمراني الجزائري

سعت الإدارة الاستعمارية منذ سنواتها الأولى في الجزائر إلى فرنسة المجال الجزائري من خلال تسمية المدن وأحيائها وطرقها بأسماء شخصيات فرنسية تمجِّدها وتخلِّد ذكراها، نذكر على سبيل المثال تسمية شوارع المدن والساحات والمعالم العمرانية بصفة عامة بأسماء شخصيات قيادية في جيش الاحتلال خاصة الذين خدموا مشروع الاحتلال، وقتلوا في ساحات المعارك في أرض الجزائر، أو حتى الذين عملوا في

1. شارل أندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج 1، ص 522.

2 . Xavier Yacono, La colonisation des plaines du Chélif, T 2, p 250.

3 . Saint Arnaud, Op, Cit, p 4.

4. شارل أندري جوليان، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، ج 1، ص 522.

فرنسا وقدموا تضحيات لخدمة الدولة الفرنسية، نذكر على سبيل المثال قرية آفروفيل(Affre ville)(خميس مليانة حاليا) التي سميت بهذا الإسم تخليدا لذكرى الأسقف أفرو(Affre) رئيس أساقفة باريس الذي قتل سنة 1848م في فرنسا، وأطلق على مركز عين الدفلى اسم دوبري(Duperré) وهو اسم الأميرال الذي قاد أسطول الحملة الفرنسية لاحتلال الجزائر سنة 1830م، وسميت قرية سيدي لخضر باسم لافاروند(Lavarande) نسبة إلى جنرال فرنسي قتل في حصار سيباستبول في فرنسا[1]، والأمثلة عديدة عن فرنسة المراكز العمرانية ومعالمها وطرقها، حتى السدود أطلق عليها بعض التسميات لشخصيات فرنسية مثل سد واد الفضة الذي سمي بسد ستيغ (Steeg)نسبة إلى مؤسسه الحاكم العام للجزائر آنذاك.

من جانب آخر يلفت انتباهنا أليكسي دي طوكفيل للأبعاد الثقافية لشبكة الطرق البرية التي تتجلّى بشكل خاص في تسهيل التواصل بين المجتمع الاستعماري والمجتمع الجزائري، وتفسح المجال للتعرُّف على ثقافة الآخر، باعتبار الطريق وسيلة هامّة لإيصال أفكار المحتل ولغته وثقافته للسكان المحليين، وهو ما أكّد عليه بقوله:" **تقدم الطرقات خدمات تتجاوز مجرد تسهيل حركة القوى المادية، إنها تمارس قوة أدبية تجعل القوى المادية غير ذات فائدة، لا تعطي الطرق فرصة المرور للجنود فقط، بل تعطيها كذلك للغة للأفكار للعادات ولتجارة المنتصرين**"[2]، وهو يهدف من خلال نشر الثقافة الفرنسية بين الجزائريين إلى ربطهم بفرنسا من الناحية الثقافية تمهيداً لاندماجهم في المجتمع الفرنسي.

6. المنشآت العمرانية الكبرى وتأثيرها على مناطق تركز السكان المحليين

حتى السنوات الأولى للاحتلال الفرنسي كان السكان المحليون يفضلون الاستقرار في الأماكن المرتفعة البعيدة عن الطرق العامة، لكن خلال الحقبة الاستعمارية الفرنسية وما عرفته من منشآت عمرانية كبرى غيّرت ملامح المجال الريفي والحضري وتوسعت شبكة الطرق البرية والسكة الحديدية تغيّرت مراكز تركز السكان الجزائريين الذين بدأت تظهر مراكزهم العمرانية في المناطق السهلية القريبة من الطرق، لما توفره من مزايا اقتصادية.

من جانب آخر ساهم تطور حركة البناء وتوسُّع المدن والمنشآت الكبرى وما وفّرته من مناصب شغل، في زيادة ظاهرة النزوح الريفي نحو المراكز الحضرية ولا سيما نحو المدن الكبرى كما أشرنا في

1 . **Alger-Oran-Constantine (15-26 avril 1903),** p 69.

2. أليكسي دي طو كفيل، المصدر السابق، ص 185.

الفصل الأول، التي بلغت أوجّها بعد الحرب العالمية الثانية، وهو ما أدّى إلى ارتفاع نسبة التحضر في المجتمع الجزائري، وخلق مشاكل إسكان كبرى في المدن استعصى علاجها حتى بعد استقلال البلاد.

كما ساهمت سياسة الاستيلاء على الأراضي التي انتهجتها الإدارة الاستعمارية لبناء المنشآت العمرانية الكبرى إلى فقد الجزائريين لمساحات واسعة من الأراضي الزراعية، ممّا دفع هؤلاء السكان إلى التخلّي عن النشاط الزراعي الذي كان سائداً قبل الاحتلال الفرنسي والإقبال على ممارسة الأنشطة الاقتصادية الأخرى كالتجارة والصناعة والبناء ومختلف الخدمات.

من جانب آخر مثّلت سياسة مصادرة الأراضي الجزائرية من أجل بناء المنشآت العمرانية الكبرى انتهاكاً صارخاً لهوية الجزائريين باعتبار الأرض رمزاً لهويتهم ومصدر رزقهم خاصة إذا علمنا أنّ المجتمع الجزائري كان مجتمعاً زراعياً بالدرجة الأولى، فقد استولت الإدارة الاستعمارية عليها بطريقة وحشية دون أدنى اهتمام بمصير مالكيها وهذا باعتراف الفرنسيين أنفسهم فهذا اكسافيي ياكونو يقول: **"لم نتساءل بأي حال من الأحوال عمّا سيحدث للعائلات التي كانت تعيش حتى الآن في هذا الجزء من الأرض بأيّ صفة"** وقد اعتبر هذا الأمر تصرفاً همجياً بعيداً عن الانسانية" **لم تعد تهتم بمن طردتهم لقد كان قمعاً على طريقة الإنكا، وهو إجراء غير إنساني وخطير على هدوء البلاد"**[1].

وحتى نتحرّى الموضوعية يجب أن نشير في هذا السياق أنّه بداية من القرن العشرين تبنّت الإدارة الاستعمارية الطراز العمراني المحلي في بناء المنشآت العمرانية العامة، وهو الطراز الذي عرف بالطراز الموريسكي الجديد والذي أصبح محل إعجاب وتقليد في إطار المشاريع العمومية بتشجيع من الحاكم العام جونار كما أشرنا في الفصل الأول، حيث كان هذا التوجه لا يرى مانعاً من تسخير التراث المحلي مادام المجتمع الاستعماري قد استتبت له الأمور وأصبح ينظر بثقة نحو المستقبل ويشعر بقدر من التميز والاستقلالية تجاه المجتمع الفرنسي الأصلي الذي انبثق منه[2]، فكان للمنشآت التي بنيت في هذا الاطار لمستها الثقافية على المجال العمراني الجزائري.

وتجدر الإشارة هنا أنه رغم ما وفرته المنشآت العمرانية الكبرى من ازدهار اقتصادي في الجزائر إلاّ أنّ الجزائريين الأصليين رغم مشاركتهم في بنائها بجهودهم وأموالهم إلاّ أنّهم لم ينتفعوا منها في معظمهم، ولم تخصّص في ميزانية المستعمرة إلاّ مبالغ ضئيلة جداً للمنشآت الخاصة بهم، نذكر على سبيل المثال ما

1 . Xavier Yacono, **Les bureaux arabes**, p 100.

2. معاوية سعيدوني، **دراسات في التخطيط العمراني في الجزائر**، ص 244.

كتبه أحد الجزائريين عن حالة التهميش هذه: **"إنّ التدريس الإسلامي لا يتعدى مدرسة القوربي، وإنّ الاستعمار يخشى مزاحمة الجزائري المثقف، بينما يجد جميع الأطفال الأوروبيين مقاعد في المدارس، يبقى الأطفال المسلمون مشردين في الطرق، يمسحون الأحذية ويسكنون في مدن القصدير، أمّا في البادية فتراهم يأكلون الربيع معرضين دائما للأوبئة الفتاكة"**[1].

ثانيا: الأبعاد النفسية

لم تكتف الإدارة الاستعمارية من أجل تحقيق مشروعها الاستعماري في الجزائر باستهداف الثروات الاقتصادية والسيطرة العسكرية على المجال الجزائري فقط، بل استهدفت السيطرة على عقول الجزائريين والتأثير على نفسياتهم ليتقبلوا الاحتلال الفرنسي لأراضيهم باعتباره رمزاً للتطور والازدهار رافعة شعار نشر الحضارة الفرنسية على الأراضي الجزائرية، فكانت المنشآت العمرانية الكبرى التي قامت ببنائها في المستعمرة لها أبعاد نفسية يمكننا توضيحها في هذا السياق.

1. الأبعاد النفسية للسياسة العمرانية الفرنسية اتجاه الجزائريين

قامت الإدارة الاستعمارية بحملة دعاية كبيرة لتشجيع "الأهالي" على البناء والتعمير والتخلّي عن حياة البداوة، مدّعية أنّها جاءت لنشر الحضارة وتعمير البلاد، ومن بين الأدلّة التي كانت تستدل بها لجذب أنظار "الأهالي" للبناء تعدادها لمنشآتها التي بنتها في الجزائر والافتخار بها ومقارنتها بما أنجزته السلطة العثمانية السابقة التي أهملت الجانب العمراني بالجزائر، نذكر على سبيل المثال ما ورد في جريدة المبشر سنة 1847م:

"أنّ فلاحكم لم تكن عنده دار يستقر بها في زمان الشتاء وكذلك قلة المدن والقرى عندكم وقلة الشجر بأوطانكم"، وتقارن بين الوضع العمراني في الجزائر آنذاك والوضع في فرنسا الذي كان متطورا نوعا ما بالنسبة للجزائر، حيث كتبت **"إنّ بر فرنسا متسّع جداً...توجد مداين وبلدان وقرى عظام متصلة عامرة بالبشر حتى لم تجد شبراً من البلاد مهملاً... وكثرة الطرق السلطنية مفترقة على الأوطان كلها من جهة، لفائدة التجار والخطّار والمسافرين ليجدون سهولة في السفر بلا تعب"**[2].

---

1. فرحات عباس، المصدر السابق، ص 112.
2. جريدة المبشر العدد 1/ 15 سبتمبر 1847، ص 1.

ومن أجل كسب ود "الأهالي" لتسهيل جباية الضرائب منهم، تبرِّر الإدارة الاستعمارية بأنّ أموال هذه الضرائب تذهب لبناء المنشآت العمرانية ذات المنفعة العامة:" **ليكن في علمكم أنّ مدخول الغرامات يصرف في مثل هذا، ومرادنا أن نجعلوا هنا كل ما هو مذكور ببرِّ فرنسا لنبيّنوا لكم الفرق بين ترك بلادكم مهملة ومن يريد عمارتها واستقامتها وها أنّنا شرعنا في بناء أماكن عليا بكل ناحية لتتحققوا بحنناتنا وحبنا فيكم وخيرنا لكم**"[1].

كما اعتبرت المنشآت العمرانية التي بنتها الإدارة الاستعمارية "للأهالي" في إطار سياسة التوطين، الذين استولت على أراضيهم ومنحتهم الملكية على المساحات التي بقيت بحوزتهم كنوع من التعويض عن أراضيهم التي سلبت منهم، وذلك بهدف التقليل من غضبهم وتجنبا لإعلان انتفاضتهم، يعبِّر عن ذلك هيغوني(Hugonnet) بوضوح بشأن هذه المسألة بقوله: **""الأهالي" يخافون من أن تنتزع أراضيهم منهم، ومن المهم طمأنتهم من خلال أخذ زمام المبادرة بأنفسنا والإسراع في التنازل عن الملكية الكاملة للقبائل المعنية على جزء من أراضيهم وتحسين أراضيهم في هذا الجزء بمنشآت معينة تعويضاً لهم عمّا يؤخذ منهم**"[2].

وفي السياق نفسه، ومن أجل كسب ولاء السكان المحليين عمل ضباط المكاتب العربية على جذب المرأة الجزائرية إلى صفهم من خلال توفيرهم لها المسكن اللائق المريح الذي يخلِّصها –حسب زعمهم- من متاعب العيش في الخيمة، حيث اعتقد لاباسيت أنّه من خلال تعديل المسكن، فإنّ المرأة، التي ترى أنّ المنزل أكثر راحة، ستساعد بقوة في عمل المكاتب العربية، ولكن يبدو أنّ الأمر لم يحدث كما توقع، حيث تذكر بعض تقارير ضباط المكاتب العربية أنّ المرأة كانت أكبر معيق لسياسة بناء المساكن الثابتة، حيث يقول هيجونيت (Hugonnet): "**في المسألة البالغة الأهمية المتمثلة في استبدال الخيمة بالمنزل، ليس لدينا خصم أكثر بلاغة وأكثر خوفًا من المرأة، إنّها لا تريد هذا المسكن الحجري الذي يمثل قفصاً وسجناً لها، أمّا الخيمة، على العكس من ذلك، فتنتقل حسب المواسم إلى بلدان مختلفة؛ ليس عليها سوى أن ترفع أحد أطراف منزلها لترى الآفاق الهائلة تتكشف أمامها... تجد هي وأطفالها أنفسهم هناك على اتصال دائم بالهواء الطلق**"[3].

---

1 . جريدة المبشر، العدد 10/ 30 جانفي 1848، ص 2.

2 . Yacono, **Les bureaux arabes**, p 100-101.

3 . Jacques Tartary, op, cit, p 227.

ولإنجاح سياسة التوطين وتشجيع "الأهالي" على الاستقرار اقترح الضابط ريتشارد بناء مسكن ذو شرفات للقائد الذي ترغب إدارة الاحتلال في منحه الزعامة، ورأى بأن المسكن الذي "**يكون محمي بجدران حجرية صلبة سيضمن احترام سلطته بشكل أفضل**"، كما اقترح بناء مساكن جميع وجهاء القبيلة بشكل منهجي حول القرية وذلك بهدف الهام رجال القبيلة بالامتنان من خلال تهيئتهم لحياة أكثر سعادة من جهة، وضمان هدوء البلاد من خلال الجمع بين سعادة "الأهالي" وضمان الهيمنة الاستعمارية من جهة أخرى[1].

ويرى والسن استرهازي(Walsen Esterhazy) مسألة التوطين كعامل تغيير في نمط معيشة السكان المحليين وضمان ربط مصالحهم بمصالح الأوروبي:" **في اللحظة التي يوافق فيها العربي على الاستقرار على الأرض فإنّه يقبل ضمنا وربما دون أن يقدّر مغزاه الكامل تعديلاً عميقاً في عاداته وأخلاقه إنّه يخلق مصالح مشتركة وموحّدة مع مصالحنا ويدخل في الحركة الاستيطانية ويصبح مهتماً مثل الأوروبي نفسه بالهدوء والأمن في البلاد**"

وفي السياق نفسه يرى بيجو في تشجيع "الأهالي" على الاستقرار والزراعة وسيلة للتقليل من انتفاضتهم حيث يقول: " **إنّ الزراعة الجميلة والجيدة تجعل السكان المستقرين أقلّ ميلاً للقتال، لأنّهم يخشون المساس بالمتع الزراعية اليومية التي تعتبر معنوية بقدر ماهي مادية**"[2]، وهنا تظهر الأبعاد النفسية لسياسة التوطين عن طريق التأثير في نفسية "الأهالي" من خلال المنشآت العمرانية وإبراز مزاياها في تسهيل حياتهم ورفاهيتهم.

2. الأبعاد النفسية للمنشآت العمرانية الكبرى

كانت شبكة الطرق التي شقّها جيش الاحتلال خلال سنواته الأولى في الجزائر تمثّل رمزاً لقوة جيش الاحتلال ووسيلة تهديد للسكان الأصليين وإضعاف روح المقاومة في أنفسهم، وهو ما نلمسه في خطاب الجنرال راندون(Randon) الذي ألقاه في مدينة جيجل: "**إنّ الطريق من قسنطينة إلى جيجل الذي كنتم قد فتحتموه حديثاً بسرعة عجيبة عبر هذه الجبال ... تحمل الشهادة على قوتنا وعلى إرادتنا في أن نكون نحن أسياد البلد، ستضمن استسلام هؤلاء السكان المتمرّدين طويلا عن سلطتنا**"[3]. وهو في قوله يعتبر الطريق رمزاً من رموز قوة جيش الاحتلال باعتباره وسيلة قمع سريعة للثورات ويعتبره علامة أكيدة على قوة السلطة

1 . Yacono, Les bureaux arabes, p 214.
2 . Ibid, p 105
3. شارل فيرو، تاريخ جيجلي، ص212.

الاستعمارية، **"وقد رأى القبائل الذين مازال يسكنهم الشك في قدرتنا هناك علامات أكيدة لقوتنا، لقد كانوا يشاهدون تغيُّر بقعة كاملة بواسطة جهد إدارة فعالة"**[1].

وبشكل عام كانت الأبعاد النفسية لبناء المنشآت الكبرى في الجزائر ترك انطباع عميق ومهم في أذهان السكان الأصليين من خلال إثبات الإدارة الاستعمارية لهم الرغبة الراسخة في ترسيخ سيطرتها بصفة دائمة[2]. وفعلا كان لها تأثير كبير على نفسية الجزائريين الرافضين للاحتلال وعاملاً مؤثّراً في تراجع المقاومة الشعبية، وفي هذا الصدد يقول أليكسي دو طوكفيل: **"الأشغال الكبرى التي أنجزناها في الجزائر ونماذج فنوننا وأفكارنا وقوتنا أثّرت بقوة على عقول السكان حتى على أولئك الذين يقاتلوننا بحرارة ويرفضون بحيوية كبيرة الخضوع لنا"**[3].

ومن المؤسف في هذا الشأن أن نرى بعض الجزائريين ممن تمكّن المستَعمِر على التأثير على ذهنياتهم بفعل هذه المنشآت، يفتخرون بها ويعتبرونها منجزات حضارية ويستدلّون بها على تطور الحضارة الفرنسية، نذكر على سبيل المثال ما كتبه أحد "الأهالي": **"إنّ الفلاح لينظر مشدوهاً صوب المسيحي "الرومي" الذي يشيِّد الجسور ويتناقل الأخبار من قارة إلى قارة عبر أسلاك النحاس الذي يحرِّك الجماد ويحصد بواسطة آلات قوية وسريعة، وهو لا يحبُّه لهذه الأسباب بالذات إنّ عجزه إزاء المسيحي يجعله يكتفي بالسلام السائد يتمتّع في هذه الحدود ويتحمل أعباء هذا الوضع"**[4].

ويوضح شريف بن حبليس في كتابه(الجزائر كما يراها أحد الأهالي) أنّ المنشآت العمرانية الفرنسية قد غيّرت العقليات بأن فرضت تساؤلات جديدة على "الأهالي" لم تكن لديهم من قبل، حيث كتب:**" إنّ شبكة القرى الأوروبية التي لا تفتأ تزداد عدداً، تزرع في أذهان "الأهالي" الاقتناع القوي بأنّ التعمير والتواجد الأوروبي في بلادهم قدر لا مفر منه وشيء نهائي لا مرجع منه، إنّه مشهد يدفعهم إلى الايمان بقبول تواجدنا**

1. المصدر نفسه، ص 210.

2 . **Notice sur les ports**, Op, Cit, p 8.

3. ألسكسي دو طوكفيل، المصدر السابق، ص 34،35.

4. شريف بن حبليس، **الجزائر كما يراها أحد الأهالي**، ص 58.

على أرضهم كقدر محتوم، إنّهم بذلك يتيقنون بأنّه لا مستقبل أمامهم إلاّ بين أحضان المجتمع الذي يرونه يتشكل حواليهم، ويجعلهم يتحولون إلى أتباع طيّعين متى تمكّنا من إرضاء رغباتهم وتطلعاتهم"[1]

ونذكر على سبيل المثال الأثر النفسي لبناء الحصن الوطني في قلب منطقة القبائل سنة 1857م، حيث لم يتمكن سكان المنطقة من الحفاظ على جمودهم في مواجهة هذا المشهد، تروي المصادر إحدى القصص عن الموضوع: "**سأل أمين عجوز كان قد جاء إلى سوق الأربعاء ليقدِّم مساهمة قريته في الحرب من قائد المهندسين بيشون من المكتب العربي الذي استلم أمواله: هل المارشال قادم للعيش في سوق الأربعاء؟ لا إنّه برج قام ببنائه، برج؟ هل تقول الحقيقة؟ سيدي القائد عندما يوشك الرجل على الموت يجمع نفسه ويغمض عينيه، أمين القبائل أغمض عينيه لأنّ منطقة القبائل ستموت، لبضع دقائق بقي أمين القبائل وعيناه مغمضتين ثم غادر فجأة القائد بيشون وتنهّد**"[2].

ولا أشدّ من مشاعر القهر التي كان يشعر بها قبائل المنطقة وهم يساهمون بأموالهم وجهدهم وحيواناتهم في بناء الحصن، وبمواد بناء من منطقة القبائل ومن مدينة الجزائر، حيث كان سكان منطقة القبائل ينقلون العوارض الخشبية والمؤن المختلفة لمكان بناء الحصن، ويشاركون المستعمر في بناء رمز نصره، "**وفي وسط الفرنسيين الذين يبنون وهم يغنّون احتفالاً بانتصارهم كان الجزائريون الذين يعملون كمساعدين لهم صامدون صامتون مغطين رؤوسهم ببرانيسهم الطويلة**"[3].

من جانب آخر، كان بناء المنشآت المائية في الصحراء وخاصة في وادي ريغ يستهدف إخضاع سكان المنطقة نظراً لأهمية المياه كعنصر حيوي وضروري للحياة الصحراوية، حيث كان لها أبعاد نفسية واضحة تستهدف التأثير على الجزائريين من خلال إظهار قوة فرنسا الاستعمارية في استخراج المياه الجوفية من خلال المنشآت الكبرى التي تقوم بها، حيث وصفت بأنّها: "**مهمة نبيلة قدمتها الأمة الغازية، أليست الطريقة الأكثر ضماناً لإثبات هيمنتنا، ولنضرب خيال السكان الأصليين بقوة وسائل عملنا ونجبرهم على مباركة اسم فرنسا فيجلب لهم العدالة والازدهار؟**[4]

1. المصدر نفسه، ص28-29.

2 . **Revue de génie militaire**, mars 1931, p 352.

3 . Ibid, p 355.

4 . Georges Rolland, **Hydrologie Sahara Algérien**, p 55.

وهنا لا يمكننا إغفال دور هذه المنشآت والآلات الحديثة التي استخدمت في إنشائها في التأثير النفسي على السكان المحليين، حيث عمل المستعمر على تقديم هذه المنشآت كوسائل جلبها لتحسين معيشتهم ورفاهيتهم وبأنّها تخدم مصلحتهم بالدرجة الأولى، وأخفى نيته في التأثير على نفسية "الأهالي" وكسبهم إلى صفه وتحويل مشاعر الكره والنفور لديهم اتجاه المستعمر إلى مشاعر الاعجاب والولاء له، وحاول تقديمها كدليل على تفوق الجيش الفرنسي وتطور آلاته وقدرتها على إعادة الحياة لواحاتهم المهدّدة بالخراب، وقد عبّر عن ذلك العديد من قادة جيش الاحتلال الفرنسي الذين اهتموا بهذا النوع من المنشآت نذكر على سبيل المثال تعبير المهندس جوس(Jus): **" وإنّ هذه البراهين التي نقدمها لسكان الجنوب من خلال القيام بمنشآت تخدم مصلحتهم وتنفعهم، هذه المنشآت التي ستجعل "الأهالي" الذين قهرناهم بسلاحنا يتحول من الكره إلى التقدير"**[1]، وفي حديثه عن نجاح الحفر الارتوازي بالجنوب الجزائري وتأثيره على مشاعر سكان المنطقة كتب: " **وفي أيام النجاحات هذه التي تتحقق بفضل السلم، تزول الأحقاد وهؤلاء السكان الذين قهرناهم بالسلاح يبدو أنهم منجذبون إلينا بفضل المنافع التي حملناها لهم"**[2]، وأضاف: "**وكان النجاح المحقّق في حفر الآبار الارتوازية قد أدهش "الأهالي" وجعلهم يزدادون إعجاباً بنا، وإنّ مثل هذه الأعمال والنجاحات هي التي ستجعل العرب يتفهّمون محاسن الحضارة"**[3].

وفي السياق نفسه يذكر الجنرال ديفو في أحد تقاريره إلى الحاكم العام راندون تأثير بناء الآبار الارتوازية في الصحراء على تخفيف المقاومة المحلية في المنطقة ويرى أنّ المقاومة الشرسة التي شنّها السكان المحليون في المرحلة الأولى سرعان ما نقصت بسبب توفر المياه وانتعاش الواحات الصحراوية بفضل الآبار الارتوازية: "**رغم فضاعة العرب في القتال، حالياً هم عمال مسالمون أعادوا الحياة إلى الواحات المتدهورة**"[4]. وقد وصف ضباط ومهندسي جيش الاحتلال مظاهر الفرحة والسرور وسط "الأهالي" بسبب نجاح الحفر الارتوازي في الصحراء، نذكر على سبيل المثال وصف المهندس(جوس) (Jus) لهذا الوضع في واحة سيدي راشد: "**وقد سقط شيخ سيدي راشد الطاعن في السن والذي لم يقدر على التحكم في**

1. ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **الصحراء الجزائرية من خلال التقارير الفرنسية في أواسط القرن التاسع عشر**، ص 270.

2 . المصدر نفسه، ص 270.

3 . ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **الصحراء الجزائرية**، ص 267.

4 . La dépêche coloniale, p 72.

مشاعره على ركبتيه أمام الآلة التي اكتشفت منبع الماء، ورفع يديه إلى السماء وسقطت الدموع من عينيه وكاد يطير من الفرحة"[1].

وكان انتعاش واحة تامرنا نتيجة نجاح حفر هذا البئر متوقعا، يصف المهندس جوس(Jus) الحدث بقوله: "**عمّت مظاهر مؤثرة: فقد هرولت النساء إلى السواقي مع أولادهن للاغتسال والشرب من هذا الماء المستخرج من باطن الأرض، أمّا الرجال فقد صلّوا وهللوا مادحين لاسم فرنسا"**[2].

ورغم تكرار وصف مشاعر الفرح لدى سكان الصحراء التي نتجت عن توفير المياه عبر هذه الآبار الارتوازية إلا أن هذه المنشآت كان لها تأثير سلبي على نفسية هؤلاء السكان الذين كانوا يدركون الأبعاد الاستعمارية لهذا النوع من المنشآت، وهو ما لاحظه المهندس جوس(Jus) الذي رأى بأنّ شعور الفرحة والاعجاب لدى "الأهالي" كان ممزوجاً بأفكار مريرة، لأنّهم كانوا يعلمون أنّ هذه الآبار ستنعكس سلباً عليهم في حال وصل المستوطنون الأوروبيون إلى مناطقهم، فهم يدركون النوايا الخفية للمستعمر من وراء بناء الآبار الارتوازية وبأنّها تستهدف تخصيب الأراضي لاستغلالها من قبل الإدارة الاستعمارية وجلب المستوطنين لهذه المناطق للتمتع بمنافعها، وقد أدرك هذا المهندس أنّه رغم شعور الانبهار والإعجاب لدى "الأهالي" بهذه المنشآت المائية التي أعادت الحياة إلى واحاتهم، إلاّ أنّهم يعلمون أنّ هذه الآبار ستنعكس سلبا عليهم حيث كتب: "**ومن المؤكد أنّ أكثر العرب حكمة لا تخدعهم تماماً مثل هذه المظاهر فهم عندما يرون أعمالاً جليلة مثل هذه تمتزج لديهم الفرحة بأفكار مريرة لأنّهم يعلمون بأنّ هذه البقاع كثيرة الخصب التي يحيي الماء تربتها سرعان ما تجذب إليها الأوروبي الذي سيقتسم معه ملكية الأرض**". ويصرّح بحقيقة ذلك في تقاريره: "**إنّ الإدارة الفرنسية التي قامت بمنشآت كثيرة في الصحراء لصالح "الأهالي" يجب أن تفكر في مستقبل مستعمرتنا التي يستقر فيها المستوطنون الأوروبيون"**[3].

كما اتخذت المنشآت الكبرى وسيلة لوقف احتجاجات الجزائريين ضد السياسة الاستعمارية، حيث أنّه كلما احتج الجزائريون عن طريق مناضليهم على سياسات فرنسا في الجزائر، وتقدموا بمطالب سياسية

1. ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **الصحراء الجزائرية**، ص 263.
2. المرجع نفسه، ص 261-262.
3 . ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **الصحراء الجزائرية**، ص270.ص 266ص.267

إلاّ وواجهتهم سلطات الاحتلال بلغة الأرقام عمّا أنجزته في البلد من منشآت اقتصادية واجتماعية كالموانئ والمطارات وشبكة الطرق المعبّدة والسكك الحديدية والخطوط الكهربائية[1].

ونظراً للكم الهائل من المنشآت العمرانية التي بنتها الإدارة الاستعمارية على الأراضي الجزائرية، جعلت بعض الجزائريين يعجبون بهذه المنشآت يعتبرونها منجزات حضارية، وساندوا هذه الفكرة دون إدراك للأهداف الخفية من ورائها، حتى أننا نجد العديد من المؤلفات التي مجدت فرنسا بفعل هذه المنشآت نذكر على سبيل المثال ما كتبه شريف بن حبليس في كتابه " الجزائر كما يراها أحد"الأهالي": **"لهذا نرى فرنسا جديرة بالتراب الجزائري بفضل أعمال أبنائها وانجازاتهم، تأملوا هذه الأعمال، وستجدون كل شيء يتحدث عن تحول مستمر، الريف الذي كان بورا صار يزدان بالمحاصيل الزراعية، ... والمناطق الخالية ثم الهاويات التي كانت مستعصية تماما على العابرين تراها اليوم تربط بينها الجسور المتينة، وهذه المساحات التي لم تكن فيها سوى النباتات البرية...تحولت اليوم إلى قرى جميلة يشرفها اسم أحد علماء فرنسا ويزينها شجر البرتقال واليوسفي ، والصخور التي لم تكن تعرف شيئا سوى هجمات الأمواج البحرية الغاضبة أصبحت اليوم موانئ واسعة ومراسي غنية تحتضن الجوار الطيب للخيرات، لا شك أن أعمال الصرف الصحي والتطهير هذه قد شغلت اليد العاملة من الأهالي شهورا وشهورا"**[2]

كما نجد أبو حامد المشرفي في كتابه (ذخيرة الأواخر والأول) يتغنى بمنشآت الفرنسيين في الجزائر، ويشيد بها حيث كتب: "**ومنذ أن تملك الافرنج ثغر الجزائر وهو يحصّن في أسوارها ودخل فيها في البحر دخولا بينا وشيد بنيانها وزاد في مساحتها مساحة معتبرة، فهي باريس هذه العدوة اليوم ودستر**[3] **خزائنها، ... ووسّع طرقاتها للبابورات**[4] **البرية واختصر المسافات البعيدة فبين وهران والجزائر عشرة أيام للراكب المُجِدّ يقطعها في ستة عشرة ساعة بالتربص والمهلة والاسترواح في المناهل، وكانت جلُّها مفاوز ومجاهل وثنيات بين الجبال ممدودة وعقبات على صراط أكوودة، فوطأ الكل وسوى منخفض الشعاب والتل**"[5].

وتجدر الإشارة هنا إلى سكوت المصادر الفرنسية عن اليد العاملة الجزائرية ودورها في بناء هذه المنشآت، رغم معاناتها وتكليفها بأعمال شاقة وبأجور زهيدة جدا مقارنة بالعمال الأوروبيين وحتى المغاربة

---

1. عدة بن داهة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض، ج 2، ص 9.
2. الشريف بن حبليس، المصدر السابق، ص26-27.
3. كلمة فارسية قديمة تعني سجل أو كتاب. أبو حامد العربي بن علي المشرفي، **ذخيرة الأواخر والأول فيما ينتظم من أخبار الدول-الجزء الخاص بالجزائر**، دراسة وتعليق: عبد المنعم القاسمي الحسني، ماجستير أصول الدين جامعة الجزائر، مارس 2001، ص 53.
4. يقصد بها العربات، وإن كانت اللفظة تطلق على السفن. المصدر نفسه، ص 53.
5. المصدر نفسه، ص 53.

الذين كانت أجورهم أعلى من الجزائريين كما أشرنا في حديثنا عن بناء سد وادي الفضة وسد غريب، وخلال مشاريعها في تحديث طلاءات الطرق الرئيسية وحتى تخفف من عبء النفقات التي تتطلبها المعدات والموظفين ذوي الخبرة، فإننا نرى المهندسين يقترحون علنا أن يقوم العمال الجزائريون بتوزيع الطلاءات على الطرق في جميع فصول السنة باستثناء الثلوج والأمطار الغزيرة التي تضر بالطرق. مثلما صرح به أحد الفرنسيين **"كان من الضروري العثور على طلاء بتكلفة منخفضة، ويمكن أن يعهد بنشره إلى اليد العاملة المحلية ويتم تنفيذه في جميع الظروف الجوية باستثناء الثلوج والأمطار الغزيرة طبعا"**[1].

ولعل مشاعر القهر والعجز التي كان يشعر بها الجزائريون اتجاه السلطة الاستعمارية لما تقوم به من منشآت عمرانية على أرضهم، هو ما يفسر الإهمال الذي عانت منه هذه المنشآت بعد الاستقلال، على الرغم من أن العمران ذي الطابع الاستعماري أصبح يمثل شكلا معماريا متميزا كان ينبغي العناية به، لأنه إضافة إلى قيمته التاريخية والحضارية يمكن أن يلعب دورا في الجانب الاقتصادي، ولا سيما الجانب السياحي، لكن لم يلق سوى الإهمال والاستهجان من قبل الجزائريين، بل وصل الأمر إلى نشر فكرة (محو آثار الاستعمار) التي ترتبت عنها أضرار كبيرة لحقت بذلك العمران الذي يمثل فضلا عن قيمته المعمارية لوحة تاريخية مليئة بالعبر لو أحسنت الإدارة المعنية سياستها إزاء هذا التراث الهام[2].

ورغم كل ما يمكن قوله عن الأبعاد الثقافية والنفسية للمنشآت العمرانية التي بنيت في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية إلاّ أنّه لا يمكننا أن ننكر أنّ هذه المنشآت تمثل اليوم تراثاً استعمارياً يساهم بشكل كبير في هيكلة الفضاءات وإثراء الأنماط المعمارية وتحديد الصورة الحضرية في الجزائر.

1 . Henri de Rosière, **l'outillage**, p 895.

2. ليديا بوشامة، **الاستيطان والتراث العمراني الكولونيالي في مراكز وادي الصفصاف في ولاية سكيكدة(الجزائر)**، مقال منشور في دورية كان التاريخية، السنة السادسة، العدد 21، سبتمبر 2013، ص 105.

خاتمة

يستخلص مما سبق أنّ المشروع الاستعماري الفرنسي في الجزائر(1830م-1962م) بمختلف أنظمته وسياساته كان يستهدف تعمير الجزائر بمستوطنين أوروبيين وفرنسيين متجاهلاً المجتمع الجزائري وناكرا لوجوده، ولتحقيق ذلك سخّر جهوداً مادية وبشرية كبيرة لتهيئة المجال الجزائري وتكييفه حسب متطلبات الحياة الأوروبية ولا سيما المجال العمراني، ومن مظاهر ذلك بناء منشآت عمرانية كبرى تتناسب مع ثقافة المجتمع الاستعماري الدخيل وتخدم مصالحه وتلبي احتياجاته.

للوهلة الأولى تظهر هذه المنشآت العمرانية الكبرى كمظهر من مظاهر تطور الجزائر الاقتصادي وازدهارها العمراني خلال الحقبة الاستعمارية، وتبرز مجهودات السلطة الاستعمارية في تنمية المستعمرة ومواكبتها للتطورات التي كانت تشهدها المتروبول آنذاك، وهو ما نلمحه في التصريحات العديدة لممثّليها الذين يصوّرون هذه المنشآت كمنجزات حضارية، إلاّ أنّ الأبعاد الحقيقية لبنائها تظهر بشكل واضح من خلال دراسة السياق التاريخي الذي أنشئت فيه ودوافع إنشائها، وهو ما استنتجناه من خلال هذا البحث المتواضع الذي توصلنا من خلاله إلى مجموعة من النتائج ندرجها فيما يلي:

اتبعت الإدارة الاستعمارية في الجزائر سياسة عمرانية استيطانية استقبلت بموجبها آلاف المهاجرين من الفرنسيين والأوروبيين من مختلف الجنسيات منذ السنوات الأولى للاحتلال، وبذلت جهوداً كبيرة لتأمين استقرارهم بها من خلال بناء المستوطنات العسكرية والزراعية وما يلحق بها من مرافق ومنشآت عامة، وأجرت عدّة تجارب في هذا المجال، ورغم فشل معظم هذه التجارب إلاّ أنّها نجحت في توطين آلاف الوافدين وبناء مئات القرى الاستيطانية التي خصصت لإقامتهم، وحاولت جذبهم عن طريق تقديم امتيازات الأراضي المجانية وإعفائهم من الضرائب مقدّمة تسهيلات كبيرة لهم، حيث اعتبرتهم الأسس الصلبة التي يرتكز عليها بقاؤها في الجزائر، والقوة الداعمة التي تثبت جذور استعمارها، وقد نتج عن ذلك أن فقد أصحاب الأرض الأصليين مساحات واسعة من أراضيهم التي كانت تمثّل مصدر رزقهم، وأبعدوا عنها لصالح هذا العنصر الدخيل الذي طبع البلاد بطابعه العمراني الأوربي الغريب عن الطابع المحلي الاسلامي، والمنافي لقِيَمِه الحضارية.

وفي المقابل كان للسياسة العمرانية الفرنسية اتجاه "الأهالي" التي عرفت بسياسة التوطين أثر بارز في قمع المقاومة الوطنية خلال القرن التاسع عشر باعتبارها أسلوباً أثبت تفوقه على الأسلوب العسكري، وذلك من خلال ضبط المجال الجغرافي للقبائل المحلية وبالتالي تسهيل مراقبة تحركاتها والحد من مقاومتها من جهة، وإحصاء عدد أفرادها لتسهيل عملية جمع الضرائب من جهة أخرى، كما اعتبرها بعض الفرنسيين وسيلة لتطبيق سياسة الإدماج بين المجتمعين "الأهلي" والأوروبي، التي لم تُحَقّق على مدى أكثر من قرن من الزمن.

إنّ المشاريع العمرانية التي وضعتها السلطة الاستعمارية لتوسيع المدن الجزائرية أو بنائها لمدن جديدة لم تأخذ بنظر الاعتبار قيم ومبادئ المجتمع الجزائري المسلم وثقافته ولم تحترم تراثه العمراني الإسلامي بل نظرت إليه كتراث باهت يرمز إلى الماضي وأهملته في مشاريعها العمرانية، حيث قامت بتحوير مجالات العديد من المدن الجزائرية الكبرى كما رأينا، وهدمت معظم أجزائها راسمة تخطيطاً لمدن ذات طابع عمراني أوروبي بحت، كما حوّلت بعض المنشآت العمرانية عن مهمتها الأصلية خدمة لمصالحها مثل: تحويل المساجد والقصور إلى مؤسسات عسكرية واستشفائية وحتى مؤسسات دينية مسيحية.

هذا وقد ساهمت المنشآت العمرانية الفرنسية الكبرى في إحداث تغيير جذري في ملامح المجال العمراني الجزائري خلال الحقبة الاستعمارية، يظهر بشكل خاص في تغيير مناطق تركز السكان الجزائريين من المرتفعات والمناطق البعيدة عن الطرق العامة خلال العهد العثماني، إلى الاستقرار في المناطق السهلية القريبة من طرق المواصلات الكبرى، حيث تأسست العديد من المدن خلال هذه الحقبة على ضفاف الطرق، كما أدى هذا الوضع إلى أفول المدن القديمة التي كانت تتركز في المرتفعات مثل مدن: مليانة ومازونة... وغيرها لصالح المدن الاستعمارية التي بنيت في المناطق السهلية.

ومع زيادة التقدم الاقتصادي الملحوظ الذي عرفته الجزائر مطلع القرن العشرين والنمو المتزايد للحركة التجارية الداخلية والخارجية ازدادت الحاجة إلى تطوير المنشآت العمرانية القاعدية في المستعمرة لاسيما المنشآت ذات الطابع الاقتصادي التي تعتبر البنية التحتية للمستعمرة، عملت الإدارة الاستعمارية على توسيع شبكة الطرق البرية وتحسين رصفها وتمديد خطوط السكك الحديدية نحو المناطق الداخلية واختراقها للمجال الصحراوي الجزائري، كما سعت إلى توسيع الموانئ لتوفير المساحات الواسعة لمستودعات البضائع من أجل تسهيل عملية تصريف الثروات الزراعية نحو المتروبول، والتي شهدت نمواً كبيراً بعد تطوير المنشآت المائية الكبرى بنوعيها (السدود الخزانة الكبرى والآبار الارتوازية)، كما سهّلت عملية شحن المواد الأولية الصناعية لتغذية الصناعة الفرنسية.

نتج عن بناء هذه المنشآت العمرانية الكبرى وتطويرها أن أصبحت الجزائر المورِّد الرئيسي لفرنسا الاستعمارية من الثروات الطبيعية بشقّيها الزراعية والصناعية، ومجالاً واسعاً لتصريف الفائض من إنتاجها، كما أنّها أصبحت مستودعاً للبضائع المتبادلة بين الشرق والغرب وتحوّلت موانئها إلى منطقة عبور من أوروبا نحو إفريقيا الوسطى.

ومن هنا يمكننا استنتاج العلاقة بين هذه المنشآت العمرانية الكبرى التي تعدُّ الهياكل الاقتصادية القاعدية الكبرى التي ارتكز عليها المشروع الاستعماري في الجزائر، من خلال ارتباطها ببعضها البعض في علاقة متكاملة، حيث سعت السلطة الاستعمارية إلى استغلال موارد الجزائر الزراعية من خلال وضع برامج واسعة لبناء العديد من السدود الخزانة الكبرى في المنطقة التلية وحفر عشرات الآبار الارتوازية في الجنوب، فكان لهذه المنشآت المائية دور كبير في ازدهار النشاط الزراعي في المستعمرة وزيادة الإنتاج، الأمر الذي تطلّب توفير طرق مواصلات جيدة لنقل هذا الإنتاج إلى الموانئ ومن ثمة نحو المتروبول، ممّا دفع الإدارة الاستعمارية إلى إنشاء شبكة واسعة من الطرق البرية وتوسيعها وصيانتها مع تدعيمها بشبكة من خطوط السكة الحديدية لتأمين عملية النقل، وربط مناطق الإنتاج بمراكز التصدير في الموانئ، وأمام تزايد المنتجات الزراعية ووفرتها وتكدُّسها في الموانئ فضلاً عن زيادة انتاج الموارد الصناعية التي كانت توفِّرها المناجم الجزائرية تعطّلت حركة التحميل والشحن في الموانئ الجزائرية التي لم تستوعب الكم الهائل من المنتجات الجزائرية الموجهة للتصدير، فاضطرت السلطة الاستعمارية إلى تخصيص برامج عمرانية كبرى واعتمادات مالية ضخمة لتوسيع هذه المنشآت البحرية الكبرى وبناء أحواض جديدة بها وتزويدها بوسائل شحن متطورة، بهدف تسهيل عملية تصدير هذه الموارد، وتأمين وصولها إلى المتروبول والدول الأخرى.

وهكذا يتضح لنا جلياّ من خلال تتبع السياق التاريخي الذي أنشئت في إطاره المنشآت العمرانية الكبرى في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية غياب شبه تام لذكر استفادة المجتمع الجزائري من هذه المنشآت، وهو ما يؤكد أنها لم تكن موجّهة لخدمة الجزائري الأصلي الذي شارك في بنائها بماله وجهده بأي حال من الأحوال، بل كانت لأهداف استعمارية بحتة.

من جانب آخر خلّفت المنشآت العمرانية الكبرى في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية آثارا واضحة في مختلف المجالات السياسة والعسكرية والاقتصادية وحتى الثقافية والنفسية لازالت ظاهرة حتى يومنا هذا، ولاسيما الآثار النفسية التي يمكننا ملاحظتها في الإهمال الكبير للجزائريين اتجاه المنشآت العمرانية الفرنسية بشكل عام، والتي رغم هندستها المعمارية المختلفة وقيمتها التراثية كجزء يعبر عن تاريخ البلاد الجزائرية، إلاّ أنّها بقيت بعيدة كل البعد عن الاهتمام الذي تستحقه، وبقيت تذكر الجزائري الأصلي بالوضع المأساوي الذي عاشه خلال الحقبة الاستعمارية، وحتى وإن شهدت بعض المنشآت اهتماما من الناحية الاقتصادية، إلاّ أنّ أيّ نهج تجاه الاعتراف الرسمي بها على أنّها "تراث تاريخي" يبدو أنّه لا يزال يمثِّل تحدياً حتى يومنا هذا.

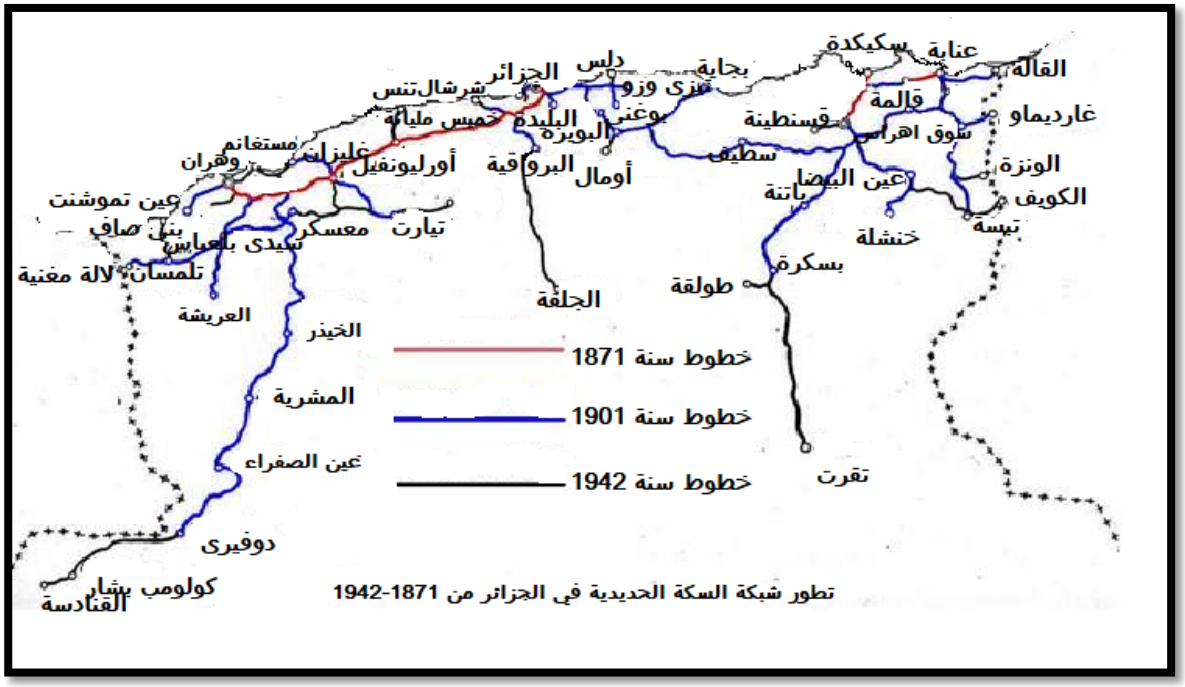
وهذا الواقع اليوم، يطرح جملة من التساؤلات حول المكانة التي يجب أن نمنحها للمنشآت العمرانية الفرنسية باعتبارها جزء من التراث الاستعماري في الجزائر، ويطرح إشكالية علاقة المجتمع الجزائري بتاريخه القديم والحديث، وبتراثه.

وفي الأخير نأمل أن يكون هذا البحث محطة انطلاق للمزيد من الدراسات التاريخية في مجال تاريخ الجزائر العمراني الحديث والمعاصر الذي لايزال مجالا خصبا لم يستوف حقه من البحث والدراسة.

الملاحق

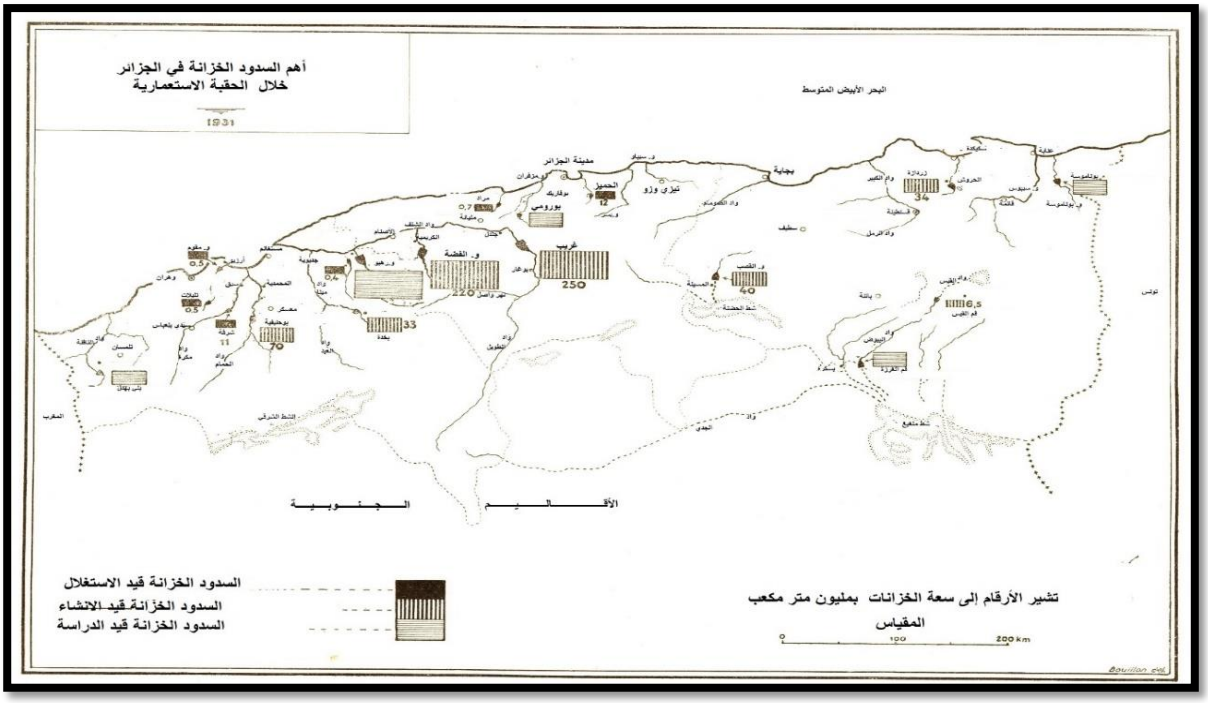
ملاحق الخرائط:

الخريطة رقم 1: خريطة تمثل تطور سكة الحديد في الجزائر(بتصرف)



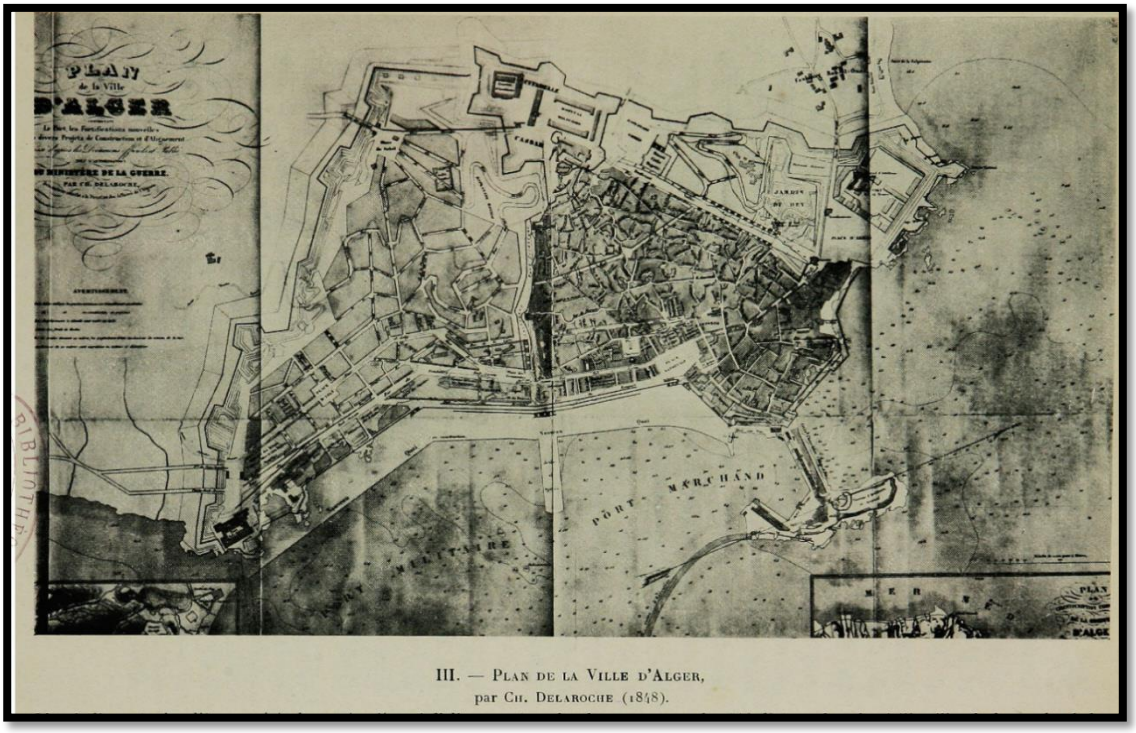
Source : https://www.sntf.dz/index.php/a-propos-de-la-sntf

الخريطة رقم 2: أهم السدود الخزانة الكبرى في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية(بتصرف)



Source : Henri de Rosière, **Barrages-réservoirs d'Algérie**, p 614.

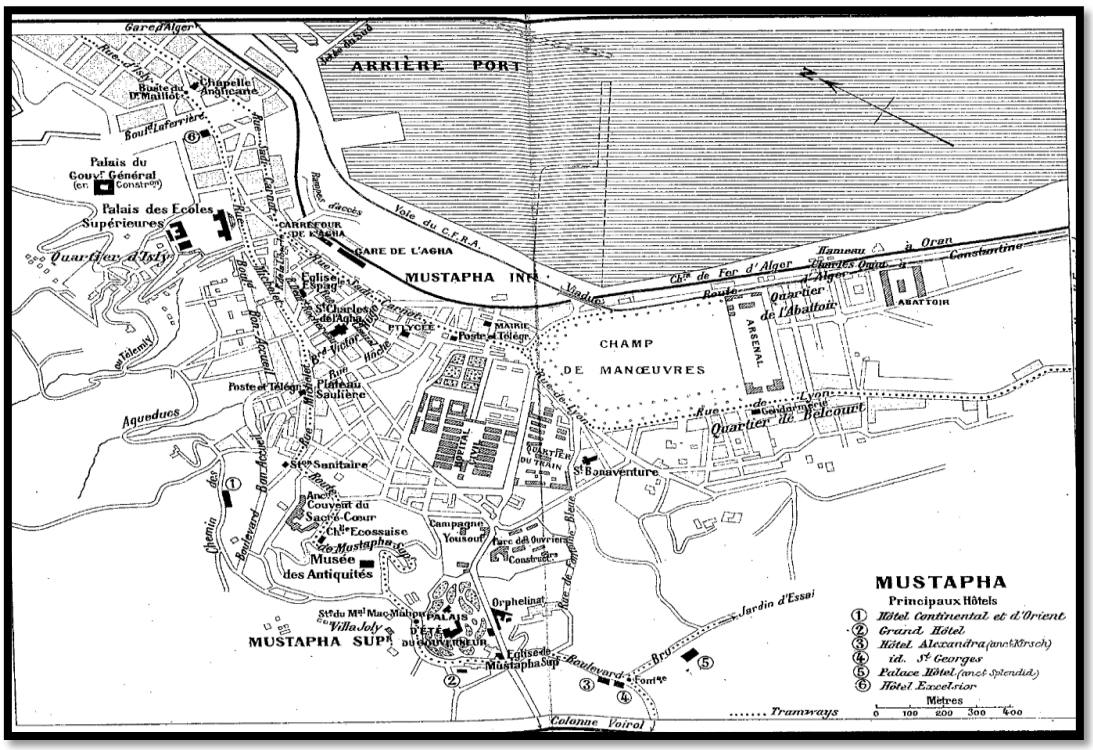
الخريطة رقم 3: مخطط مدينة الجزائر سنة 1848م



III. — Plan de la Ville d'Alger,
par Ch. Delaroche (1848).

Source : René lèspes, **Alger**

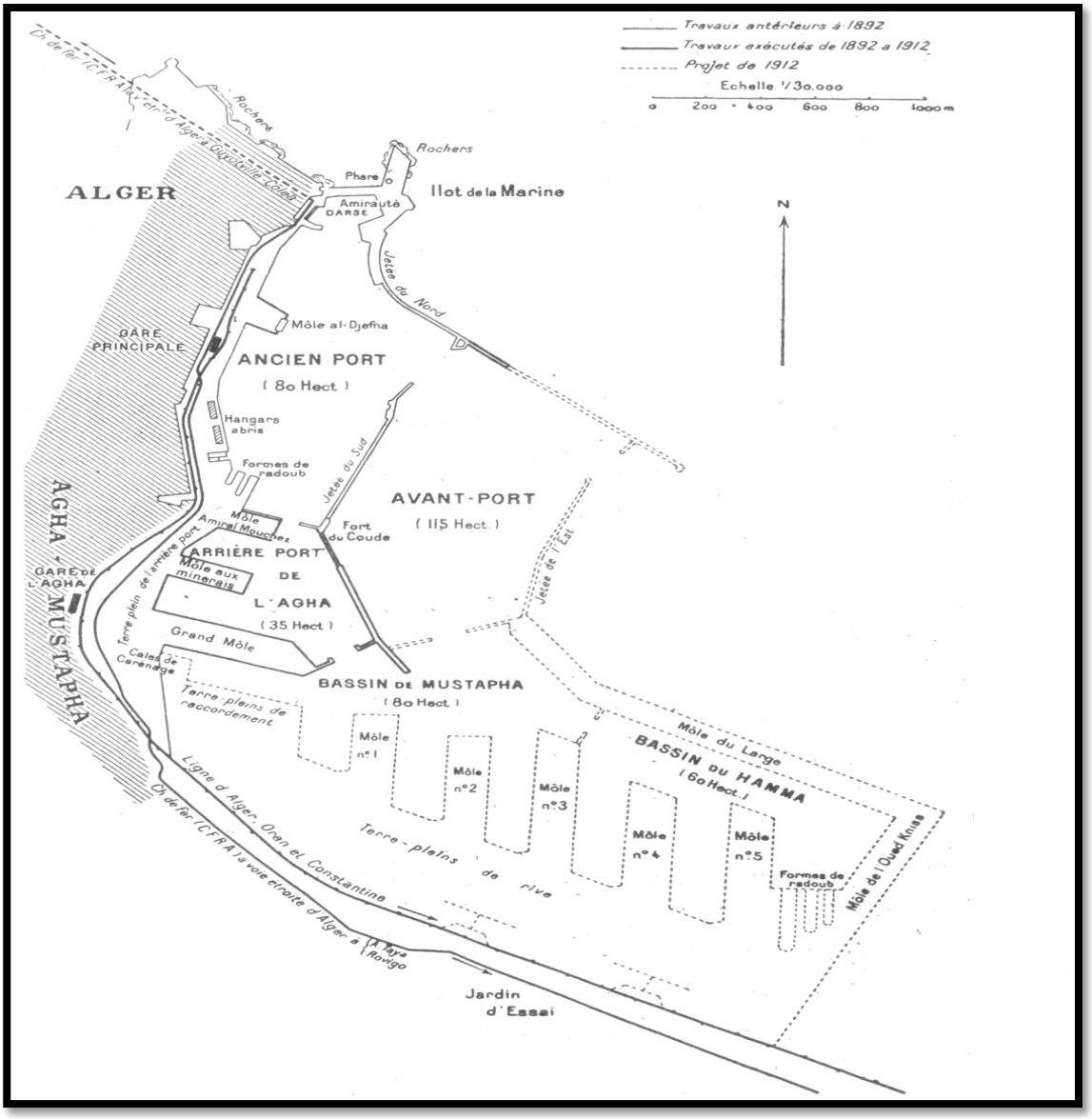
الخريطة رقم 4: ضواحي مصطفى بمدينة الجزائر



Source: Jacqueton Gilbert, Algérie et Tunisie, Paris, librairie Hachette et Cie, 1905, p 18.

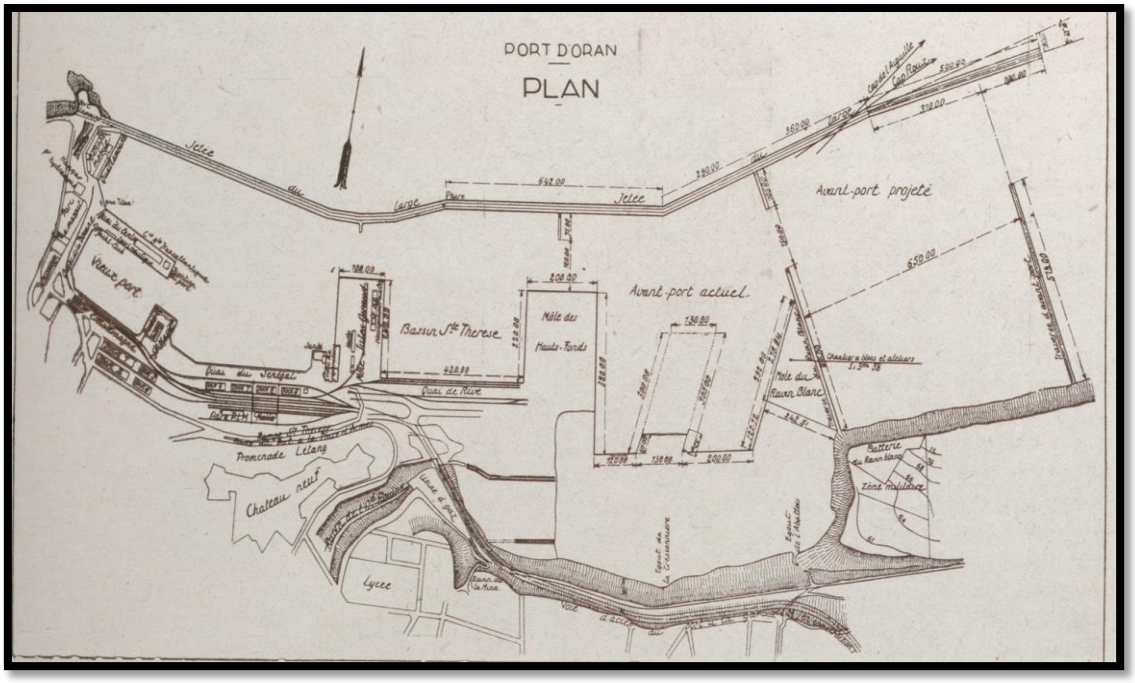
ملاحق المخططات والأشكال:

المخطط رقم 1: ميناء مدينة الجزائر سنة 1912م.



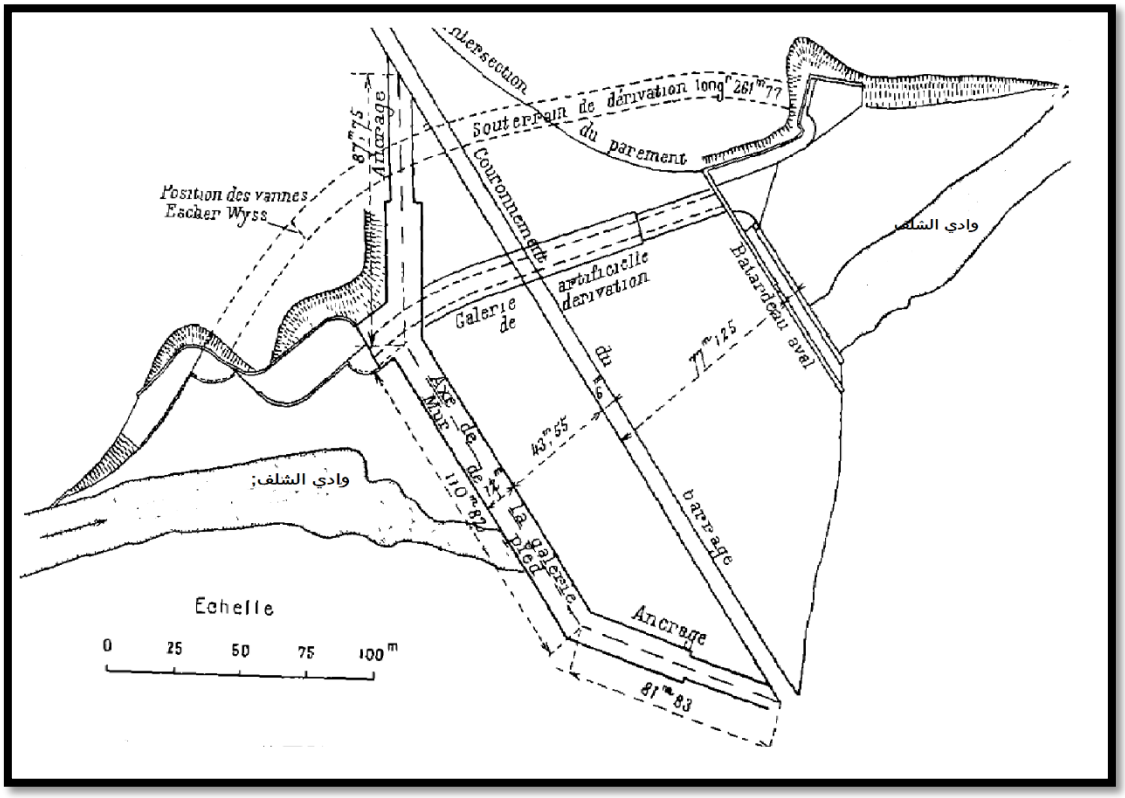
Source : René lèspes, **Le port d'Alger, p 199.**

المخطط رقم 2: مخطط ميناء وهران سنة 1929م



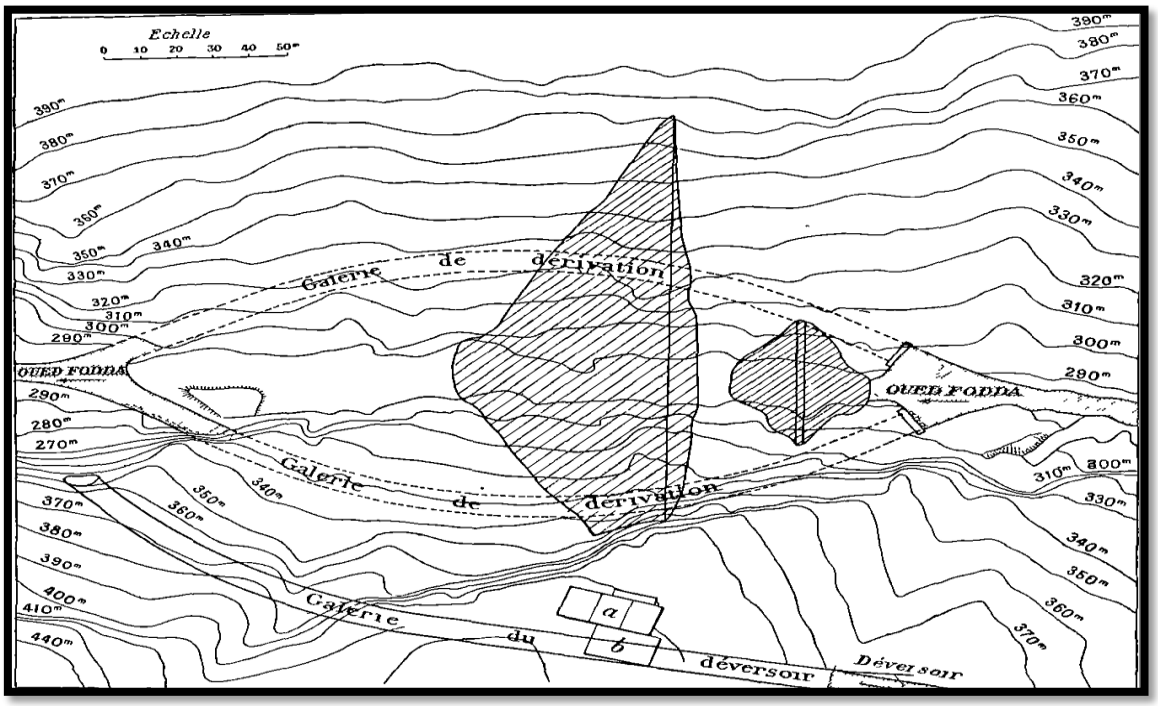
Source : Chantier nord-africain, Novembre 1929, Alger, p 643.

المخطط رقم 3: سد غريب



Source : M. Truffot, Op, Cit, p 54.

المخطط رقم 4: مخطط سد وادي الفضة



Source : M. Truffot, Op, Cit, p 44.

ملاحق الجداول:

الجدول رقم 1: الجيل الأول من السدود الخزانة الكبرى

اسم السد	الوادي	فترة البناء	حجم المياه المجندة	التكلفة بالفرنك
سد الشرفة	وادي سيق	1849 1882-1880 1892-1886	..... 3000000 18000000	1163000 1800000
سد جديوية	وادي جديوية	1877-1857	700000	260000
سد تليلات	وادي تليلات	1860 1870-1869	730000	160000
سد فرقوق	واد الهبرة	1871-1865 1882	30000000	2400000 1380240
سد حميز	واد حميز	1894-1869	14000000	3000000
سد ماقوم	واد ماقوم	1887-1879	1000000	600000
سد مراد	واد جبرون	1859-1852	830000	32500
المجموع			65000000	11000000

Source : René Arus, Op, Cit, p 50.

الجدول رقم 2: جدول أهم السدود الخزانة الموروثة عن الحقبة الاستعمارية:

السدّ	الواد	الموقع	طبيعة الاستخدام
بني بهدل	واد التافنة	جنوب تلمسان	الطاقة الكهربائية وتزويد وهران بالمياه
مفروش	واد مفروش	جنوب تلمسان	الري وتزويد تلمسان بالمياه
صارنو	واد صارنو	سيدي بلعباس	الري
الشرفة	واد مبطوح	سيق	الري
بوحنيفية	واد الحمام	معسكر	الطاقة الكهربائية+ الري
بخدة	مينا الأعلى	تيارت	الطاقة الكهربائية+ الري
واد الفضة	واد الفضة	الشلف	الطاقة الكهربائية+ الري
غريب	شلف الأعلى	المدية	الطاقة الكهربائية+ الري
حميز	واد الحميز	الجزائر	الطاقة الكهربائية+ الري
واد القصب	واد القصب	المسيلة	الري
إغيل امدا	واد أغريون	خراطة	الطاقة الكهربائية
إراغن	واد جنجن	جيجل	الطاقة الكهربائية
فم الغرزة	واد الأبيض	بسكرة	الطاقة الكهربائية+ الري
فم القيس	واد القيس	بسكرة	الري

زردازة	واد صفصاف	سكيكدة	الري
بوناموسة	واد بوناموسة	الطارف	الري

Source : Troin Jean-François, Laurent R, Aspect de l'infrastructure économique de l'Algérie. In : Méditerranée, 3e année, n°3, 1962. pp. 53-68 ; doi:https://doi.org/10.3406/medit.1962.1047 https://www.persee.fr/doc/medit_0025-8296_1962_num_3_3_1047, p 56.

الجدول رقم 3: الطرق الوطنية المنشأة خلال الحقبة الاستعمارية الفرنسية.

الطريق	مساره
الطريق رقم 1	من مدينة الجزائر إلى الأغواط، عبر البليدة، المدية، بوغار، الجلفة.
الطريق رقم 2	من المرسى الكبير إلى تلمسان، عبر وهران، مسرغين، عين تيموشنت
الطريق رقم 3	من ستورا إلى بسكرة، عبر فيليب فيل(سكيكدة)، قسنطينة، باتنة.
الطريق رقم 4	من مدينة الجزائر إلى وهران، عبر البليدة، مليانة،أورليونفيل(Orléansville)، غليزان، مستغانم، أرزيو.
الطريق رقم 5	من مدينة الجزائر إلى قسنطينة، عن طريق مينرفيل(الثنية)، البويرة، برج بوعريريج، سطيف
الطريق رقم 6	من وهران إلى جيري فيل (البيض)، عبر سيق، معسكر، سعيدة، عين صفيصيفة
الطريق رقم 7	من غليزان إلى المغرب الأقصى، عبر سيق، سيدي بلعباس، تلمسان، لالة مغنية.
الطريق رقم 8	من الحراش إلى بوسعادة، عبر عربا، تابلاط(Tablat)، أومال (سور الغزلان).
الطريق رقم 9	من بجاية إلى سطيف، عبر وادي أغريون وشعبة لاخرى
الطريق رقم10	من قسنطينة إلى تبسة عبر أولاد رحمون عين البيضاء
الطريق رقم 11	من مدينة الجزائر إلى مستغانم.
الطريق رقم 12	من مدينة الجزائر إلى الحدود التونسية.
الطريق رقم 13	من أرزيو إلى العريشة.
الطريق رقم 14	من آفر فيل(خميس مليانة)–معسكر عبر تيارت.
الطريق الوطني رقم 15	من تيزي وزو إلى بني منصور.
الطريق الوطني رقم 16	من القالة إلى تبسة
الطريق الوطني رقم 17	من مستغانم إلى معسكر
الطريق الوطني رقم 18	من آفر فيل إلى البويرة.
الطريق الوطني رقم 19	من تنس إلى أورليونفيل.
الطريق الوطني رقم 20	من عنابة (Bône) إلى قسنطينة.
الطريق الوطني رقم 21	من عنابة (Bône) إلى غارديماو
الطريق الوطني رقم 22	من بني صاف إلى العريشة عبر تلمسان.
الطريق الوطني رقم 23	من غليزان إلى آفلو عبر تيارت.
الطريق الوطني رقم 24	من مدينة الجزائر بجاية عبر الساحل.
الطريق الوطني رقم 25	من عمر إلى ذراع بخدة(Mirabeau)

الطريق الوطني رقم 26	من القصور إلى مشد الله (Maillot)
الطريق الوطني رقم 27	من قسنطينة إلى الميلية
الطريق الوطني رقم 28:	من سطيف إلى بسكرة عبر بريكة وعين التوتة (ماكماهون)
الطريق الوطني رقم 29	من البليدة إلى بليسترو(الأخضرية) عبر روفيغو(بوقرة) –لاربعا–ريفي.
الطريق الوطني رقم 30	من ذراع الميزان إلى مشد الله (maillot) مع فرع نحو تيزي وزو.
الطريق الوطني رقم 31	من باتنة إلى بسكرة عبر أريس
الطريق الوطني رقم 32	من خنشلة إلى أم البواقي
الطريق الوطني رقم 33	من البويرة إلى تيكجدة
الطريق الوطني رقم 34	من عين تموشنت إلى مغنية
الطريق الوطني رقم 35	من آفلو إلى الأغواط

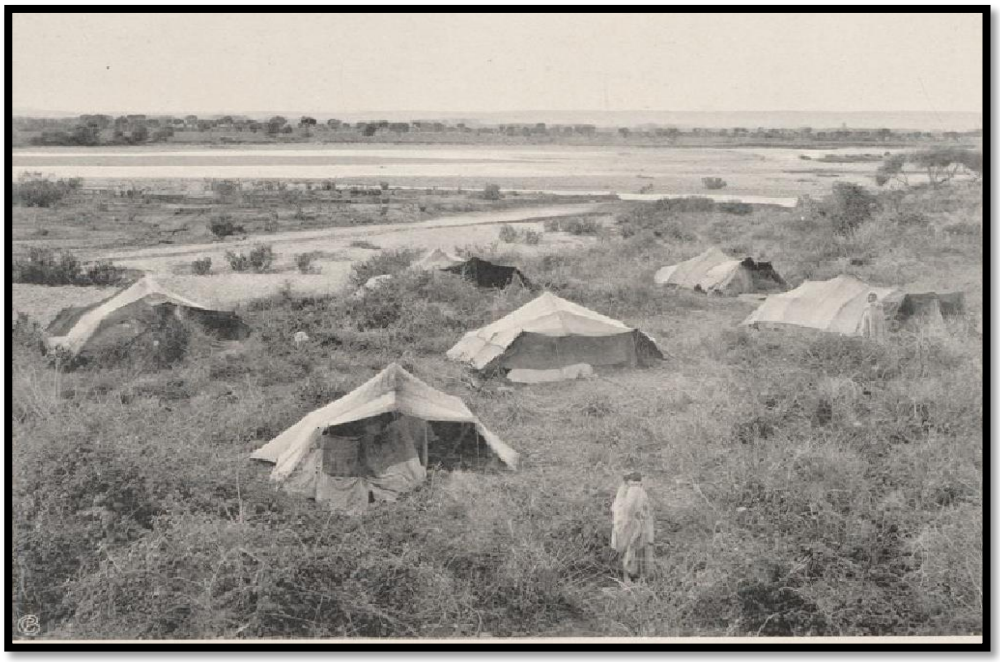
ملاحق الصور:

الملحق رقم 1: نموذج عن المسكن الجزائري في مدينة الجزائر قبل 1830 م



Source : Les chantiers nord-africains, Janvier 1931, p 39.

الملحق رقم 2: مخيم لقبيلة جزائرية على ضفاف وادي الحراش



Source : Anonyme, A la France-Site et monument-Algérie, Paris, Touring-club de France, 1902, p 81.

الملحق رقم 3: مركز مدينة الجزائر (المدينة الفرنسية والقصبة)



Source : René Lespés, Alger

الملحق رقم 4: الواجهة البحرية ورصيف ميناء الجزائر



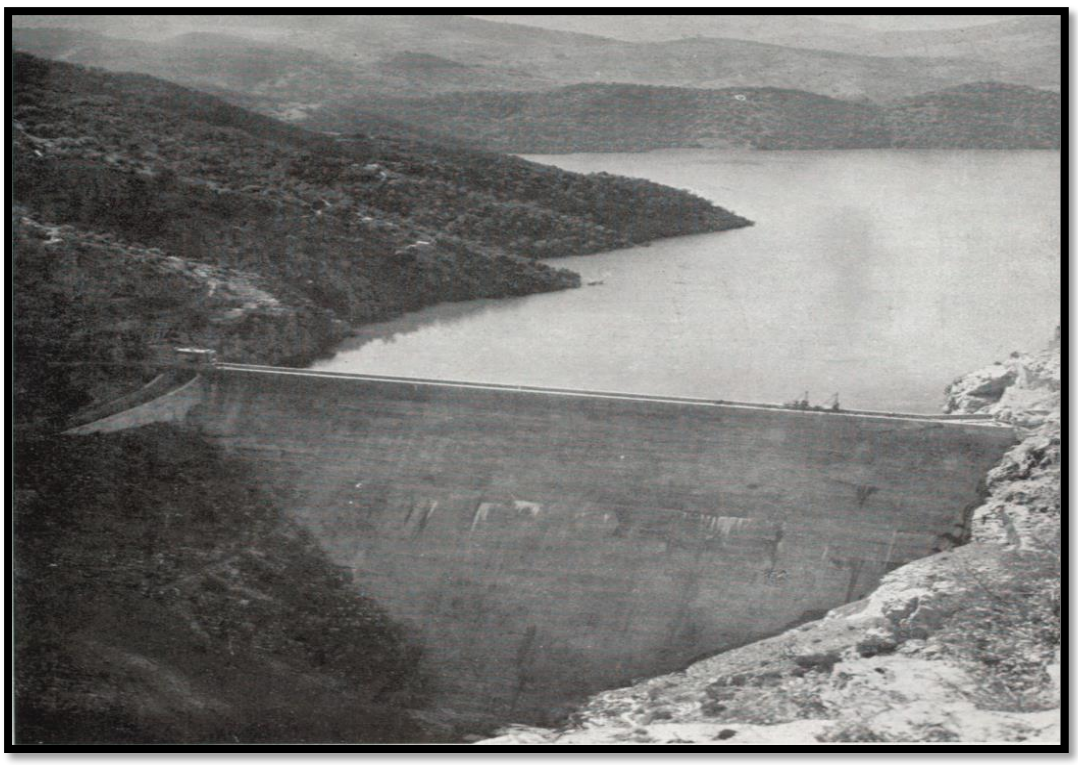
Source : Anonyme, A la France-Site et monument-Algérie, Paris, Touring-club de France, 1902, p 31.

الملحق رقم 6: جزء من الطريق الوطني رقم 5 المعبّد (الرويبة –عمالة الجزائر)



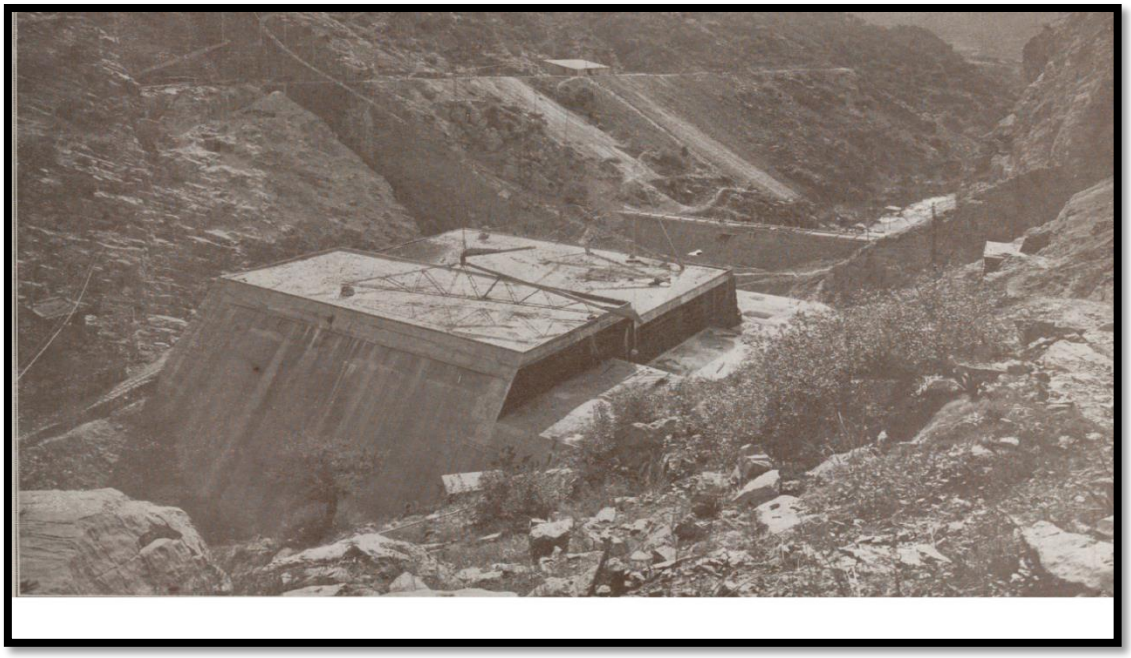
Source : Les chantiers nord-africain, octobre 1930, p 894.

الملحق رقم 7: سد واد الفضة سنة 1930م



Source : Les chantiers nord-africains, octobre 1930, p 883.

الملحق رقم 8: أرضية سد واد الفضة



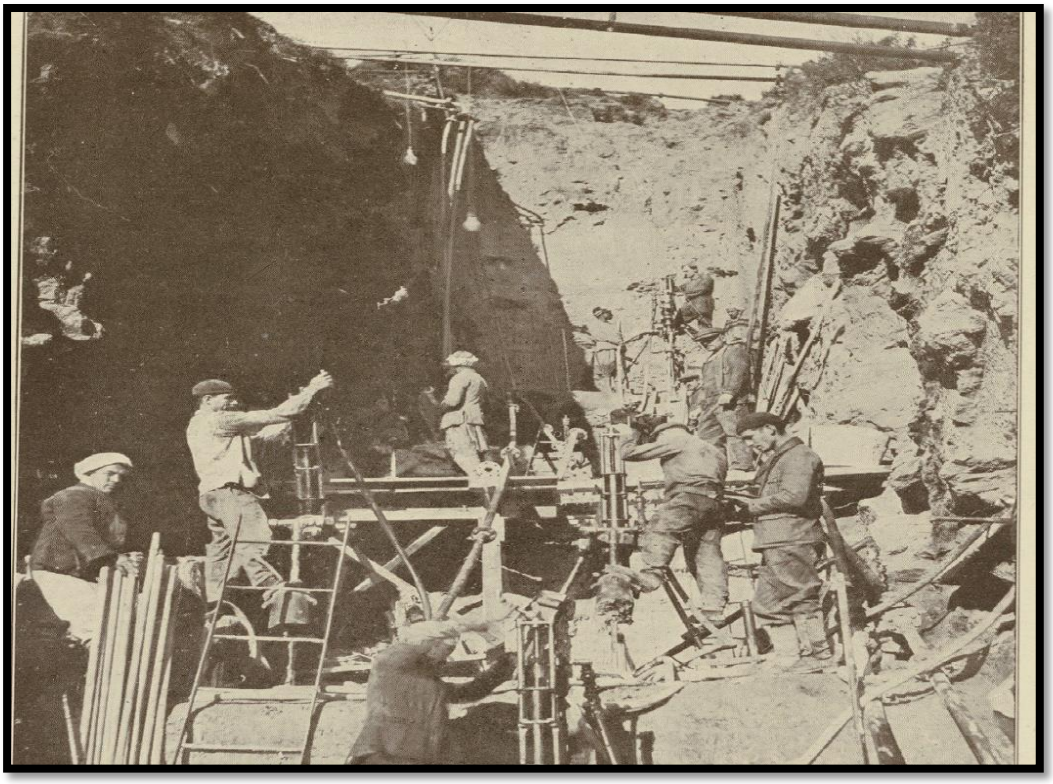
Source : Le chantier nord-africain, octobre 1930, p 883.

الملحق رقم 9: أشغال بناء سد واد الفضة



Source : Le chantier nord-africain, octobre 1930, p 883.

الملحق رقم10: ورشات بناء سد غريب



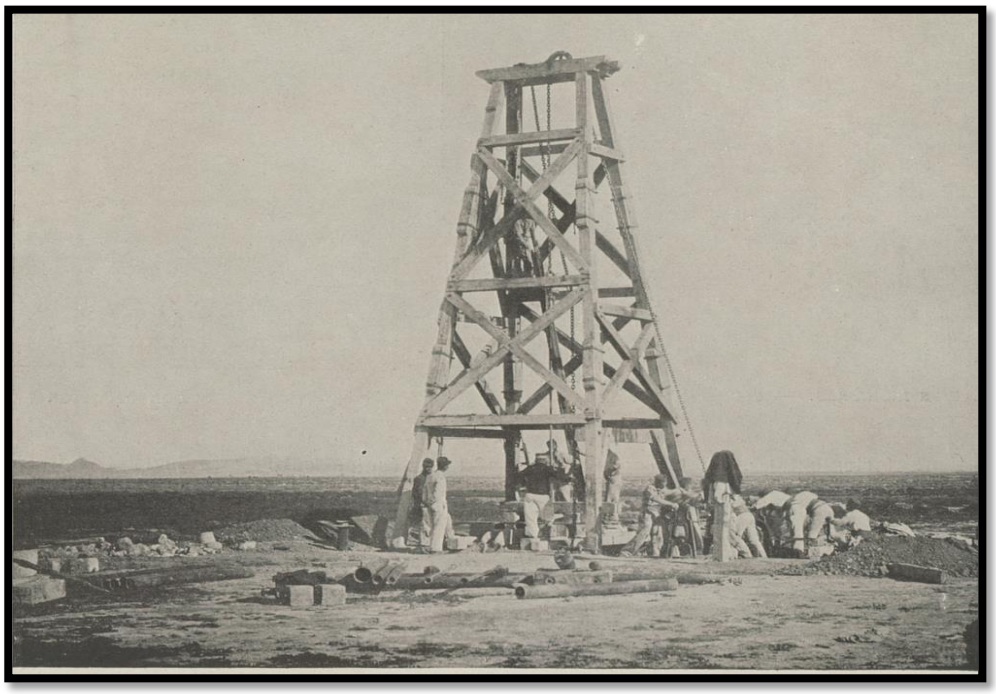
Source : les chantiers nord-africains, Juin 1931, p 609.

الملحق رقم 11: بئر ارتوازي



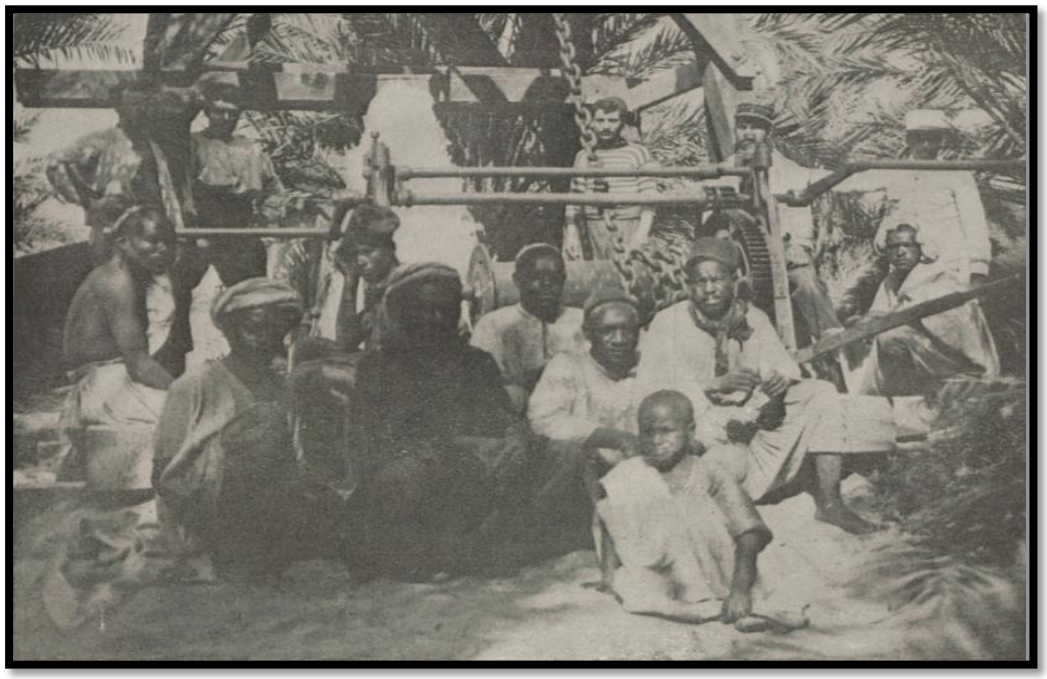
Source : Paul Paris, Op,Cit, p 76.

الملحق رقم12: آلة حفر الآبار الارتوازية



Source : Paul Paris, Op, Cit, p 68.

الملحق رقم 13: عين طرفوت الصغيرة– العمال "الأهالي"



Source : Paul Paris, Op,Cit, p 76.

ملحق رقم 14: بئر ارتوازي



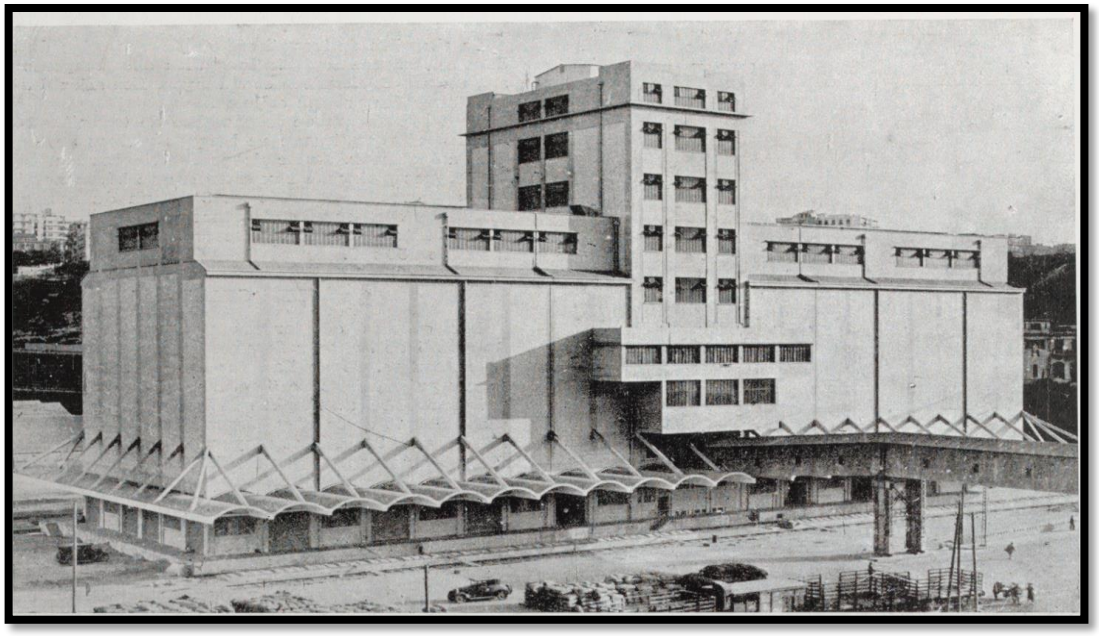
Source : Paul Paris, Op, Cit, p 73.

ملحق رقم 15: بئر ارتوازي عين ادريس



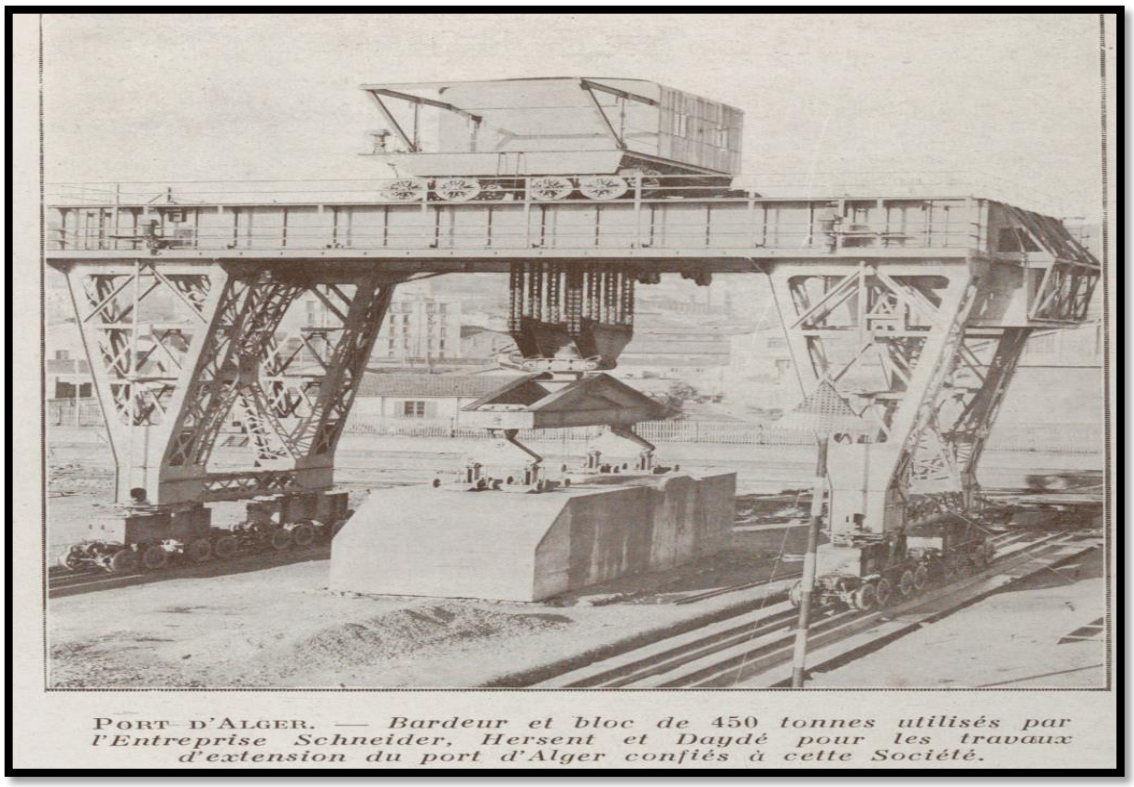
Source : Paul Paris, Op,Cit, p 74.

الملحق رقم 16: صومعة الحبوب بميناء وهران



Source : Anonyme, **Le silo de céréale de port d'Oran,** chantier nord-africain, 8e année-nouvelle série, Aout 1935, Alger, p 647.

الملحق رقم 16: كتل خرسانية بوزن 450 طن لبناء ميناء الجزائر



PORT D'ALGER. — *Bardeur et bloc de 450 tonnes utilisés par l'Entreprise Schneider, Hersent et Daydé pour les travaux d'extension du port d'Alger confiés à cette Société.*

Source : Les chantiers nord-africains, Octobre 1930, p 898.

الملحق رقم 17: ميناء وهران سنة 1936م



Source : Les chantiers nord-africains, 9^{O} année, Janvier 1936, Alger, p 17.

المصادر والمراجع

أولا: الوثائق الأرشيفية:

1. الوثائق الأرشيفية غير المنشورة:

1.1. الأرشيف الوطني الجزائري:

- A.N, 12 E/ Boite 1171 : **Exportation d'alfa à la métropole et à l'étranger (1941-1943).**
- A.N, A5/ Boite 1423. G.G.A, **Secrétaire générale du gouvernement, travaux d'initiative communale** : 1954-1955.
- A.N, A5/Boite1399, **Commune mixte de Géry-ville, Etat de tous les travaux de pistes et hydrauliques exécutés depuis 1909**.
- A.N, G.G.A, **Mission Algérienne en Espagne (Juin-Juiliet 1932, Mars-Avril 1933)-Rapport sur l'utilisation des eaux des barrages-réservoires**, Alger, imprimerie nord-africaine, 1934.
- A.N, M. Saigot**, Les travaux publics en Algérie 1959, Délégation générale du gouvernement en Algérie-Service de l'information- conférence de presse**, Alger, imprimerie Baconnier.
- A.N, **Statistiques des ports maritimes de commerce années** 1961, 1962, 1963,1964, **port autonome d'Alger المرسى الجزائرية الحرة**، Alger, imprimerie nord-africaine, 1967**.**

2. الوثائق الأرشيفية المنشورة:

- G G A , Délégations financiers session de mai 1914, **Rapports de la commission des chemins de fer et des travaux du 3 eme emprunt**, Alger, imprimerie administrative Victor Heintz, 1914**.**

- G.G.A, **Etat actuel de l'Algérie 1862**, Alger, imprimerie typographique Bouyer, 1862

- Exposition universel de Paris en 1878, **Notices sur les travaux publics de l'Algérie**, Alger, imprimerie typographique j. lavagne, 1878**.**
- G G A, **Etat actuel de l'Algérie 1880**, 1 octobre 1880, Albert Grévy, Alger, Imprimerie administrative Gojosso, 1880.
- G.G.A, **Etat actuel de l'Algérie 1862**, Paris, imprimerie impériale, 1862**.**
- G.G.A, **Etat actuel de l'Algérie 1868**
- G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1901**, Alger- Mustapha, imprimerie du gouvernement général, 1901.
- G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1913**, Alger, Imprimerie administrative victor Heintz, 1914**.**

- G.G.A, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1924,** Alger, Imprimerie nord-africain, 1924**.**
- G.G.A, Exposé de la situation générale des territoires du sud de l'Algérie 1930, Alger, P et G339 soubiron, 1931.
- G.G.A, **Exposé de situation générale de l'Algérie en 1908,** Alger, Imprimerie administrative victor Heintz, 1909.
- G.G.A, **Exposé de situation générale de l'Algérie en 1912**, Alger, Imprimerie administrative victor Heintz, 1913.
- G.G.A, **Exposé de situation générale de l'Algérie en 1927**, Alger, Imprimerie administrative victor Heintz, 1928.

G.G.A, **Exposé de situation générale de l'Algérie en 1933**, Alger, Imprimerie Solal, 1933.

- G.G.A, **Exposé de situation générale de l'Algérie en 1936**, Alger, Ancienne imprimerie Victor Heints, 1937.
- G.G.A, **Mission Algérienne en Espagne (Juin-Juiliet 1932, Mars-Avril 1933)-Rapport sur l'utilisation des eaux des barrages réservoires**, Alger, imprimerie nord-africaine, 1934.
- G.G.A, **Notice sur les chemins de fer algériens**, Alger Mustapha, imprimerie du gouvernement général 1900**.**
- G.G.A, **Notice sur les routes et chemins, les ports et l'éclairage des côtes,** 1906, Alger, imprimerie algérienne, 1906**.**

ثانيا: المصادر العربية

- ابن خلدون، **المقدمة**، ج1 تح: عبد الله محمد الدرويش، دمشق، دار يعرب، 2004، الطبعة الأولى.
- أبو حامد العربي بن علي المشرفي، **ذخيرة الأواخر والأول فيما ينتظم من أخبار الدول–الجزء الخاص بالجزائر**، دراسة وتعليق: عبد المنعم القاسمي الحسني، ماجستير أصول الدين جامعة الجزائر، مارس 2001.
- الأغواطي الحاج بن الدين، **رحلة الأغواطي في شمالي افريقيا والسودان والدرعية**، تر: أبو القاسم سعد الله، الجزائر، عالم المعرفة، 2011، طبعة خاصة.
- بن عثمان خوجة حمدان، **المرآة**، تر: محمد بن عبد الكريم، الجزائر، دار الوعي، 2017، الطبعة الأولى.
- الدرعي أبو العباس أحمد بن محمد بن ناصر، **الرحلة الناصرية(1709م–1710م)**، تح: عبد الحفيظ ملوكي، أبو ظبي، دار السويدي للنشر والتوزيع، 2011.
- الزهار أحمد الشريف، **مذكرات** تح: أحمد توفيق المدني، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1974.

- الزياني أبو القاسم، **الترجمانة الكبرى في أخبار المعمورة برا وبحرا**، تح: عبد الكريم الفيلالي، الرباط، دار نشر المعرفة، للنشر والتوزيع،1991.
- الزياني محمد بن يوسف، **دليل الحيران وأنيس السهران في أخبار مدينة وهران**، تح: المهدي البوعبدلي، الجزائر، عالم المعرفة للنشر والتوزيع، 2013، الطبعة الأولى.
- السجلماسي أبو العباس أحمد بن عبد العزيز الهلالي، **رحلة السجلماسي (التوجه إلى بيت الله الحرام وزيارة قبره عليه الصلاة والسلام)**، تح: محمد بوزيان بنعلي، وجدة، مطبعة الجسور، 2012، الطبعة الأولى.
- السوسي أبو عبد الله محمد الحضيكي، **الرحلة الحجازية**، تع: عبد العالي لمدبر، الرباط، دار الأمان للنشر والتوزيع، 2011، الطبعة الأولى.
- العنتري صالح، **مجاعات قسنطينة**، تح: رابح بونار، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1974.
- العياشي عبد الله بن محمد، **الرحلة العياشية (1661م-1663م)**، تح: سعيد الفاضلي وسليمان القرشي، أبو ظبي، دار السويدي للنشر والتوزيع، 2006، الطبعة الأولى.
- **مذكرات الأمير عبد القادر، سيرة ذاتية**، تحقيق: محمد الصغير بناني وآخرون، دار الأمة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، الطبعة السابعة.
- اليوسي أبو علي الحسن بن مسعود، **الرحلة الحجازية**: تح: عبد المجيد خيالي، سلا-المغرب الأقصى، مطبعة التومي، 2017.

ثالثا: المصادر المعربة

- أبو العيد دودو، **الجزائر في عيون الرحالة الألمان**، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1989.
- أدريان بيير بروجر، **مع الأمير عبد القادر-رحلة وفد فرنسي لمقابلة الأمير في البويرة(1837م-1838م)**، تر: أبو القاسم سعد الله، الجزائر، عالم المعرفة، 2011، طبعة خاصة.
- **الاستكشاف العلمي للجزائر**، ج1، ج2، ج 6، تر: حمزة الأمين يحياوي، الجزائر، عالم المعرفة والنشر والتوزيع، 2016، طبعة خاصة.
- أليكسي دو طوكفيل، **نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان**، تر: إبراهيم صحراوي، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008.
- أوجيت فايسيت، **تاريخ بايات قسنطينة في العهد التركي (1792م-1837م)**، ترجمة: صالح نور، الجزائر، دار قرطبة،2010، الطبعة الأولى.
- بن حبليس الشريف، **الجزائر كما يراها أحد الأهالي، تر:عبد الله حمادي وآخرون، الجزائر، دار مسك، د.ت.ن.**
- بيربروجر أدريان، **مع الأمير عبد القادر-رحلة وفد فرنسي لمقابلة الأمير في البويرة(1937م-1838م)**، تر: أبو القاسم سعد الله، الجزائر، عالم المعرفة، 2011، طبعة خاصة.

- بيليسبي، **حوليات جزائرية**، تر: دليلة حباني، مج 1، الجزائر، الأصالة، 2012.
- دو بونمان، **إلى غدامس(1856م-1857م)**، تر: ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **الصحراء الجزائرية من خلال التقارير الفرنسية في أواسط القرن التاسع عشر**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2019.
- دوما أوجين، **الصحراء الكبرى: طريق القافلة من الصحراء إلى مملكة الهاوسا 1848م**، تر: ناصر الدين سعيدوني ومعاوية سعيدوني، **الصحراء الجزائرية من خلال التقارير الفرنسية في أواسط القرن التاسع عشر**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2019.
- شالر وليام، **مذكرات وليام شالر-قنصل أمريكا في الجزائر (1816م-1824م)**، تر: إسماعيل العربي، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1982.
- شلوصر فندلين، **قسنطينة أيام أحمد باي (1832م-1837م)**، تر: أبو العيد دودو، الجزائر، وزارة الثقافة، 2007.
- عباس فرحات، **ليل الاستعمار**، تر: أبوبكر رحال، الجزائر، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، 2005.
- علي رضا باشا، **ذكريات رحلة من مدينة الجزائر إلى قسنطينة عبر المناطق الجبلية**، تعريب: علي تابليت، معهد الترجمة، جامعة الجزائر.
- فونتير دو بارادي، **الجزائر خلال القرن الثامن عشر**، تر: لخضر بوطبة، الجزائر، دار كوكب العلوم، 2022.
- فيرو شارل، **تاريخ بجاية**، ترجمة: صالح بخوش، دار تلاقيت، الجزائر، 2020.
- فيرو شارل، **تاريخ جيجلي**، تر: عبد الحميد سرحان، الجزائر، دار الخلدونية، 2010.
- كارل بيرنت يوهان، **الأمير عبد القادر**، تر: أبو العيد دودو، الجزائر، دار هومة، 2003.
- ماركس، أنجلز، **الماركسية والجزائر**، تر: جورج طرابيشي، بيروت، دار الطليعة للطباعة والنشر، 1978، الطبعة الأولى.
- هابنسترايت، **رحلة العالم الألماني ج.أو. هابنسترايت إلى الجزائر وتونس وطرابلس**، تر: ناصر الدين سعيدوني، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2014، الطبعة الثانية.
- هاينريش فون مالتسان، **ثلاث سنوات في غربي شمال إفريقيا**، ح1و ج2، تر: أبو العيد دودو، الجزائر، دار الأمة، 2008، الطبعة الأولى.
- الوزان الحسن، **وصف إفريقيا**، ج2، تر: محمد حجي، ومحمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، 1983، الطبعة الثانية.

رابعا: المصادر الأجنبية:

- A .Guynemer, **Situation des Alsaciens-Lorrains en Algérie**, Paris, Imprimerie centrale des chemins de fer, 1873.
- A. Dupenchel, **Le chemin de fer Transsaharien colonial entre l'Algérie et le soudan montpellier**, imprimerie de l'académie des sciences et lettres, 1878.
- A. Hanric, **Travaux d'hydraulique agricole en Algérie –Irrigations de la partie est de la plaine de Mitidja- Barrage réservoir du Hamis** (sa construction et son

fonctionnement, canaux principaux d'irrigation), Alger, imprimerie typographique-lithographique torrent et miaux, 1894.

- Anonyme, **A la France-Site et monument-Algerie,** Paris, Touring-club de françe , 1902
- Anonyme, **Alger-Oran-Constantine**, (15-26 avril 1903), Alger, Typographie Adolphe Jordan, 1903.
- Anonyme**, Colonisation de l'Algérie**, par un officier de l'Algérie d'Afrique, Paris, la librairie sociétaire, 1847.+
- /
- Anonyme**, L'hydraulique agricole en Algérie (notice de la direction des travaux publics**), congrès de l'outillage économique colonial, 1931.
- Arus René, **L'eau en Algérie de l'impérialisme au développement (1830-1962)**, office des publications universitaires, Alger, presses universitaires de Grenoble, s.d.
- Aymard Maurice, **Irrigations midi de l'Espagne, Etudes sur les grands travaux hydroliques**, Paris, Librairie scientifique industrielle et agricole, Eugène de la croix, Editeur, 1868.
- Barthélémy-prosper, Enfantin, **Colonisation de l'Algérie**, Paris, P.Bertrend, Librairie, 1843.
- Bérard Victor, **indicateur de l'Algérie – description géographique historique et statistique**, Alger, bastide, librairie- éditeur, 1867.
- Berbrugger Adrien, **Algérie- historique, pittoresque et monumentale**, premier partie-province d'Alger, Paris, enag éditions 2018.
- Berbrugger Adrien, **Les puits artésiens des oasis méridionales de l'Algérie**, 2 Edition, Alger, bastide-librairie éditeur, 1862.
- Bernard Augustin, **Histoire des colonies françaises et de l'expansion de France dans le monde**, Tome 2, Algérie, Paris, librairie Plon, s.d.
- Billiard .L, **les ports et la navigation de l'Algérie**, la rose, Paris, 1930.
- Boutin Vincent-Yves, **Reconnaissance des villes, forts et batteries d'Alger1808**, collections de documents inédits sur l'histoire de l'Algérie après 1830, Paris, librairie ancienne honore champion ,1927**.**
- Burzet Abbé, **Histoire des désastres de l'Algérie, 1866-1867-1868,** Alger, imp-central algérienne, 1869.

- Cagnat René, **Découvertes sur l'emplacement du camp de Lambèse. In : Camptes rendus des séances de l'académie des inscriptions et belles letrres**, 45 années, n5, 1901.
- De Paradis Venture, **Alger au XVIIIe siècle**, Alger, typographie Adolphe Jourdan, 1898.
- De Tassy Laugier, **Histoire du royaume d'Alger**, hollande, 1725.
- Debia René Yves, **Orléansville-Naissance et destruction d'une ville sa résurrection**, Alger, Edition Baconnier, 1955.
- Ed, Déchaud, **Les ports de l'oranie**, **Oran**, imprimerie typographique et Lithnographique, l.Fouque, 1908.
- Enseignent universel, **Colonisation de l'Algérie**, paris, librairie L.Gurmer, 1848.
- Faucon Narcisse, Livre d'Or de l'Algérie (1830-1889), T 1- Biographies, Challamel et Cie, Editeur, Paris, 1889.
- Forestier George, **Notice sur les chemins de fer algériens- exposition universelle de 1909**, Alger, Girarlt, imprimeur photograveur, 1909.
- Girault Arthur, **Principe de colonisation et de législation coloniale,** t 1, cinquième Edition, société anonyme de recueil, 1927.
- Gostave Version, De la colonisation en Algérie, Paris, Gabriel Roux éditeur, 1850.
- Gouhier de Petiteville, **Mémoire sur la colonisation de l'Algérie**, Rouen, imprimerie de h.renaux, 1956.
- Grad Charles, **Etudes de voyage- les travaux publics en Algérie**, Nancy, imprimerie berger-levrault et c, 1883.
- H. D'ideville, **Memoirs of Marshal Bugeaud from his private correspondence and original documents**, 1784-1849.
- Habel Arthur, **Mettons en valeur l'Afrique de nord**, 30 novembre 1912.
- Heintz Victor, **Délégations financières**, **session de mai** 1914, **rapports de la commission des chemins de fer et travaux** de 3 em emprunt, Alger, imprimerie administrative, 1914.
- Herzog Antoine, **L'Algérie et la crise cotonnière**, colmar, imprimerie de ch.m.hoffmann, 1864.
- I. Derrien, **Les français à Oran depuis 1830 jusqu'à nos jours**, 1 partie, Oran militaire de 1830-1848, Aix J. Nicot, 1886.
- Jacqueton Gilbert**, Algérie et Tunisie,** Paris, librairie Hachette et Cie, 1905.

- Jean Arnaud, **Rapport général – congrès de l'outillage économique colonial (20-25 Juilliet 1931**).
- Lacour Armand, **monographie de la marine française en Algérie**, Alger, imprimerie administrative, 1877.
- Lespes René, **Alger- Etude de géographies et d'histoire urbaine**, Paris, Librairie Felix Alcan.
- Lespès René, **Les troupes indigènes de l'Algérie au service de la France** : **Tirailleurs, spahis, goumiers sahariens**, Alger, Imprimerie Minerva.
- Lieussou Aristide, **Etudes sur les ports de l'Algérie**, Paris, imprimerie administrative de Paul Dupont, 1850.
- Malverty Xavier et Picard Aleth, **Les villes coloniales fondées entre 1830 - 1870 en Algérie (III) , Les tracés des villes et le savoir des ingénieurs du Génie- la transformation des villes précoloniales**, Paris, 1990.
- Malverty Xavier, **Les officiers du génie et le dessin de villes en Algérie (1830-1962),** REMM 73—74,1994/ 3-4.
- Monbrun Alfred, **La trappe de Staoueli**, Paris, librairie de j. lefort, s.d.
- Poggi Jacques, **Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie,** la rose, Paris**,** 1931.
- République française, **De la colonisation en Algérie**, Alger, giralt, imprimerie du gouvernement général, 1889.
- Rolland George, **Hydrologie Sahara algérien** (Rapport hydrologique), Paris, imprimerie nationale, s.d.
- Saint-Arnaud, **Lettres du maréchal de Saint-Arnaud**, tome 2, Paris, Michel Lévy frères Editeurs, 1864.
- Shaw Tomas, **Voyage dans la régences d'Alger**, traduit de l'anglais par J.Mac Carthy, Paris, Marlin Editeur, 1830.
- Teissier Octave, **Algérie (Géographie, histoire, statistique, description des villes, villages et hameaux, organisation des tribus**, Paris, librairie de L.Hachette, 1865.
- Vignon Louis, **La France en Algérie**, Paris, librairie hachette et Cie, 1893**.**
- Wahl Maurice**, Géographie élémentaire de l'Algérie à l'usage des classes élémentaires des lycées, collèges**, **primaire etc**, librairie classique Adolphe Jourdan, 1878.
- Wahl Maurice, **l'Algérie**, Paris, Librairie Germer Bailiere et Cie, 1882.

- Yacono Xavier, **Les bureaux arabes et l'évolution des genres de vie indigènes dans l'ouest du tell algérois**, T 1, Paris, Edition la rose, 1953.

خامسا: المراجع العربية

- أجيرون شارل روبير، **تاريخ الجزائر المعاصرة**، تر: عيسى عصفور، بيروت-باريس، دار عويدات، 1982، الطبعة الأولى.
- بن داهة عدة، **الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض**، ج 2، الجزائر، دار المؤلفات للنشر والتوزيع، 2013، الطبعة الأولى.
- جوليان شارل أندري، **تاريخ افريقيا الشمالية**، ج1، تونس، الدار التونسية للنشر، 1983. شارل اندري جوليان، **تاريخ افريقيا الشمالية**، ج1، تونس، الدار التونسية للنشر، 1983.
- جوليان شارل أندري، **تاريخ الجزائر المعاصرة-الغزو وبدايات الاستعمار(1827م-1871م)**، ج1، تر: جمال فاطمي وآخرون، الجزائر، دار الأمة، 2008.
- حرب أديب، **التاريخ العسكري للأمير عبد القادر (1808م-1847م)**، ج1، دار الرائد للكتاب، الجزائر، 2007، الطبعة الثالثة.
- حليمي عبد القادر، **مدينة الجزائر –نشأتها وتطورها قبل 1830م**، الجزائر، دار المعرفة الدولية، 2015، طبعة خاصة.
- خلاصي علي، **القلاع والحصون في الجزائر-المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**، الجزائر، 2007
- الركيبي عبد الله، **الجزائر في عيون الرحالة الانجليز**، الجزائر، دار الكتاب العربي، د.ت.ن.
- سعيدوني معاوية، **دراسات عمرانية**، الجزائر، القافلة للنشر والتوزيع، 2016.
- سعيدوني معاوية، **دراسات في التخطيط العمراني بالجزائر خلال الفترة الاستعمارية**، الجزائر، القافلة للنشر والتوزيع، 2016.
- سعيدوني معاوية، **في عبقرية المكان القسنطيني (تاريخ قسنطينة العمراني: من الازدواجية إلى القطيعة)**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2016.
- سعيدوني ناصر الدين وسعيدوني معاوية، **ذاكرة مدينة الجزائر من خلال النصوص التاريخية**، المجلد الأول، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2016.
- سعيدوني ناصر الدين، **الحياة الريفية بإقليم مدينة الجزائر (دار السلطان) أواخر العهد العثماني(1791م-1830م)**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع،2014.
- سعيدوني ناصر الدين، **تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2014.
- سعيدوني ناصر الدين، **ورقات جزائرية**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2014.
- سعيدوني ناصر الدين، **ولايات المغرب العثمانية (الجزائر-تونس-طرابلس الغرب)**، الجزائر، البصائر للنشر والتوزيع، 2014.
- شنيتي محمد البشير، **أضواء على تاريخ الجزائر القديم**، الجزائر، دار الحكمة، 2003.

- صاري الجيلالي، **الكارثة الديمغرافية (1867م-1868م)**، تر: عمر المعراجي، الجزائر، المؤسسة الوطنية للاتصال، النشر والاتصال، 2008.
- عبد الستار عثمان محمد، **المدينة الإسلامية**، عالم المعرفة، الكويت، 1978.
- علمي سعيد، **الاستعمار والعمران – السياسات الاستيطانية والعمران في الجزائر**، ج1، تر: نسرين لوي ومحمد رضا بوخالفة، دار الخطاب، الجزائر، د.ت.ن.
- غولدزيغار آني راي، **المملكة العربية-السياسة الجزائرية لنابليون الثالث(1861م-1870م)**، تر: محمد المعراجي، الجزائر، عبد الستار عثمان المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، 2014.

سادسا: المقالات والبحوث الأجنبية

- Aleth Picard, **Architecture en Algérie, d'une rive à l'autre** (1830-1962), in : Revue du monde musulman et de la médeterranée, n e 73-74**.**
- Anonyme, **Le barrage de l'oued Fodda**, in. Chantier nord-africain, n 1, janvier 1936**.**
- Anonyme, **Le port d'Alger sa situation actuelle, amélioration, travaux neufs et projetés**, Chantier nord-africain, janvier 1933, 6 année, nouvelle série.
- Anonyme**, Le silo de céréale de port d'Oran**, chantier nord-africain, 8e année-nouvelle série, Aout 1935, Alger
- Anonyme, **Les routes algériennes**, chantier nord-africain, septembre 1930.
- Bekkouche Ammara, **Un quartier nommé Ville Nouvelle- Du village nègre colonial à la Medina J'dida des Oranais**, In : Les Annales de la recherche urbaine, N°98, 2005. Les visages de la ville nouvelle. pp. 114-121; doi : https://doi.org/10.3406/aru.2005.2605 https://www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_2005_num_98_1_2605
- Benkada Saddek, **la création de Médina Jdida, Oran(1845): un exemple de la politique coloniale de regroupement urbain**, Insaniat n 5, mai-aout, 1998**.**
- Benkada Saddek, **Savoirs militaires et modernité urbaine colonial, le role des ingénieurs du génie dans la transformation des villes algériennes : le cas d'Oran (1831-870)**, insanite, n0 23-24, janvier-juin, 2004**.**
- Bérard Augustine, **Oran-port du Maroc et de Sahara**, Bulletin de cinquantenaire de la société de géographie d'archéologie d'Oran, 15 avril 1928, Oran**.**
- Bernard Augustin, Doutté Edmond, **L'habitation rurale des indigènes de l'Algérie,** In: Annales de Géographie, t. 26, n°141, 1917. pp. 219-228 ;

doi:https://doi.org/10.3406/geo.1917.8629 https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1917_num_26_141_8629.

- Boufenara (Khédidja), **Le rôle du Génie militaire dans la production des villes coloniales en Algérie -Annaba et Constantine,** Thèse pour l'obtention du diplôme de Doctorat es- sciences, option Urbanisme, Université Mentouri, s d**.**
- Bronot Marmot, **la politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920**, in : **Histoire économie et société,** 1999 ; 18 année.
- Bulletin municipal officiel de la ville d'Alger, 1913.
- Dagorne Andrée, Fenet B, **Oran, Métropole de l'Ouest algérien**, d'hier à aujourd'hui. In : Cahiers de la Méditerranée, n°51, 1, 1995. Villes intermédiaires en Méditerranée. Tome 2. pp. 147-161 ; doi : https://doi.org/10.3406/camed.1995.1152 https://www.persee.fr/doc/camed_0395-9317_1995_num_51_1_1152.
- Daniel, **L'électricité en Algérie de la nationalisation les enjeux d'une réforme**. 1937-1947 in : Outre mers, tome 89, n 334-335, 1 semestre 2002**.**
- De Rosière Henri, **Barrages-réservoirs d'Algérie**, Le chantier nord-africain, Juin 1931**.**
- Devoulx, **Quelque tempêtes à Alger 1875**, in : **Revue africaine**, vol 15, n^0 89, 1871.
- E.B**, Le port d'Oran,** Chantier nord-africaine, septembre 1930**.**
- Hendel Malek, Filali Naima, **L'habitation collectif privée, Oran 1845-1945**, dans : histoire urbaine 2019/1/n^0 54**.**
- Henri de Rosière, **L'outillage économique de l'Algérie-barrages-routes-chemin de fer, ports**, Les chantiers nord-africains, octobre 1930**.** https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1947_num_56_302_12419n 302.
- Hubert Bonin, **La compagnie algérienne levier de la colonisation et prospère grâce à elle (1865-1939),** In : Revue française d'histoire d'outre-mer, Tome 87, n0 328-329, 2 e semestre 2000**.**
- Jean François ; Troin R Laurent, **Aspect de l'infrastructure économique de l'Algérie**, In. **Méditerranée**, 3 années, n ^{3}, 1962.
- **La dépêche algérienne**-27 novembre 1938, 54 année, n^0 19200.
- Largeau Victor, **Le Sahara algérienne (1871-1875)**, le tour de mande de nouveau journal des voyages, 1881.
- Larnaude Marcel, **L'irrigation par les barrages-réservoirs dans l'Afrique du Nord française,** In: **Annales de Géographie**, t. 56, n°302, 1947. pp. 156-159; doi: https://doi.org/10.3406/geo.1947.12419.

- Lespès René, **Le port d'Alger**, In: **Annales de Géographie**, T 30, n°165, 1921. pp. 195-222; doi: https://doi.org/10.3406/geo.1921.8981-https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1921_num_30_165_8981.
- M. A. Bernard, **Les chemins de fer algériens**, Thèse pour le doctorat, Alger, Adolphe Jordan éditeur, 1913.
- M. Truffot, **Chronique barrages de l'oued Fodda et de Ghrib, les travaux d'exantention du port d'Alger**, in annales des ponts et chaussées et des mines, première partie, tome 1, faxicule 1 – 1930, janvier-février, Paris, 1930**.**
- Marchica, **La peste en Afrique septentrionale, histoire de la peste en Algérie de 1363 à 1830**, Alger, Thèse pour doctorat en médecine, 1927.
- Martin René, **Construction des grands barrages en Algérie, Le ciment**-Revue générale des industries de la construction, septembre 1929, 34 années, n^0 9**.**
- Martin René, **Les grands barrages et les irrigations en Algérie**-le journal général-travaux publics et batiment 27 aout 1938, nouvelle série n0 1353**.**
- Mohamed Rahmoun, **L'apport Saint-simoniens dans l'établissement colonial en Algérie**, E. Paitos-Revue d'histoire des techniques /Journal of the story of technology, Vol 1- 2016/2018. Ville et technique.
- Paul paris, **Les puis artésiens dans le sud-algériens -La dépêche coloniale illustrées**, 9 ^{eme} année, n^0 5, 15 mars 1909.
- **Revue de génie militaire**, 7 décembre 1931, 39^e année, Nancy, Paris, Strasbourg, Librairie militaire Berger-Levernault, 1931.
- **Revue de génie militaire**, Avril 1931, 39^e année, T LXVIII, Nancy, Paris, Strasbourg, Librairie militaire Berger-Levernault, 1931.
- **Revue de génie militaire**, janvier 1931. 39^e année, T LXVIII, Nancy, Paris, Strasbourg, Librairie militaire Berger-Levernault, 1931.
- **Revue de génie militaire**, Mars 1931, 39^e année, T LXVIII, Nancy, Paris, Strasbourg, Librairie militaire Berger-Levernault, 1931.
- Rezgui Ibtissem**, L'apport des architectes européens en Algérie entre 1930-1962, cas d'étude de la ville d'Annaba,** thèse de doctorat, Université Badji Mokhtar-Annaba, 2020**.**
- Sami Boufassa, **Villages hâtifs pour Algériens au xix e siècle**, Diagnostic d'un échec», Diacronie, Studi di Storia Contemporanea : Miraggi e realtà: spazi e tempi della storia, 43, 3/2020, 29/10/2020, www.studistorici.com/2020/10/29/boufassa_numero_43, Sami Boufassa, **villages hâtifs pour Algériens au xix e siècle**, Diagnostic d'un échec»,

Diacronie, Studi di Storia Contemporanea : Miraggi e realtà: spazi e tempi della storia, 43, 3/2020, 29/10/2020, www.studistorici.com/2020/10/29/boufassa_numero_43.

- Tartary Jacques, **L'habitat rural en Algérie**, La vie urbaine-urbanisme, habitation, aménagement du territoire-revue trimestrielle, juillet, septembre, 1963**.**
- Tinthoin Robert, **La colonisation et l'évolution des genres de vie dans la région ouest d'Oran, de 1830 à 1885**, In: L'information géographique, volume 10, n°4, 1946, www.persee.fr/doc/ingeo_0020-0093_1946_num_10_4_5201.
- Tinthoin Robert, **Oran, ville moderne.** In: L'information Géographique, volume 20, n°5, 1956. pp. 176-186; doi: doi.org/10.3406/ingeo.1956.1640 -www.persee.fr/doc/ingeo_0020-0093_1956_num_20_5_1640.
- Troin Jean-François, Laurent R, **Aspect de l'infrastructure économique de l'Algérie**, In : **Méditerranée,** 3e année, n°3, 1962. pp. 53-68 ; doi: https://doi.org/10.3406/medit.1962.1047 https://www.persee.fr/doc/medit_0025-8296_1962_num_3_3_1047.
- Trouillet Paul, **Le port d'Alger**, **La dépêche coloniale**, 28 février 1913, 13e année, no 4, Paris.
- Tuilier, **Régime des chemins de fer algériens**, Thèse pour le doctorat, Paris, 1900**.**
- Yacono Xavier**., Peut-on évaluer la population de l'Algérie vert 1830,** In : Revue africaine, T98/1954**.**

سابعا: البحوث والمقالات العربية

1. البحوث والدراسات:

- بوتشيشة علي، **التطور العمراني والمعماري لمدينة وهران**، بحث منشور في كتاب: **المدن الجزائرية بين الماضي والحاضر**، جمع وتنسيق: صبرينة الواعر، قسنطينة، دار ألفادوك، 2021، الطبعة الأولى.
- بوذراع إيمان، **آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة–تبسة أنموذجا(1857م–1914م)**، أطروحة دكتوراه في التاريخ، جامعة تبسة، 2018.
- حوحو رضا، **شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن التاسع عشر–ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية (1830م–1962م)**، أطروحة دكتوراه، جامعة قسنطينة، 2017–2018.
- سعداوي ليلى، **البنوك والمؤسسات المالية في الجزائر**، أطروحة دكتوراه في التاريخ، جامعة الشلف، 2021.
- شلالي ضيف الله، **دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر (الجلفة أنموذجا) (1857م–1862م)**، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر 2، 2012.

- عبد القادر خليفة، **تحولات البنى الاجتماعية وعلاقتها بالمجال العمراني في مدن الصحراء الجزائرية–دراسة سوسيو أنثروبولوجية لمدينة تقرت (وادي ريغ)**، 2010–2011، دكتوراه في علم الاجتماع، جامعة محمد خيضر–بسكرة.
- مويسي سعاد، **ظاهرة الانكماش العمراني بالمدن الجزائرية أواخر العهد العثماني وانعكاساتها خلال الفترة الاستعمارية**، بحث منشور في كتاب: **المدن الجزائرية بين الماضي والحاضر–مجتمع، عمران، حضارة**، جمع وتنسيق: صابرينة الواعر، الجزائر، ألفا للوثائق، 2021، الطبعة الأولى.

2. المقالات:

- غانم محمد، **مدينة في أزمة–مستغانم في مواجهة الاحتلال الفرنسي (1830م–1833م)**، مقال منشور في مجلة انسانيات، العدد 2، 2010.
- سعيدوني ناصر الدين، **صفحات من ماضي الجزائر المجيد البحرية الجزائرية: ظروف نشأتها وعوامل تطورها وأسباب ضعفها**، مقال منشور في: مجلة الدراسات التاريخية –معهد التاريخ، جامعة الجزائر، العدد العاشر، 1997.
- دين قادة، **أنماط تواجد الماء في الصحراء الجزائرية وطرق استغلاله من خلال المصادر التاريخية**، مقال منشور في مجلة: **قضايا تاريخية**، العدد 7، 2017.
- الكناني كامل، **تخطيط المدينة العربية الإسلامية–الخصوصية والحداثة**، مقال منشور في مجلة " **المخطط والتنمية**"، العدد 15، 2006.
- مويسي سعاد، **تأسيس مدينة الأصنام (Orléansville) وتطورها العمراني(1843م–1856م)**، مقال منشور في مجلة **عصور الجديدة**، المجلد 11، العدد 3، نوفمبر 2021.
- سعيدوني معاوية، **أزمة التحديث والتخطيط العمراني في الجزائر–جذورها، واقعها، آفاقها**، مقال منشور في مجلة **عمران للعلوم الاجتماعية**، العدد 16، الأردن، ربيع 2016.
- فكار عثمان، **الاستيطان العمراني الفرنسي في الريف الجزائري – مقاربة سوسيو تاريخية**، مقال منشور في مجلة **جامعة دمشق**، المجلد 29، العدد 3–4، 2013.
- بومخيلة ممدوح وفتيحة سيفو، **المراكز العسكرية الفرنسية على حدود منطقة بلزمة من خلال المصادر الفرنسية والوثائق الأرشيفية (مركز لامبيز الجديدة أنموذجا)**، مقال منشور في مجلة **عصور**–المجلد 21، العدد 1، جويلية 2022.
- جودي زكريا، **دور سلاح الهندسة العسكرية الفرنسي في بداية احتلاله للجزائر 1830م**، مقال منشور في: **مجلة الدراسات التاريخية العسكرية**، مج 4، العدد الثالث، جويلية 2022.
- بوذراع إيمان، **دور الشركات الاستعمارية في استغلال خيرات الجزائر شركة بونة–قالمة أنموذجا(1874م–1914م)**، مقال منشور في مجلة **حقائق للدراسات النفسية والاجتماعية**، العدد الثامن.

- بن عتو رضا، **إدارة الاحتلال الفرنسي وحماية السكة الحديدية: القطار المدرع أنموذجا(1954م–1962م)**، مقال منشور في مجلة **عصور الجديدة**، المجلد 11، العدد 2، مارس 2021/1442.
- بوشامة ليديا، **الاستيطان والتراث العمراني الكولونيالي في مراكز وادي الصفصاف في ولاية سكيكدة(الجزائر)**، مقال منشور في دورية **كان التاريخية**، السنة السادسة، العدد 21، سبتمبر 2013.

ثامنا: الصحف والجرائد

- . جريدة المبشر، العدد 43 / 15 جوان 1849م. الجزائر، دار مطبعة الدولة.
- جريدة المبشر العدد 20 / 30 جوان 1848م، الجزائر، دار مطبعة الدولة.
- جريدة المبشر العدد 21 / 15 جويلية 1848م، الجزائر، دار مطبعة الدولة.
- جريدة المبشر العدد 23 / 12 أوت 1848م، الجزائر، دار مطبعة الدولة.
- جريدة المبشر العدد 28/ 30 أكتوبر1848م، الجزائر، دار مطبعة الدولة.
- جريدة المبشر، العدد 141/ 15 جويلية 1853م، الجزائر، دار مطبعة الدولة.

تاسعا: شبكة الأنترنيت

- Boowiki.info/art/entreprises-fondee-en-1871/société de construction-des batignolles.html. 19/11/2022/2
- https://www.sntf.dz/index.php/a-propos-de-la-sntf.

فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

الصفحة

الإهداء

الشكر والتقدير

قائمة المختصرات

مقدمة 01

الفصل التمهيدي: الوضع العمراني العام في الجزائر عشية الاحتلال الفرنسي 13

المبحث الأول: الوضع العمراني في المدن الجزائرية أواخر العهد العثماني 15

أولا: الخصائص العمرانية للمدن الجزائرية أواخر العهد العثماني 15

ثانيا: الانكماش العمراني في المدن الجزائرية أواخر العهد العثماني 18

المبحث الثاني: الوضع العمراني في الأرياف والبوادي 28

أولا: التقهقر العمراني في الأرياف وشيوع البداوة 28

ثانيا: التجمعات السكانية وأنماط المساكن في الأرياف والبوادي 30

الفصل الأول: السياسة العمرانية للاحتلال الفرنسي في الجزائر(1830-1962م) 38

المبحث الأول: السياسة الاستيطانية الفرنسية(1830-1945م) 38

أولا: السياسة العمرانية الاستيطانية خلال مرحلة الحكم العسكري(1830-1870م) 39

ثانيا: السياسة العمرانية الاستيطانية خلال مرحلة الحكم المدني(1870-1962م) 60

المبحث الثاني: السياسة العمرانية للاحتلال الفرنسي اتجاه الجزائريين 68

أولا: حرب الاحتلال وتدمير العمران المحلي 68

ثانيا: السياسة العمرانية "الأهلية" (سياسة التوطين) 72

ثالثا: المنشآت العمرانية "الأهلية" في المجال الريفي 80

المبحث الثالث: التحولات العمرانية في المدن الجزائرية خلال الحقبة الاستعمارية 96

أولا: مراحل التحولات العمرانية في المدن الجزائرية خلال الحقبة الاستعمارية 97

ثانيا: نماذج من التحولات العمرانية الكبرى في المدن الجزائرية خلال الحقبة الاستعمارية 105

الفصل الثاني: المنشآت العمرانية الاقتصادية الكبرى 127

المبحث الأول: منشآت النقل البري 127

أولا: الطرق البرية الكبرى 127

ثانيا: منشآت السكة الحديدية(1844-1962م) 153

ثالثا: منشآت الجسور(1830-1962م) 172

المبحث الثاني: المنشآت المائية الكبرى 176

أولا: السدود الخزانة الكبرى خلال الحقبة الاستعمارية(1830-1962م) 178

ثانيا: منشآت الآبار الارتوازية في الصحراء الجزائرية 204

المبحث الثالث: المنشآت البحرية الكبرى (الموانئ) 217

أولا: الموانئ الجزائرية أواخر العهد العثماني 217

ثانيا: تطور الموانئ الجزائرية خلال الحقبة الاستعمارية(1830-1962م) 218

ثالثا: التطور العمراني لميناء الجزائر(1830-1962م) 225

رابعا: التطور العمراني لميناء وهران(1830-1962م) 239

الفصل الثالث: الأبعاد الاستعمارية للمنشآت العمرانية الكبرى في الجزائر (1830-1962م) 249

المبحث الأول: الأبعاد السياسية والعسكرية للمنشآت العمرانية الكبرى 249

أولا: السياسة العمرانية الفرنسية وأبعادها السياسية والعسكرية 249

ثانيا: المنشآت الاقتصادية الكبرى وأبعادها السياسية والعسكرية 253

المبحث الثاني: الأبعاد الاقتصادية للمنشآت العمرانية الكبرى 270

أولا: الأبعاد الاقتصادية لمنشآت النقل البري 270

ثانيا: الأبعاد الاقتصادية للمنشآت المائية الكبرى 282

ثالثا: الأبعاد الاقتصادية للمنشآت البحرية الكبرى 283

رابعا: الأبعاد الاقتصادية للسياسة العمرانية الفرنسية اتجاه الجزائريين 288

المبحث الثالث: الأبعاد الثقافية والنفسية للمنشآت العمرانية الكبرى 291

أولا: الأبعاد الثقافية 291

ثانيا: الأبعاد النفسية 305

الخاتمة 315

الملاحق 320

قائمة المصادر والمراجع 338

فهرس الموضوعات 353