

تأثير الطرق في إنشاء مدن المغرب الأوسط. د. عز الدين بويحيوي جامعة الجزائر 2

مقدمة:

إن الحديث عن التعمير في شتّى أنحاء العالم يكون دائما مرتبطا أولا بوجود شبكة من الطرق المستعملة من طرف الأهالي و ثانيا باستحداث شبكة جديدة تفرضها الغاية المرجوة من ذلك، بمعنى أن الرومان في توسعاتهم وجدوا طرقا فسلكوها إلى أبعد نقطة ممكنة و حدّدوا عن طريق الليمس حدود مستعمراتهم، (انظر الشكلين 1 و 2). أمّا في بداية الفتوحات الاسلامية فقد أصبح هذا الحدث في حد ذاته وسيلة من وسائل التوسع العمراني التدريجي مما أدّى فيما بعد إلى تعمير المغرب الأوسط . و في هذا المجال نجد أن المرحلة الأولى من الفتوحات اتخذت الطرق القديمة الموروثة عن العهد الروماني و قد يكون تطور وسائل النقل قد ساعد في إيجاد شبكة جديدة من المواصلات. 1 و على ضوء هذا نلاحظ أن المسلمين عبروا المسلك المتجه من الشرق إلى الغرب بحيث كانت القيروان المنطلق الرئيسي لهم سواء في بداية محاولات فتح (شمال إفريقيا) في عهد أبي المهاجر دينار الذي وصل إلى بسكرة مروراً بطبنة و باغاية و بلزمة و قسنطينة ثم من بني بزاق، حيث مركز قيادته إلى تاهرت و تلمسان مروراً بأرية و سطيف. 2. كذلك الحال بالنسبة لمرحلة عقبة بن نافع الذي سلك الطريق المؤدية من القيروان إلى تاهرت مروراً بسببية و مرمجانة و مسكيانة و باغاية و طبنة و المسيلة و منها إلى تاهرت القديمة ثم الوصول إلى تلمسان ليعبر بعد ذلك نحو طنجة في المغرب الأقصى إلى أن وصل إلى شواطئ المحيط الأطلسي 3 (انظر الشكل 3) أما موسى بن نصير فيمكن أن يكون قد سلك نفس الطريق من القيروان إلى طنجة. 4

أدت معرفة تضاريس المغرب الأوسط و تطور العلاقات التجارية بعد ذلك إلى إيجاد مراكز عمرانية جديدة أحدثت في كل مرّة طرقاً يمكن اعتبارها ثانوية و لكنها بالغة الأهمية حيث أنها سهلت عملية تنقل القوافل التجارية داخل المغرب الأوسط. من بين هذه المراكز نجد مدينة تاهرت الرستمية التي كانت فعلاً ملتقى القوافل الآتية من شتى الأمصار و هي أيضاً نقطة وصل ما بين المشرق و المغرب و ما بينهما و بين بلاد السودان أيضاً. 5 و يرى عبد الفتاح وهيبه عن تأثير التضاريس و دور الممالك في إنشاء المدن ما يلي: " تؤثر التضاريس تأثيراً قوياً على اتجاهات المسالك و الطرق، و حيثما تلتقي هذه الطرق و المسالك غالباً ما تقوم مدينة تتركز عندها حركة النقل و المواصلات و ترتبط أهمية المدينة بنشاط هذه الحركة." 6

تأثير الطرق في إنشاء مدن المغرب الأوسط:

إن للعامل الطبيعي (البيئي) أثر كبير في استقرار الحكم من خلال مدن هامة كتاهرت و أشير و القلعة و تلمسان الموجودة كلها في منطقة الهضاب العليا (أو ملامسة له). وجد الإنسان منذ أقدم العصور أسباب المعيشة متوفرة في هذه المناطق حيث الأراضي الصالحة للزراعة وتوفر المياه بكثرة من أودية و عيون بالإضافة إلى كونها مجالا فضائيا واسعا يصلح للتنقل. * إضافة إلى هذا العامل نجد أن هذه المدن اتخذت موضعا لائقا يسمح بالتبادل التجاري خاصة مع الشمال (التلّ) و الصحراء. و في هذا المجال يقول مارك كوت Marc.Côte: " ابتداء من القرن الثامن انتقلت الطرق التجارية المعروفة بطرق الذهب التي كانت تمونّ الشرق الأوسط من السودان عبر وادي النيل إلى مسلك آخر أي إلى الصحراء الغربية عن طريق الصحراء. و عبر "جسر" تمثله سلسلة جبال الهقار تكونت علاقات اتصال (مسالك) ما بين السودان و المغرب الأوسط و صولا إلى سجلماسة ثم بعد ذلك إلى ورقلة. إن تاهرت و أشير و القلعة استفادت من هذا الزخم flux ما أدار أرباحا كبيرة على تجارها و على هذه المدن ككل. فوجودها في هذه المواضع جعلها تسيطر على التجارة الصحراوية و تراقبها". 7 (انظر الشكل رقم4)

لما حوّل الحماديون عاصمتهم إلى بجاية على الساحل برزت المدينة الساحلية كمركز تجاري هام نظرا للعلاقات الجديدة مع بلدان الشرق و بلدان أوروبا و هذا لا يعني إطلاقا أنها فقدت أدوارها الأخرى و إنما الغرض من هذا القول أن بجاية أعطت للمغرب الأوسط توجها جديدا من حيث العلاقات الخارجية التي أضافت إلى البلاد طابعا خاصا متميزا فيما بعد. 8 (الشكل رقم 6). اتّضح جليا دور الطرق في تطور العمران الإسلامي في المغرب الأوسط منذ أن قام عقبة بن نافع بإنشاء مدينة القيروان و رغم أن هذه المنطقة عرفت عدّة اضطرابات و عدّة ثورات إلا أن هذا العامل كان ربما السبب غير المباشر في هذا التطور.

إن الفترة الممتدة ما بين القرن الثاني و الثامن الهجريين (الثامن والرابع عشر ميلادي) مثلت الحركة الفعلية للعمران الإسلامي في كل المغرب الإسلامي و بما أننا نريد إبراز دورها هذا لا بد من الإشارة إلى ما سبقنا إليه ناصر الدين سعيدوني إذ قال: " إن الهدف من دراسة الطرق هو إبراز دورها الحضاري الذي طالما حاول بعض الكتاب الفرنسيين طمسه أو تشويهه بالترويج لفكرة مفادها أن الفترة الإسلامية ارتبطت خاصة بتقهقر العمران و انعدام الأمن و كثرة الثورات و لاسيما في مناطق العبور كالهضاب العليا القسنطينية مثلا. 9" كما أن ارتباط هذه الطرق بالعمران كان أيضا في جانبه الاقتصادي حيث سمحت هذه الطرق أولا بإنشاء المدن الجديدة و بالتالي تم استصلاح الأراضي المحيطة بها لأغراض الاستهلاك أو التصدير و هذا عن طريق التبادلات التجارية. فهذه الشروط الضرورية للعمران لم تكن لتتأكد لولا هذه المسالك. " ارتبط ازدهار هذه المراكز العمرانية)

أشير، تاهرت، القلعة، تلمسان الخ.) الواقعة على مسالك الهضاب بتطور الاقتصاد وانتشار البساتين وكثرة الإنتاج الفلاحي" 10

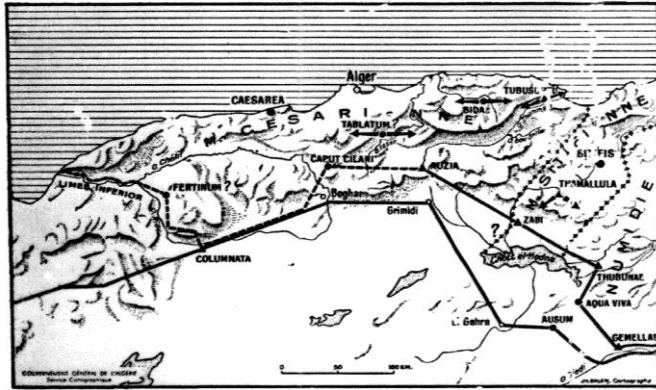
إن الاهتمام بالتبادل التجاري كمورد اقتصادي كان محفزا و منشطا للحركة الاجتماعية في المدن الإسلامية بصفة عامة فكيف يكون الحال دون ذلك بالنسبة لمدن المغرب الأوسط على وجه الخصوص. إن المدن التي قامت في هذا الإطار الجغرافي الرطب لم يكن لها من وسيلة للإقامة والبقاء إلا بشرط تواجدها في ملتقى الطرق القديمة و السابقة عن العهد الإسلامي أو في الأماكن المتاخمة أو المجاورة للمحاور الكبرى التي أنشئت في العهد الإسلامي. فكل دولة من الدول التي قامت على أرض المغرب الأوسط ساهمت في النشاط التجاري منذ عهد الرستميين، و يذكر أن أفلح بن عبد الوهاب أعدّ قافلة للتوجه إلى بلاد السودان. 11 و هذا دليل على أن الطريق كانت مؤمنة و كان التجار على دراية بها.

إن سهولة المواصلات برا و بحرا مكنت المغرب الأوسط من وضع علاقات تجارية يمكن اعتبارها بالمفهوم الحالي " دولية" و ذلك لعدم وجود عوائق طبيعية تعرقل المسار التجاري و إن وجدت فقد تمّ تفاديها. إن الطرق كما هو موضح في الكثير من الخرائط كانت تخترق منطقة الهضاب العليا أو السهول الساحلية من الشرق إلى الغرب، كذلك هو الحال بالنسبة للطريق جنوب غرب متخذة منطلقها من أكبر المدن المنشأة آنذاك. بالإضافة إلى هذا الشرط الضروري لقيام المدن وازدهار اقتصاد الدول فإنّ تأمين الطرق كان شرطا أساسيا يسمح بتمويل تلك المدن بمختلف السلع الآتية من المشرق الإسلامي أو من جنوب أوروبا أو من بلاد السودان. 12 و في هذا الصدد، و بغرض تفسير الوضع بصفة أكمل، نورد ما ذكره جودت عبد الكريم يوسف: " و نفس هذه السياسة قام بها الفاطميون فعينوا المحتسبين و عملوا على نشر الأمن و نظموا التجارة و جعلوا لها قوانين محددة. و نقلنا عن ابن حوقل أن لسلطان المغرب أمناء بمرسى الخرز على ما يخرج منه من المرجان، و كان لسلطان تنس مراصد على المتاجر الداخلة إليها و الخارجة والصادرة والواردة." 13

تأثير الطرق القديمة:

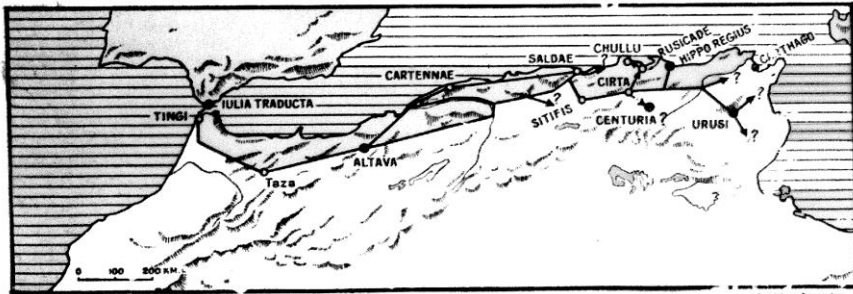
نظرا لكون المغرب الأوسط عرف في فترة محدودة إنشاء مدن هامة ارتقت خمس منها إلى مصفّ العواصم يثير فينا الفضول أكثر للبحث عن العلاقة الفيزيائية التي يمكن أن تربط بينها. من هذا الواقع ارتأينا أن نبحث و لو بشكل مختصر عن وسائل الاتصال ما بين المدن ممثلة في الطرق التجارية أو المسالك الأخرى التي أدت إلى نمو هذه المدن أو إلى زوال بعضها. يقول E. Pauty: " إن الطرق التي يعبرها النازحون إلى المدن من جيوش و غيرها هي نفسها التي يقطعها التجار من مختلف البلدان و الأمصار." 14 و بما أن طبيعة المعاملات التجارية في المدن الإسلامية نشطت الحركة الاقتصادية و ساهمت في نمو و ازدهار مدن هامة مثل تاهرت و أشير و قلعة بني حماد و بجاية و تلمسان كان لزاما علينا البحث عن

مصدر هذا النمو السريع إن لم يكن فيه سبب و عامل سابق قد أثر تأثيرا إيجابيا في ذلك. لاحظنا أن هذه المدن واقعة كلها على الشبكة القديمة التي تعود إلى الفترة الرومانية. (انظر الشكلين 1 و 2). و من خلال أبحاث من سبقنا إلى هذا الميدان (الطرق و المسالك) ومنهم P 15 Salama, M و Lombard, C و Courtois, J. و Baradez, J 17 وأخيرا دحماني سعيد تؤكد لنا أن شبكة الطرق الرئيسية و الثانوية الرابطة بين المدن الإسلامية في المغرب الأوسط هي نفسها الطرق القديمة أو أنها موازية لها إذ أحدثت انطلاقا من آثار ما سبقها. الأهم من ذلك أن بعض المسالك و الطرق الرئيسية أحدثت في الفترة الإسلامية ابتداء من استقرار الرستميين بتاهرت خاصة تلك المؤدية إلى الجنوب و إلى بلاد السودان.* (الشكل رقم 4)



- Tracé approximatif de la frontière à son extension maxima (postes extérieurs non compris).
- Tracé approximatif de la frontière d'après la *Notitia Dignitatum* (Tracé certain).
- - - Tracé approximatif de la frontière d'après la *Notitia Dignitatum* (Tracé hypothétique).
- ▲ Limes mentionné par la *Notitia Dignitatum* (Identification certaine).
- Limes mentionné par la *Notitia Dignitatum* (Identification hypothétique).
- Limite de province.
- M. Les noms antiques sont écrits en capitales.

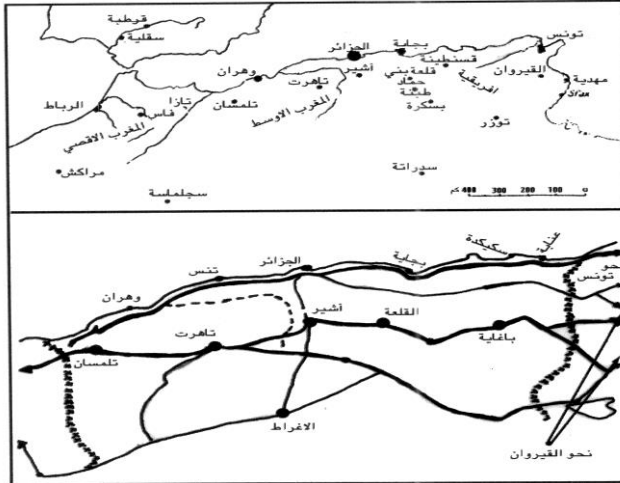
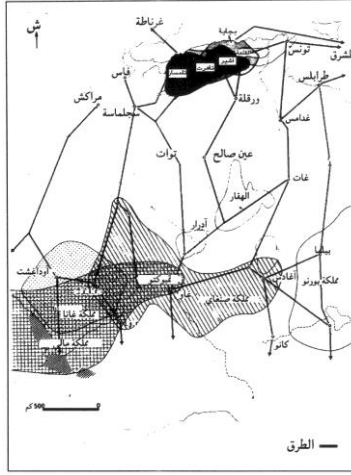
الشكل 1: الليمس الروماني. عن Courtois



الشكل 2: الخط الروماني الساحلي. عن Courtois

طرق الفتح:

يقصد بها المحاور الرئيسية الناتجة عن حركة الفتح الإسلامي لكل المغرب الأوسط بشكل خاص. إن هذه المحاور التي تطرق إليها العديد من الباحثين والمؤرخين عرفت أولاً بالنشاط الاقتصادي من جهة و بالمسلك الذي اتخذه الجيش الإسلامي أثناء الفتوحات و لم يبق سوى التعريف بأثره أو بآثاره المرتبطة بإنشاء المدن. فبالنسبة للقرنين الأول و الثاني للهجرة (السابع و الثامن الميلاديين) عرف المحور الأول مدينة القيروان إلى منطقة السوس بالمغرب الأقصى مرورا بموقع باغاية (باغاي) وبلزمة و طبنة و عدانة و تاهرت و تلمسان. (انظر الشكل رقم 3) . أما بالنسبة للمغرب الأوسط فالمسلك الأول المعروف لحد الآن هو الطريق الذي اتخذه أبو المهاجر دينار من تيكروان بالقرب من القيروان إلى جبال الأوراس مرورا بمنطقة بسكرة. و يقول في هذا الصدد عبد الرحمن الجيلالي: " اتصل أبو المهاجر بإفريقية و أسس بها مركزا هو غير القيروان عقبة و لكنه بجانبه على مسافة ميلين "تيكروان" و سار في خطته غربا إلى المغرب الأوسط أو بلاد الجزائر حيث يخيم ملك البربر " كسيلة " بجبال الأوراس، فاتخذ مسلكه إلى هناك بوابة بسكرة المنخفضة التي تمثل فجوة في الأطلس فتمكن من الانتصار على أعمال قسنطينة سنة 678هـ/678م. و جعل مركز قيادته العليا مدينة ميلة فابتنى بها دار الإمارة و جعلها ملاصقة للجامع... و مكث الأمير بها سنتين. و قد حظيت الجزائر بذلك - طيلة هذه المدة- بشرف إمارة إفريقية الإسلامية. "18 ، و من هذا المكان انتقل أبو المهاجر إلى أحواز تلمسان حيث أنه احتفر آبارا لجنده سميت باسمه (عيون أبي المهاجر). 19 و كان بعده لعقبة بن نافع دورا آخر في تحديد مسلك جديد لم يبتعد عن المحور الرئيسي و هذا في المرحلة الثانية لولاية عقبة على إفريقية وكان ذلك سنة 62هـ/682م.



الشكل 3 وضعية المدن الساحلية و مدن الهضاب العليا.
الشكل 4 علاقة مدن المغرب الأوسط بالطرق الصحراوية

إن المحور شرق غرب الذي اتخذه عقبة بن نافع حتمته الظروف التي كان يعيشها المغرب الأوسط من مقاومة فوجه الفتح من إفريقية حيث أعاد الاعتبار لمدينة القيروان بإعادة بنائها و منها انطلق نحو الغرب حتى وصل طنجة فافتتحها. و عرف مسلكه هذا المرور بعدة مدن منها على وجه الخصوص تيهرت و تلمسان. و يذكر الجليلي عبد الرحمن: "فنتبع (أي عقبة بن نافع) طريق السهل و تجنب المسير على الهضبة الوعرة ففتح في طريقه مدينة" باغاية" شرق جبل أوراس غرب خنشلة.. و منها توجه إلى مدينة لمبيز (Lambese) ذلك الحصن البيزنطي... و منها وصل إلى الزاب و أحاط بعاصمته يومئذ "أزبة" على مرحلة شرق المسيلة... و منها توجه إلى

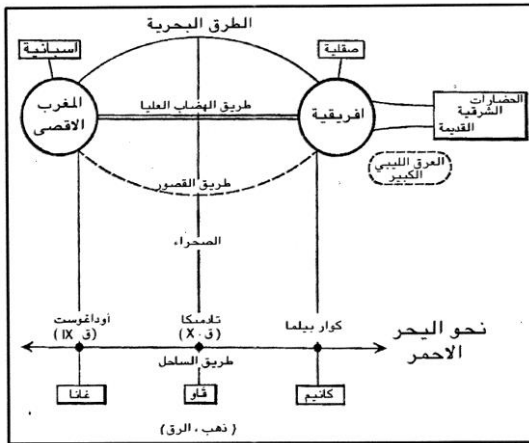
تبهرت وكان بها حصن بيزنطي قديم... ومن هنالك انحدر عقبة من الهضبة إلى السهل الساحلي و سار إلى المغرب الأقصى و عرج في طريقه على تلمسان و دخل طنجة فافتتحها و احتل مدن المغرب حتى بلغ المحيط الأطلسي.20 إن هذا المسلك في مجملته لا ينفي وجود مسالك أخرى سابقة لهذا العهد أو معاصرة له و إنما سكوت المصادر التاريخية عن هذه الأخيرة هو السبب الوحيد الذي جعلنا نكتفي بهذين المسلكين لهذا المحور الرئيسي من إفريقية إلى المغرب الأقصى و الدليل على ذلك أن عقبة اتخذ في عودته مسلكا آخر يربطه بالمحور الرئيسي عند المسيلة و مقرة.

طرق الهضاب العليا :

كانت القيروان في وسط السهوب وراء الساحل التونسي بمثابة رأس جسر أو رباط. و موقع القيروان موجود عند منتهى الطريق الكبيرة الآتية من مصر و بعد خضوع كل مناطق المغرب إلى الحكم الإسلامي أصبحت القيروان قاعدة هامة و أساسية تنطلق منها الطرق المتجهة إلى الهضاب العليا، من الساحل التونسي مارة بجبل أوراس (من الناحية الشمالية) إلى شط الحضنة و من ثمة تتفرع عنها طرق تتجه إلى كل من بجاية و ورقلة و كذلك إلى الهضاب العليا الغربية مروراً بمضيق تازا حتى الامتداد الثاني لسهول المغرب الأقصى،21 (أنظر الشكل 5) و على طول هذه الطريق التي تقطعها طرق آتية من الجنوب - من محطات تجارة القوافل عبر الصحراء - أسست مدن جديدة. من أهم هذه المدن التي تلتقي عندها طرق التجارة في هذا المخطط الواسع في المغرب الأوسط نجد مدينة تاهرت التي تشرف على الطرق المؤدية إلى الهضاب العليا. و في نهاية القرن الثاني للهجرة (الثامن الميلادي)، كانت طبنة الواقعة على شط الحضنة تتمتع بمكانة مرموقة، و في سنة 927 م قام عبيد الله الخليفة الفاطمي بإنشاء مدينة المسيلة في مكان يقع في شمال طبنة22.

و على هذا الأساس أيضا و على طول هذه الطريق أنشئت فيما بعد مدن أخرى لا تقل أهمية عن القيروان حيث أنشأ الزيريون مدينة أشير في منطقة "الكاف لخضر". قام أيضا بلكين بن زيري ببناء مدن المدية على الهضبة الواقعة شرقي نهر شلف و مليانة و مدينة الجزائر و هي في الواقع مراكز تنتشر على الطرق المتجهة إلى البحر. و في سنة 1007م أنشأ حماد بن بلكين قلعة بني حماد على سفوح جبل تقريست شمال الحضنة. فأصبحت القلعة أيضا مقصدا للقوافل الآتية من مختلف البلاد وازدادت أهميتها بعد خراب القيروان من طرف بني هلال. و بعد اكتمال فتح كل المغرب و التحكم في وسائل الاتصال المتمثلة في الطرق البرية من القيروان إلى المغرب الأقصى عرفت طريق الهضاب العليا دورا فعالا في التنمية العمرانية استفاد منها على وجه الخصوص المغرب الأوسط بإنشاء مدن هامة و أخرى ثانوية

اعتبرت همزة وصل ما بين كل المناطق في المغرب الأوسط وخارجه. فعلى طول هذه الطريق تم فتح طرق ثانوية كلما أنشئت مدينة (أو مركز اجتماعي) سواء نحو الساحل أو نحو الجنوب (الصحراء). و تمثلت هذه الطرق أيضا بطابعها التجاري و من أهم المدن الأولى التي أنشئت على هذا المحور مدينة تاهرت الرستمية من القرن 2هـ / 8م كما عرف ميلاد مدن أخرى لم ترق إلى صنف المدن العواصم ولكنها لعبت دورا بارزا في تاريخ المغرب الأوسط و هي مدن طنجة والمسيلة.



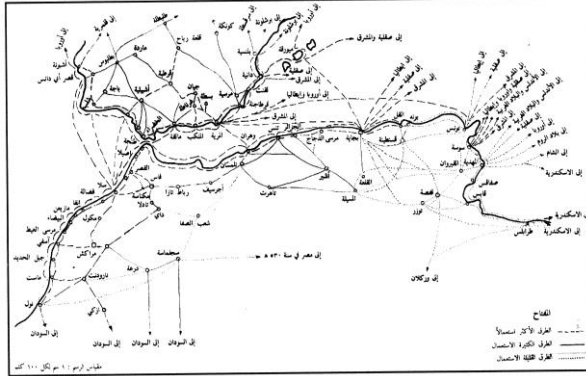
الشكل 5 وضعية الطرق في العصر الوسيط.

عن: Lambard, M

الطرق البحرية:

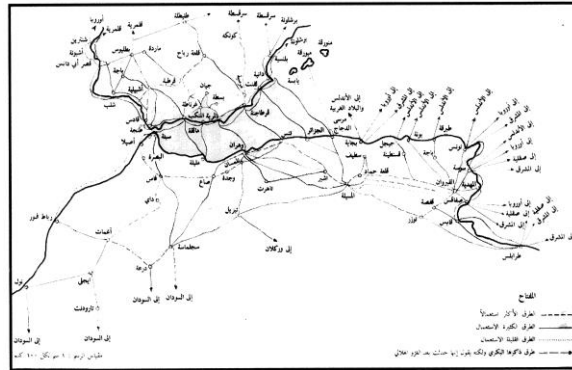
لعبت الطرق البحرية أيضا دورا معتبرا في إنشاء المدن سيما الساحلية منها كما كان لها الأثر البالغ في تفعيل الحركة الاقتصادية في المغرب الأوسط. ويتميز الخط البحري بوجود المرافئ الأساسية كالموانئ أو المحطات البحرية Comptoirs maritimes المعروفة منذ العهدين الفينيقي و الروماني بالإضافة إلى الخط البري المتجه من الشرق إلى الغرب عبر سواحل البحر الأبيض المتوسط. (أنظر الشكل رقم 6) و بعد الفتح الإسلامي و خاصة ابتداء من القرن 5هـ - 11هـ أنشئت موانئ جديدة و بنيت عليها قلاع و أقيمت بها مصانع لبناء و ترميم المراكب و حتى بناء الأساطيل منها على وجه الخصوص، ميناء تونس والمهدية و بجاية و تنس. 23 كما لهذه المدن و الموانئ دور فعال في تثبيت الحركة التنموية (الاقتصادية) للمدن الداخلية بطريقة غير مباشرة. لعبت كذلك المجاري المائية الكبرى كالواديان و الأنهار دورا كبيرا في ربط المدن بعضها ببعض و فعلت النشاط التجاري داخليا و غالبا ما ربطت هذه الطرق مناطق الداخل بالساحل. وكان لهذه الطرق أيضا الدور الفعلي في قيام المدن كما يؤكد عبد الفتاح محمد وهيبة: " تقوم

المدن عند ملتقى الوديان في إقليم جبلي أو عند تلاقي منطقة سهلية بأخرى. تقوم المدن هناك لتلعب دور الوسيط التجاري بين إقليمين مختلفين في الطبيعة وفي الحاصلات. أما عن الأقاليم الجبلية فتركز المواصلات حيث تلنقى الوديان يكون بدرجة أقل لذا فالمدن أصغر وأهميتها أقل "24"



الشكل 6: عن

عزالدين أحمد موسى



عزالدين أحمد

الشكل 7: عن
موسى

الطرق الرئيسية و الثانوية:

إن الغرض من تقديم هذه الطرق هو إبراز العلاقة ما بين مراكز العمران الرئيسية للمغرب الأوسط والنشاط التجاري والعسكري لإن معرفة المسالك القديمة قد يفيدنا مستقبلا في عمليات الاستكشاف الأثري و هذا ما نصبو إليه. لقد اخترنا لهذا الغرض مقتطفات من نصوص تاريخية هامة جاء بها الإدريسي تبرز مظاهر و ملامح تلك المسالك الرابطة ما بين أهم المدن في المغرب الأوسط و ما بين عواصمه المتتالية.

من تلمسان إلى المسيلة: "والطريق من مدينة تلمسان إلى مدينة المسيلة : من تلمسان إلى مدينة تاهرت أربع مراحل تخرج من تلمسان إلى تادرة، هي قرية

في حضيض جبل، فيها عين ماء خزانة، مرحلة: و منها إلى قرية نذاي مرحلة، و هي قرية صغيرة في فحص أفيح، به بئران ماؤهما معين، و منها إلى مدينة تاهرت مرحلتان و بين مدينة تاهرت و البحر أربع مراحل. "25

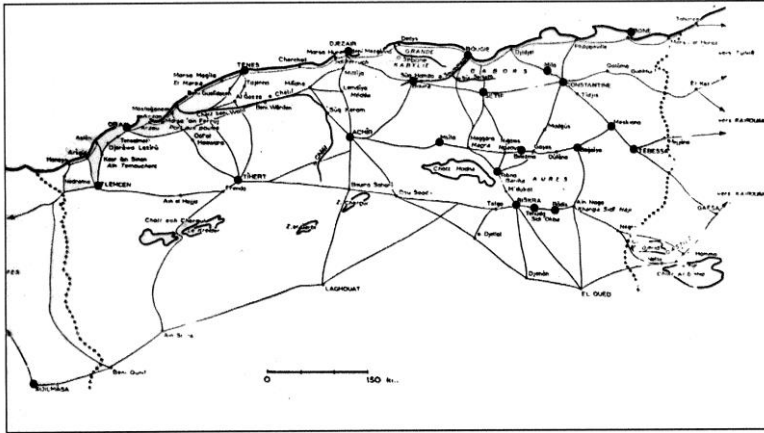
من تاهرت إلى المسيلة: "من تاهرت إلى قرية أعبر مرحلة، وهي قرية صغيرة على نهر صغير ومنها إلى قرية داست مرحلة. وهي قرية صغيرة جدا، وزراعتها كثيرة ومواسيها عامة، ومنها إلى مدينة ماما مرحلتان... (لها بما استدار سورها خندق محفور)..و من مدينة ماما إلى قرية ابن مجبر مرحلة و هي قرية... ومنها إلى أشير زيري ... " 26

من مسيلة إلى طبنة: "ومن المسيلة إلى طبنة مرحلتان ، وطبنة مدينة الزاب " أما مدينة قلعة بني حماد فتقع على الطريق الرئيسي، هذا المؤدي إلى القيروان والذي كان يعرف باسم " الجناح الأخضر " كانت هذه الطريق تمر من القيروان بلربس وتامديت ووادي الدنانير و تيجيس، و يعبر نهر سهر، نهر المسيلة ليصل إلى القلعة. 27

الطرق الثانوية:

إن الغاية من التوسع السياسي يؤدي أحيانا إلى دراسة التضاريس و طبيعة المواقع العمرانية سواء لإحداث تجمعات بشرية جديدة أو إنشاء المدن، و من هذه الدراسة و الدراية بالأرض أو الموضع (**territoire**) يمكن إحداث الطرق الثانوية. وكانت الطرق الفرعية تربط بين المدن في شكل شبكة داخلية تبرز لنا بعض ملامحها و تختفي أخرى لقلّة المراجع و الأعمال الميدانية. و من بين هذه الطرق على سبيل المثال الطريق من القلعة إلى بجاية أو من تاهرت إلى تنس أو من تلمسان إلى وهران أو من مسيلة إلى أشير. (الشكل رقم 8) و لإبراز طابع العلاقات ما بين مدن المغرب الأوسط في مختلف الفترات إرتأينا تقديم بعض النصوص التي ذكرها الإدريسي عن هذه الطرق الثانوية وهي على النحو التالي : " الطريق من مدينة تنس إلى مسيلة من بلاد بني حماد بالمغرب الأوسط تخرج من مدينة تنس إلى بني وازغن مرحلة لطيفة في جبال و عرة وشواق متصلة "28... " والطريق من تلمسان إلى مدينة وهران الساحلية مرحلتان كبيرتان وقيل بها ثلاث مراحل، وذلك أنك تخرج من تلمسان إلى وادي وارو فتتنزل به وبينهما مرحلة، ومنها إلى قرية تانيت فتتنزل بها، وهي مرحلة، ومن هذه القرية إلى مدينة وهران مرحلة "29 يتجلى من خلال ما سبق ربط المدن الساحلية بالمدن الداخلية، وهكذا الحال بالنسبة لمدينة بجاية وعلاقتها بقلعة بني حماد. " والطريق من بجاية إلى القلعة، تخرج من بجاية إلى المضيق إلى سوق الأحد إلى وادي وهنت إلى حصن تاكلات وبه المنزل... .ومن حصن تاكلات إلى تادرت إلى سوق الخميس إلى حصن بكر وبه المنزل... .ومن حصن بكر إلى وارفو، و يسمى أيضا وافو إلى القصر وهو أيضا قرية، وهناك تترك وادي بجاية غربا وتمر في الجنوب إلى حصن الحديد، مرحلة إلى الشعراء إلى قصر بني تراکش، إلى تاورت. وهي قرية كبيرة ... ومن تاورت إلى الباب وهي جبال

يخترق بينها الوادي الملح وهناك مضيق وموضع مخيف ... ومنه إلى السقائف وهو حصن ثم إلى حصن الناظور إلى سوق الخميس وبه المنزل ... ومنه إلى الطمامه وهو فحص في أعلى جبل ومنه إلى سوق الاثنين وبه المنزل وهو قصر حصين ... ومنه إلى تافلكانت وهو حصن، إلى تازكا وهو حصن صغير ومنه إلى قصر عطية، وهو حصن على أعلى جبل إلى حصن إلى حصن إلى حصن إلى حصن إلى حصن القلعة مرحلة "30 كما كان للطرق الثانوية دور كبير في نقل العواصم كما هو الحال بالنسبة لتاهرت حينما غادرها الرستميون إلى سدراته بضواحي مدينة ورقلة، حيث انهم بحثوا عن ملجأ يأوون إليه فوجدوه أولا في ورقلة ثم في سدراته ثم في ميزاب على طول الطريق المتجه من الشمال إلى الجنوب 31



الشكل 8: شبكة الطرق الداخلية. عن: Golvin

خاتمة:

مهما كانت نوعية الطرق أو المسالك فإن العمران الإسلامي مرتبط بها ارتباطا وطيدا سواء تعلق الأمر بالمدن القائمة (أي الوظيفية) أو بالمدن المندثرة من حيث أنها كانت مركزا من مراكز الاتصال. وفي هذا الصدد لم نجد أحسن تعبير عن هذا الرأي سوى ماقاله عبد الفتاح محمد وهيبية: " رغم تغيير المواضع فإن المدينة العربية ورثت أهمية مواقع المدينة السابقة ... وما ظهرت هذه المدن العربية أو المعربة حتى صارت مصايرها معلقة بخطوط النقل والتجارة العابرة أينما اتجهت" 32.

يتأكد مما سبق ذكره أن عامل الطرق يشتمل أنواعها ساهم مساهمة فعالة في تطور حركة العمران الإسلامي في المغرب الأوسط و سوف يتجلى لنا هذا أكثر عند دراسة العواصم كل على حدة و هذا ما سوف نتطرق إليه في المقال المقبل. إن معظم الأحداث التاريخية التي تسببت إما في نشأة المدن أو في توسعها أو حتى في زوالها مرتبطة بالمسالك التي اتخذها المسلمون الفاتحون الأوائل أو تلك التي أحدثت فيما بعد. من هذا المنطلق نلاحظ أن البنية للمدن تتأثر أيضا بشبكة الطرق الخارجية حيث

تتحكم النواة الأصلية للمدينة في مجمل المكونات العمرانية لها بحيث يساعدها في ذلك ما تفرزه الأبواب الموزعة على السور الدفاعي من طرق ومسالك مؤدية إليها³³. فتنظيم المدينة من حيث تسهيل حركة السير بداخلها وتفعيل النشاطات المختلفة مرتبط أيضا بالطرق وبالتالي نلاحظ أن الأبواب المفتوحة في السور إنما تفضي إلى المسجد أو إلى السوق أو أن الطرق تربط المداخل فيما بينها مما يحدث محاور أساسية. هذه المحاور تحدد أيضا الفضاءات المختلفة في المدينة التي تحتوي إما السكنيات أو الوحدات العمرانية الأصلية .

ببليوغرافية:

- ابن حوقل ، صورة الأرض، الطريق من إفريقية إلى تاهرت، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، د.ت
- ابن عبد الحكم، فتوح إفريقية والأندلس، النص العربي، ترجمه إلى الفرنسية، Gatteau. (A), *Conquête de l'Afrique du nord et de l'Espagne*, Alger, 1942
- ابن عذارى (المراكشي)، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، قسم الموحدين، بيروت، 1985.
- الإدريسي (أبو عبد الله محمد) المعروف بالشريف، المغرب الكبير من كتاب نزهة المشتاق، تحقيق، محمد حاج صادق، ديوان المطبوعات الجامعية، 1983.
- البكري (أبو عبيد الله)، المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب (من المسالك والممالك)، ط الثانية، الجزائر، 1911
- باشا (نجاه سويسبي)، التجارة في المغرب الإسلامي، من القرن الرابع إلى القرن الثامن للهجرة، منشورات الجامعة التونسية، 1976.
- رشيد بورويبة، مدن مندثرة، سلسلة فن وثقافة، وزارة الإعلام والثقافة، ش. و ن ت، الجزائر، 1981ص. 27.
- الجليلي (عبد الرحمن بن محمد)، تاريخ الجزائر العام، 14 أجزاء، دار الثقافة، بيروت، الطبعة السادسة، 1983.
- جودت (عبد الكريم يوسف)، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في المغرب الأوسط خلال القرنين الثالث والرابع الهجريين، د.م.ج، الجزائر، 1992.
- سعيدوني (ناصر الدين)، من التراث التاريخي والجغرافي للغرب الإسلامي، تراجم مؤرخين ورحالة وجغرافيين، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1999. شنييتي (محمد البشير)، "التوسع الروماني نحو الجنوب الجزائري وأثاره الاقتصادية والاجتماعية"، الأصالة، عدد 1977، 41، ص 2-23.
- عز الدين (أحمد موسى)، النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، دار الشروق، بيروت والقاهرة، 1983.
- محمد وهيب (عبد الفتاح)، جغرافية العمران، الإسكندرية، 1972.

المراجع باللغة الفرنسية:

- Baradez (J)** , *Fossatum Africae* , Paris 1949.
- Cambuzat (P.L)**, L'évolution des cité du Tell en Ifrikya du 7è au 11è siècle.
t.1&2. Alger.1986.
- Cherbonneau (A)**, « Notice et extraits du voyage d'El Abdéry, à travers l'Afrique septentrionale au septième siècle de l'hégire », *Revue Algérienne et coloniale*, avril, 1860, pp.282 - 303.
- Dahmani (S)** «Essai d'établissement d'une carte des voies de circulation dans l'Est du Maghreb central du 9è au 12è siècles », 110è Congrès des Sociétés Savantes, Montpellier, 1985; 3è Colloque sur l'Histoire et l'Archéologie d'Afrique du nord, pp337-350.

Decret (F) et Fantar (M): L'Afrique du nord dans l'antiquité, des origines au 5è siècle. Paris. 1981.

Golvin (L); Le Magrib central à l'époque des Zirides. Paris. 1957.

Lombard (M) ; L'Islam dans sa première grandeur. Paris. 1971

Le Tourneau (R) « L'Occident musulman du milieu du VIIè siècle à la fin du XVè siècle », Annales de l'Institut d'Etudes Orientales, t. XVI, Alger 1958. pp 147-176.

Marçais (G), « La Berbérie du 7è au 15è siècles », Mélanges d'histoire et d'archéologie de l'Occident musulman, t. 1, Alger, 1957, pp 17- 22.

Si Lakhdar (M) « Les étapes du pèlerin de Sidjilmassa à la Mecque et Médine », 4è Congrès de la Fédération de la Société de l'Afrique du nord. Alger. 1951

الهوامش:

1 Dahmani.S. Essai d'établissement d'une carte des voies de circulation dans l'est du Maghreb central du 9è au 12è siècle, 110è congrès des sociétés savantes, Montpellier, 1985....p337.

2 الجليلي عبد الرحمان، تاريخ الجزائر العام، ج3، دار الثقافة، بيروت، 1983 ص150.

3 ابن عذارى المراكشي، بيان المغرب في أخبار الأندلس و المغرب ، الجزء الأول، ط1983، ص.26.

4 عبد الرحمن الجليلي، نفسه، ص.135.

5 رشيد بورويبة، مدن مندثرة، سلسلة فن و ثقافة، وزارة الإعلام و الثقافة، ش. و ن ت، الجزائر، 1981 ص.

27. تصدير الحبوب و استيراد غيرة الذهب و الجلود.

6 عبد الفتاح محمد و هيبية، جغرافية العمران، ص.79.

* إنسان كولومنتا (سيدي الحسنى) بالقرب من تاهرت و إنسان باليكاو المعروف باسم إنسان تغنيفين الخ.....

7 Marc.Côte , L'Algerie ou l'espace retourné, Constantine, 1993 p91.

8 Marc.Côte , L'Algerie....p.94

9 سعيدوني ناصر الدين، المسالك و الدروب في الهضاب العليا....، ص.1

10 نفسه.

11 جودت عبد الكريم يوسف، الأوضاع الاقتصادية و الاجتماعية في المغرب الأوسط خلال القرنين الثالث و الرابع

الهجريين، ص.193

12 جودت عبد الكريم يوسف ، المرجع السابق ص.195، أنظر أيضا محمد عيسى الحريري، الدولة الرستمية بالمغرب

الإسلامي، ص.233

13 نفسه، ص.193. أنظر أيضا جودت، ع، العلاقات الخارجية للدولة الرستمية، ص.55.

14E. Pauty , " Villes spontannées et villes créés en Islam, Annales de l' Institut d'Etudes Orientales, t IX, 1951, p67

15 Salama, P, Les voies romaines de l'Afrique du Nord, Alger, 1951

16 Courtois. C, Les Vandales et l'Afrique, Paris, 1955. 161

17 Baradez.J , Fossatum africae, Paris, 1949, p150

* كانت تسمى بمدن الساحل آنذاك

18 الجليلي عبد الرحمن، تاريخ الجزائر العام . ج.1، ص.127. (1983)

19 المرجع نفسه، ص.128.

20 الجليلي ، ع، تاريخ.... ج.1، ص 129/128

2183 M ; l'Islam dans sa première grandeur , p. Lambard

22 Idem, p.84

23 باشا سويبي نجاة ، التجارة في المغرب الإسلامي، من القرن الرابع إلى القرن الثامن للهجرة، منشورات الجامعة التونسية، 1976، ص.101.

24 عبد الفتاح محمد و هيبية، جغرافية العمران.....، ص.79.

25 لإدريسي، المغرب العربي ، من كتاب نزهة المشتاق، تحقيق حاج صادق، ديوان المطبوعات الجامعية، 1983 ص

.110

26نفسه ، ص 111.

27نفسه ،ص 119. أنظر أيضا ، العربي إسماعيل، " القلعه..."،مجلة الثقافة ع:30، ص،25،

28الإدريسي المرجع السابق، ص 105

29نفسه، ص 106

30نفسه ،ص 118 - 119.

31Lombard, M , op.cit. p,157.

32عبد الفتاح محمد وهيبه ، جغرافيا العمران..... ، ص 45

33Le Tourneau , R , les villes... ,P19