

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة محمد خيضر \* بسكرة \*  
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية - قطب شتمة -  
قسم العلوم الإنسانية  
شعبة التاريخ



عنوان المذكرة

شبكة المواصلات البرية والبحرية الفرنسية  
في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاحتلال  
1830 - 1914 م

مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة الماستر في تخصص التاريخ المعاصر

إشراف الأستاذ:

حوجو رضا

إعداد الطالبة :

خالدي مريم

السنة الجامعية : 2016 / 2017 م

## شكر وعرفان

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

الحمد لله الذي أعاننا في إنجاز هذا البحث وسخر لنا من عباده من كان عوناً لنا وسنداً .

بداية أتقدم بخالص شكري وامتناني لأستاذي المشرف "رضا حوحو" الذي كانت نصائحه

وتوجيهاته خير عون لي في إنجاز هذا البحث

كما لا يفوتني أن أحييه على طيبة قلبه ورقبيّ تعامله مع

جميع الطلبة، عسى الله أن يجعله في ميزان حسناته.

وبكل عبارات التقدير والإحترام أتقدم بجزيل الشكر للأستاذ "توريريت مصطفى" الذي

أجاد النصح والتوجيه ولم ييخل عليّ بوقته وجهده رغم انشغالاته.

وكما أتقدم بجزيل شكري لأعوان المكتبات: من مكتبة الكلية، المركز الإسلامي، مكتبة

المطالعة العمومية والمتحف الجهوي لولاية بسكرة.

كما أتقدم بجزيل شكري لكل من تفضل وقدم لي يد العون



وساعدني في إنجاز هذا البحث ولو بكلمة طيبة.

قائمة المختصرات

المختصر	معناه باللغة الفرنسية	معناه باللغة العربية
<b>P L M</b>	compagnie Paris – Lyon – méditerranée	شركة باريس – ليون – المتوسط
<b>O R</b>	compagnie de l'ouest – Algérien	شركة الغرب الجزائري
<b>E A</b>	Compagnie de l'est – Algérien	شركة الشرق الجزائري
<b>B G</b>	Compagnie Bône – Guelma	شركة بونة – قالمة
<b>F A</b>	Compagnie Franco – algérienne	الشركة الفرنسية الجزائرية
<b>M E H</b>	compagnie de MOKTA EL HADID	شركة مكتة الحديد
<b>G G A</b>	Gouvernement Général de l'Algérie	الحكومة العامة الفرنسية بالجزائر
<b>A N E P</b>	L'Entreprise Nationale de Communication, d'Édition et de Publicité	المؤسسة الوطنية للاتصال والنشر والإشهار
<b>B S G D P</b>	Bibliothèque Saint Genviève De Paris	مكتبة سانت جونيفاف باريس
المختصر	معناه باللغة الانجليزية	معناه باللغة العربية
<b>R S A C</b>	Railroad Safety Advisory Committee	اللجنة الاستشارية لسلامة السكك الحديدية

# مقدمة

## مقدمة

أسهمت الثورة الصناعية في تطور و تقوية إمكانات عدد من الدول الأوروبية، ومنها فرنسا التي جعلتها تتطلع للسيطرة والتوسع بحثاً عن الأسواق والمواد الأولية، وهو ما قادها إلى فرض نفوذها العسكري والسياسي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي على الجزائر، هذا الأمر الذي اضطر فرنسا للمغامرة بمشاريع ضخمة ومكلفة، لتكون عوناً لها في عملية بسط سيطرتها ونفوذها على مستعمرة الجزائر، والتي من بينها مشروع شبكة المواصلات البرية والبحرية، الذي يعتبر من أهم مشاريع القرن التاسع عشر .

وتكمن أهمية هذه الدراسة التي جاءت موسومة بعنوان: " شبكة المواصلات البرية والبحرية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاحتلال 1830-1914م " في كونها تسلط الضوء على مشروع شبكة المواصلات البرية والبحرية الفرنسية لإبراز دورها في تدعيم سلطة الاحتلال، باعتبار أن هذه الشبكة تعدّ من أهم وأضخم الوسائل التي وضعتها السلطات الفرنسية لخدمة مشروعها الاستعماري في الجزائر.

لقد دفعتنا عدة أسباب لإختيار هذا الموضوع والتي من بينها:

### أ- أسباب ذاتية:

\* الرغبة الشخصية في البحث في مواضيع ذات طابع اقتصادي واجتماعي للتاريخ الإستعماري للجزائر.

\* حداثة الموضوع لقلّة الدراسات الأكاديمية التي تتناول المواضيع التاريخية المتعلقة بمشروع شبكة المواصلات البرية والبحرية .

\* رغبة الباحث في إثراء المكتبة الجامعية بمثل هذه الدراسة الاقتصادية الاجتماعية.

### ب- أسباب موضوعية:

- للتعرف على وضعية شبكة المواصلات في الجزائر الموروثة عن العهد العثماني.
- لكشف أثر شبكة المواصلات الفرنسية في تثبيت الوجود الاستعماري في الجزائر.
- للوقوف على الأسباب التي أدت بالإدارة الفرنسية للمغامرة بأموال ضخمة في مشاريع

## مقدمة

كبرى خاصة بالنقل البري والبحري خارج أراضيها وفي مستعمرة لا تملك فيها ضمانات البقاء .

ولقد حاولنا من خلال هذه الدراسة الوصول إلى بعض الأهداف التي كانت تمثل جوهر السياسة الفرنسية في الجزائر، وتمثلت الأهداف المرجوة من دراسة هذا الموضوع في:

- البحث لمعرفة وضعية شبكة المواصلات أواخر العهد العثماني .
- محاولة الكشف عن نية الاحتلال الفرنسي في الاحتفاظ بالجزائر منذ الوهلة الأولى باهتمامه بشبكة المواصلات البرية والبحرية، وهذا بواسطة تسليط الضوء على أهم المشاريع الإنشائية والترميمية التي أقامها المهندسون الفرنسيون على هذه الشبكة فور قدومهم للجزائر.
- محاولة كشف أهم الآثار العسكرية، الاقتصادية والاجتماعية لشبكة المواصلات البرية والبحرية الفرنسية التي أنشئت في الجزائر.

ولدراسة وتحليل هذا الموضوع نطرح الإشكالية التالية:

**كيف ساهمت شبكة المواصلات البرية والبحرية الفرنسية في دعم سلطة الاستعمار في الجزائر ؟**

وتتدرج تحت هذه الإشكالية تساؤلات فرعية حاولنا من خلالها ضبط الخطوات العامة

للدراسة والتي جاءت على النحو التالي :

- ✓ كيف كانت وضعية شبكة المواصلات الجزائرية أواخر العهد العثماني ؟
- ✓ فيما تمثلت أهم المشاريع التي مست شق وتوسيع و إنشاء شبكة المواصلات البرية وكيف كان أثرها في تدعيم سلطة الاحتلال ؟
- ✓ ماهي أهم المشاريع التي مست إنشاء وترميم الموانئ الجزائرية في العهد الفرنسي وكيف ساهمت في خدمة سلطة الاستعمار ؟

## مقدمة

وللإجابة على الإشكالية والتساؤلات المطروحة ارتأينا تقسيم هذه الدراسة تبعا للمادة الخبرية التي تحصلنا عليها إلى: مقدمة وفصلين أساسيين يسبقهما فصل تمهيدي إضافة إلى خاتمة والعديد من الملاحق التي جاءت مدعمة للدراسة.

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

لننتقل إلى الفصل التمهيدي الذي خصص لدراسة وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني من خلال التعرض في مبحثه الأول لوضعية شبكة الطرق الموروثة عن العهد العثماني ودورها الاقتصادي ومن ثم التطرق في المبحث الثاني لوضعية الموانئ الجزائرية ودورها الاقتصادي .

أما الفصل الأول الذي حمل عنوان شبكة المواصلات الفرنسية البرية في الجزائر 1830 - 1914م تناولنا في مبحثه الأول المؤسسات الفرنسية التي كانت وراء شق وتوسيع شبكة الطرق البرية في الجزائر إضافة إلى الصعوبات التي واجهتها في إنجاز هته العملية ومن ثم ذكر امتدادات الطرق الفرنسية في العهدين العسكري والمدني وأهم قوانين التصنيف التي طبقت عليها ومن ثم تطرقنا لأثر شبكة الطرق الفرنسية في تدعيم سلطة الاحتلال، أما في المبحث الثاني فقد تم التطرق لشبكة سكة الحديد الفرنسية في الجزائر من الفكرة إلى تجسيد المشروع، وتناولنا فيه فكرة إنشاء شبكة سكة الحديد في الجزائر إضافة المرسوم الإمبراطوري الذي جاء لتصنيف هذه الشبكة ومن ثم تعرضنا للخط المحوري الذي أقره هذا المرسوم والإشارة لأهم الخطوط المتفرعة منه، كما تطرقنا للشركات التي تحصلت على امتيازات إنجاز شبكة سكة الحديد في الجزائر وتطرقنا أيضا لأثر شبكة سكة الحديد في تدعيم سلطة الاحتلال .

## مقدمة

أما الفصل الثاني الذي جاء تحت عنوان بشبكة المواصلات البحرية في الجزائر 1830 - 1914 م، خصص لدراسة وضعية الموانئ في العهد الاستعماري، وتناولنا في مبحثه الأول أهم المشاريع الترميمية والتوسيعية إضافة إلى مشاريع الإنشاء التي مست الموانئ الجزائرية في الفترة المدروسة، وتطرقنا في مبحثه الثاني للخطوط البحرية الجزائرية للتعرف على علاقة الموانئ الجزائرية فيما بينها وعلاقتها بالموانئ الفرنسية، وتعرضنا في المبحث الثالث لدور الموانئ الجزائرية في تدعيم سلطة الاحتلال على المستويين العسكري والاقتصادي .

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

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

- **المنهج التاريخي:** الذي وظفناه في سرد الأحداث التاريخية ووصفها وترتيبها كرونولوجيا وهذا في أغلب فصول الدراسة .

- **المنهج المقارن:** استعملناه كمنهج مساعد بهدف المقارنة ما بين شبكة المواصلات الجزائرية الموروثة عن العهد العثماني وشبكة المواصلات الفرنسية .

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

- كتاب لناصر الدين سعيدوني بعنوان "ورقات جزائرية" والذي أفادنا في التعرف على وضعية شبكة الطرق الجزائرية في العهد العثماني .



## مقدمة

- كتاب لعلي خلاصي بعنوان "القلاع والحصون في الجزائر" الذي أفادنا في التعرف على وضعية الموانئ الجزائرية في الفترة المدروسة .
  - كتاب لموريس وال بعنوان "L'Algérie" الذي أفادنا في التعرف على وضعية شبكة الطرق في العهد الفرنسي .
  - وثيقة أرشيفية للحكومة الفرنسية بالجزائر :
- "Gouvernement général : notice sur les routes et chemins, les port éclairage"
- والذي أفادنا في التعرف على وضعية الموانئ الجزائرية في العهد الفرنسي.
- يعد البحث العلمي من الميادين التي لا يلجأ إليها إلا من كانت له إمكانيات البحث والقدرة على تحمل مشاقه، وكون البحث رسالة نبيلة فهي ليست بالسهولة التي يتصورها البعض، ولا يدرك صعوبتها وحلاوتها في آن واحد إلا من عايشها ومن هذا المنطلق فقد واجهتني عدة صعوبات في إنجاز هذا البحث من بينها :
- قلة المصادر التاريخية المتخصصة التي تدرس موضوع شبكة المواصلات الفرنسية في الجزائر بعمق .
  - قلة الدراسات الأكاديمية إن لم نقل ندرتها التي تتناول المواضيع التاريخية المتعلقة بمشروع شبكة المواصلات البرية والبحرية باللغة العربية .
  - قلة الوثائق التاريخية الأرشيفية المتعلقة بموضوع شبكة المواصلات الفرنسية ومثل هذه الدراسة تحتاج إلى الإطلاع على الأرشيف الفرنسي .
- كما لا يفوتني في ختام هذا العمل الذي لا يخلو من نقص أن أتقدم بخالص شكري وتقديري واحترامي لأستاذي المشرف الذي لم يبخل عليّ بالرأي والتوجيه .

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات الجزائرية أواخر العهد العثماني

### تمهيد

1. وضعية شبكة المواصلات البرية

1.1 وضعية شبكة الطرق الجزائرية أواخر العهد العثماني

1.1.1 الطرق السلطانية

2.1.1 الطرق الجهوية

2.1 الدور الاقتصادي للطرق أواخر العهد العثماني

2 . شبكة المواصلات البحرية

1.2 وضعية الموانئ الجزائرية أواخر العهد العثماني

1.1.2 موانئ بايلك الغرب

2.1.2 موانئ دار السلطان

3.1.2 موانئ بايلك الشرق

2.2 الدور الاقتصادي للموانئ الجزائرية أواخر العهد العثماني

1.2.2 التجارة

2.2.2 الجهاد البحري

### خلاصة

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

### تمهيد

اقتصرت التواجد العثماني أواخر مراحله في الجزائر على المناطق الساحلية دون الداخلية منها، إذ لم يتعدى نطاق دار السلطان والبايلكات الثلاث بحيث لم يغامر الحكام العثمانيون بالتوسع في المناطق الداخلية ( الصحراء )، وذلك نظرا لطبيعة التواجد العثماني في حد ذاته ولافتقاره عنصر الأمن نتيجة مقاومات القبائل المحلية التي أرهقتها الضرائب المفروضة عليها إضافة لصعوبة التنقل بسبب طبيعة شبكة المواصلات المتوفرة آنذاك ومن هنا نطرح التساؤل التالي: كيف كانت وضعية شبكة المواصلات البرية والبحرية في الجزائر أواخر العهد العثماني ؟

### 1. شبكة المواصلات البرية

#### 1.1 وضعيّة شبكة الطرق الجزائرية أواخر العهد العثماني

لم تشهد شبكة الطرق الجزائرية في العهد العثماني تطورا كبيرا عما كانت عليه في الفترة الإسلامية، فعلى الرغم من تفرعها لجميع الاتجاهات، مما يسمح لها الربط بين الأسواق المحلية والإقليمية، واحتوائها على عدة مراكز ومحطات للراحة التي تحتاجها القوافل للتزود بالماء والكلأ طيلة مدة سفرها، إلا أنها كانت تعاني في نفس الوقت من سوء الرصف وكانت عرضة للعوامل الطبيعية والمناخية شتاءً وصيفاً بسبب عدم تعرضها لعملية الصيانة والتجديد بفعل إهمال السلطة العثمانية كما أنها كانت فاقدة للأمن<sup>1</sup>، فهي على العموم تقليدية لم ترقى وتتطور مقارنة بنظيرتها بأوروبا، وظلت على هذا الحال إلى مطلع العقد الثاني من الإحتلال الفرنسي للجزائر<sup>2</sup>.

يذكر "أوكتاف تيسيبي" (Octave Tessier) في هذا السياق "بأن الجزائر لم يكن لديها مسالك كثيرة للاتصال ما بين مدينة وأخرى، بالتقريب تعد مسالك قليلة، سيئة الصيانة"<sup>3</sup>. فشبكة الطرق في الجزائر لم تكن قادرة على توفير الأمن للمسافرين ولم تخدم التجارة ولا حتى باستغلال موارد البلاد الطبيعية. فالزراعة مثلا كانت تعاني، والسكان

<sup>1</sup> ناصر الدين سعيدوني: ورقات جزائرية، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، دار البصائر، الجزائر، 2009، ص 446 .

<sup>2</sup> رشيد حفيان: الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين 11-12هـ/17-18م، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، تخصص العلاقات الاقتصادية والثقافية بين الجزائر العثمانية ودول المغرب الكبير، قسم التاريخ، كلية الآداب والحضارة الإسلامية، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، 2013-2014، ص 12.

<sup>3</sup> Octave Tessier: Algérie (géographie, histoire, statistique, description des villes, villages et hameaux , organisation des tribus, nomenclature des Khalifaliks et Kaidats), typographie Ve Maruisolive , Marseille , sans date, p 48 .

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

الجزائريون في الداخل كانوا يعانون الإنطواء والتفوق وهذا لصعوبة الانتقال من مقاطعة لأخرى أو من قرية إلى مدينة، كما أن العلاقات والتبادلات التجارية بين المقاطعات كانت جد صعبة ونادرة لافتقارها للمسالك التجارية المؤمنة .

يمكن تقسيم شبكة الطرق في الجزائر من حيث الإتجاه إلى نوعين الأولى طرق عرضية أو أفقية تمتد من الشرق إلى الغرب والعكس، أما النوع الثاني فهي طرق رأسية تمتد من الشمال نحو الجنوب وتتقاطع مع النوع الأول في شكل شبكة<sup>1</sup>.

أما تصنيف الطرق في العهد العثماني فكانت تصنف إلى قسمين الأولى طرق سلطانية والثانية طرق جهوية، والسلطانية هي الطرق التجارية الكبرى ويوجد منها في الجزائر تسع طرق تربط البلاد بكل من تونس والمغرب وليبيا والسودان<sup>2</sup>، (أنظر الملحق 01) وهي كما يلي:

### 1.1.1 الطرق السلطانية:

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

<sup>1</sup> محمد العربي الزبيري: التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1972، ص 105.  
<sup>2</sup> مراد قبّال: الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية بالبلدية خلال العهد العثماني 942-1246هـ / 1535-1830م، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم البحث العلمي، المدرسة العليا للآداب والعلوم الإنسانية، بوزريعة، 2004-2005، ص 80.

<sup>3</sup> ناصر الدين سعيدوني: شبكة المواصلات في الجزائر أثناء العهد العثماني، ضمن كتاب البحرية والطرق التجارية العثمانية، إعداد وتقديم عبد الجليل التميمي، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية الذي نظم من 15 إلى 18 أكتوبر 1998، عن الولايات العربية خلال العهد العثماني، رقم 12، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلوماتية، زغوان، تونس، 2000، ص 70.

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

- الطريق العرضاني الأوسط: يربط قفصة بمدينة فكيك، مرورا بمدن بسكرة، الأغواط، البيض وسيدي الشيخ<sup>1</sup>.
- الطريق العرضاني الجنوبي: يربط نفطة بتافيلالت مرورا بأهم واحات الجزائر.
- الطريق القطري الغربي: يربط وادي سوف بالعاصمة ويمر بمدينتي بسكرة وبوسعادة.
- الطريق القطري الشرقي: يربط وادي ميزاب بتونس مرورا بمدن الأغواط، بوسعادة، قسنطينة والكاف<sup>2</sup>.
- طريق وادي سوف - غدامس: ويتصل هذا الطريق بالطريق العرضاني الجنوبي في المكان المسمى بئر الجديد، وهو صعب ولا يقطع في أقل من 13 يوما.
- طريق ورقلة - غدامس: الذي يقطع في عشرة أيام ولكنه محفوف بالمخاطر بسبب ما فيه من كثبان رملية<sup>3</sup>.
- طريق غات - عين صالح الجبلي: وهو صعب جدا ولا يقطع في أقل من 20 يوما .
- طريق غات - عين صالح السهلي: وهو أطول من الأول ويقطع في حوالي 40 يوما<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> ناصر الدين سعيدوني: شبكة المواصلات في الجزائر أثناء العهد العثماني، مرجع سابق، 70.

<sup>2</sup> محمد العربي الزبيري: مدخل إلى تاريخ المغرب العربي الحديث، ط 2، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1984، ص 122.

<sup>3</sup> محمد العربي الزبيري: التجارة الخارجية للشرق الجزائري، مرجع سابق، ص 68 .

<sup>4</sup> نفسه، ص 68 .

### 2.1.1 الطرق الجهوية :

هناك طرق تربط مدن الجزائر الداخلية فيما بينها وهي طرق فرعية ذات طابع جهوي تصل المدن الإقليمية ببعضها البعض وتربط بينها وبين مراكز السلطة الإدارية بدار السلطان أو بالباياليكات: بايلك الشرق ( قسنطينة )، بايلك الغرب (وهران ) وبايلك التيطري ( المدينة )<sup>1</sup>، وتتقسم هذه الطرق الفرعية إلى ثلاثة مجموعات وهي:

#### أ- طرق فحص\* مدينة الجزائر:

• **طرق داخلية:** تصل مدينة الجزائر بالمراكز العمرانية المنتشرة بالجهات القريبة منها وتنتهي عند أبواب المدينة الثلاث ( الباب الجديد وباب عزون وباب الوادي ) وأهم هذه الطرق: طريق مرسى الذبان، طريق بئر مراد رابس وبئر خادم، طريق تمانتفوست، طريق بوزريعة، طريق بني مسوس - سيدي فرج<sup>2</sup>.

• **طرق دار السلطان:** تربط مدينة الجزائر بالمدن البعيدة عنها جغرافيا ومرتبطة بها إداريا وهي : البليدة، القليعة، شرشال، دلس وبرج سابا وأهمها: طريق الجزائر - البليدة، طريق الجزائر - القليعة ، طريق الجزائر - شرشال، طريق الجزائر - دلس، طريق الجزائر - برج ساباو، طريق الجزائر - بجاية<sup>3</sup>.

---

\* **فحص:** جمع فحوص، وهي الجهات القريبة من المدن والتي عرفت في الفترة الإسلامية بالأرياض ( جمع ريبض )، يمتلك أراضيها سكان المدن ويقوم فلاحون بخدمتها لفاندهم، تحول جزء منها في أواخر العهد العثماني إلى أوقاف خيرية حتى لا يستحوذ عليها الحكام أو يصادرونها، وقد اشتهرت فحوص مدينة الجزائر بوفرة إنتاجها وسعة مساحتها التي تمتد خارج أسوار المدينة عشرات الكيلومترات. أنظر: ناصر الدين سعيدوني: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لولايات المغرب العثمانية الجزائر وتونس وطرابلس الغرب من القرن العاشر إلى القرن الرابع عشر هجري، من القرن السادس عشر حتى القرن التاسع عشر الميلادي، حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة الكويت، الحولية 31، 2010، ص 93.

<sup>1</sup>مراد قبيل: مرجع سابق، ص 80.

<sup>2</sup> ناصر الدين سعيدوني: رقات جزائرية، مرجع سابق، ص 454 .

<sup>3</sup> نفسه، ص 454 .

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

ب- طرق بايليك الشرق : طريق قسنطينة - ميلة، قسنطينة - جميلة، قسنطينة - القل قسنطينة-سطورة، قسنطينة - عنابة - القالة عن طريق زرادسة، قسنطينة- عنابة عن طريق حجار السود وقالمة، قسنطينة - تبسة عن طريق مواطن الحراكنة ومسكيانة، قسنطينة- الكاف عن طريق السطل واد مقاصبة، تيفاش، القطار (قطار العايش حاليا)، قسنطينة- برج حمزة- المدينة<sup>1</sup> .

### ج- طرق بايليك الغرب : وهي

طريق وهران - تلمسان.

طريق وهران - مستغانم.

طريق مازونة - معسكر وهو يربط العاصمتين التاريخيتين لبايلك الغرب .

طريق معسكر - تلمسان.

طريق تلمسان - رشقون.

طريق تلمسان- وجدة وهو من الطرق الحدودية التي تدخل ضمن الطريق السلطاني الذي

يربط المغرب بالجزائر<sup>2</sup>.

على الرغم من أن هذه الطرق كانت متردية حيث لم تكن تخضع لعملية الرصف والصيانة من طرف السلطات المحلية للبايلكات أو للسلطة المركزية بدار السلطان إلا كانت أنها تؤدي متطلبات السكان الجزائريين بشكل محدود وتتلاءم مع وسائل نقلهم آنذاك التي كانت تعتمد على وسائل النقل التقليدية.

<sup>1</sup> ناصر الدين سعيدوني: ورقات جزائرية، مرجع سابق، ص 455 .

<sup>2</sup> نفسه، ص 456 .



### 2.1 الدور الاقتصادي للطرق

كان الاقتصاد الجزائري خلال العهد العثماني قائما على الفلاحة في الريف والعائدات البحرية والتجارة الخارجية والحرف في المدن<sup>1</sup>، وقد عرف تفهقرا بعد النصف الثاني من القرن السابع عشر حتى الاحتلال الفرنسي 1830، الذي كان سببه الأوبئة والطاعون وسنوات القحط التي تعرضت إليها البلاد، وتأخر طرق وأساليب الزراعة والصناعة التي لم تعرف كيفية تحويل المواد الزراعية إلى صناعية، وركود التجارة التي انعكست على جميع نواحي الحياة الاقتصادية<sup>2</sup>.

كانت الجزائر تشكو من نقص في الطرق والمرافق الضرورية لإيواء المسافرين الأمر الذي يمثل عائقا في تنظيم التبادل التجاري على المستوى الخارجي، كما أن عدم تنويع السلع يجعل من غير المفيد نقلها لمسافات بعيدة وبيعها بالأسعار السائدة آنذاك، ولا يتحمل التجار عناء نقلها<sup>3</sup>. يذكر سعيدوني في هذا الصدد بأن الأسعار كانت مرتفعة فمثلا كانت حمولة التمر يرتفع ثمنها من 15 فرنكا إلى 400 عند نقلها من توغرت لمدينة الجزائر، واعتمدت التجارة على أساس المقايضة في أغلب الأحيان<sup>4</sup>.

كانت المبادلات التجارية تتم بين السكان في الأسواق الأسبوعية، المقامة عادة في المدن والقرى والمداشر العمرانية الكبيرة والمتوسطة، وتعقد لها أسواق خاصة دورية

<sup>1</sup> عثمان بوحجرة : الطب والمجتمع في الجزائر خلال العهد العثماني 1519 - 1830 ( مقارنة اجتماعية)، قسم التاريخ وعلم الآثار ، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية، جامعة وهران 1 أحمد بن بلة، 2014 - 2015، ص 45.

<sup>2</sup> عقيل لطف الله نمير: تاريخ الجزائر الحديث، جامعة دمشق، سوريا، 2008، ص 49.

<sup>3</sup> مؤيد محمود المشهداني، سوان رشيد رمضان: "أوضاع الجزائر خلال الحكم العثماني 1518-1830"، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية، المجلد 5، العدد 16، جامعة تكريت، أبريل 2013، ص 13.

<sup>4</sup> ناصر الدين سعيدوني: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لولايات المغرب العثمانية الجزائر وتونس وطرابلس الغرب، مرجع سابق، ص 41 .

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

أسبوعية، وعلى مدى أيام الأسبوع، وكانت تسمى بأيام الأسبوع: سوق الخميس، سوق الأربعاء، سوق السبت وهكذا<sup>1</sup>.

وفي كل يوم يعقد سوق أو عدة أسواق، في قرى معينة، يتجه إليها الناس باكرا من كل الجهات القريبة، إذ تعد ملتقى للمنتجين والمستهلكين والتجار، وتشمل أهم المعروضات، مثل الأدوات الفلاحية، الأواني الفخارية، الأصباغ، الملح، الجلود، الصوف، التمور إضافة إلى تجارة الحيوانات كالأغنام، الأبقار والجمال، وكل هذا يؤدي إلى نوع من التكامل، بسبب تنوع المنتجات، خاصة الفلاحية منها، وتنشط التجارة في هذه الأسواق خلال فصل الربيع، الخريف والصيف، أما في فصل الشتاء فتتكمش هذه التجارة بسبب قساوة البرد، وقلة البضائع والمنتجات<sup>2</sup>.

كانت أغلبية الأسواق تقام في المناطق الريفية والتي كانت شبكة طرقها التجارية تقتصر إلى الرصف والتبليط وكانت عبارة عن مسالك طبيعية ترابية أو صخرية مما يفرض على الأهالي الاعتماد على وسائل النقل البدائية التي تعتمد أساسا على الحيوان، إلا أنها كانت تلبي حاجة المواطن وهذا بالنظر إلى نوع السلع التي كانت تروج للتسويق، حيث كانت غالبية السلع من مواد زراعية وبعض أدوات الصناعة الحرفية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> رشيد مياد: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية الجزائرية وانعكاساتها على الحركة الوطنية وتفجير ثورة التحرير 1900-1954، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة، الجزائر، 2014-2015، ص 88 .

<sup>2</sup> نفسه، ص 88 .

<sup>3</sup> عثمان زقب: السياسة الفرنسية في الجزائر 1830-1914 (دراسة في أساليب السياسة الإدارية)، رسالة مقدمة لنيل درجة دكتوراه العلوم في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم التاريخ وعلم الآثار، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، ص 391 .

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

لقد كانت الأسواق بالجزائر خلال العهد العثماني تقام على أراضي غير فلاحية وليست تابعة لملكية أحد من الناس، وفي مواقع تضمن الأمن لحرية وحركة التجارة وغالبا ما كانت تتوضع على مفترق الطرق أو بجوار القرى التي هي ملتقى للعديد من المسالك والطرق، وتكون في أماكن محددة أين يأتي إليها المنتجين بمختلف الأشياء للبيع أو المفايضة، وبالتالي نستطيع القول أن هذه التجارة نشأت بالالتقاء الطبيعي لهذه المسالك والطرق<sup>1</sup>.

كان الجزائريون يعتمدون على وسائل النقل البدائية والحيوانات وكميات قليلة من السلع على شكل قوافل موسمية تحقيقا للاقتصاد المعيشي، فشبكة المواصلات الجزائرية كانت بسيطة تتوفر على مسالك طبيعية بها عيون وآبار تضمن للرحالة أماكن الراحة، وكان هناك بائعون متنقلون حيث كان بيعهم نشاطا اقتصاديا بالإضافة إلى كونه شكلا من أشكال الهجرة، بسبب التنقل الموسمي وهذا حسب ما تقتضيه بيئة المنطقة<sup>2</sup>.

ويذكر العربي الزبيري بأن وسائل النقل في الجزائر كانت تختلف من مكان لآخر ففي التل يستعمل التجار الجمال والبغال للسلع، والخيل للأشخاص، وفي الصحراء، يستعملون الجمال<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Alexandre Behaghel : L'Algérie (histoire, géographie, climatologie, hygiène, agriculture, forêts, zoologie, richesse minérales, commerce et industrie , mœurs indigènes, population, armée, marine, administration), imprime A. Molot et C<sup>ie</sup>, Alger, 1864, p 286 .

<sup>2</sup> Xavier Yacano : la colonisation des plaines du chelif, 2 volumes, Algérie, 1955, P118

<sup>3</sup> محمد العربي الزبيري: التجارة الخارجية في الشرق الجزائري، مرجع سابق، ص 68 .

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

و يذكر الزبيري أيضا أن هناك طريقتان مشهورتان بعملية النقل:

- أولهما: هي القافلة التي قد تضم مجموعات متعددة من التجار الذين لا تربط بينهم سوى مصلحة الطريق، والتي لا بد لها من دليل أو أكثر للبلوغ إلى غايتها .
- ثانيتهما : هي النجع أو القبيلة السيّارة التي تنتقل بكاملها. ولذلك فهي أبطأ من الأولى ولكنها أضمن بالنسبة للتجار<sup>1</sup>.

ويشير محمد بن مبارك الميلي إلى أن هناك ظاهرة بارزة تسجل التدهور الاقتصادي أواخر العهد التركي هو قلة تلك الاتصالات التجارية التي كانت تربط بين المغرب العربي من جهة وإفريقيا السوداء من جهة أخرى. وقد أثرت قلة هذه الاتصالات على الأسواق الداخلية الجزائرية، لأن النظام التركي أراد تعزيز المركزية الإدارية بمركزية اقتصادية، كان من نتيجتها أن ذابت عدة أسواق داخلية بعيدة عن العاصمة، والأسواق الوحيدة التي احتفظت بأهميتها هي التي كانت تتاجر مع البلدان المجاورة مثل قسنطينة التي كانت لها علاقات تجارية مع تونس ومثل تلمسان التي كانت تتاجر مع المغرب الأقصى<sup>2</sup>. ويضيف الميلي أيضا أنه مما زاد في تدهور الأسواق الداخلية وحال دون أن تتطور تطورا منسجما نحو وحدات تجارية كبرى، هو أن النظام السياسي التركي وما أدى إليه من اضطرابات حال دون تأسيس شبكات مواصلات هامة كان من الممكن أن تستفيد منها الجزائر وأن تجعلها أقدر على مواجهة مطالب العصر، وأدى انعدام الشبكات المتطورة بالإضافة إلى انتشار الاضطرابات إلى انطواء المناطق الريفية على نفسها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمد العربي الزبيري: التجارة الخارجية في الشرق الجزائري، مرجع سابق، ص 68 .

<sup>2</sup> مبارك بن محمد الميلي: تاريخ الجزائر في القديم والحديث، تقديم وتصحيح محمد الميلي، مكتبة النهضة الجزائرية،

الجزائر، دون سنة نشر، ج 3، ص 309 .

<sup>3</sup> نفسه، ص 310 .

### 2. شبكة المواصلات البحرية

#### 1.2 وضعية الموانئ الجزائرية أواخر العهد العثماني

إن تواجد الدولة العثمانية في الجزائر لم يكن تواجدا بريا فقط بل كان بحريا بحتا، وكان الحكام العثمانيون يهتمون بالجانب العسكري كبنائهم الأساطيل الحربية مثلا.

ونظرا لطول الساحل الجزائري سنقوم بالتركيز على أهم الموانئ الجزائرية ونكتفي بالإشارة لباقي الموانئ .

##### 1.1.2 موانئ بايلك الغرب:

**1.1.1.2 ميناء وهران:** يعتبر من أكبر موانئ البحر الأبيض المتوسط منذ أقدم العصور حيث يمتد هذا الميناء على مساحة 24 هكتارا، وتصل أعماق المرسى فيه إلى عشرين مترا، وقد عمل الإسبانيون على توسيعه وتدعيم الرصيف الذي يحميه والذي يبلغ طوله حوالي كيلومتر. كما يستطيع هذا الميناء أن يستقبل في آن واحد أكثر من مائتي مركب يتسع الواحد لأكثر من مائة برميل<sup>1</sup>.

ولهذا المرسى أربعة أحواض تمتد مجملة على مساحة 95 هكتارا، ويحميه سد يمتد في البحر موازيا للأرض طوله حوالي 3221 متر ويتراوح عمقه بين خمسة أمتار واثني عشر مترا، أما مسطحاته المعدة لوضع البضائع فهي تمتد على طول 3100 متر، ويرتبط الميناء بالمدينة بواسطة رصيف صخري شيدت عليه مخازن واسعة وهيأت بجهته الغربية دار

<sup>1</sup> عبد القادر بلغيث: الحياة السياسية والاجتماعية بمدينة وهران خلال العهد العثماني، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير، تخصص تاريخ وحضارة إسلامية، قسم الحضارة الإسلامية، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2013 - 2014، ص 137.

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

لصيانة السفن، ولقد دَعَمَ هذا الرصيف بتجهيزات حديثة ابتداء من سنة 1783 م حسب ما جاء في تصميم وضعه المهندس الإسباني المعماري "جون باتيستا ماك إيفان" وقد بنيت هذه المخازن على مساحة قدرها 488 مترا مربعا<sup>1</sup>.

لقد أقر الرحالة الذين زاروا مدينة وهران بأهميتها وأهمية مينائها، حيث جاء في كتاب ابن حوقل صورة الأرض: "إن للمدينة وهران مرسى في غاية الصون من كل ربح"<sup>2</sup>. وأيضا يذكر الحسن الوزان في كتابه وصف إفريقيا: "ميناء وهران ميناء مشهور كان يتوافد إليه عدد وافر من تجار جنوة والبندقية حيث يتعاطون تجارةً عن طريق المقايضة"<sup>3</sup>. ( الملحق 07 )

**2.1.1.2 ميناء المرسى الكبير:** ويقع هذا الميناء شمال غرب وهران على بعد 08 كم ويمثل البوابة الرئيسية لوهران، يتمتع بتحصينات طبيعية قوية، يمثل همزة وصل بين ساحل شبه الجزيرة الأيبيرية ومدينة وهران<sup>4</sup>.

**3.1.1.2 ميناء مستغانم:** يمثل ملجأ السفن الصغيرة، يقع في مرتفع صغير في الجنوب الشرقي من وهران، ويبعد عنها 72 كم<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> علي خلاصي: القلاع والحصون في الجزائر ( المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث)، مطبعة الديوان، الجزائر، 2008، ص70.

<sup>2</sup> ابن حوقل النصيبي أبي القاسم: صورة الأرض، دار مكتبة الحياة، بيروت، 1979، ص74.

<sup>3</sup> الحسن بن محمد الوزان الفاسي: وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي و محمد الأخضر، ط 2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983، ص 9 .

<sup>4</sup> عبد الحكيم رواحة : السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر 1870-1930 ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، تخصص التاريخ الحديث والمعاصر، شعبة التاريخ، قسم العلوم الإنسانية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2013-2014، ص ص 81-82.

<sup>5</sup> نفسه، ص 80.

**4.1.1.2 ميناء أرزيو:** يقع إلى الشرق من وهران بـ 37 كم، كان يمثل الميناء الرئيسي لبابك الغرب في أواخر العهد العثماني<sup>1</sup>.

### 2.1.2 موانئ دار السلطان :

**1.2.1.2 ميناء الجزائر:** كان ميناء الجزائر عبارة عن مرسى طبيعي متكون من سلسلة الصخور الناتئة في البحر، وكان ميناء الجزائر دون المتوسط ويتعرض كثيرا للعواصف فكانت السفن تجر إلى الشاطئ في باب الواد على قرب ميل من المدينة. وحين فرض الإسبان على الجزائر أن تسلّم لهم الحصن القديم القائم على الجزيرة الرئيسية والذي عززوه وبنوا فيه أبراجا وسموه "حصن الصخرة" (penon) مما جعل مدينة الجزائر تصبح مهددة بمدفيعتهم ولم يكن للجزائر مدفع واحد<sup>2</sup>.

إن أول التدابير الدفاعية التي اتخذها خير الدين في المدينة هو توسيع وتكثيف وتقوية جدرانها وأنشأ أبراجا وبطاريات مدفعية عديدة. فبعد الاستيلاء على الحصن الإسباني خرب خير الدين البناءات الإسبانية عدا بعض الأبراج واستعمل الحجارة لردم ما بين الصخور إلى الشاطئ وطورها ببناء أرصفة متلاقية فجعل من المرسى الطبيعي ميناء منيعا يحمي السفن من الرياح<sup>3</sup>.

يقع ميناء الجزائر على الشريط الساحلي المكون لخليج الجزائر الممتد على خط طولي يبلغ 19 كم، ويتوسط الساحل الجنوبي للحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط، وتبلغ

<sup>1</sup> عبد الحكيم رواحة: مرجع سابق، 82.

<sup>2</sup> المنور مروش: دراسات عن الجزائر في العهد العثماني (القرصنة، الأساطير والواقع)، دار القصة للنشر، الجزائر، 2008، ج 2، ص 163.

<sup>3</sup> نفسه، ص 164.

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

مساحة مرسى الجزائر 3 هكتارات<sup>1</sup>، وهنا تجدر الإشارة إلى أن ميناء الجزائر هو ميناء صغير إذا ما قورن بميناء وهران الذي يعتبر أكبر موانئ البحر المتوسط من حيث المساحة والأهمية. ( أنظر الملحق 09 )

**2.2.1.2 ميناء شرشال:** يقع هذا الميناء عشرين كلم إلى الغرب من الجزائر العاصمة وهو ميناء صغير، يمتد على هكتارين فقط، ويمكنه استقبال حوالي أربعين مركبا في آن واحد، يتسع الواحد منها لخمسين برميلا. أما المرسى فمحمي بعدة أرصفة ولكن مدخله ضيق وصعب جدا، ولذلك لم تتمكن السلطات من توسيعه<sup>2</sup>.

### 3.1.2 موانئ بايلك الشرق:

**1.3.1.2 ميناء بونة (عنابة):** لقد كان ميناء بونة في العهد العثماني محميا من الرياح الغربية وما يصاحبها من تيارات مائية، بمرتفعات الإيدوغ الممتدة من السهل في الجنوب حتى رأس الحمراء في الشمال على مسافة 14 كم، فضلا على أن الميناء في حد ذاته كان يستند إلى أسوار المدينة وتتصب بالقرب منه قطع المدفعية المقامة في الجهة الشرقية للمدينة<sup>3</sup>.

ويتكون ميناء بونة من ثلاثة مراسي أساسية تمتد شمال وجنوب بونة الحديثة ، وأقدم مرسى يوجد بخليج بونة هو مصب سييوس، ويوجد المرسى الثاني شمال المدينة بالخروب، وشمال هذا المرسى نجد مرسى ابن الألبيري المسمى حاليا شاطئ البرج الجنوبي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> علي خلاصي: القلاع والحصون في الجزائر، مرجع سابق، ص 22 .

<sup>2</sup> العربي الزبيري: التجارة الخارجية في الشرق الجزائري، مرجع سابق ، 66 .

<sup>3</sup> تواتي بومهلة: عنابة بلاد العناب، دار المعرفة، الجزائر، 2010، ص45 .

<sup>4</sup> دحماني سعيد: من هيبون - بونة إلى عنابة تاريخ تأسيس قطب حضري، منشورات بونة، الجزائر، 2009، ص 121.



## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

---

2.3.1.2 ميناء بجاية: يقول الإنجليز عن بجاية " أنها تشكل جبل طارق الثاني، لأن خليجها جميل ومرتفع جدا، وكان ميناؤها يستعمل لنقل الأخشاب المستعملة في صناعة السفن<sup>1</sup>.

هذا إضافة إلى موانئ أخرى مثل: ميناء تنس، ميناء تيبازة، ميناء القل، ميناء جيجل، وكانت أغلب الموانئ الجزائرية على اتصال بالموانئ الفرنسية والأوروبية<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> العربي الزبيري: التجارة الخارجية في الشرق الجزائري، مرجع سابق، ص 66 .

<sup>2</sup> عبد الحكيم رواحة: مرجع سابق، ص 82 .

### 2.2 الدور الاقتصادي للموانئ الجزائرية أواخر العهد العثماني

#### 1.2.2 التجارة

كانت التجارة في الجزائر بنوعين: داخلية وخارجية. تتم التجارة الداخلية في الأسواق المحلية أو الجهوية، أما التجارة الخارجية، فتتم مع أوروبا عن طريق الموانئ، ومع إفريقيا عن طريق القوافل<sup>1</sup>.

**1.1.2.2 التجارة الداخلية:** كانت مدينة الجزائر تهيمن دوماً على العلاقات التجارية الداخلية مع باقي مدن الجزائر. و يعود ذلك لدورها السياسي نظراً إلى أنها مقر السلطة الحاكمة من جهة، ولوزنها الديمغرافي من جهة أخرى<sup>2</sup>، الذي جعل منها أول مركز استهلاكي في البلاد، وقد كانت تصب في أسواقها مختلف البضائع والمنتجات المحلية سواء من المناطق القريبة (دار السلطان) أو من البايكات الثلاث<sup>3</sup>.

أما عن العلاقات التجارية بين الجزائر والمناطق الأخرى فهي قائمة عبر شبكة من الطرقات يمكن تصنيفها إلى:

<sup>1</sup> عز الدين بومزو: الضباط الفرنسيون الإداريون في إقليم الشرق الجزائري (إرنست مرسية نموذجاً)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، تخصص تاريخ وحضارات البحر الأبيض المتوسط، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2007-2008، ص 73 .

<sup>2</sup> Haëdo Fray Diego: Histoire des Rois d'Alger, Traduction De Grammont, Adolphe Jourdan Libraire – Editeur, Alger, 1881, p 17 .

<sup>3</sup> فهيم لقوارة: ميناء مدينة الجزائر ودوره الاقتصادي في العهد العثماني ق 10 - 11 هـ / 16 - 17 م، طبعة خاصة في إطار قسنطينة عاصمة الثقافة العربية، الجزائر، 2015، ص 162.

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

- **الطرق البرية:** الطرق الرئيسية التي كانت تربط بين الجزائر وعواصم البايلاكات الثلاث: قسنطينة، المدية، مازونة، بالإضافة إلى طرق ثانوية كانت تربط بين الجزائر وأهم مدن وقرى دار السلطان<sup>1</sup>.

- **الطرق البحرية:** كان يتم نقل السلع عن طريق الملاحة الساحلية بين المدن المطلة على البحر، وكانت وسائل النقل الأكثر استعمالا من طرف التجار هي قوارب أو مراكب صغيرة تحمل مختلف المؤن والمنتجات إلى الجزائر ( خضر، فواكه...)<sup>2</sup>.

**2.1.2.2 التجارة الخارجية:** يكاد يتفق معظم الباحثين الذين قاموا بدراسة التجارة الخارجية للجزائر منذ نهاية القرن السابع عشر على أن تجارة الرقيق الأوربيين والغنائم البحرية مثلت القسم الرئيسي في العلاقات التجارية للمدينة مع الخارج، وقد كان التجار اليهود هم المختصين في شراء غنائم رياس البحر<sup>3</sup>.

كانت صادرات الإيالة الأساسية التي تصدرها إلى أوروبا وإلى الأقاليم الشرقية للإمبراطورية العثمانية أواخر القرن الثامن عشر تتمثل في: الزيوت، الصوف، المرجان والشمع، قطعان الماشية وجلودها، ريش النعام، التمور، الزرابي وقماش محلي سميك يشبه الموسلين، وكانت حمولات السفن من هذه المادة الأخيرة تتحول إلى إنتاج من الطراز الرفيع في مدينة "أوسنباروك" (Osnabaruk) الألمانية وحظي هذا الإنتاج في بداية القرن التاسع عشر بشعبية كبيرة في الولايات المتحدة، وكان المشترون الأمريكيون يسمونه

<sup>1</sup> ناصر الدين سعيدوني: ورقات جزائرية، مرجع سابق، ص 453 .

<sup>2</sup> فهم لقوارة : مرجع سابق، ص165.

<sup>3</sup> حنيفي هلايلي: العلاقات الجزائرية الأوروبية ونهاية الإيالة 1815-1830، دار الهدى، الجزائر، 2007، ص 39 .

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

"أوسنبورغ" (Osnaburgh) انطلاقاً من مكان تصديره، غير مدركين بأن مصدره الألمان قد زودوا به من التجار الجزائريين<sup>1</sup>.

وإضافة إلى هذه الصادرات كانت تصدر أيضاً الحبوب بكميات كبيرة، كما استطاعت تموين العديد من الدول الأوروبية بهذه الحبوب والمنتجات الأخرى وذلك عندما شهدت أزمات اقتصادية حادة مثل مشكلة الخبز في فرنسا نهاية القرن الثامن عشر، فبعد نجاح الثورة الفرنسية 1789م وفرض الحصار عليها من طرف الدول الأوروبية، قامت الجزائر بتأمين الغذاء الضروري من القمح لفرنسا<sup>2</sup>.

أما المواد المستوردة فكانت تتمثل في ( العطور، المصبرات، الأسلحة، الأقمشة، مواد البناء، السكر، القهوة، الورق والحديد...)، وكان للتجار اليهود دور في رواج المنتجات الأوروبية على حساب المنتجات الجزائرية المحدودة، بجانب رواج المنتجات الصناعية التونسية بالشرق الجزائري، وما أحدثته العملة التونسية من منافسة قوية للعملات المتداولة في الجزائر<sup>3</sup>.

وكانت المبادلات التجارية بين إيالة الجزائر والأسواق الأوروبية تتم عن طريق الطرق البحرية التي كانت تربط الجزائر بموانئ ليفورن، جنوة، مارسيليا، تطوان وأزمير، كما كانت

---

\*الإيالة: بمعنى مقاطعة أو محافظة أو إقليم واستبدلت بولاية، وهو مصطلح إداري سياسي عثماني مفاده أن قطر الجزائر جزء من الإمبراطورية العثمانية وتابع في تنظيمه الإداري والسياسي للسلطنة العثمانية (الباب العالي) 1518 - 1830 .  
أنظر: محمود عامر: «المصطلحات المتداولة في الدولة العثمانية»، مجلة دراسات تاريخية، العددان 117، 118، قسم التاريخ، جامعة دمشق، جانفي، جوان 2013، ص 11 .

<sup>1</sup> أوليم سبنسر: الجزائر في عهد رياس البحر، تعريب وتقديم عبد القادر زيادية، دار القصب، الجزائر، 2006، ص 144.

<sup>2</sup> رشيد مياد: مرجع سابق، ص 30 .

<sup>3</sup> أحميدة عميراي: آثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري 1830 - 1954، طبعة خاصة،

منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، الجزائر، 2007، ص 23 .

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

موانئ الجزائر تستقبل جل البضائع المستوردة عن طريق البحر، وتعمل على توزيع جزء منها على الأسواق المحلية<sup>1</sup>.

وتكاد العلاقات التجارية بين الجزائر وفرنسا تتحصر أساسا بين موانئ الجنوب الفرنسي خاصة مرسيليا ، بايلك الشرق أين تتمركز المؤسسات التجارية الفرنسية ، مثل المركز التجاري باستيون دي فرانس\* ، وقد استحوذ تجار مرسيليا على جل المبادلات بحكم الاتفاقيات العديدة وعملا بنظام الامتياز الذي سمح لهم بشراء المواد الأولية وبتصدير أغلب السلع والبضائع الأوروبية<sup>2</sup> ولم يكن ينافسهم في ذلك سوى اليهود<sup>3</sup>.

ولقد انحصرت المبادلات التجارية بين الجزائر وأوربا طيلة العهد العثماني مع موانئ الشرق الجزائري وهو وضع يمكن تفسيره بما يلي:

- أهمية المرجان بالساحل الشرقي.
- وفرة الإنتاج الفلاحي والرعي.

<sup>1</sup> فهم لقوارة : مرجع سابق ، ص 170.

\*باستيون دي فرانس: هو عبارة عن مركز تجاري فرنسي بإقليم عنابة تتولاه شركة فرنسية تتعامل مع سكان المنطقة وتبيع منتجاتهم الزراعية والحيوانية من حبوب وغلل وعسل، إضافة إلى الصيد البحري من المرجان وقد حصلت الشركة الفرنسية على امتياز صيد المرجان في مساحة بحرية ما بين عنابة القالة مقابل ضريبة سنوية شرط أن لا تقام فيه تحصينات عسكرية بموجب معاهدة 1578 م التي أبرمها السلطان العثماني سليم الثاني و ملك فرنسا شارل التاسع. أنظر: علي محمد الصلابي: كفاح الشعب الجزائري ضد الاحتلال الفرنسي وسيرة الأمير عبد القادر ( تاريخ الجزائر إلى ما قبل الحرب العالمية الأولى)، دار المعرفة، بيروت، 2017، ص 262 .

<sup>2</sup> ناصر الدين سعيدوني: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لولايات المغرب العثمانية الجزائر و تونس وطرابلس الغرب، مرجع سابق، ص 41 .

<sup>3</sup> صالح عباد: الجزائر خلال الحكم التركي، دار الأمعية، الجزائر، 2013، ص 523.

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

○ . تمركز المؤسسات الفرنسية بالمنطقة<sup>1</sup>.

ولم تخف أهمية ميناء عنابة وملاءمته للملاحة على الكثير من التجار الأوربيين وخاصة الإيطاليين والفرنسيين منهم ، فقد فضل العديد منهم الاستقرار بالقرب منه لممارسة النشاط التجاري المريح، وقد تدعم هذا الاستقرار بفعل تأسيس أول غرفة تجارية فرنسية عام 1599 م في مدينة مرسيليا، مهمتها الأولى رعاية مصالح التجار المرسليين وغيرهم من الأوربيين بجهات الشرق الجزائري<sup>2</sup>.

أما بالنسبة لميناء وهران وبعد استرجاعه من الإسبانيين سنة 1792 م<sup>3</sup> فقد كان له أثر كبير على الميادين الإقتصادية حيث كانت تصدر منه كل ما هو متوفر من ثروات زراعية وباطنية في الناحية الغربية وبضائع مختلفة إلى موانئ أوربا<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> أحمد البوني بن قسام: التعريف ببونة بلد سيدي أبي مروان الشريف ، تقديم دحمانى سعيد، منشورات بونة، الجزائر، 2007، ص 48 .

<sup>2</sup> مركز البحوث والدراسات للغرفة التجارية الصناعية بالرياض: الغرف التجارية الصناعية ودورها في دعم الإقتصاد الوطني، ورقة عمل موجهة إلى ندوة التعاون بين القطاعين الحكومي والأهلي في تمويل المشروعات الاقتصادية، جامعة الملك عبد العزيز، انعقدت في 2-4 رجب 1430 هـ. متوفرة على الموقع : riadhchamber.org.sa ، تاريخ الإطلاع: 14-05-2017، 12:55 .

<sup>3</sup> يحيى بوعزيز: مدينة وهران عبر التاريخ، دار زمورة ، الجزائر، 2015، ص 8 .

<sup>4</sup> عبد القادر بلغيث: مرجع سابق، 138 .

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

وتذكر المصادر التاريخية أن كلاً من اليهوديين بكري وبوشناق\* سيطرا على مينائي وهران والجزائر وعلى النشاط التجاري فيهما، وقد سيطرا لولدهما على منتوجات الجزائر من الشموع والجلود والأصواف والحبوب في القرن الثامن عشر وتكون لديهما رأس مال ضخم استغل في احتكار التجارة الخارجية للجزائر، خاصة بعد تأسيس شركة بكري - بوشناق عام 1793 م والتي كانت تتمتع بثقة الحكام العثمانيين وحصلت على عقد لتموين فرنسا بالحبوب الجزائرية لمدة خمس سنوات، وتوسّطت في تلقي فرنسا ديون من داي الجزائر بقيمة خمسة ملايين فرنك<sup>1</sup>.

### 2.2.2 الجهاد البحري

ارتبطت إيالة الجزائر ارتباطاً وثيقاً بالجهاد البحري، وخاصة بعد أن بلغت القرصنة أوجها في نهاية القرن السادس عشر وبداية القرن السابع عشر<sup>2</sup>. وقد شكلت عائداته أبرز مصادر التمويل للإيالة الجزائرية المتمثلة في الغنائم البحرية والأسرى خلال القرنين السادس والسابع عشر<sup>3</sup>.

---

\* **بكري وبوشناق**: الإسم الكامل لبكري هو: ميشيل كوهين بكري المعروف باسمه المستعرب ابن زاهوت، كان صاحب تجارة في أوروبا قبل أن يفتح سنة 1770م مركزاً له في مدينة الجزائر، وصهره نافقالي بوشناق المعروف باسمه المستعرب بوجناح وبوجنان، كان أيضاً من أسرة لها تجارة في الخارج، وجاءت إلى مدينة الجزائر حوالي 1723 م. أنظر: أبو القاسم سعد الله: محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث بداية الإحتلال، ط3، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1990، ص 14.

<sup>1</sup> فوزي سعد الله: يهود الجزائر هؤلاء مجهولون، دار الأمة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ج1، ص 280 .

<sup>2</sup> أرزقي شويتام: دراسات ووثائق في تاريخ الجزائر العسكري والسياسي في العهد العثماني 1519-1830، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2010، ص 56.

<sup>3</sup> مروش المنور: مرجع سابق، ص220.

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

ظلت القرصنة لمدة طويلة موردا للرزق ومصدرا للثروة وعاملا حاسما في تنشيط الاقتصاد بالجزائر العاصمة، وكانت مهنة مربحة تتال الدولة من غنائمها حصة تتراوح بين السبع والعشر وتحظى بـ 12 % من أسعار السفن المحتجزة، وتضع في تصرفها كل الأسلحة المصادرة في عمليات القرصنة باعتبارها غنائم حرب مشروعة، كما أنها تتال قسما وافرا من المبالغ التي تدفع لافتداء الأسرى الأوروبيين<sup>1</sup>.

ويذكر حمدان بن عثمان خوجة عن الغنائم التي تجلب إلى مدينة الجزائر أنها تباع للسكان وتوزع قيمتها حينما على ذوي الحقوق. و تأخذ الخزينة الخمس كنصيب لها وفي معظم الأحيان لم يكن هذا الخمس تاما لأن الأشياء الثمينة كانت تؤخذ من طرف البحارة قبل الإطلاع على الغنائم<sup>2</sup>، وقد أغنت هذه الغنائم خزائن الحكومة، وكما أغنت الأفراد الذين كانوا يشاركون في تجهيز السفن وأصحاب السفن<sup>3</sup>.

أما عن الأسرى بمختلف جنسياتهم الفرنسيين، الإنجليز، الإسبان والألمان فكانوا يقادون إلى قصر الجنيبة أو دار الإمارة ، حتى يقدر الداي حقه الذي هو بين العشر والإثني عشر في المائة من مجموع الأسرى، وبعد أن يختار حصته يحتفظ أيضا بحق شراء أي أسير بالسعر الذي وصل إليه في المزاد من أول مشتري، ثم يقاد بقية الأسرى إلى سجن "البانيو" (bagnio) الذي يتكدس فيه المساجين وكان عبارة عن غرف ضيقة منفصلة<sup>4</sup>. وفي صباح اليوم التالي يعرضون للبيع في المكان المسمى "البيزستان" (bezestan) ، أما البيع

<sup>1</sup> صالح عباد: مرجع سابق، ص 537 .

<sup>2</sup> حمدان بن عثمان خوجة: المرأة ، تقديم وتعريب محمد العربي الزبيري، تصدير عبد العزيز بوتفليقة، منشورات ANEP ، الجزائر، 2005، ص 80 .

<sup>3</sup> جون .ب. وولف : الجزائر وأوروبا، ترجمة وتعليق أبو القاسم سعد الله، عالم المعرفة ، الجزائر، دون سنة نشر، ص 190.

<sup>4</sup> عبد الحميد زوزو: نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر المعاصر 1830-1900، موفم للنشر، الجزائر، 2010 ، ص



## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

فيجربى بعد صلاة الظهر، حيث يستعرض الحارس الأسرى الواحد تلو الآخر في المنصة، وهو يعطي الحاضرين فكرة عن قيمة كل أسير الحقيقية أو المحتملة في الفداء، وعندئذ يباع الأسير إلى المشتري الذي يدفع أعلى ثمن<sup>1</sup>، ويذكر العالم الألماني هابنسترايت في كتابه رحلة العالم الألماني "أن لكل أسير من الأسرى المسيحيين قيمة محددة حسب مكانته، فالقابودان، وهو قائد السفينة، يدفع مقابل إطلاق سراحه ألفان وخمسمائة قرش، ومعاونه كذلك صانع السفن أو الجراح ألف وخمسمائة قرش والبحار ألف قرش، والأسرى الألمان يكون ثمن إطلاق سراحهم أعلى من الآخرين لمهارتهم في الشؤون البحرية"<sup>2</sup>.

لقد شكل الأسرى الأوربيين السلعة الأكثر رواجاً في الجزائر، و كانت مدينة الجزائر في القرن السابع عشر ميلادي، تعج بأعداد هائلة منهم بلغت حوالي عشرات الآلاف، حسب بعض التقديرات الواردة في المصادر المسيحية ومنها تقديرات الراهب الإسباني "هايبيدو" الذي تعرض للأسر في مدينة الجزائر<sup>3</sup>.

كان للأسطول الجزائري شهرة عالمية في ميدان محاربة القراصنة، حيث بلغ عدد وحداته على عهد الأتراك حوالي 212 سفينة، وكان يتراوح عدد البحارة بكل مركب ما بين الثلاثين والأربعين والمائة والعشرين بحاراً، وكان لطائفة من هؤلاء البحارة شهرة عالمية في تدبير حركة الأسطول وتعرف هذه الطائفة بلقب "الرياس"، والتي كان آخر مشاهيرها القبطان

<sup>1</sup> جون .ب. وولف: الجزائر وأوروبا، مرجع سابق، ص 210 .

<sup>2</sup> ج أو هابنسترايت: رحلة العالم الألماني هابنسترايت إلى الجزائر وتونس وطرابلس، تقديم وتعليق وترجمة ناصر الدين سعيدوني، ضمن كتاب الشرق الجزائري، ط 2، البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر، ص 41 .

<sup>3</sup> فهيم لقوارة: مرجع سابق، 169 .

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

"الرايس حميدو" \* الذي لعب دورا رئيسيا في محاربة القراصنة وهناك شهادة لكفاءة البحارة الجزائريين لسفير المغرب لدى الباب العالي حيث يقول: " وميناء الجزائر دائما مليء بالسفن والمراكب ويشتهر قباطنة هذه المراكب بالشجاعة والحنكة والتقدير، وهم يمثلون للكفار الرعب في عقر دارهم ... " <sup>1</sup>.

وتعود الجذور الأولى للبحرية الجزائرية للذين جاء بهم الإخوة بربروس، من بحارة من المشرق، وبعد أن وطد الإخوة لسلطتهم في الجزائر اهتموا بتنمية وتطوير هذه النواة من الناحيتين المادية والبشرية، فأنشئوا مجموعة من المراكب البحرية، وتمركزوا بها في مدينة الجزائر، واتخذوا مينائها بعد تطويره، وتحسينه، وتصليحه، ودعمه بالبطاريات، والمدافع كقاعدة بحرية هامة لبناء المراكب الجديدة، وإصلاح القديمة، والمعطوبة، وتجهيزها، كما اتخذوا موانئ الساحل الجزائري قواعد بحرية لهذا الأسطول <sup>2</sup>.

---

\*الرايس حميدو: من أبناء مدينة الجزائر كان ابنا لخياط يسمى عليا، توجه إلى البحر كشاب عامل في غرفة السفينة، ثم إنه عن طريق الذكاء والشجاعة كوّن نفسه حتى وصل إلى رتبة ضابط وأخيرا حصل على رتبة أميرال البحر على جميع الأسطول الجزائري. أنظر: ألبير دوفال: الرايس حميدو، تعريب محمد العربي الزبيري، ط 2، دار الحكمة، الجزائر، 2014، ص 12.

<sup>1</sup> علي خلاصي: الجيش الجزائري في العصر الحديث، دار الحضارة، الجزائر، 2007، ص 165 .

<sup>2</sup> جمال الدين سهيل: «ملاح من شخصية الجزائر خلال القرن 11 هـ / 17 م»، «مجلة الواحات للبحوث والدراسات»، العدد 13، قسم التاريخ، المركز الجامعي، غرداية، 2011، ص 140 .

## الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات في الجزائر أواخر العهد العثماني

---

وإذا كان القرن السابع عشر الميلادي قرن ازدهار ورخاء للبحرية الجزائرية، فإن القرن الذي يليه يعتبر قرن تدهور وتقهر بالنسبة إليها، بحيث انخفض عدد سفنها انخفاضا ملحوظا، فلم يتجاوز عددها 18 قطعة بحرية في سنة 1762 م ، التي كانت في وضعية يرثى لها، وهذا ما أدى لتضاءل عائدات الجهاد البحري وأصبح دورها في حياة الجزائر الاقتصادية والاجتماعية ثانويا، وحلت محلها التجارة الخارجية ومعاهدات السلم<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> عمار هلال: أبحاث ودراسات في تاريخ الجزائر المعاصرة 1830 - 1962، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1995، ص 28 .

### خلاصة

من خلال هذه اللوحة الموجزة عن وضعية شبكة المواصلات البرية والبحرية في الجزائر أواخر العهد العثماني نستنتج بأن السلطة العثمانية لم تهتم كثيرا بشبكة النقل البري والبحري وتركتها في حالة سيئة تتم على وجود اقتصاد غير نشط حيث أن شبكة الطرق في العهد العثماني لم تتغير عما كانت عليه في الفترة الإسلامية وكانت تتصف بأنها مسالك طبيعية تفتقر للرصف والتبليط وفاقدة للأمن مما جعلها تعمل على عرقلة المترددين عليها مشكلة بذلك حجر عثر في وجه النشاط التجاري، كما كانت تعاني الموانئ من الإهتراء والقدم من جراء قلة الصيانة والتجديد. رغم ذلك فقد كانت الموانئ الجزائرية هامة واستراتيجية في البحر المتوسط، فقد كانت تشكل أهم القواعد العسكرية التي اعتمد عليها الحكام العثمانيون في صد التحرشات الأوروبية، بالإضافة إلى دورها الإقتصادي المتمثل في تنشيط حركة التجارة الخارجية ولاسيما مع دول أوروبا خاصة فرنسا التي كانت تربطها معها علاقات تجارية وطيدة في تلك الفترة.

## الفصل الأول: شبكة المواصلات الفرنسية البرية في الجزائر 1830 – 1914 م

### تمهيد

#### 1. شبكة الطرق

1.1 مؤسسات التخطيط وشق شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر

2.1 العراقيل التي واجهت شبكة الطرق الفرنسية

3.1 امتدادات شبكة الطرق الفرنسية

4.1 أثر شبكة الطرق في تدعيم سلطة الاحتلال

2. شبكة سكة الحديد

1.2 فكرة شبكة سكة الحديد

2.2 المرسوم الإمبراطوري لتصنيف شبكة سكة الحديد 8 أبريل 1857 م

3.2 الخط المحوري وأهم الخطوط المتفرعة منه

4.2 شركات الإمتياز

5.2 أثر شبكة سكة الحديد في تدعيم سلطة الاحتلال

### خلاصة

## تمهيد

بعد تمكن الجيش الفرنسي من احتلال مدينة الجزائر سنة 1830، بدأت الإدارة الفرنسية في التفكير من أجل ترسيخ دعائم الوجود الفرنسي وتمكينه، ولا يتأتى لها ذلك إلا من خلال السيطرة المنظمة والواسعة عسكريا ومدنيا على كامل التراب الجزائري، وهذا ما جعل أولى انشغالاتها تتمحور حول إنشاء شبكة من المواصلات البرية لتوظيفها لتحقيق أهدافها العسكرية والاقتصادية وكذا الاستيطانية، ومنه نطرح التساؤل التالي: ما هي أهم المراحل التي مرت بها عملية شق وإنشاء شبكة المواصلات البرية وما هي أهم الصعوبات والعراقيل التي واجهها إنجاز هذا المشروع ؟

## 1. شبكة الطرق

## 1.1 مؤسسات التخطيط وشق شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر

إن عملية شق الطرق كانت أول عمل قام به الجيش الفرنسي حيث أجبر الجيش الفرنسي في المرحلة الأولى من الاحتلال على بناء شبكات من الطرق المحلية حول العاصمة وفي متيجة وعلى طول ساحل العاصمة، بإشراف مهندسين عسكريين وباستخدام الجنود والأسرى ، هذا لكون أن "مصلحة الجسور والطرق" المؤسسة في شهر أبريل سنة 1832م بمدينة وهران<sup>1</sup> والتي يفترض أن توكل لها مهمة شق ورصف الطرق ذات المنفعة العامة كانت في حالة ضعف إداري ومالي وهذا يرجع إلى أن الحكم في الجزائر كان عسكريا وكانت الأولية للعمل العسكري على العمل المدني<sup>2</sup> .

ضمت الفرق العسكرية الفرنسية مجموعة من المهندسين التابعين لمصلحة خاصة كانت تعرف بـ"الهندسة العسكرية"، وقد أوكلت إليهم مهمة إعداد خرائط طبوغرافية خاصة بمختلف مناطق الجزائر، وإعداد المشاريع الخاصة بالطرق البرية، وذلك لتحقيق أهداف استعمارية ولمساعدة الجيش في عملياته التوسعية<sup>3</sup>، حيث أن الطرق البرية الأولى في العهد الاستعماري أنشئت وفق الاحتياجات العسكرية دون الأخذ في الاعتبار متطلبات القطاع التجاري، وهذا كون مستعمرة الجزائر كانت تعيش حالة حرب ومقاومة شديدة حيث احتاج الاستعمار الفرنسي إلى عدة سنوات لتثبيت دعائمه وتحقيق ما يضمن له الاستقرار

<sup>1</sup> عدة بن داهة: الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الاحتلال الفرنسي 1830 - 1962، وزارة المجاهدين، 2013، ج 1 ، ص 160 .

<sup>2</sup> رضا حوجو: شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الإستعمار (1830-1914) ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ المعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005-2006، ص 5 .

<sup>3</sup> خديجة بختاوي : التحولات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في عمالة وهران ( 1870 - 1939 ) ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم التاريخ وعلم الآثار، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2011 - 2012، ص 216 .

والانطلاق في المشاريع الاقتصادية والتجارية والتي من أولوياتها شق وتعبيد الطرق التي كانت نادرة وغير معبدة<sup>1</sup>.

بعد توسع الاحتلال طرأ تحول عام على الأوضاع في كل الجوانب خاصة الاقتصادية والاجتماعية منها، وظهرت الحاجة الملحة إلى تكييف الطرق مع هذه الأوضاع الجديدة بهدف تسهيل انتقال الأشخاص والبضائع إضافة لتسهيل مراقبة مختلف المناطق ، فأقيمت مصلحة خاصة بالطرق عرفت بـ "مصلحة الأشغال العمومية"، هي نفسها المصلحة التي أقامها العسكريون ولكن أخذت تنظيمًا جديدًا، فإلى جانب المهندسين العسكريين نجد إطارات مدنية تعمل على دراسة المشاريع وتنفيذ مختلف البرامج المتعلقة بالتهيئة العمرانية وترتبط مهامها انطلاقًا من القرارات الوزارية المتعددة، وكان لها تنظيم إداري محكم، يضم إطار يقيم في فرنسا مندوبا في الجزائر، خاضعا للقوانين الفرنسية، يساعده بعض الإطارات الأروبية في الجزائر، وكانت خاضعة لسلطة الحاكم العام<sup>2</sup>.

أوكلت "مصلحة الأشغال العامة" مهمة شق وتعبيد شبكة الطرق الجزائرية إلى مصلحة فرعية هي "مصلحة الطرق والجسور"، وهي شبيهة بنظيرتها بفرنسا مهمتها إقامة الطرق والجسور وصيانتها، وتهيئة الموانئ وغيرها، هذه المصلحة ذات التنظيم الفرنسي بها دوائر وتقنيين متخصصين في صيانة الطرق، يشرف عليها مفتش عام يقيم في الجزائر ويشرف على مجموعة من المصالح والإطارات التابعة لها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 6 .

<sup>2</sup> خديجة بختاوي: مرجع سابق، ص 216 .

<sup>3</sup> نفسه، ص 217 .



## 2.1 الصعوبات التي واجهت شبكة الطرق البرية

من أهم المشاكل التي اعترضت سبيل تطور شبكة الطرق البرية: قلة النفقات المالية المخصصة لها في ميزانية المستعمرة والصعوبات الطبيعية التي تتمتع بها الجزائر بالإضافة إلى كثرة المستنقعات وبعد مراكز الإستيطان وكذا الظروف غير ملائمة لإقامتها بالإضافة أيضا إلى طبيعة المناخ الجزائري المتذبذب، حيث يذكر "ألكسي دو طوكفيل" (ALIXIE De TOKVILLE) في هذا الصدد: "... إن الحس السليم يبيّن إذن أنه يجب ألا نشرع في الإستيطان في المقاطعة التي توجد بها الأحاسيس الأكثر عنفا ضدنا، المقاطعة التي نجد صعوبة أكبر في إخضاعها، خصوصا أنها المكان الذي ينبغي ألا نعقد فيه أمور الحرب بأمور الاستيطان، هذا من جهة ومن جهة أخرى هو المكان الذي يكون فيه الاستيطان الأكثر صعوبة، ليس فقط لقوة رفض القبائل المحيطة بنا لانغراسنا هنا، لكن أيضا بسبب الصعوبات الطبيعية للبلد، بالإضافة إلى أن المناطق الأكثر خصوبة منفصلة عن مركزنا الرئيسي<sup>1</sup>..."، وتحدث "دو طوكفيل" أيضا عن المناخ وكيف أثر على نفسية وصحة الجندي الفرنسي في الجزائر قائلا: "... إن المجندين من شبابنا هم دائما يهلكون ليس فقط لأنهم غير مكتملي التكوين أحيانا، أو أنهم لم يتمكنوا بعد من التعود على متاعب الخدمة، بل أيضا من الأمراض التي يهددهم بها المناخ، خاصة ضربات الشمس القاسية والحارة التي كانوا يتعرضون لها والتي كانت سببا لإصابتهم بالهذيان أثناء المسيرات الطويلة في فصل الصيف<sup>2</sup>...". وكل هذا كان من الإفرازات الطبيعية لجغرافية المستعمرة، فحتى الطبيعة لم ترضى بالوجود الفرنسي وكانت هي الأخرى عنصر من عناصر المقاومة للمد الاستعماري.

<sup>1</sup> ألكسي دو طوكفيل: نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان، ترجمة وتقديم: إبراهيم صحراوي، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008، ص ص58 - 59 .

<sup>2</sup> نفسه، ص 62 .

كما أن الجبال فرضت على الفرنسيين طرقا ملتوية وشديدة الانحدار مما يصعب عملية النقل في بعض الأحيان فعلى العموم لم تكن الجبال في الجزائر جد عالية لكن كثرتها ووعورتها وانتشارها الواسع خاصة في القسم الشمالي من المستعمرة مما أجبر مهندسي الجيش الفرنسي بالمرور حولها أو الحفر خلال التلال الصعبة، وهذا لمد شبكات الطرق بغرض التوسع نحو الداخل<sup>1</sup> .

وكثيرا ما يضطر أعوان الهندسة العسكرية إلى شق وعبور الطرق الغير مستوية، ليتجنب المسافرون والتجار المطبات المنزقة أين يكون خطر الانهيارات الصخرية جد مهددا لسلامة القوافل والمسافرين، بالإضافة إلى قاع الوادي أين نجد كثافة النباتات التي تحولت إلى مخادع وكمائن يجتمع فيها الباعوض وكذا قطاع الطرق الذين هددوا أمن وسلامة سير القوافل وهذا بفعل انتشار الحمى والأمراض وكذا عمل اللصوصية وقطع الطريق، ولذلك فإن القوافل تفضل سيرها في المسالك العليا من الجبال، وحتى لا تتعرض حيواناتها إلى الإجهاد من جراء تغيير المستوى في السير<sup>2</sup> .

كما شكلت الأودية حاجز طبيعي في وجه امتداد الطرق حيث اضطر المستعمر الفرنسي إلى بناء الجسور حتى يتفادى انقطاع النقل في المواسم الممطرة<sup>3</sup>، مما جعل النقل في مستعمرة الجزائر معقدا جغرافيا بالنسبة للمستعمرين، فشبكة طرقها كانت عبارة على مسالك ودروب أهلية طبيعية تفتقر للتهيئة والتبليط، ولكنها تعد ضرورية لغرض السيطرة عليها وعلى مصادرها الطبيعية.

وحسب "موريس وال" (Maurice Wahl) فإن المواد المستخدمة في تعبيد الطرق كانت من النوع السيئ، ففي الصيف تتسبب الحرارة في تصدع الطرق المعبدة بسبب رداءة هذه المواد

<sup>1</sup> رضا حوحو: مرجع سابق، ص 6 .

<sup>2</sup> Maurice Wahl : L'Algérie, librairie felix alcan, Paris, 1903, p 408 .

<sup>3</sup> Bernard Augustin: L'algérie, librairie felix alcan , paris , 1929, p115 .

والأمطار الغزيرة تحت التربة وتجرفها بعيدا، فباجتماع عامل المناخ الصعب وكثافة السير أدت إلى تدهور الشبكات المحلية وهذا ما أجبر الإدارة المحلية على صرف مبالغ كبيرة من المال لترميم الطرق الموجودة كل سنة، في حين كانت القروض المحدودة المخصصة لإنجاز طرق جديدة معطلة جزئيا لتطویر إضافي للشبكة. ولقد أعطيت الأولوية فقط لأكثر الأعمال استعجالا في مناطق الاستعمار<sup>1</sup>.

أما فيما يتعلق بالمشاكل التقنية فتمثلت في نقص اليد العاملة، وللتغلب على هذا المشكل أنشأت ورشات عسكرية كما تم تدريب ضباط مشرفين على إنجاز شبكة طرقات، وكان هذا هو الأساس الذي اعتمد عليه في فتح هذه الشبكة تدريجيا ، فقد قام الجيش الفرنسي بدور كبير في شق وتهيئة معظم أجزاء من شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر<sup>2</sup>، فحسب بوديكور (Baudicour) كانت اليد العاملة المستخدمة في إنجاز شبكة الطرق تتكون أساسا من الجنود والسجناء في المراحل الأولى للاحتلال، كما استخدمت لاحقا مديرية الأشغال العمومية اليد العاملة الجزائرية التي كانت تقوم بالأعمال الشاقة في عملية الإنجاز والصيانة وهذا بوساطة "القياد" من الأهالي الذين كانوا يمثلون مشيخة القبائل الجزائرية، والذين كان دورهم أساسيا في الحرص على أمن وحماية مشاريع الشبكات المحلية في أوقات القحط الناجم عن فشل موسم الحصاد، وهذا بالتعاون والتنسيق مع المكاتب العربية<sup>3</sup>.

تُظهر أشغال اللجنة المالية لسنة 1879م أنه في الحكم المدني استعملت اليد العاملة من أسرى الجيش الفرنسي من الأهالي وأصحاب العقوبات العسكرية من الفرنسيين حيث أن هذا الأسلوب من العمالة أعطى دفعا للأشغال العمومية في الجزائر، إذ تذكر تقارير الأشغال أنه تم خلق مركز لليد العاملة من الأسرى في عمالة قسنطينة، ولقد أوكلت إلى حوالي 200

<sup>1</sup> Maurice Wahl : Op.cit , p 408 .

<sup>2</sup> رضا حوحو: مرجع سابق، ص 16 .

<sup>3</sup> Louis de Baudicour : La colonisation de L' Algérie ses éléments , Challamel Ainé , Librairie-éditeurur , Paris , 1856 , p 572 .

عامل من هذ الصنف شق وتهيئة الطريق الرابط بين قسنطينة والجزائر، وهذا لغرض التبليط كما فتحت الإدارة الاستعمارية ورشات خيرية للآلاف من الأهالي الموجودين على طول الطرق في طور الإنجاز والسكك الحديدية بعد ذلك<sup>1</sup>.

### 3.1 امتدادات شبكة الطرق

في سنة 1830، كانت شبكة الطرقات في منطقة الجزائر العاصمة متكونة من ثلاث طرق رئيسية تنطلق كلها من مدينة الجزائر نحو اتجاهات مختلفة وكانت على النحو التالي:

أ- طريق الجزائر العاصمة - وهران أو الطريق الشمالي الغربي: الذي يقطع المناطق الشمالية، و يبقى بعيدا عن المناطق الداخلية لأسباب أمنية .

ب- طريق الجزائر العاصمة - قسنطينة أو الشمال الشرقي: الذي يقطع السهول الغنية من الشرق و الأجزاء المحيطة بجبال القبائل .

ج- طريق السلطان ( الجزائر العاصمة - المدية) : يمر عبر سهول متيجة والجانب الأيمن لنهر واد الشلف و يعبر واد الشفة .

بالإضافة إلى هذه الطرق الرئيسية وجدت طرق اتجاهها شمالي جنوبي ذات أهمية تجارية، استعملت من طرف التجار المنخرطين في المبادلات التجارية مع أهل الصحراء لكنها كانت ذات إستراتيجية ثانوية بالنسبة للحكام الأتراك الذين لم يغامروا في الصحراء أبدا<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Gouvernement général de L'Algérie: delegation financières Algériennes , session denovembre 1899, imprimerie et papeterie Calmiche, Alger, 1899, p 67

<sup>2</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص10.

إن هذه الطرق أنشئت من قبل القبائل الجزائرية الخاضعة للإدارة التركية المتمثلة في قبائل المخزن التي كانت تشرف على أمن وسلامة الطرق<sup>1</sup>، بالإضافة إلى اليد العاملة المكونة من المساجين المدنيين وأسرى الحروب ولم تكن هذه الطرق معبدة باستثناء تلك التي تحيط بالمدن الأساسية، ولهذا لم تساعد على استخدام العربات وهذا ما قلص من المعاملات التجارية وحركة المسافرين خاصة خلال الفترات الممطرة من السنة، ولقد أدى ضعف الشبكة إلى تدهور مستوى الاتصالات في إيالة الجزائر، ومن ثم تقهقرها اقتصاديا، إلا أن هذه الوضعية المزرية لشبكة الطرق كانت دعما للمقاومة الجزائرية وعقبة في وجه توسعات الجيش الفرنسي نحو الداخل، حيث كان الغذاء ينقل بقوافل الأحمررة و الجمال والتي كانت أكثر ملاءمة من عربات نقل البضاعة في تلك الطرق<sup>2</sup>.

أما في المناطق الجبلية الداخلية للبلاد فيلاحظ النقص الفادح للأمن، وهذا راجع لعدم وجود سلطة تحكم هذه المناطق، باستثناء بعض الحلفاء الاستراتيجيين الممثلين في القبائل التي كانت تجمع الضرائب وتفرض بعض النظام والولاء للإدارة التركية<sup>3</sup>.

بعد الغزو كان يجب توفير كل شيء من أجل التقدم في الاستعمار حيث توجب بناء الموانئ والمنارات وفتح الطرق وتجفيف المستنقعات، فقد تركت الحكومة التركية كل شيء (أو جلّه) دون إنجاز<sup>4</sup>، فقد أقر موريس وال (Maurice Wahl) بأنه: "لم يكن في الجزائر خلال 1830 سوى طريقا وحيدا، مع وجود مسارات عربية بالكاد واسعة لأجل فارس"<sup>5</sup>. أما في الجنوب فقد كانت القوافل تتبع مسالك تبعا لمسارات الآبار ونقاط الماء إن هذه الوضعية

<sup>1</sup> أحمد بحري: الجزائر في عهد الدايات دراسة للحياة الاجتماعية إبان الحقبة العثمانية، دار الكفاية، الجزائر، 2013، ج2، ص 60 .

<sup>2</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 4 .

<sup>3</sup> Claude Martin: histoire de l'Algérie française 1830-1962, 4 fils Ayman, paris, 1965, p 69.

<sup>4</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 5 .

<sup>5</sup> Wahl Maurice: Op.cit , p 321 .

الصعبة قد فرضت على السلطة العسكرية تسيير قوافل الجنوب لذا كان لزاما عليها الاهتمام بالطرق<sup>1</sup>.

ومما تجدر الإشارة إليه أنه في بداية الاحتلال العسكري كانت كل الطرق طرق إستراتيجية تخضع إلى رقابة عسكرية، ولم يتسنى للإدارة العسكرية تصنيف الطرق إلا سنة 1845 م وهذا من أجل إعادة النظر في سلم أولويات الإدارة، وكذا طبيعة الطريق كون أن هناك طرق إستراتيجية صالحة أن تكون منافذ للتوغل العسكري إلا أنها لا تملك قيمة اقتصادية كبيرة، حيث أرادت الإدارة الفرنسية تغيير المفهوم من طرق إستراتيجية إلى طرق الاستغلال الاقتصادي، وهذا ما عكسته المجالس العامة<sup>2</sup> conseils Généraux للمحافظات الثلاث : قسنطينة، الجزائر، وهران، لدى مناقشتها لمشاريع شبكات الطرق حيث كان التصنيف كالتالي :

أ- طرق إمبراطورية (routes impériales): والتي أصبحت فيما بعد طرق وطنية (routes nationales) ومن بينها: ( الجزائر - البليدة ، الجزائر - الأغواط عبر بئر خادم، بوفاريك، البليدة، الشفة، المدينة، بوغار، الجلفة، والطريق الرابط بين سطورة وبسكرة عبر سكيكدة - الحروش - قسنطينة وباتنة ) .

ب- طرق إستراتيجية (routes stratégiques) ومن أمثلتها: (الجزائر - المدينة)، ( الجزائر - مليانة )، (الجزائر - قسنطينة)<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 5 .

<sup>2</sup> Maurice Wahl: Op. cit , p 406 .

<sup>3</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 6 .

ج- طرق إقليمية أو ولائية (routes de province) من بينها : ( طريق وهران معسكر مروراً بفالمي (الكرمة )، تليلات، سيق وادي الحمام)، (طريق وهران - سيدي بلعباس)، (طريق مستغانم - معسكر ) .

د- الطرق الريفية أو القروية ( Chemins vicinaux )<sup>1</sup> ومن أمثلتها طرق في الجهة الغربية ( معسكر - سعيدة)، (تيارت - غليزان)، (تلمسان - سيدي بلعباس ) .

ومما يجدر بالذكر أن كانت الطرق المصنفة في القسم الأول هي الطرق الوحيدة التي كانت معبدة كلياً أو جزئياً، وهي التي كانت مستخدمة من قبل العربات خلافاً للأنواع الأخرى<sup>2</sup>. كما أن عملية بناء شبكة الطرقات وتنظيمها مرت بمراحل قانونية عملت على تنظيمها وتصنيفها وانتقالها من طرق عشوائية أنشئت لأجل أهداف عسكرية إلى طرق ملكية ووطنية جاء تنفيذها للأمر الملكي الصادر في 17 جانفي 1845م، ومن ثم فإن أهم التعديلات التي أدخلت عليه شهدتها المرحلة الثانية على يد الإمبراطور نابليون الثالث\* وتمثلت في قانوني عام 1864م وعام 1865م الذي صنف شبكة الطرق الجزائرية إلى خمس طرق ملكية، حيث اعتبر أن تصنيف الطرقات من خلال هذين المرسومين الطرق

<sup>1</sup> Alfred Legoyt: De la colonisation civile et militaire de l'Algérie , imprimerie de E.Dépée, Sceaux (seine) , paris, sans date , p 6 .

\* الإمبراطور نابليون الثالث: هو لويس نابليون رئيس الجمهورية الفرنسية الثانية ( 1848 - 1852 م) قبل أن ينقلب عليها و يعلن قيام الإمبراطورية الفرنسية الثانية في نوفمبر 1852 م و ينصب نفسه إمبراطوراً على عرش فرنسا إلى غاية سقوط إمبراطوريته على يد بروسيا في 2 سبتمبر 1870م. اشتهر بجملة من المحاولات التي تجمع بين إخضاع الجزائريين تحت السيطرة الاستعمارية، و بين الحد من أطماع الغلاة المدنيين الذين أرادوا إبادة المجتمع الجزائري عن طريق القوة وأصبحت أفكاره على هذا النحو بعد زيارته إلى الجزائر سنتي 1860 و 1865 م. و لذا جاء بسياسة المملكة العربية في محاولة منه لإدماج المجتمع الجزائري في نظيره الفرنسي. أنظر: مصطفى عبيد: «دراسة في رسالة الإمبراطور نابليون الثالث إلى المارشال بيليسي بتاريخ 6 فيفري 1863»، مرجع سابق ، ص ص 13 - 14 .

<sup>2</sup>Maurice Wahl: Op.cit , p 406.

الرئيسية في الجزائر طرق (امبراطورية) وعددها خمسة، لتأتي المرحلة الثالثة على عهد النظام المدني الجمهوري الذي رفع من عدد الطرق الرئيسية من خمسة ملكية إلى عشرة وطنية وكان هذا في 29 مارس 1879م حين أضيفت خمس طرق وطنية مما رفع عدد الطرق المصنفة بالجزائر إلى عشرة<sup>1</sup>، وكان يخضع تصنيف الطرقات الجزائرية على العموم إلى نفس التصنيف الذي كانت تخضع إليه شبكة الطرقات في فرنسا<sup>2</sup>.

أما في العهد المدني فقد صنفت الطرق إلى ثلاثة أنواع وهي :

أ- طرق وطنية (routes nationales): منها ( طريق الجزائر - قسنطينة )، ( طريق سكيكدة - بسكرة مرورا بقسنطينة )، ( طريق قسنطينة - تبسة ) .

ب - طرق العمالات (routes departementales): منها ( الطريق الرابط بين إيفرن - الجبل الكبير عبر الطريق الوطني الرابط بين الجزائر - قسنطينة )، ( طريق بجاية - سطيف ) .

ج - طرق ريفية (chemins vicinaux): منها ( طريق قسنطينة - عين البيضاء ) ( طريق سكيكدة - القل)، ( طريق غليزان - تيارت )<sup>3</sup>.

ومما تجدر الإشارة إليه أن الأودية كانت كثيرا ما تعترض خطوط شبكات الطرق المزمع إنجازها مما اضطر الاحتلال الفرنسي إلى إنشاء جسور و معابر لمد شبكة طرقه إلى العديد من الجسور مختلفة الأنواع، جسور حطبية واسمنتية وأخرى مختلطة، وقد اختلفت المؤسسات

<sup>1</sup>Paul Leroy Beaulieu: L'Algérie et la Tunisie , Librairie guillaumin et C<sup>ie</sup> , Paris, 1887, p 155.

<sup>2</sup> Louis Vignon: La France en Algérie, librairie Hachette et C<sup>ie</sup> , Paris , 1893 , p 239 .

<sup>3</sup> عدة بن داهاة: مرجع سابق، ص 165 .



والمصالح التي أشرفت على إنجاز هذه الجسور، حيث تقاسم مشاريع الإنجاز كل من مصلحة الجسور والطرق والهندسة العسكرية<sup>1</sup>.

بعد استيلاء الفرنسيين على مدينة الجزائر اشتد حماسهم لاستكمال مغامرتهم في الصحراء الإفريقية التي بدأوها منذ رحلة روني كايي (René Caillié) \* وهو من أوائل المغامرين الفرنسيين الذين توغلوا في أعماق الصحراء، وقد شرع "كايي" في رحلته إلى تمبوكتو سنة 1827م مدعياً للقبائل التي يمر بها في طريقه أنه مصري تربي في فرنسا منذ صغره، وفي 14 مارس 1828م وصل هذا المستكشف إلى نهر النيجر، ثم دخل مدينة تمبوكتو في 20 أبريل، وبذلك كان أول أوروبي يعود بوصف دقيق لهذه المدينة، ومنها عاد عبر الصحراء إلى مدينة طنجة، فمر بمنطقة توات وتافيلالت التي وصل إليها في شهر جويلية، وفي 14 أوت دخل إلى مدينة فاس. سجل "كايي" ملاحظات، وأنجز رسوما قيمة أثناء رحلته، وبذلك فقد قدم إلى فرنسا والمصالح المختصة بالتوسع الاستعماري معلومات جغرافية وحضارية هامة على هذه المناطق ساعدتها فيما بعد في عمليات الغزو الفرنسي للجنوب الجزائري، والتوسع في الصحراء الإفريقية<sup>2</sup>.

لقد اهتم الفرنسيون في بادئ الأمر بالتعرف على طرق القوافل الصحراوية القديمة وتحديدها بواسطة الحملات العسكرية والبعثات الاستكشافية المكثفة التي كانوا يرسلونها إلى الجنوب، وبواسطة دراسة كتب الرحالة العرب الذين جابوا الصحراء وكتبوا عنها أمثال:

<sup>1</sup> Bernard Augustin : Op.cit , p 120 .

\* روني كاييه: مغامر فرنسي، عاش مدة طويلة مع بدو الضفة اليمنى لنهر السنغال، وتعلم لغتهم وأظهر نوعاً من الاحترام لمعتقداتهم وحفظ بعض آيات القرآن الكريم، ثم ادعى أنه من أصل عربي وهو مسلم لكنه وقع في الأسر إثر حملة نابليون بونابرت على مصر سنة 1798م أخذ بعدها إلى فرنسا وعشق هناك لذلك يحاول بعد عتقه أن يعود لبلاده مصر. أنظر: ابراهيم مياسي: الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية 1837 - 1934، دار هومة، الجزائر، 2005، ص 404.

<sup>2</sup>Edme Francois Jonard : Notice Historique sur la vie et les voyage de René Caillié , BSGDP, Paris, 1838 , p 21 – 22 .

ابن بطوطة، الإدريسي، ابن حوقل، ابن خلدون، الحسن الوزان والبكري، وغيرهم من الرحالة<sup>1</sup>.

ومن ضمن من درس هذه الطرق، وتعرف عليها نجد "قودراي" (Goudray) ، الذي اهتم بعلاقات تلمسان الزيانية مع بلاد السودان من الناحية التجارية ، و"إدوارد بلان" (Edouard Blanc)، الذي كتب عنها دراسة هامة ووضع لها خريطة جامعة، حدد فيها حتى تلك الطرق التي سلكها المغامرون الأوروبيون أواخر القرن الثامن عشر ومطلع القرن التاسع عشر، وأوردها على الشكل التالي<sup>2</sup>:

- طريق وهران وأرزيو إلى تمبوكتو: يمر هذا الطريق على خيثر، ومشربية، وعين الصفراء ويتبع مجرى وادي زوزفانة إلى إيجلي، حيث يلتقي بطريق فاس إلى تمبوكتو.
- طريق مدينة الجزائر إلى تمبوكتو: ويمر هذا الطريق على البليدة، وبوغار، والأغواط وغرداية، والقليلة، وعين صالح، وأكابلي، وبيرتيريشومين حيث يلتقي بطريق توات إلى تمبوكتو .
- طريق سكيكدة إلى تمبوكتو: ويمر هذا الطريق على قسنطينة، باتنة، بسكرة، تقرت، ورقلة ويستمر حتى يصل السودان ثم تمبوكتو<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> يحي بوعزيز: مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص ص 64، 75.

<sup>2</sup> Edouard Blanc: Les route de l'Afrique septentrionale au Soudan, Société de géographie, Paris, 1890, p 13 .

<sup>3</sup> Ibid , p p 13- 14.

ولقد تمثل هدف الفرنسيون من دراسة هذه الطرق في:

- تسهيل عمليات تنقل قواتهم العسكرية الغازية، وتذليل ظروف استقرارها في المراكز العسكرية المختلفة التي أنشؤوها فعلا، أو التي سينشؤونها مستقبلا في الواحات والمناطق الإستراتيجية.
- ربط مستعمراتهم المختلفة ببعضها البعض في الشمال، الغرب والوسط.
- خدمة التجارة الفرنسية، وفتح الأبواب والسبل لها في كل أسواق إفريقيا<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> يحيى بوعزيز: ثورات الجزائر في القرنين التاسع عشر والعشرين ( ثورات القرن التاسع عشر )، طبعة خاصة، البصائر الجديدة ، الجزائر، 2013، ج 1، ص 320.

## 4.1 أثر شبكة المواصلات البرية في تدعيم سلطة الاحتلال

تعتبر الطرق أبرز وسيلة للتوغل العسكري، وعصب الحياة الاقتصادية في قطاع التجارة، ولا شك أن فرنسا كانت على إدراك تام بذلك عند احتلالها للجزائر فقد عملت الإدارة الفرنسية على إنشاء وتبليط الكثير من الطرق اقتناعاً منها بأن هذه الأخيرة تعد من العوامل الأساسية التي تمكنها من تحقيق أهدافها العسكرية والاقتصادية وكذا الاستيطانية في مستعمرة الجزائر .

منذ المراحل الأولى للاحتلال مثلت الطرق مفتاح النجاح أو الفشل للحملات العسكرية، حيث أقر قائد قوات الحملة العسكرية في قسنطينة الجنرال "فالي" (Vallée) بأن السيطرة العسكرية على مقاطعة قسنطينة لن تتم إلا من خلال إنشاء طرق تربط قسنطينة بالمينائين الرئيسيين لكل من سكيكدة وعنابة، وهذا للتمكن من نقل سريع للفرق العسكرية والمؤن عند الحاجة إليها<sup>1</sup> .

وقد كانت الطرق حتى 1870 م شرطا أساسيا لتقدم الاستعمار ، وبتغير طبيعة الحكم في مستعمرة الجزائر من عسكري إلى مدني تمت إعادة تحديد دور الطرق فلم تعد وظيفتها الأولى تقتصر على تسريع عملية القضاء على الثورات في المناطق المحتلة وتوفير الأمن فيها، بل تعدى دورها إلى المجال الاقتصادي وتنشيط القطاع التجاري، فقد وضعت طرق لتحسين الاقتصاد، إذ سهلت هذه الطرق عملية الوصول إلى الأسواق، كما حفزت الإنتاج الزراعي إضافة لتقليلها من سعر المنتجات<sup>2</sup> . فقد أقر "دوفانروا (Duvernois) سنة 1858م بأن أكثر الطرق استعمالا في جميع الفصول في منطقة الجزائر العاصمة كانت الطريق الرابطة بين الجزائر العاصمة و البلدية (50 كم )، وقدر بأن ثمن نقل القمح من

<sup>1</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 10 .

<sup>2</sup> نفسه، ص ص 13 - 14 .

سهول الشلف إلى مطاحن البليدة كان أكبر بنسبة 50% من الثمن الحقيقي للمنتوج<sup>1</sup>، إلا أنه عند إنشاء الطرق نحو سهل المتيجة وسهلي بني سليمان والمدية ازدادت المنافسة وتسببت هذه الطرق الجديدة في انخفاض أسعار النقل، إضافة إلى انخفاض أسعار المنتجات الزراعية لزيادة إنتاجها<sup>2</sup>.

وقد منحت الطرق المعبدة للأراضي التي أنشأت فيها أهمية إستراتيجية، إذ رفعت من قيمتها المالية، خاصة للمعمرين الذين عجل بعضهم على حيازة الأراضي القريبة من مشاريع إنشاء الطرق بغرض بيعها بأسعار أعلى وهذا عند الانتهاء من تلك المشاريع<sup>3</sup>، كما ساهم بعضهم بمساعدة الجيش ماديا في عملية شق الطرق وبناء المراكز الاستيطانية التي بلغ عددها بين عامي 1842-1845 م خمسة وثلاثون مركزا استيطانيا<sup>4</sup>.

فالطرق الفرنسية المعبدة في الجزائر قد تمثلت أهميتها في ربط مناطق القطر الجزائري ببعضها البعض، حيث ربطت المناطق النائية بالمدن، وربطت أيضا ما بين المناطق التلية والصحراء تجاريا، إضافة لتسهيلها لحركة التنقل بين المقاطعات، و سهلت عملية نقل المنتجات الزراعية والمعدنية، وربطها لمناطق الإنتاج والأسواق الداخلية بموانئ التصدير في المدن الساحلية.

<sup>1</sup> Clément Duvernois: l'Algérie ce qu'elle est et ce qu'elle doit être essai économique et politique , imprimerie Dubos frères , alger, 1858 , p 188 .

<sup>2</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 14 .

<sup>3</sup> Yacano Xavier : Op.cit, p 418.

<sup>4</sup> شارل رويبر أجرون: تاريخ الجزائر المعاصرة، ترجمة عيسى عصفور، دار منشورات عويدات ، بيروت- باريس، 1892، ص 43 .

## 2. شبكة سكة الحديد

## 1.2 فكرة إنشاء شبكة سكة الحديد

إن ظهور فكرة إنشاء شبكة من السكك الحديدية في الجزائر مبكراً يعكس الاهتمام الفارط للإدارة الاستعمارية بها، ونية الاستيطان فيها ويرجع ذلك الاهتمام لحاجة السلطات الاستعمارية لمثل هذا النوع من المواصلات للسيطرة على مختلف مناطق المستعمرة ونهب خيراتها، وإدخال بضائع و سلع المصانع والشركات الإنتاجية الفرنسية إلى الجزائر وتوزيعها على كامل مناطقها الاستهلاكية بالإضافة إلى هذا فلقد طالبت وحدات الجيش وعلى رأسهم "راندون" (Randon) \* كضابط عسكري بضرورة إنشاء شبكة السكك الحديدية كطرق سريعة لنقل الوحدات العسكرية نحو مناطق الثورات<sup>1</sup> .

ويعود أول اقتراح لإنشاء شبكة السكك الحديدية في الجزائر إلى دعاة التيار السان سيموني ( Saint – simonisme ) \* في فرنسا، فهم الرواد في فتح خطوطها

\* راندون : شغل راندون منصب حاكم عام على الجزائر خلال الفترة الممتدة بين 1851 - 1858 م، تولى مهمة إخضاع منطقة القبائل و القضاء على ثورة فاطمة نسومر بها في جوان 1857 م، ثم عينه الإمبراطور نابليون الثالث وزيراً للحربية. اشتهر خلال فترة الستينيات من القرن التاسع عشر بسياسة المحتشدات التي دعا إليها و تمسك بها و اعتبرها خير وسيلة للتهديئة، أي القضاء على الثورات الشعبية، واستغلال الوضع لمصادرة أراضي الجزائريين وإقامة الملكية الفردية عليها. أنظر: مصطفى عبيد: "دراسة في رسالة الإمبراطور نابليون الثالث إلى المارشال بيليسي بتاريخ 6 فيفري 1863"، مجلة المصادر، العدد 25، قسم التاريخ، جامعة المسيلة، ص ص 13 - 14.

<sup>1</sup> ضيف الله شلالي: دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر ( الجلفة أنموذجاً) ما بين 1857 - 1962، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، تخصص المقاومة والثورة، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر 2، 2011 - 2012، ص 34 .

\* السانسيمونية : مذهب أيديولوجي ظهر في أوروبا في مطلع القرن التاسع عشر ميلادي على يد " سانسيمون "، يقوم أساساً على المثالية والاشتراكية. وكانت فرنسا من أكثر المتأثرين بهذا المذهب. أنظر: مصطفى عبيد: الفكر الاستعماري السانسيموني في مصر والجزائر 1833 - 1870، دار المعرفة الدولية، الجزائر، دون سنة نشر، ص 29 .

بفرنسا، إيطاليا، النمسا، إسبانيا، روسيا والجزائر أيضا<sup>1</sup>، وعلى رأسهم "بولان طالابو" (Paulin Talabot) \* أحد كبار رجال الأعمال المستثمرين وقد مثل هذا الأخير نجاح مشروع السكك الحديدية في الصناعة الإستخراجية، إذ حقق في سنة 1860 م نجاحا لمقاولته واعتبرت نموذجا للمؤسسة الإستثمارية الاستعمارية في الجزائر<sup>2</sup>.

ثم توالى الأفكار المنادية بهذا الاقتراح حيث نشر "إيميل باغياغ" (Emile Pereire) مقالا في "جريدة الوطن" (National) مدافعا فيه عن ضرورة إنشاء سكة الحديد في المستعمرة الجديدة متباً بالفائدة التي يمكن الحصول عليها من هذه المشاريع، وطلب في هذا المقال إنشاء سكة حديد تربط عنابة بقسنطينة وأخرى تربط الجزائر بوهران، وكان يقصد بذلك خلق شبكة أولية تربط المدن الساحلية الكبرى وهران - العاصمة وعنابة بمركز السوق الداخلية المحلية قسنطينة أي تحويل التجارة والمنتجات الزراعية نحو الموانئ<sup>3</sup>. كما أوكل (Emile Pereire) مهام إنشاء وتهيئة معابر هذه الشبكة إلى الجيش أما بالنسبة للأراضي التي ستمد عليها الشبكة فتتزع من ملاكها مقابل تعويضات مالية حيث تعود ملكيتها لصالح شبكة سكة الحديد، كما قدر "إيميل" نفقات هذا المشروع بحوالي 25 مليون فرنك فرنسي، إضافة إلى أنه أشار إلى أن لهذه الشبكة دورا عسكريا فعلا بالإضافة إلى فوائدها

<sup>1</sup> مصطفى عبيد: الجزائر في كتابات توماس ( إسماعيل ) أوربان 1812 - 1884 (دراسة تاريخية تحليلية)، مذكرة ماجستير، تخصص التاريخ المعاصر، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2007 - 2008، ص 115 .

\*بولين فرنسوا طالابو ( 1799 - 1885 ) : يعتبر أحد مؤسسي الخطوط الحديدية في فرنسا، وفي الفترة الممتدة ما بين 1851 - 1862 وظّف جميع جهوده لتحقيق هدف واحد وهو أن يربط ويصل بين شبكاته المختلفة، موحدا إيّاها على شكل شركات واسعة حسب التقسيمات الجغرافية الطبيعية لفرنسا، في عام 1862 م عين مديرا عاما لشركة (PLM)، واحتفظ بهذا المنصب إلى غاية وفاته، وكانت أهم شركاته في فرنسا والخارج: مرسيليا لبناء السفن، مكتة الحديد، الخطوط الحديدية الفرنسية وخطوط الحديد الجزائرية. أنظر: رضا حوحو: مرجع سابق، ص 121 .

<sup>2</sup> نفسه، ص 49 .

<sup>3</sup> ضيف الله شلالي: مرجع سابق، ص 34 .

الاقتصادية والاجتماعية حيث يذكر (Emile Pereire) في هذا الصدد " نستطيع عن طريق عربة البخار أن نقضي على الثورات وهي في مهدها " وفي ذلك إشارة إلى أن عربة البخار توفر لفرق الجيش سرعة أكبر مقارنة بخدمات الطرق<sup>1</sup>. كما أشار "إيميل" في هذا المقال إلى القدرة الهائلة التي يتمتع بها القطار فيما يتعلق بكميات الشحن وكيفية استخدامه في نقل الجيوش بأقل التكاليف<sup>2</sup>.

ومما تجدر الإشارة إليه أن الإدارة الفرنسية لم تلتزم بأراء المخططين الأوائل حول مشروع شبكة سكة الحديد في الجزائر، والذين أقروا بأن تتكفل الدولة بإنشاء شبكة سكة الحديد في مستعمرة الجزائر، حيث يكون لها الحق التام في استغلالها دون أي شريك، وأن تقوم بتدعيم هذا المشروع من خزينتها و أن تكون اليد العاملة المنجزة للمشروع من أفراد الجيش إلا أن الإدارة الفرنسية تخوفت من إرهاب خزينتها إضافة إلى تخوفها من إجهاد عناصر الجيش والإنقاص من دورهم في مهامهم العسكرية الأساسية في المستعمرة، وهذا ما جعلها تختار نظام الإمتيازات الذي طبقتته مع شركات السكك الحديدية في الجزائر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 48 .

<sup>2</sup> ضيف الله شلالى: مرجع سابق، ص 35.

<sup>3</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص ص 59 - 60 .



## 2.2 المرسوم الإمبراطوري 8 أبريل 1857 م لتصنيف شبكة سكة الحديد في الجزائر :

بعد مطالبة المهتمين بفكرة إنشاء شبكة السكك الحديدية الجزائرية من العسكريين وأصحاب الشركات الاستثمارية و المستوطنين الذين اعتبروها وسيلة نقل فعالة وضرورية لمستعمرة الجزائر، ونظرا لترحها كقضية سياسية شغلت كل مجالس المستعمرة قام "المارشال فايون" (Vaillant) برفع تقرير إلى الإمبراطور نابليون الثالث والذي صادق عليه بتاريخ 8 أبريل 1857 م ليتحول بعد ذلك إلى أول أرضية قانونية من طرف الإمبراطورية الفرنسية تعنتي بمشروع شبكة السكك الحديدية بمستعمرة الجزائر، وقد رسمت هذه الأرضية المخطط الأول لشبكة السكك الحديدية الجزائرية<sup>1</sup>. ( أنظر الملحق 02 )

وبعد اطلاع الإمبراطور على مشروع " قانون " أصدر مرسوما نصّ على إنشاء شبكة سكك حديد تشمل المقاطعات الثلاثة في الجزائر، ورسم بوضوح الخطوط العريضة لبرنامجها، وقد حدد لها خطين رئيسيين هما:

- الخط الأول: يكون محور أساسي يمتد من الشرق إلى الغرب موازي للساحل، يربط المدن الأساسية في العمالات الثلاث ويصل إلى أهم مدن الأسواق الداخلية، شرقا يعني الجزائر العاصمة وقسنطينة وغربا بين الجزائر العاصمة ووهران مع وجود خط نحو تلمسان مرورا بسيدي بلعباس.

- الخط الثاني: تكون عبارة عن تفرعات متعددة تكون عمودية على المحور الرئيسي وتربط الموانئ به وهذا بهدف ربط عنابة وسكيكدة وقسنطينة، بجاية بسطيف، تنس بالشلف، مستغانم بغليزان<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Clément Duvernois: Op.cit , p 194

<sup>2</sup> رضا حوحو: مرجع سابق، ص 64.

### 3.2 الخط المحوري وأهم الخطوط المتفرعة منه:

يعتبر مشروع المحور المركزي شرق - غرب تجديدا في البنية الاقتصادية التحتية للمستعمرة حيث سيلعب دورا فعالا في تغيير النشاط التجاري التقليدي من الشمال إلى الجنوب نحو الساحل ، إذ سيتحول اتجاه التجارة إلى شرق - غرب دون إلغاء أو التقليل من أهمية الاتجاه القديم شمال - جنوب هذا الأمر الذي أدى بمخططي **المحور المركزي المقترح** في تقرير "المارشال فايون" لأن يربطوا التفرعات العمودية على الساحل، ونقصد به ربط نقاط التصدير والاستيراد أي الموانئ بالمحور المركزي اقتناعا منهم بإمكانية تطور الحركة التجارية في الداخل أكثر مما هي عليه في السهول الساحلية التي تفتقر للأراضي الجيدة، فقد خططت الإدارة الفرنسية لإنشاء خطوط فرعية من الموانئ الرئيسية نحو السهول الداخلية والمحور المركزي<sup>1</sup>. (أنظر الملحق 03 )

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

▪ **خط عنابة - تبسة:** يتقاطع هذا الخط مع الخط الطولي الرئيسي القادم من مدينة

سوق أهراس ويربط مناجم الونزة وبوخضرة والكويف لاستخراج خام الحديد

والفوسفات، والتوجه بهما إلى ميناء عنابة للتصدير، وتولت إنشاء هذا الخط

▪ الحديدية شركة (G - B)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> رضا حوحو: مرجع سابق، ص 68 .

<sup>2</sup> Louis Hamel: Les chemins de fer Algériens ( étude historique sur la constitution du réseau Le classement de 1857), adophe Jourdan libraire de L'académie ,Alger, 1885, p113.

▪ **خط سكيكدة - تقرت:** الذي يتقاطع مع الخط الطولي الرئيسي عند مدينة الخروب بالقرب من قسنطينة، وهو يربط الواحات الصحراوية بميناء سكيكدة فيما بعد سنة<sup>1</sup>.

▪ **خط العاصمة - البلدية:** والذي يعتبر أول مشروع لسكة الحديد تم التحضير له في سبتمبر 1844م، حينما تقدم كل من المهندس المدني "M.de Redon" و " Lichlin " ( مالك أراضي بالجزائر) بطلب رخصة لإنشاء سكة الحديد الجزائر- البلدية من المارشال بيجو (Bugeaud)\*. وتم إنجازه في 31 مارس 1863 م من طرف شركة باريس- ليون- البحر المتوسط (PLM) وقدرت مصاريف الإنجاز حوالي 18952553 فرنك<sup>2</sup>.

▪ **خط سكيكدة - قسنطينة:** ففي عام 1854م عرض كل من " Frederic " و " Lacroix Eugene " مدعومين بجماعة إنجليزية (Cladstone, Hope) وأخرى ألمانية ( Koenigwoarter, Erlanger ) القيام بإنشاء سكة حديد تربط سكيكدة و سطورة بقسنطينة، والذي يمتد على طول 87 كم، ويعتبر هذا الأخير من أنشط خطوط العبور في القطر الجزائري، حيث يربط ميناء سطورة بأحد أكبر نقاط التجارة في المستعمرة قسنطينة على أن يتم تمديده لاحقا شمالا نحو سطيف وجنوبا

<sup>1</sup> Louis Hamel : Op.cit , p114.

\* المارشال بيجو: ولد سنة 1747م، حيث عمل في الزراعة حتى التحق بالجيش سنة 1804 م برتبة جندي، ثم رقي إلى رتبة عريف. حارب لمدة ستة سنوات في إسبانيا، أرسلته حكومة باريس إلى الجزائر سنة 1836 م فحارب الأمير عبد القادر الجزائري ثم رقي إلى رتبة جنرال سنة 1836 م ، ثمفاوض الأمير ووقع معه معاهدة التافنة سنة 1837م . وفي عام 1841 م عين حاكما عاما للجزائر حتى سنة 1847 م، ثم توفي سنة 1849 م . أنظر: محمد علاق: الأمير عبد القادر في كتابات العسكريين، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ المعاصر، قسم التاريخ، جامعة الجزائر2، 2011 - 2012، ص30.

<sup>2</sup> رضا حوحو: مرجع سابق، ص 49 .

نحو باتنة، مع إرفاق مشروع هذا الخط الحديدي بمشروع صيانة وتجديد ميناء سطورة

الذي سيدعم الحيوية التجارية لهذا الخط<sup>1</sup>.

▪ **خط الجزائر - وهران:** يمر على " Maison Carrée " ( الحراش حاليا ) ، بوفاريك والبليدة، عمورة، غليزان.

▪ **خط وهران - بشار:** الذي أنشأ لنقل الفحم الحجري من مناجم القنادسة<sup>2</sup>.

فالسكك الحديدية الجزائرية يبلغ طولها 4400 كيلومتر، يضاف لها نحو 450 كيلومتر من السكك الضيقة الثانوية<sup>3</sup>.

وبعد سنة 1871 م أخذت الشركات الفرنسية بربط مناجم حديد الونزة بالموانئ الساحلية

وإنشاء خطوط حديدية أخرى بين المدن الداخلية والموانئ الساحلية حتى يمكن للجيش

الفرنسية أن تتحرك بسرعة وسهولة لقمع الثورات<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 52 .

<sup>2</sup> نفسه، ص 53 .

<sup>3</sup> أحمد توفيق المدني: هذه هي الجزائر، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 2001، ص130.

<sup>4</sup> محمد جندي: عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث ، ط2، منشورات بونة، الجزائر، 2008،

ج 2، ص 82 .

## 4.2 شركات الإمتياز :

### 1. شركة " باريس ليون المتوسط ( P L M ) :

أنشئت بموجب مرسوم 3 جويلية 1857 م ، برأسمال 400 مليون فرنك، وقّعت الشركة مع حكومة الجزائر العامة اتفاقية منحها امتياز إنجاز واستغلال الشبكة الحديدية في الجزائر لمدة 99 سنة، اشتملت على الخطوط الحديدية الممتدة من الساحل إلى قسنطينة، ومن مدينة الجزائر إلى وهران عبر البليدة وسيق<sup>1</sup>.

نجحت هذه الشركة والتي كانت تملك إمكانيات مالية قوية لإنجاز خطوط شبكتها، ففي سنة 1868 م أتمت إنجاز القسم الرابط بين غليزان و وهران، مما سمح بتشغيله. وفي الفاتح سبتمبر 1870 م، سلمت خط سكيكدة - قسنطينة الممتد بطول (87 كلم) وفي الفاتح من ماي سلمت خط الجزائر - وهران وكانت هذه السرعة في الإنجاز بفضل قدرة الشركة في توفير الأموال الضرورية لإنجاز المشروع<sup>2</sup>.

وكانت شبكة خطوط هذه الشركة في الجزائر منفصلة إداريا تماما عن شبكتها في فرنسا، ولكن تسييرها كان تحت رقابة مجلس إدارتها<sup>3</sup>.

### 2. شركة الغرب الجزائري ( O R ) :

تأسست شركة الغرب الجزائري للخطوط الحديدية في نوفمبر لتعوض شركة ( Seignette – M )، ومنحت امتياز إنجاز خط حديدي بطول ( 15 كلم ) يربط بين تيللات وسيدي بلعباس<sup>4</sup>، الذي أعلن للمنفعة العامة بموجب مرسوم 30

<sup>1</sup> ضيف الله شلالي: مرجع سابق، ص 81 .

<sup>2</sup> عثمان زقّب: مرجع سابق، ص 110 .

<sup>3</sup> ضيف الله شلالي : مرجع سابق، ص 81 .

<sup>4</sup> حوحو رضا: مرجع سابق، ص 116 .

نوفمبر 1874 م، و تم فتحه في 3 ماي 1877 م، وخط آخر يربط بين السانية وعين تيموشنت بموجب اتفاق 10 ديسمبر 1881 م المصادق عليه بقرار 5 أوت 1882 م والربط بين خطي طابية تلمسان (64 كلم) استبدل بخط عين تيموشنت - تلمسان بموجب اتفاق 16 ماي 1885 م، وفتح في 9 أوت 1890 م ثم خط تلمسان - مغنية الحدود الجزائرية المغربية لاستعماله للمنفعة العامة بموجب قرار 29 ديسمبر 1903 م<sup>1</sup>.

حصلت الشركة في مقاطعة الجزائر بموجب اتفاقية 31 جويلية 1886 م، على امتياز إنجاز خط حديدي بمسافة 83 كم، يربط بين البليدة والبرواقية، الذي فتح في 1891 م إلى غاية 1892 م، ثم البرواقية - قصر البخاري ( 42 كلم) الذي فتح في 15 جويلية 1912 م، على أن يتم تمديده إلى غاية الجلفة<sup>2</sup>.

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

### 3. شركة عنابة - قالمة ( B G ) :

تشكلت هذه الشركة الرأسمالية من مجموعة شركات لبناء القاطرات سميت باسم شركة (Société de construction des Batignolles) أسند إليها إنشاء خط الحديد الرابط بين عنابة قالمة ( 88 كلم ) ذي المنفعة المحلية، لكن بموجب مرسوم 7 ماي 1874 م أصبح هذا الخط يستغل للمنفعة العامة، وفتح للاستغلال سنة 1877 م كما نالت امتياز مد خطي سكة حديد خط قالمة - الخروب بموجب قرار 29 مارس 1877 م، الذي فتح في 29 جوان

<sup>1</sup> ضيف الله شلالي: مرجع سابق، ص 82 .

<sup>2</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 117 .

<sup>3</sup> ضيف الله شلالي: مرجع سابق، ص 82 .

1879 م، ثم خط بوشقوف-سوق أهراس-سيدي الحمسي الذي فتح في 30 جوان 1881 م<sup>1</sup>، ثم فيما بعد خط سوق أهراس-تبسة ( 128 كلم) بموجب اتفاقية 23 ماي 1885 م، الذي فتح 27 ماي 1888 م، وخط سكيكدة - قسنطينة ( 66 كلم) في 21 ديسمبر 1895 م ولكن عجزها المالي دفع الحاكم العام لاقتراح سنة 1910 م على النيابة المالية شراء الشبكة<sup>2</sup>.

#### 4. شركة الشرق الجزائري ( E A ) :

تم الاتفاق بين الحاكم العام في الجزائر و "السيد جوري (M. Joret) في 26 جويلية 1875 م، منحت بموجبه امتياز إنجاز خط سكة حديد يربط بين قسنطينة - سطيف أسس له بموجب قرار 15 ديسمبر 1875 م، وفتح هذا الخط للاستغلال في 20 ماي 1879 م<sup>3</sup> ثم اتفاق ثان في 31 أوت 1877 م بين مقاطعة الجزائر و"السيد جوري" لإنجاز خط الحراش - الثنية - العلة بموجب مرسوم 20 ديسمبر 1877 م ومرسوم 20 ديسمبر 1878 م فتح الخط للاستغلال في 5 أوت 1879 م، و 25 سبتمبر 1881 م تم الاتفاق بين الحاكم العام والشركة في تاريخ 30 جوان 1880، على إنجاز خط سطيف-الثنية ( 254 كلم ) فتح للاستغلال في 3 نوفمبر 1886 م، وخط القراح - باتنة ( 80 كلم)، فتح للاستغلال في 1 نوفمبر 1882 م، و اللذين أقر استغلالهما للمنفعة العامة بموجب قرار 2 أوت 1880 م بالإضافة إلى إنشاء خط بين الثنية - تيزي وزو ( 53 كلم ) في 23 ديسمبر 1882 م بموجب قرار 23 أوت 1883 م<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> ضيف الله شلالي: مرجع سابق، ص ص 42 - 43 .

<sup>2</sup> نفسه، ص 43 .

<sup>3</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 118 .

<sup>4</sup> نفسه، ص 119 .

## 5. الشركة الفرنسية الجزائرية ( FA ) :

تأسست الشركة الفرنسية الجزائرية في 13 فيفري 1873 م برأسمال قدره 8 ملايين فرنك ومن ثم ارتفع إلى 20 مليون فرنك فرنسي، ومنحت بموجب اتفاقية 29 أبريل 1874م امتياز إنجاز الخط الرابط بين ميناء أرزيو - سعيدة ( 171 كلم ) وتم فتح هذا الخط في 28 سبتمبر 1879 م، وتم التمديد نحو البيض، ثم مشرية التي وصل إليها سنة 1885م ثم توسع نشاطها ليشمل كل مشاريع سكك الحديد في الغرب، حيث نالت امتياز إنجاز خط مستغانم - تيارت ( 197 كلم ) بموجب اتفاقية 15 أبريل 1885 م وخط تيزي وزو - معسكر بموجب قرار 3 جويلية 1884 م بالإضافة إلى خطوط أخرى في نفس المنطقة منها خط عين الصفراء - بشار عبر عدة نقاط تمديد على مسافة ( 275 كلم )<sup>1</sup> .

سلمت السلطات الاستعمارية هذه الشركة، 300 ألف هكتار في منطقة الجنوب الغربي من البلاد لتستغلها في استغلال الحلفاء، كما شجعت السلطات العسكرية الفرنسية في الجزائر هذه الشركة على مد خطوط حديدية تصل معظم المناطق السكنية الهامة في تلك الجهة من الوطن، وبلوغ منطقة بشار في حدود الجزائر الغربية لتثديد السيطرة عليها خاصة بعد انتفاضة الشيخ بوعمامة<sup>2</sup> .

غير أن الأزمة المالية التي واجهتها هذه الشركة في تسعينات القرن 19 م ، لم تمكنها من إتمام إنجاز هذه الخطوط الحديدية التي أسندت إليها، مما دفعها إلى إعلان إفلاسها بقرار جمعيتها العامة الصادر في 28 أبريل 1890 م وبذلك تقرر إعادة شراء شبكة خطوطها من قبل الإدارة الاستعمارية في الجزائر، بموجب قرار 12 ديسمبر 1890 م، وكانت شبكتها عبارة عن خطين منفصلين عموديين على البحر، وهما خط أرزيو - بشار ومستغانم تيارت، وكلفت عمالة وهران إدارة شركة سكك حديد الجزائر

<sup>1</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 110 .

<sup>2</sup> ضيف الله شلالي: مرجع سابق، ص 45 .



المملوكة للدولة، بإنشاء خطوط ذات منفعة عامة محلية منها خط مقطع الحديد - مستغانم ووهران - مستغانم<sup>1</sup>.

### 6. شركة مكتة الحديد ( M E H ) :

أسست شركة مكتة الحديد ( MOKTA EL HADID ) في 23 مارس 1865 م برأس مال قدره 15 مليون فرنك ، من قبل السيد " بولان طالابو " ( Paulin Talabot ). وفي عام 1857 م استخدم " طالابو " رأس ماله الخاص لإنشاء الخط الرابط بين عين مكرة - بونة بطول ( 33 كلم ) بدون الحصول على تعويض من الدولة ، لكن الحكومة رفضت بالنفعية العامة لهذا الخط، وقد تمت تسوية المشكل بعد ثلاث سنوات من التفاوض الذي انتهى بالسماح لـ " طالابو " بإنشاء الخط الحديدي عين مكرة - بونة والذي أنشئ بسرعة كبيرة، وكان ضيقا وفي عام 1863 م رخصت شركة مكتة الحديد بتمديد الخط الحديدي نحو ميناء بونة<sup>2</sup>.

ومما تجدر الإشارة إليه أن شركة مكتة الحديد لم تكن شركة محضة للسكك الحديدية لأنها كانت تحوز على شبكة صغيرة منها، رغم أن خط عين مكرة - بونة فتح للانتفاع العام في 1885 م إلا أن معظم مداخل شركة مكتة كانت تأتي عن طريق صادرات الحديد الخام<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ضيف الله شلاي: مرجع سابق، ص 46 .

<sup>2</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 121 .

<sup>3</sup> نفسه، ص 123 .

## 5.2 أثر شبكة سكة الحديد الفرنسية في تدعيم سلطة الاحتلال

إن التكاليف الباهضة المخصصة لصيانة الطرقات، وسوء حالة بعض الطرق نتيجة عوامل طبيعية وتقنية جعل السلطة الاستعمارية تفكر في وسائل أخرى لتخفيف العبء على الطرقات، ولتمنحها سرعة أكبر لتدخل جيوشها لإخماد الثورات و تلبيةً لمتطلبات الأسواق من وسائل نقل المنتجات الزراعية والمعدنية، ولإيصالها إلى الموانئ بأقل تكلفة ، فكانت السكك الحديدية تحمل كل هذه المواصلات، والتي يرجع تاريخها في الجزائر إلى النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وقبل هذا التاريخ لم تكن الجزائر تعرف شيء يدعى سكة حديدية فالفرنسيون هم أول من أدخل هذا النوع من المواصلات إلى الجزائر وكان ذلك بموجب مرسوم 8 أبريل 1857 م، والذي أعطى دفعا جديدا لمشاريع السكك الحديدية في الجزائر<sup>1</sup>.

لقد كان للسكك الحديدية دور استراتيجي استعماري ، فقد حاولت فرنسا ربط مستعمراتها الثلاث في إفريقيا الشمالية: الجزائر، تونس. والمغرب بشبكة من السكك الحديدية وقد بدأ هذا المشروع عام 1880 م، ووجد تأييدا كبيرا لأنه يعود عليها بمزايا واضحة خاصة من الناحية الاقتصادية<sup>2</sup>، والاستراتيجية وذلك لقمع الثورات الشعبية مثل ثورة المقراني وبوعمامة فقد مدت سكة حديدية في الجنوب الوهراني على مسافة 215 كلم ووصلت إلى عين الصفراء، كل هذا من أجل القضاء على ثورة بوعمامة<sup>3</sup>.

إن الأهمية التي أنجزت من أجلها السكك الحديدية في الجزائر، تكمن في نقل المعادن والمنتجات الزراعية إضافة إلى التوغل في الصحراء، وهو ما استوجب أعمالا تقنية كبيرة

<sup>1</sup> عبد الحكيم رواحنة: مرجع سابق، ص 76 .

<sup>2</sup> جلال يحيى: السياسة الفرنسية في الجزائر 1830 – 1959، دار المعرفة، القاهرة، 1959، ص 201 .

<sup>3</sup> عبد الحكيم رواحنة: مرجع سابق، ص 76 .

مثل إنشاء الجسور، توسيع الطرق، تعديل المنعرجات وتجديد القاطرات، فكانت لكل هذا نتائج كبيرة على الاقتصاد الفرنسي، فمثلا قدرت الشحنات المنقولة عبر الطريق الرابط بين الجزائر ووهران بـ 350 طن، وهو ما يعادل حمولة عشر شاحنات كبيرة، و أصبح هذا الطريق يقطع في 06 ساعات<sup>1</sup> بينما كان يستغرق قطعه في أوقات السلم مدة 10 أيام سنة 1830<sup>2</sup>.

ففي الغرب الوهراني تسببت حُمى الحلفاء بين 1873 - 1876 م في دفع المبادرة إلى مد العديد من السكك الحديدية في المنطقة مثل: أرزيو - سعيدة ، مستغانم - تيارت<sup>3</sup> وكان يصدر عن طريق وهران كميات تتراوح من 55.000 إلى 60.000 طن في السنة خلال الفترة المذكورة وارتفعت الكمية إلى 80.000 طن سنة 1881 م، كما كانت تُثقل الحلفاء والتمور إلى جانب الفحم من الجنوب، ففي سنة 1913 م بلغت البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية أكثر من مليون ونصف المليون طن<sup>4</sup>.

وبالإضافة إلى نقل البضائع، كان للسكك الحديدية دور في نقل الأوروبيين أما الجزائريين فقد عارضوا تطور السكك الحديدية ، برود فعل مختلفة منها القيام بهجمات مسلحة على مستغلي هذه السكك في المواقف والمحطات، إضافة إلى وضع حجارة كبيرة و جذوع أشجار عليها، ونزع الكراسي والأسرة الداخلية للقطارات وتخريبها، كما تم إحراق البعض منها مثلما حدث في سنة 1888 م على خط مستغانم - تيارت، وكانت هذه الهجمات تؤدي إلى فرض عقوبات جماعية على القبائل الساكنة قرب خطوط السكك<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> عبد الحكيم رواحنة: مرجع سابق، ص 79 .

<sup>2</sup> Claude Martin : Op.cit , p 69 .

<sup>3</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص 195 .

<sup>4</sup> عبد الحكيم رواحنة: مرجع سابق، ص 79 .

<sup>5</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص ص 191 - 192 .

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

من خلال ما تقدم نستنتج أن السكك الحديدية أعطت انطلاقة جديدة للتقدم الاستعماري العسكري والاقتصادي خاصة في مجال نقل المواد المعدنية والمنتجات الزراعية من مناطق الإنتاج إلى مراكز التصنيع والاستهلاك وذلك لفعاليتها وقلة تكاليفها .

<sup>1</sup> عبد الحكيم رواحنة: مرجع سابق، ص 80 .

## خلاصة

مما سبق نستنتج أن أولى اهتمامات الإدارة الفرنسية في الجزائر هي إنشاء شبكة مواصلات برية حيث كلف الجيش بأولى عمليات الأشغال المتعلقة بإنشاء هذه شبكة والمتمثلة في شق وتوسيع وتعبيد الطرق ومن ثم دعمت الإدارة الفرنسية شبكة الطرق بشبكة من السكك الحديدية بغية تسهيل ولوج الجيش نحو المناطق الداخلية وفرض سيطرته العسكرية عليها حيث مكنته هذه الطرق من التدخل السريع لإخماد الثورات وفرض الأمن وإخضاع القبائل ومراقبتها، كما عملت هاتين الشبكتين على تسهيل توغل الجيش الفرنسي إلى مناطق كانت تكلفه فيما سبق الجهد والوقت من أجل استنزاف خيراتها بعد أن يستتب له الأمن فيها من دون الاهتمام بتنمية المناطق المستغلة. إضافة إلى أنهما ساهما في دعم الحيوية الاقتصادية لمستعمرة الجزائر، وتنشيط التجارة التي تحولت من تجارة معاشية تقوم على المواد البسيطة والضرورية التي يحتاجها الفرد الجزائري إلى تجارة رأسمالية موجهة لخدمة الاقتصاد الكولونيالي على حساب اقتصاد الجزائريين الذين اعتمدت إدارة الاحتلال الفرنسي أيضا على سواعدهم وأراضيهم المنتزعة بالقوة في إنجاز شبكة المواصلات البرية في الجزائر. ولم يكن الجيش الفرنسي الطرف الوحيد في هذه الأعمال الضخمة، التي كانت أساسا موجهة لخدمة مصالحه الأمنية ومراكزه الاستعمارية الاستيطانية إضافة إلى اليد العاملة الجزائرية ومصالح الجيش عمدت الإدارة الفرنسية إلى إقحام الشركات الاحتكارية كشريك ساهم في إنجاز مشروع شبكة سكة الحديد .

وبصفة عامة لم يكن تطبيق مشروع شبكة المواصلات الفرنسية البرية في الجزائر على أرض الواقع بالأمر السهل حيث لاقى هذا المشروع مجموعة من الصعوبات والعراقيل الجغرافية والتقنية و المالية التي صعبت عملية الإنجاز. كما أن شبكة الطرقات الفرنسية في مستعمرة الجزائر تعرضت للانتقادات عكس ما كان تروجه السلطات الرسمية وهذا على أبعاد ثلاثة : سواء من جهة الحالة أو عدم الكفاية أي التغطية الكافية لتراب المستعمرة أو ارتفاع نسبة مصاريف الإنجاز مع رداءة النوعية، على عكس شبكة سكة الحديد التي لاقت نجاحا وتقبلا كبيرا من قبل الإدارة الفرنسية و المستوطنين .

## الفصل الثاني: شبكة المواصلات الفرنسية البحرية في الجزائر 1830 - 1914 م

### تمهيد

1. وضعية الموانئ الجزائرية في العهد الفرنسي

1.1 المشاريع الترميمية والإنشائية التي مست الموانئ الجزائرية

1.1.1 المشاريع الترميمية والتوسيعية

1.1.1.1 ميناء وهران

2.1.1.1 ميناء الجزائر

3.1.1.1 ميناء عنابة

2.1.1 المشاريع الإنشائية

1.2.1.1 ميناء سكيكدة

2. الخطوط البحرية الجزائرية

1.2 الخطوط البحرية الجزائرية الداخلية

2.2 الخطوط البحرية الجزائرية الفرنسية

3. دور الموانئ في تدعيم سلطة الاحتلال

1.3 عسكريا

2.3 اقتصاديا

خلاصة

## تمهيد

فور دخول الإحتلال الفرنسي للجزائر أولى هذا الأخير اهتماما كبيرا بالمدن الساحلية وذلك لما تتوفر عليه من خيرات وثروات طبيعية. فعمل منذ الوهلة الأولى على العناية بأهم الموانئ الجزائرية كميناء وهران، الجزائر، عنابة وسكيكدة، حيث عملت الإدارة الفرنسية على إعادة تهيئة الموانئ من خلال مختلف المشاريع الترميمية و الإنشائية التي قام بها المهندسون الفرنسيون، ومن ثم استغلالها بهدف إخضاع الجزائر عسكريا إضافة إلى إدماج الإقتصاد الجزائري في الإقتصاد الفرنسي، فكيف استطاعت هذه الموانئ أن تؤدي المهمة المنوطة بها ؟



## 1. وضعية الموانئ الجزائرية في العهد الفرنسي

### 1.1 المشاريع الترميمية والإنشائية التي خصت بها الإدارة الفرنسية الموانئ الجزائرية :

#### 1.1.1 المشاريع الترميمية والتوسيعية:

**1.1.1.1 ميناء وهران:** وهو من أهم الموانئ الجزائرية التي استحوذت على اهتمام الفرنسيين، لما يلعبه من دور اقتصادي واستراتيجي، ويقع هذا الميناء في خليج وهران على بعد 16 كلم ويمتد على مساحة قدرها 24 هكتارا، ويصل عمقه إلى سبعة أمتار. يحده من جهة الشرق رأس الإبرة، ومن جهة الغرب كيب فالكون، ومن الجنوب سهول ومناطق منخفضة، بالإضافة إلى سلسلة جبلية<sup>1</sup> ( أنظر الملحق 06 ).

ولهذا المرسى أربعة أحواض تمتد مجملة على مساحة 95 هكتارا، ويحميه سد يمتد في البحر موازيا للأرض طوله حوالي 3221 متر، ويتراوح عمقه بين خمسة أمتار واثنى عشر مترا، أما مسطحاته المعدة لوضع البضائع فهي تمتد على طول 3100 متر، ويرتبط الميناء بالمدينة بواسطة رصيف صخري شيدت عليه مخازن واسعة وهيأت بجهته الغربية دار لصيانة السفن<sup>2</sup>.

لقد كان ميناء وهران في العهد الفرنسي يحتوي على رصيفين، وكان الرصيف الأول لميناء وهران محاطا بالمخازن المقببة، والتي كانت محمية بحاجز الميناء الذي يبلغ طوله

<sup>1</sup> Paul Laurent: Les ports maritimes Algériens, Cahier de l'office français d'Édition, Paris, 1948, p39 .

<sup>2</sup> علي خلاصي: القلاع والحصون في الجزائر، مرجع سابق، ص70.

42 متر، ويحيط بهذا الحاجز من الجهة الجنوبية " حصن لامون". بالإضافة إلى وجود حوض صغير محفور في الصخر في أسفل الجرف، والذي استغل إلى يومنا هذا كمحجرة<sup>1</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن ميناء وهران قد أدخلت عليه بعض الترميمات في بداية الاحتلال وذلك بإضافة رصيف يبلغ طوله 120 متر، ورصيف آخر لكنه من الخشب<sup>2</sup>.

وبعد القضاء على مقاومة الأمير عبد القادر واستقرار المقاطعة الغربية زاد النشاط التجاري فيها مما اضطر الفرنسيين إلى إنشاء توسيعات وترميمات تخص ميناء وهران، والتي من بينها مشروع 1843 م، والذي يرمي بإنشاء حوض للميناء لكي ترسو به السفن التي تحمل البضائع لميناء وهران. وهذا المشروع تمت الموافقة عليه في 17 جويلية 1848 م وكان يشمل حوض بمساحة 4 هكتار ونصف وكان محميا بحاجزين، حاجز من الشمال الإسباني بطول 350 متر، والحاجز الثاني من الجهة الشرقية بينه وبين الحاجز الشمالي ممر بطول 100 متر. وكان هذا الحوض محاطا كلياً بالأرصفة<sup>3</sup>.

وفي سنة 1857 م وقبل الإنتهاء من الأشغال في المشروع تم الإقرار بأن هذا الحوض سيكون غير كاف لرسو السفن، فصدر مرسوم في 28 جويلية 1860 م الذي ينص على إنشاء حوض للسفن بحجم أوسع<sup>4</sup>.

ولقد تم ترميم الميناء وفقا للمرسوم المؤرخ في 28 جويلية 1860 م، فأصبح ميناء وهران مكون من حاجزين:

<sup>1</sup> Gouvernement générale de l'Algérie: Notice sur les routes et chemins ,les ports et l'éclairage des cotes de l'Algérie ,Imprimerie Algérienne, Alger, 1906, p31.

<sup>2</sup> Ibid, p 32.

<sup>3</sup> Paul Laurent: Op.cit , p 40 .

<sup>4</sup> Ibid, p 41 .

• الحاجز الأول: كان مواز للشاطئ، متجها من الغرب إلى الشرق ومجاورا "لحصن لامون" بطول 1.033 متر.

• الحاجز الثاني : والمسمى بحاجز القديسة "سانتا تيريزا"، فكان طوله يبلغ 297 متر .

كما تم إضافة رصيف جديد مجاور لرصيف "القديسة تيريزا"، والذي تم إنشاؤه في سنة 1903، وكان مخصصا للسفن الكبرى وذلك بفضل عمقه الذي يتراوح ما بين 08 إلى 09 أمتار<sup>1</sup>.

بالإضافة إلى وجود مخازن عامة على حد الرصيفين، كانت تدار من طرف غرفة التجارة، وكان بجانب هذين الرصيفين سكك حديدية خاصة تعمل على توصيل السلع والبضائع لميناء وهران، قصد تصديرها للدول المجاورة وخاصة الأوروبية منها، وقد بلغت تكلفة هذا المشروع حوالي 800.000 فرنك فرنسي<sup>2</sup>.

**2.1.1.1 ميناء الجزائر:** مرسى الجزائر هو مرسى جسيم، يغمر مساحة 03 هكتارات، يحول بينه وبين أمواج البحر سدان منيعان، يتراعى الشمالي منهما في البحر بمسافة 870 متر، ويمتد الجنوبي إلى أن يبلغ 1350 مترا. و يوجد من ورائه مرسى ثانوي للبضائع يدعى مرسى الآغا، والقسم الغربي من مرسى الجزائر هو نفس المرسى التركي العتيق الذي شيده بربروس خير الدين تحت إشرافه ومراقبته، والذي أمر بسد ما بين الجزيرات الصغيرة حتى كوّن حوضا يشرف عليه " برج الفنار " وحوله المخازن والثكنات ودار إمارة البحر التي بقيت إلى يومنا هذا دار إمارة البحر الفرنسية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> G G A: Op.cit , p32 .

<sup>2</sup> Ibid, p33 .

<sup>3</sup> علي خلاصي: القلاع والحصون في الجزائر، مرجع سابق، ص78.

وفور استحوذ الفرنسيين على مدينة الجزائر ومينائها تم وضع يد الإدارة الفرنسية على المخططات التركيبية لبناء وتحصين ميناء الجزائر، وإثر تحقيقهم لهذا الإنجاز الأولي تم استدعاء السيد "نويل" (M. Noël)، الذي كان يشغل منصب مهندس في مصلحة الجسور والطرق التابعة إلى قطاع الأشغال العمومية بمدينة "طولون" الفرنسية، ليقم في مصلحة الجسور والطرق التي تم إنشاؤها في مستعمرة الجزائر تحت إشراف السيد "بريس" (Prus)<sup>1</sup>.

وفي سنة 1833 م تم استبدال رئيس مصلحة الجسور والطرق "بريس" بالسيد "بوارال" (Poirel) كمهندس رئيسي للمصلحة، هذا الأخير الذي قام بتدعيم ميناء الجزائر بأعمال هندسية فنية ضخمة، وذلك بسبب تعرض الميناء إلى العديد من التهديدات والكوارث الطبيعية الآتية من البحر بسبب الرياح والتيارات البحرية، حيث خطط المهندس "بوارال" لبناء خرسانات إسمنتية يتم بواسطتها بناء حواجز في البحر أين يتسنى له مواجهة التيارات والرياح البحرية التي كثيرا ما ظلت تهدد أمن الميناء، وبالإضافة إلى هذا التأمين الطبيعي فقد فكر "بوارال" في إنشاء قاعدة عسكرية داخل الميناء تكون أكثر أمنا له من الهجومات العسكرية.

إلا أن هذا المشروع واجه عدة مشاكل لكي ينفذ كأشغال على أرض الواقع تمثلت في تردد المهندسين في تنفيذ الأعمال، وظل ميناء الجزائر على حاله إلى غاية ظهور المشروع الذي طرح على المجلس الوزاري في 26 أوت 1848 م، والذي كان يدرس امتدادات ميناء الجزائر وهذا بإنشاء حوض جنوبي قصد التوسيع والتحصين<sup>2</sup>.

فإذا كانت الامتدادات والإضافات الشمالية تحمي حوض الميناء بطول قدره 700 مترا وهذا انطلاقا من تخوم الجزر الشرقية لميناء الجزائر وصولا إلى رصيف الميناء الذي يكون مرتبطا

<sup>1</sup> Paul Laurent: Op.cit, p15 .

<sup>2</sup> Ibid, p15 .

بجسر عبور يؤدي إلى مدينة الجزائر، فإن المقترحات من الإضافات للضفة الجنوبية قد شملت ربط الناحية الشرقية بالرصيف عن طريق معبر بحري<sup>1</sup>.

وإثر قرار 4 سبتمبر 1857 م الصادر عن وزير الحربية فقد تبنى قبول المشروع، إلا أنه تم التخلي عن القاعدة العسكرية ليتحول ميناء الجزائر إلى مصدر للتموين الغذائي والتجاري أي: أنه ينتقل من الضفة العسكرية إلى الضفة المدنية وهذا إثر قرار وزير الحربية والمستعمرات للسلطة الفرنسية الذي جاء مجسدا في القرارين 9 ماي 1859 م و 31 ماي 1860 م<sup>2</sup>.

إن الميناء القديم مشكل من حوض ذو 80 هكتارا مساحة دون حساب الحوض القديم الذي أنشأه الأتراك. ولإضفاء الصبغة التجارية على ميناء الجزائر تم تدعيمه سنة 1870 م بمحطة للمسافرين وخزان للسلع الثقيلة على أن يزود بأربع رافعات لهذه السلع، وأن يربط رصيف الميناء بمعبر يصله بشارع الإمبراطورة، شريطة أن يمر المعبر على الأراضي المنخفضة وهذا قصد تسهيل عملية نقل السلع الثقيلة إلى السفن<sup>3</sup>.

ولقد عمل مهندسو الموانئ في مدة 27 سنة على محاولة استكمال كل المخططات التي تعلق بتأهيل التوسيع وتحديث ميناء الجزائر، والتي شملت إضافة إلى ربط الناحية الشمالية بمركز نواة الميناء، وهذا على امتداد بحري قدر بـ 200 متر، وينطلق من منطقة "مزور" نحو الشمال، كما عملوا على تحصين وتدعيم هذا الامتداد عن طريق خلق رصيف جديد وأراضي محاذية له، وهذا بعد تعبأتها وتهيأتها، والتي تتصف بأنها ضيقة بحيث تشكل معبر نحو الجهة الشرقية. بالإضافة إلى خلق ثلاث مصالح للترميم والصيانة تكون في نهايات الرصيف الجنوبي

<sup>1</sup> Paul Laurent: Op.cit , p 16 .

<sup>2</sup> G G A: Op.cit, p43 .

<sup>3</sup> Paul Laurent: Op.cit , p16 .

مساهمة بذلك في توضيح الشكل العام لأحواض الميناء، ومساهمة في ربط وفتح الضفة الجنوبية بنواة الميناء<sup>1</sup>.

على أن تدعم هذه الامتدادات الإضافية بتجهيزات آلية تضمن نقل السلع الثقيلة ومخازن كبرى لتخزين السلع، وقدر المهندسون مساحتها بـ 3,600 متر مربع، وقد تحولت مؤسسة الغرفة التجارية لمدينة الجزائر من بين أهم الشركات صاحبة الإمتيازات الكبرى، المتعلقة بتجهيز وتدعيم الميناء بالوسائل والمعدات، وهذا من خلال المرسوم المؤرخ بـ 05 جوان 1894م<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن الخيرات التي كانت تتمتع بها هضبة متيجة المقابلة لميناء الجزائر، بالإضافة إلى التسهيلات القانونية التي جاء بها قانون 1867 م للجمارك كل هذا شكل ضغطا على ميناء الجزائر، ومما زاد الطين بلة فتح قناة السويس سنة 1869 م الذي أعطى دفعا للحركة التجارية لحوضي البحر المتوسط والبحر الأحمر، كل هذه الظروف الداخلية والخارجية جعلت من ميناء الجزائر عاجزا عن تلبية حاجيات النقل البحري، الأمر الذي فرض على الإدارة الفرنسية التفكير في توسيعات أخرى<sup>3</sup>.

جاء قانون 25 جوان 1897 م الذي منح الغرفة التجارية لمدينة الجزائر مساحات ساحلية واسعة من أجل خلق أحواض مائبة كامتداد للناحية الجنوبية، وهذا عن طريق تعبئة وتهيئة هذه الأراضي حتى تكون كرصيف أولي لهذه الأحواض، ومن أجل القيام بهذه العملية فلقد لجأت

<sup>1</sup> Paul Laurent: Op.cit, p16 .

<sup>2</sup> Ibid, p16 .

<sup>3</sup> Oscar Mac Carthy: Dictionnaire géographique et économique et politique de l'Algérie, Paris, 1858, p195 .

الغرفة التجارية لمدينة الجزائر على اعتماد نظام ضريبي خاص يسمح لها بتغطية تكاليف هذه الأشغال<sup>1</sup>.

وفي نهاية القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين، وتحديدًا في الفترة المحصورة بين 1897 - 1914 م عرفت الأشغال التوسيعية لميناء الجزائر نهايتها، وهذا عن طريق إنشاء حاجزين يعملان على تكسير الأمواج التي ظلت تهدد ميناء الجزائر، وهذا بواسطة مشروع "الأميرال موشي" (Amiral- Mouchez) ، الذي تضمن إنشاء حاجز بحري يبلغ طوله 800 متر، يمتد من الشمال الغربي لميناء الأغا إلى غاية الجنوب الشرقي له<sup>2</sup>.

وبالإضافة إلى هذا فقد دعم أيضا ميناء الجزائر بمشروع "مينوري" (Minerais)، والذي ضمنه بناء حاجز بحري على امتداد 600 متر، وعرض قدره 140 متر. حيث تم ربط الجهة الجنوبية للميناء بجزيرة "الجفنة"، وبذلك تكون خلفية ميناء الجزائر قد دعمت بأشغال كبرى عملت على حمايتها من الأمواج وتوسيع أحواض الميناء<sup>3</sup>.

ويفضل هذه الأشغال عرف ميناء الجزائر زيادة في نسبة العبور التجاري وتدفق السفن عليه وزيادة في حجم الأطنان من السلع التي كانت تمر على الميناء<sup>4</sup>. ( أنظر الملحق 10 )

<sup>1</sup> Paul Laurent: Op.cit, p17 .

<sup>2</sup> Ibid, p 18 .

<sup>3</sup> G G A: Op.cit, p 44.

<sup>4</sup> Mac Carthy Oscar: Op.cit, p195 .

**3.1.1.1 ميناء عنابة:** يعد ميناء عنابة من أهم الموانئ في شمال إفريقيا منذ العهد الفينيقي والروماني والوندالي والبيزنطي والإسلامي والعثماني حتى الإحتلال الفرنسي حيث يطل على السهول الزراعية الشرقية، كما كان قريبا من مناطق الثروات المعدنية منها الحديد والفسفاط بالونزة والكوف وغيرها من مناطق الغنى الاقتصادية<sup>1</sup>.

ولقد نال ميناء بونة اهتمام الكثير من المهندسين الفرنسيين، وذلك من خلال مجموعة المشاريع الإنشائية والترميمية التي طبقت عليه، والتي تمثلت في:

- **مشروع جيروم برطانيا:** "جيروم برطانيا" هو مخطط في عهد الإحتلال الفرنسي جاء لتوسيع ميناء بونة، والذي كان طوله يبلغ حوالي 3 كم، إلا أن جيروم عمل على توسيعه، وتم له هذا بعد دفاع مستميت في قاعات المجالس الجزائرية بعدما لقي معارضة من طرف النواب في توسعته، التي بلغت قيمتها في الأول 9 ملايين فرنك<sup>2</sup>.

- **مشروع دانتان وفاكارو:** ساند هذا المشروع كل من المقاولين "دانتان وفاكارو" إلا أنهما لم يتسلما إلا في 19 فيفري 1885 م بعد قبولهما التخفيض بنسبة 7 % من القيمة المقدمة التي صارت تساوي 8534023 فرنك<sup>3</sup>.

وطبق هذا المشروع نهائيا بعد أن بدأت أعمال المهندسين سنة 1885م، وتمثلت هذه الإنجازات في:

- إقامة مدخل و أرضية للميناء ، بالإضافة إلى سطح ذو مساحة 70 هكتار.

<sup>1</sup> سعيد دحماني: مرجع سابق، ص121.

<sup>2</sup> محمد جندلي: مرجع سابق، ص80.

<sup>2</sup> نفسه، ص80.



- تكوين مرسيين: المرسى الأول يدعى "مرسى بابيول" والذي يبلغ طوله حوالي 700 متر متبوع بدائرة قطرها 270 متر، والمرسى الثاني يقع في الجنوب ويمتد من الشرق إلى الغرب على حدود مرسى بابيول<sup>1</sup>.
- إقامة واجهة للميناء يبلغ عمقها حوالي 7.50 متر، وعرضها 56 متر، محاطة بجدار عمقه 6 أمتار. وكانت محدودة من الجنوب إلى الشرق عن طريق جدار يبلغ طوله 900 متر. بالإضافة إلى وجود أرضية إسمنتية بها قضبان حديدية من حولها<sup>2</sup>.
- وفي النهاية تكلف المشروع بـ: 20 مليون فرنك سنة 1894 م، بعد عمل مكث فيه من سنة 1885 إلى 1894 م، ونتج عن ذلك إفلاس المقاولين من هذا المشروع في 7 جويلية 1894 م ملأن الغلق تم بقرار وزاري في 18 نوفمبر 1895 م فغلقت الشركة تماما، ثم كلف المشروع به مرة أخرى السماسرة في 15 جويلية 1896 م، وتسلمه كل من "جامي وإيقالتي" وأخضع من القيمة مرة ثانية بـ 28 % فربحوا 6 ملايين فرنك<sup>3</sup>. (ينظر الملحق رقم 06).

<sup>1</sup> G G A: Op.cit , p 60 .

<sup>2</sup>Ibid, p 61 .

<sup>3</sup> محمد جندلي: مرجع سابق، ص 80.

## 2.1.1 المشاريع الإنشائية :

## 1.2.1.1 ميناء فيليب فيل (سكيكدة) :

بُنيت مدينة "فليب فيل" (Philippeville) على موقع مدينة "روسياكادا" (Rusicada) التي تأسست سنة 45 ق.م، ودمرت بعد أربعة قرون من الوجود من قبل المخربين<sup>1</sup> ، وقد أُعيد بناؤها من قبل الفرنسيين في 1838 م على ضفاف خليج سطورة وسميت بـ "فليب فيل"<sup>2</sup>.

ميناء فيليب فيل يقع في الجزء الجنوبي للخليج داخل الطرفين الداخليين، اللذان يتشكلان بفضل " طرف تسراح " نحو الغرب والرأس الحديدي نحو الشرق، وهذا الخليج هو بشكل هلال مفتوح في الاتجاه الشمالي الغربي نحو 09 أميال للعمق<sup>3</sup>.

وكان ميناء سكيكدة في البداية عبارة عن مرفأ بني من أعمدة حديدية حيث تتمكن السفن الراسية القيام بعملية التفريغ مباشرة على أرضيته، ويتم تفريغ حمولتها على رمال شاطئ سطورة المتواجد على بعد 3 كم غرب مرفأ سكيكدة، ثم تحمل هذه السلع على عربات مسطحة لإيصالها إلى المدينة. وكان الجدل القائم في البداية حول اختيار موقع الميناء سواء في سطورة أو سكيكدة واتباعا للرأي العام تم اختيار سكيكدة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Billard et Balen si: Les ports et navigation de l'Algérie, Larose, Paris, 1930, p163

<sup>2</sup> الشيخ لـحل: «الامتيازات الاقتصادية الفرنسية في الجزائر خلال القرن السادس عشر»، المجلة المغاربية للدراسات التاريخية والاجتماعية، العدد 11، جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس، جوان 2015، ص 19.

<sup>3</sup> Paul lurent: Op.cit, p 77 .

<sup>4</sup> رشيد غلاب: تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار حالة المؤسسة المينائية سكيكدة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، تخصص اقتصاد وتسيير المؤسسات، قسم علوم التسيير، كلية علوم التسيير والعلوم الاقتصادية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2006-2007، ص 127 .

كان من الضروري إيجاد بوابة تربط الداخل بالخارج عبر ميناء سكيكدة، الذي يقع في الجزء الجنوبي من خليج سطورة، حيث تطل المدينة على البحر المتوسط، وهو بمثابة ثغر لها يفتح غربا بعد رصيف مستعرض يفصله عن المدينة. إلى جانب حصانة الميناء وحمايته من الرياح الغربية التي تسود شتاء. وبذلك طرح مشروع إنشاء ميناء سكيكدة للبحث، وبعد تعرض مجموعة من السفن الراسية في البحر للتحطيم، نتيجة هبوب عاصفة قوية في شتاء سنة 1854 م. بعدها ازدادت أهمية الإسراع في هذا المشروع<sup>1</sup>.

عرف خليج نوميديا خلال فترة 1841 - 1854 م وصول عواصف هوجاء حطمت عشرات السفن المتمركزة بميناء سطورة للصيد مما أخرج مشاريع إنجاز هذا الميناء، وانتهى الأمر إلى الإقتناع بأنه لا يمكن لمدة أطول الإستغناء عن ميناء هام للتجارة، ولا مجال للتردد لأهمية الأعمال التي ستجز<sup>2</sup>.

ومن أهم المشاريع الفرنسية الإنشائية والترميمية والتي مست ميناء سكيكدة نذكر:

• مشروع "دي مارك": في عام 1843 م قام "دي مارك" بإنجاز مشروع ابتدائي على ميناء فيليب فيل، والذي اقترح فيه بناء حاجز كبير يحيط بالميناء من الشرق والشمال، وحاجز آخر من غرب الميناء مع ترك مضيق للمرور، أين قدرت المساحة المغطاة بـ 17 هكتارا تمتد أمام المدينة. إلا أن المفتش العام اعترض عليه واعتبر بأن المدينة يلزمها إنجاز ميناء كبير<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> توفيق صالح: المجتمع وال عمران في مدينة سكيكدة خلال الحقبة الكولونيالية 1838-1962، مذكرة مقدمة لنيل شهادة

الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، تخصص تاريخ حديث ومعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009، ص 188.

<sup>2</sup> نفسه، ص 188 .

<sup>3</sup> نفسه، ص 188 .

• مشروع بوترو: كلف المهندس "بوترو" بدراسة الميناء حيث قدم مشروعا تمهيدا عام 1871م اقترح فيه مصبا واسعا يحيط بالميناء من الشمال ومصبا عموديا في الشاطئ، من أجل غلق الميناء من الغرب، حيث أنفق عليه حوالي 28 مليون فرنك، وهو يشمل المرسى الداخلي واتساعه 19 هكتارا، والمرسى الخارجي يغمر 32 هكتارا، ويحميه من أمواج البحر سد ممتد بين الأمواج يبلغ طوله 1800 متر<sup>1</sup>.

أما المشروع النهائي فقد تمت الموافقة عليه عام 1860م من طرف الهيئات المختصة. وشمل هذا المشروع :

- بناء حوض مائي من الناحية الشرقية .
- بناء حاجز أفقي لغلق الحوض المائي وإنشاء ميناء مؤقت .
- بناء الحاجز الأكبر الممتد على طول 1400 متر .
- بناء حاجز القصر الأخضر وبصفة نهائية المساحة الأمامية للميناء .

حيث انطلقت هذه الأشغال عام 1861 م وبلغت تكلفتها 12.000.000 فرنكا<sup>2</sup>.

وجاء في قرار 28 جويلية 1860 م بأن الأشغال ذات منفعة عمومية، وكانت أول أجزاء هذا المشروع تمت مناقشتها بتاريخ 20 فيفري 1861 م للسادة " قودبارغ- ليسكا- بيكادو "

<sup>1</sup> توفيق صالح: مرجع سابق، ص 188 .

<sup>2</sup> نفسه، ص189.

الذين تحصلوا على 2.800.000 فرنكا من مبلغ 100 مليون التي منحتها الشركة الجزائرية. ولغاية 1870 م لم تنته أشغال الميناء ولم يؤهل لاستقبال السفن التجارية<sup>1</sup>.

كما تميزت الفترة الممتدة من 1870 إلى 1914 م بتغييرات عمرانية، كوضع إنشاءات ضخمة وإقامة الميناء بمساحة 42 هكتارا ويحميه حاجز ممتد في البحر، وبناء مساحات مغطاة وأرصفة جديدة. ويتكون الميناء من حوضين هما: مقدمة الميناء والمرسى لرسو السفن وأمامه رصيف واسع ساهم في امتداد البنيان وتوسع المدينة شمالا نحو البحر، ثم امتدت المباني الجديدة في القسم الجنوبي من المدينة<sup>2</sup>.

ولقد أشرف مكتب الدراسات والمهندس " بيون " على إنشاء منطقة صناعية حقيقية ملحقة بميناء سكيكدة مع توسيع وتجميل المظهر العام للميناء، وقد كانت هذه الأعمال موجهة لتعزيز قدرات الميناء على استقبال البواخر الحديثة بإنشاء رصيف جديد وتعبيد ما يسبق الميناء بتكلفة 31 مليون كمرحلة أولى لتوسيع الميناء، حيث قدرت التكلفة الإجمالية بـ 17.800.000 فرنك، مع إنشاء نهج كبير مقابل البحر بمبلغ 10 مليون فرنك، وذلك لتحسين صيرورة الميناء وشبكة الطرقات للمدينة<sup>3</sup>.

ولما اكتمل إنشاء الميناء تقريبا عام 1876 م فتح في وجه الملاحة البحرية، وتم ربطه بأهم المدن بواسطة خط حديدي لنقل السلع والبضائع إلى مختلف الجهات الشرقية، وعلى الرغم من أن الظروف الطبيعية لموقع سكيكدة الجبلي حرمت المدينة والميناء من المساحات الجيدة للتوسع، فإن لها مزايا أخرى تتمثل في حصانة الميناء وموقعه الجغرافي الهام، خاصة وأنه

<sup>1</sup> Solal Edouard: Philippeville et sa région 1837-1870, La maison Des livres, Alger, 1975 , p p 176 - 177 .

<sup>2</sup> Ibid, p 178 .

<sup>3</sup> توفيق صالح: مرجع سابق، ص 189.

يحتمي من الشمال بحاجز اصطناعي يبدأ من رأس سكيكدة شرقا ويمتد في البحر لمسافة 1645 متر، في حين يمتد الحاجز الصخري الثاني غربا عند القطر الأخضر، وهو بمثابة لسان اصطناعي كاسر للأمواج عند مدخل الميناء، ويفصل بين الحاجزين ممر مائي بعرض 130 متر<sup>1</sup>. ( أنظر الملحق 12 )

وتجدر الإشارة إلى أن منطقة خليج سطورة كانت مسرحا نشيطا للتبادل التجاري منذ القديم، ولم تظهر أهمية هذا الخليج إلا في النصف الأول من القرن التاسع عشر، بعد استيلاء الفرنسيين على إقليم قسنطينة<sup>2</sup>.

## 2. الخطوط البحرية الجزائرية

### 1.2 الخطوط البحرية الجزائرية الداخلية

ظلت حركة البضائع والمسافرين تتم عبر البحر لمدة طويلة، حيث كان هذا أكثر أمنا من الداخل عن طريق الطرق البرية، كما كان الساحل هو الوسيلة الوحيدة للاتصال خلال السنوات الأولى للغزو الفرنسي، حيث كانت العاصمة تزود كل من وهران وعنابة بالبضائع عن طريق النقل البحري معتمدة في ذلك على السفن والموانئ<sup>3</sup>.

وحتى بعد تطور شبكات الطرق بقيت الملاحة البحرية وسيلة نقل هامة بين الشرق والغرب، كما كان هناك نقل بحري داخل المقاطعات يربط بين مستغانم وهران في الغرب وسكيكدة وعنابة في الشرق بالجزائر العاصمة وهذا مرتين في الأسبوع بواسطة البواخر

<sup>1</sup> توفيق صالح: مرجع سابق، ص 191.

<sup>2</sup> De Marcilly: Notice sur les vestiges de l'occupation dans le cercle de philippeville, R S A C, paris, 1853, p 21.

<sup>3</sup> Baroli marc: la vie quotidienne des francais en algerie 1830-1914, hachette, paris; 1967, p 60.

الحكومية، أما الموانئ الصغيرة: ( تنس، دلس، جيجل والقاللة ....) فإن الاتصال بها كان عشوائيا أي حسب حالة البحر وأهمية الشحنة<sup>1</sup>.

وبمرور الوقت وقع حدثان زادا من أهمية موانئ الجزائر، خاصة ميناء العاصمة، أحدهما خارجي وهو فتح قناة السويس التي حولت البحر المتوسط إلى طريق تجاري أساسي بين أوروبا وآسيا - أي نحو الشرق - وحولت ميناء العاصمة إلى منطقة للتوقف والتزود بالمؤن، والآخر داخلي ويتمثل في تطور صناعة النبيذ في المستعمرة بدأ من 1885 م، الأمر الذي أدى إلى تنشيط التجارة البحرية نحو فرنسا<sup>2</sup>.

رغم توسع شبكات الطرق وسكة الحديد إلا أن الحركة المباشرة للسلع بين الموانئ الرئيسية بقيت عبر البحر، وظهرت السفن عبر السواحل كمنافس للطرق ضمن مسافة 200 كم، ولمواجهة هذه المنافسة أجبرت " PLM " في سنة 1873 م على إدخال تخفيضات على تعريفات مختلفة على طول خطها الحديدي الرابط بين الجزائر ووهران، وهذا لتشجيع حركة السلع على طول هذا الخط وقلصتها أكثر سنة 1899 م، وبهذه الطريقة صارت تفرض أقل التعريفات في المستعمرة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>Baroli marc: op cit, p 61

<sup>2</sup>رضا حوجو: مرجع سابق، ص 21 .

<sup>3</sup> Bernard augustin: op cit , p p 91 - 92 .

## 2.2 الخطوط الجزائرية الفرنسية

إن الخطوط البحرية الرئيسية بين الموانئ الجزائرية والموانئ الفرنسية هي خطوط قديمة ترجع إلى العصور الوسطى ، وإننا نجد لها منظمة حسب الأهمية الاقتصادية أو التجارية إن صح ذلك. وهي كالتالي:

- الخط الرابط بين ميناء مرسيليا وكلا من ميناء الجزائر، وهران، سطورة وعنابة.
- الطريق البحري الرابط بين ميناء فوندر "Port-Vendre"، وكلا من ميناء الجزائر و وهران.
- الخط الرابط بين الموانئ الفرنسية الرئيسية

( Port Marseille, Sète, Louis-du-Rhone, Nice, Cassis, Bordeaux)

والموانئ الجزائرية: ميناء الجزائر، وهران، سطورة وعنابة.

- الطريق البحري الرابط بين موانئ الجنوب الفرنسي

(Marseille, Touloun, Cassis, Ciotat)، وموانئ الشرق الجزائري: ميناء عنابة  
وسطورة<sup>1</sup>.

أما فيما يخص العلاقات التجارية بين هذه الموانئ فنجدها محصورة في ميناء مرسيليا والموانئ الجزائرية الأخرى ولاسيما موانئ الشرق الجزائري، وتعود هذه العلاقات للقرن الثالث عشر وذلك من خلال تجار مرسيليا الذين كانوا يأتون إلى بجاية بمعادن، أقمشة، آلات حديدية ويأخذون منها خيولا، أصوافا، زيتا، شموعا وجلودا، وهذه الأخيرة كانوا يعيدون بيعها بأثمان

<sup>1</sup> Dhe et Jean Denizet: Les liaisons maritimes , aériennes et terrestres de l'Algérie, Cahiers du centenaire de l'Algérie , Livre VIII, Tome VIII, sans date, p 20 .



غالية في إسبانيا و إيطاليا، والقنصل الفرنسي في بجاية آنذاك اسمه "Peyre Jordans" ورسائله موجودة في محفوظات الوثائق بمرسيليا<sup>1</sup>. وتدعمت هذه العلاقات بفضل الاتفاق الذي أبرم بين فرنسوا الأول والسلطان سليمان القانوني سنة 1534 م الذي سمح للفرنسيين الحصول على امتياز صيد المرجان من سواحل الشرق الجزائري واستعمال الموانئ للتجارة<sup>2</sup>.

ويعتبر النصف الثاني من القرن الثامن عشر عهد ازدهار بالنسبة لهذه العلاقات، حيث كانت مدينة مرسيليا تستورد سنويا، من موانئ الشرق الجزائري حوالي ثلاثمائة ألف قنطار من القمح<sup>3</sup>.

أما ميناء طولون فقد كان له دورا عسكريا بارزا، باعتباره كان يمثل المكان الذي غادرت منه الحملة الفرنسية إلى الجزائر في منتصف شهر أبريل 1827 م باتجاه سيدي فرج<sup>4</sup>.

ومنه نستنتج بأن هذه الخطوط البحرية الجزائرية الفرنسية قد مثلت أهم الطرق البحرية التي استغلها الإحتلال الفرنسي في السيطرة العسكرية والسيطرة على التجارة الخارجية الجزائرية والتي أصبحت حكرا عليه، مما أدى إلى دمج الإقتصاد الجزائري بالإقتصاد الفرنسي.

<sup>1</sup> مولود قاسم نايت بلقاسم: شخصية الجزائر الدولية وهيبتها العالمية قبل سنة 1830، دار الأمة، الجزائر، 2007، ج2، ص 8 - 9.

<sup>2</sup> علي عبود: الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض 1830 - 1899 (القطاع الوهراني نموذجاً)، رسالة لنيل شهادة الماجستير، قسم التاريخ وعلم الآثار، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2013 - 2014، ص 3.

<sup>3</sup> العربي الزبييري: التجارة الخارجية في الشرق الجزائري، مرجع سابق، ص 129.

<sup>4</sup> أبو القاسم سعد الله: مرجع سابق، ص 29.

### 3. أثر شبكة المواصلات الفرنسية البحرية في تدعيم سلطة الاحتلال

إن قلة الأنهار الصالحة للملاحة في الجزائر جعلت السواحل المكان الوحيد الصالح للملاحة البحرية، وبما أن الاتصالات البحرية صارت مهمة بالنسبة لفرنسا، فقد بذلت مجهودات معتبرة لتحسين الموانئ ولتكثيف الرسو فيها بهدف تلبية احتياجاتها العسكرية وتنمية التجارة، كما كان الحال بالنسبة لموانئ الجزائر، وهران، سكيكدة وعنابة<sup>1</sup>.

#### 1.3 عسكريا

كانت الطريق البحرية التي تربط ميناء الجزائر بموانئ دلس وبجاية وجيجل وعنابة والقالة وسكيكدة، تنقل عبرها على وجه الخصوص قوات الجيش الفرنسي التي تجهز لصد الحملات أو لإخماد الثروات، وكما كانت تؤمن الملاحة الدولية. وقد كانت عدة تحصينات تحمي المدن الساحلية وتدعم الحماية للسفن. وتتمثل منشآت الطريق البحرية في: برج تامنفوست، الذي يراقب ويحمي الداخل إلى مدينة الجزائر والخارج منها، أما البرج الثاني فهو برج دلس الذي كان بمثابة نقطة تحول وهمزة وصل بين جيجل والجزائر<sup>2</sup>.

وفيما يخص الطريق البحرية التي تربط ميناء الجزائر بموانئ بايلك الغرب: ميناء مستغانم وأرزيو ووهران والمرسى الكبير وبني صاف وميناء نيمور، وكانت تنقل عبرها القوات العسكرية لصد التحرشات والحملات الأجنبية، وكما تؤمن نقل السلع والبضائع بين الموانئ المذكورة. وكانت عدة تحصينات دفاعية تحمي هذه الموانئ وتتمثل في: برج الترك، برج المحال، برج كارت<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> رضا حوجو: مرجع سابق، ص12.

<sup>2</sup> علي خلاصي: الحصون والقلاع في الجزائر، مرجع سابق، ص175.

<sup>3</sup> نفسه، ص176.

وفي أولى مراحل الغزو الفرنسي للجزائر كان انعدام أو قلة الطرق مفيدا للموانئ، حيث كان البحر هو الرابط الوحيد بين بجاية والجزائر العاصمة، وهذا سبب تأخر السيطرة على منطقة القبائل، والتي لم يتم إخضاعها إلا في جويلية 1857 م<sup>1</sup>. وفي أواخر 1870 م كان مستوطنو القرية الاستعمارية الجديدة " Malakoff " (في سهول البلدية) يأتون إلى ميناء تنس بواسطة المراكب<sup>2</sup>.

### 2.3 اقتصاديا

أما بعد توسع الاحتلال الفرنسي في الجزائر فإنه بفضل شبكة الطرق البرية والسكك الحديدية الكثيفة التي تربط بين مناطق الإنتاج وموانئ التصدير، ازدادت الأهمية الاقتصادية للموانئ الجزائرية، وهو ما أثر على حركة الصادرات والواردات، وشهدت هذه الموانئ تطورا كبيرا، فمثلا في سنة 1888 م كان الوزن المنزل والمحمل عبر مختلف الموانئ الجزائرية حوالي 2 مليون طن، وارتفع هذا الرقم إلى حوالي 4.2 مليون طن عام 1904 م<sup>3</sup>.

ومما تجدر الإشارة إليه أن موانئ الجزائر، وهران وعنابة تحتل الصدارة من حيث عدد البواخر الداخلة والخارجة والحمولة أيضا في الجزائر، وتحتل المرتبة الثالثة، الرابعة والعاشر على التوالي في قدرة الاستيعاب على مستوى الموانئ الفرنسية ومستعمراتها قاطبة. وبعد أن أصبحت الموانئ الجزائرية همزة وصل بين المناجم الجزائرية والموانئ الفرنسية الكبرى خاصة ميناء مرسيليا، صنفت الإدارة الفرنسية الموانئ الجزائرية إلى موانئ رئيسية وهي: ميناء الجزائر، ميناء وهران، ميناء عنابة وأخرى ثانوية مثل: ميناء مستغانم، ميناء

<sup>1</sup> فلاديمير لوتسكي: تاريخ الأقطار العربية الحديث، دار الفرابي، بيروت، دون سنة نشر، ص 196 .

<sup>2</sup> Yacono Xavie : Op.cit , p 408 .

<sup>3</sup> عبد الحكيم رواحنة: مرجع سابق، ص ص82-84 .

بجاية، ميناء سكيكدة، ميناء جيجل، ميناء القل، وذلك حسب اختلاف أهميتها<sup>1</sup>. (أنظر الملحق

(05)

ومع تطور الاقتصاد الكولونيالي في الجزائر وازدياد عدد المستوطنين، أصبح لكل ميناء اختصاص معين، فبعضها اختص في تصدير المواد المعدنية والطاوية مثل ميناء عنابة ووهران، خاصة وأنها ربطت بشبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية مع مناطق الإنتاج المعدني، وموانئ أخرى كانت مخصصة لتصدير المنتجات الزراعية مثل ميناء بني صاف مستغانم، طرق داخلية مثل الطريق الرابط بين وهران والجزائر، الجزائر وسكيكدة، طريق قسنطينة بسكرة وسكة حديد وذلك لقرنها من الإنتاج الزراعي، فكانت تصدر من خلالها الخمور والحلفاء إلى فرنسا وعدد من الدول الأوروبية منها بريطانيا<sup>2</sup> التي كانت تستورد 85% من الحلفاء الجزائرية اعتبارها المصنع العالمي الأول لهذه المادة<sup>3</sup>، إضافة إلى ميناء الجزائر الذي يعتبر الأكبر في المستعمرة، فكان متعدد الخدمات من نقل المسافرين إلى تصدير المواد الأولية والزراعية لقربه من سهول متيجة وعن طريق والسكة الرابط بين الجزائر البلدية، حيث كان هذا الميناء يستقبل معظم واردات الجزائر من المواد المصنعة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> عبد الحكيم رواحنة: مرجع سابق، ص 84 .

<sup>2</sup> نفسه، ص 84 .

<sup>3</sup> عبد اللطيف بن أشنهو: تكون التخلف في الجزائر (محاولة لدارسة حدود التنمية الرأسمالية في الجزائر بين عامي 1830-1962)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1979، ص 256 .

<sup>4</sup> عبد الحكيم رواحنة: مرجع سابق، ص 85 .

## خلاصة

يمكن القول بأن الموانئ الجزائرية خصوصا ميناء وهران، الجزائر، عنابة وسكيكدة شهدت خلال الحقبة الاستعمارية تطورا ملحوظا من جهة الجانب الشكلي، فقد عمل المهندسون الفرنسيون منذ الوهلة الأولى لاحتلالهم الجزائر على العناية بها من خلال مختلف الأشغال الترميمية و التوسيعية التي قاموا بإنجازها، وذلك بهدف تسهيل عملية النقل البحري والتبادل التجاري بين الجزائر والدول المجاورة لها خاصة فرنسا.

أما من الناحية الاقتصادية فعرفت هي أيضا نموا وتطورا كبيرا، حيث كان للميناء الجزائري دورا فعالا في السياسة الاقتصادية الفرنسية، فقد مثلت الموانئ الجزائرية المدروسة همزات وصل تجارية بين الجزائر وأوربا مما ساهم في إنماء الإقتصاد الكولونيالي .

بعدها أحكم الإستعمار الفرنسي السيطرة العسكرية على الشمال الجزائري انتقل مباشرة للتنفيذ على أرض الواقع إستراتيجية إقتصادية لاستغلال وتحويل خيرات الجزائر نحو المتروبول الفرنسي، وتتمثل هذه الإستراتيجية في ربط مناطق الغنى الإقتصادية للجزائر بأهم الموانئ القريبة منها ، ومن ثم القيام بعملية تصديرها نحو الموانئ الفرنسية المجاورة لها. وقد تم له ذلك بفضل شبكة من الطرق والسكك الحديدية وكذا عمليات توسيع وتهيئة الموانئ التي خصت بها الإدارة الفرنسية الموانئ الجزائرية وهي تعكس الاهتمام الفارط للإدارة الاستعمارية بهذه المستعمرة من الناحية العسكرية وكذا الاقتصادية.

على العموم فلقد بذلت الإدارة الاستعمارية مجهودات كبيرة قصد التحسين من وضعية الموانئ الموروثة على العهد العثماني، والتي كانت بحالة مهترئة تفتقر لحدثة القرن التاسع عشر، لتستغلها لصالح كفة الكولون ونحو المتروبول الفرنسي على حساب أرض وسواحل الأهالي الجزائريين، فالميناء الجزائري في الحقبة الاستعمارية كان أداة سيطرة استعمارية ولم يكن مؤسسة أهلية مدنية .

خاتمة

أسفرت دراستنا لموضوع "شبكة المواصلات الفرنسية البرية والبحرية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاحتلال 1830 - 1914 " عن جملة من النتائج نستخلصها في ما يلي:

1. كانت وضعية شبكة المواصلات البرية في الجزائر أواخر العهد العثماني عبارة عن شبكة من المسالك والدروب الطبيعية الخالية من أنواع الرصف والتبليط، ولم ترقى لنظيرتها بأوروبا، كما أنها لم تحظى بالعناية الكافية من قبل الحكام، حيث ظلت هذه الشبكة على ما كانت عليه في الفترة الإسلامية من حيث الوسائل المستخدمة أو المسالك المستعملة، ورغم تردي وضعية شبكة الطرق إلا أنها كانت تلبي حاجيات ومتطلبات الجزائريين، وكانت تتناسب مع وسائل نقلهم في تلك الفترة.

أما عن وضعية شبكة المواصلات البحرية المتمثلة في سلسلة الموانئ الممتدة على طول الساحل الجزائري رغم أنها كانت تتصف بالقدم والإهتراء فقلما كانت تتعرض لعملية الصيانة والتجديد آنذاك إلا أنها كانت تمثل أهم القواعد العسكرية المعتمد عليها في صد التحرشات الأوروبية والحملات الصليبية.

إضافة إلى الدور العسكري الذي لعبته الموانئ الجزائرية أواخر العهد العثماني كانت تمثل أيضا إحدى المراكز التجارية التي يعتمد عليها في تنشيط التجارة خاصة تلك المتعلقة بدول أوروبا عموما وفرنسا خصوصا، والتي كانت تربطها علاقات تجارية وطيدة مع الجزائر.

2. سعى الفرنسيون لاكتساب حق امتلاك أرض الجزائر واعتبارها قطعة فرنسية وذلك باللجوء إلى عدة وسائل تضيفي لهم طابع الشرعية القانونية على استعمارهم للجزائر، وعلى هذا الأساس انصرف اهتمامهم إلى اعتماد عدة وسائل منها مد شبكة من المواصلات البرية، حيث أعطت الإدارة الفرنسية منذ بداية الاحتلال الأولوية

لمشروع شبكة الطرق والذي عد من أهم وأضخم الوسائل التي ساعدت في خدمة المشروع الاستعماري الفرنسي في الجزائر، حيث سهلت هذه الطرق عملية تنقل فرق الجيش لإخماد الثورات وإخضاع الجزائريين والاستيلاء على أراضيهم بالقوة، كما كانت أداة للولوج نحو المناطق الداخلية ذات الأهمية الاقتصادية، واستنزاف خيراتها الطبيعية لصالح الاقتصاد الكولونيالي، خاصة بعدما دعمت شبكة الطرق بشبكة السكك الحديدية والتي سمحت للاستعمار الفرنسي بالتوغل في مناطق كانت تكلفه فيما سبق الوقت والجهد، وسهلت في الوقت ذاته ربط هته المناطق بالموانئ الجزائرية لاستغلال مواردها الطبيعية ومن ثم تحويلها للموانئ الفرنسية .

3. لم يكن مدّ هذه الشبكات من الطرق المعبّدة والسكك الحديدية بالأمر السهل، حيث وقفت مجموعة من الصعوبات منها: صعوبات طبيعية، مالية وتقنية إضافة إلى الرفض القاطع للجزائريين لمشروع شبكة المواصلات في إعاقه عملية تهيئة مستعمرة الجزائر بشبكة من الطرق والسكك الحديدية.

4. لقد عملت شبكة الطرق وشبكة السكك الحديدية على خدمة الاقتصاد الفرنسي خصوصًا واقتصاد المستعمرة عمومًا، بحيث عملت هاتين الشبكتين على تنشيط القطاع التجاري الداخلي والخارجي، وهذا عن طريق ربطهما للأسواق الداخلية بالموانئ، وضمان نقل السلع إلى نقاط التصدير.

5. لقد عملت شبكة الطرق المعبّدة والسكك الحديدية التي أنشأها الاستعمار الفرنسي في الجزائر على تدعيم المشروع الاستيطاني الأوروبي في الجزائر، بحيث ساعدت هاتين الشبكتين المعمرين على حسن استغلال واستخدام الموارد الزراعية وتوفير الحوافز على الإنتاج بما يحقق لهم أكبر عائد من الأراضي الجزائرية المغتصبة بالقوة.

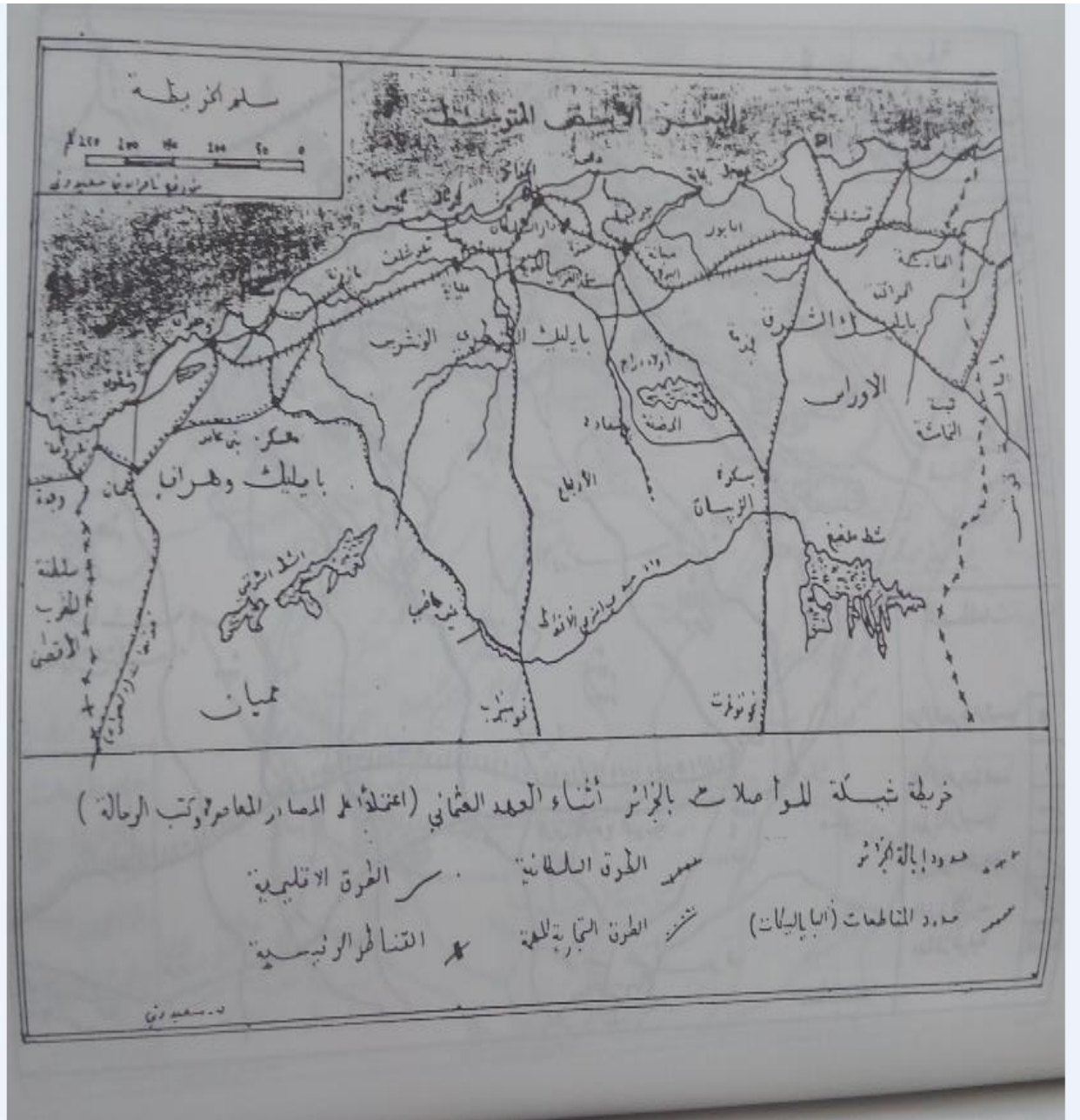


6. حظيت الموانئ الجزائرية باهتمام وعناية الإدارة الفرنسية التي عملت على تجديدها وترميمها وتوسيعها إضافة إلى إنشاءها لموانئ جديدة، والاعتماد عليها في النقل الداخلي، حيث استخدمتها كبديل للطرق البرية التي كانت فاقدة للأمن بسبب المقاومات الشعبية الراضية للوجود الاستعماري.
7. لقد كان للموانئ الجزائرية دور كبير في تنشيط الحركة التجارية بين الجهة الشرقية عنابة ، سكيكدة ، الجزائر الوسطى بالغربية، وهران وأرزيو فكانت خطوطها بمثابة همزة وصل بين أطراف المستعمرة في ظل صعوبة النقل البري الداخلي.
8. لقد عملت الإدارة الفرنسية على استغلال الاقتصاد الجزائري وتوجيهه نحو المتروبول وهذا بواسطة تنشيط الحركة التجارية الخارجية نحو الموانئ الفرنسية والأوروبية من خلال الموانئ الجزائرية المنتشرة على طول الساحل الجزائري الشرقي والغربي.
9. إن كل المشاريع التي مست كلا من شبكة المواصلات البرية وكذا البحرية كانت مقتصرة على خدمة المصالح الفرنسية ودعم الوطن الأم والمستوطنين، ولم تكن في خدمة الجزائريين الراضين للوجود الفرنسي ومشاريعه الإستعمارية .

ملاحق

## ملاحق

الملحق 01 : شبكة المواصلات بالجزائر أثناء العهد العثماني



المصدر: ناصر الدين سعيدوني: ورقات جزائرية، مرجع سابق، ص 460.

الملحق 02: نص المرسوم الإمبراطوري 8 أبريل 1857 م

نابليون :

بفصل الله والإرادة الوطنية، إمبراطور الفرنسيين ، لكل الحضور و الأتئين مرحبا.  
بخصوص تقرير وزيرنا أمين الدولة لدى وزارة الحربية.

لقد قررنا و نقرر ما يلي :

المادة 1 : سوف تنشأ في الجزائر شبكة للسكك الحديدية شاملة للمحطات الثلاثة .  
- ستكون الشبكة من :

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

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

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

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

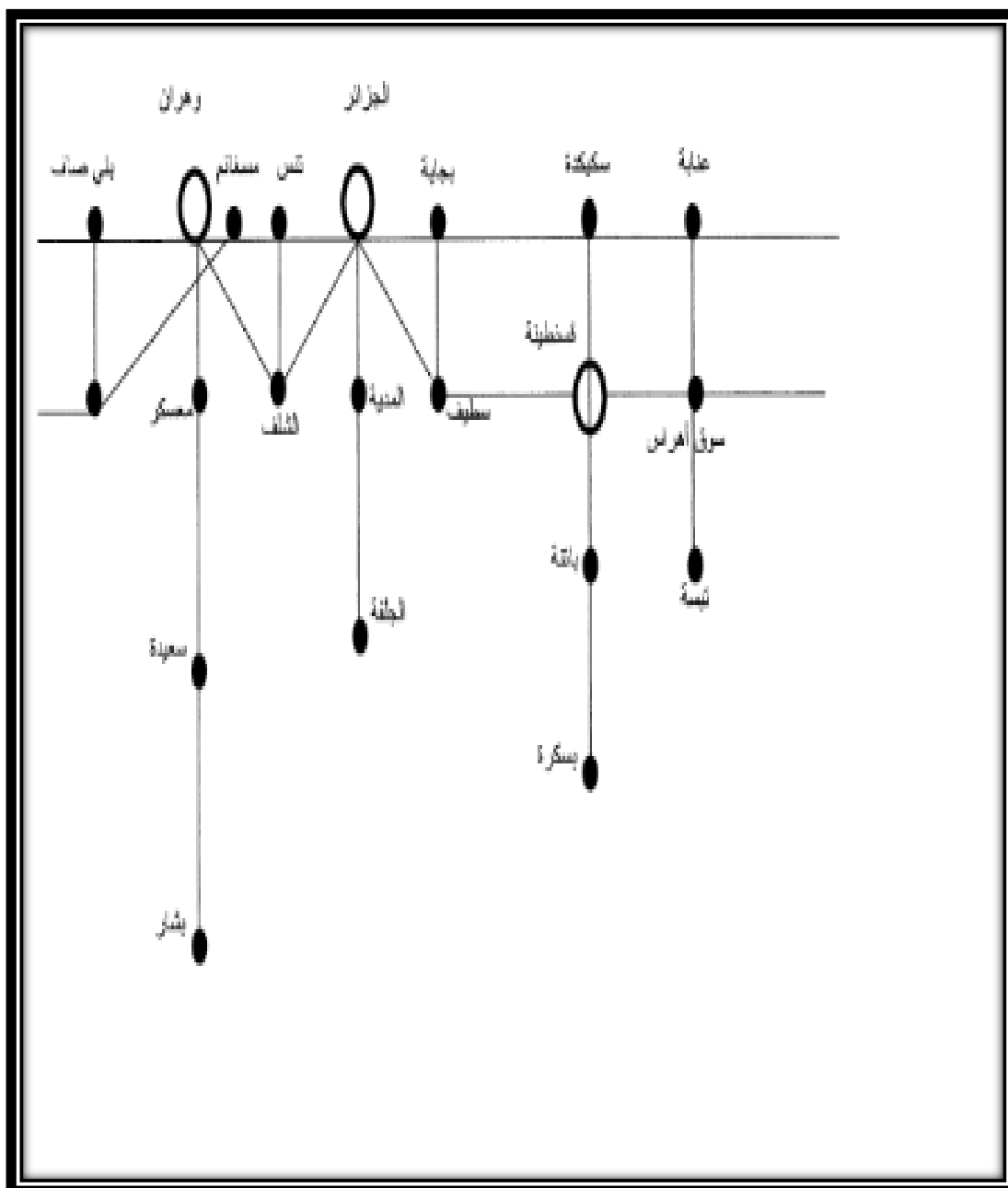
حرر بقصر التوليري في 8 أبريل 1857 - نابليون - من قبل الإمبراطور.

ماريشال فرنسا . الوزير أمين الدولة لدى وزارة الحربية

- فاين -

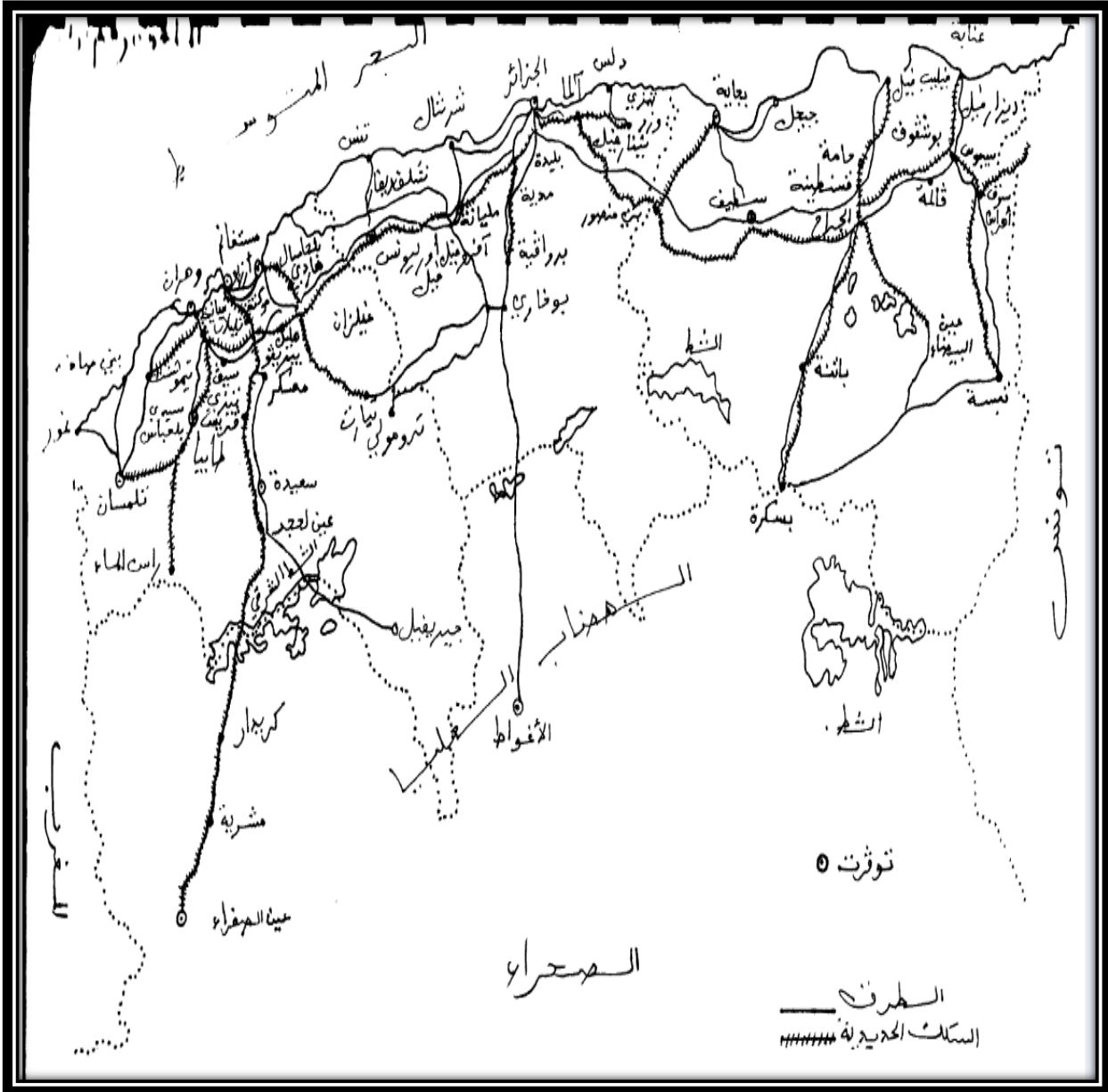
المصدر: ضيف الله شلالي: مرجع سابق، ص203.

الملحق 03 : المحور المركزي و أهم الخطوط المتفرعة منه



المصدر: رضا حوحو: مرجع سابق، ص 64.

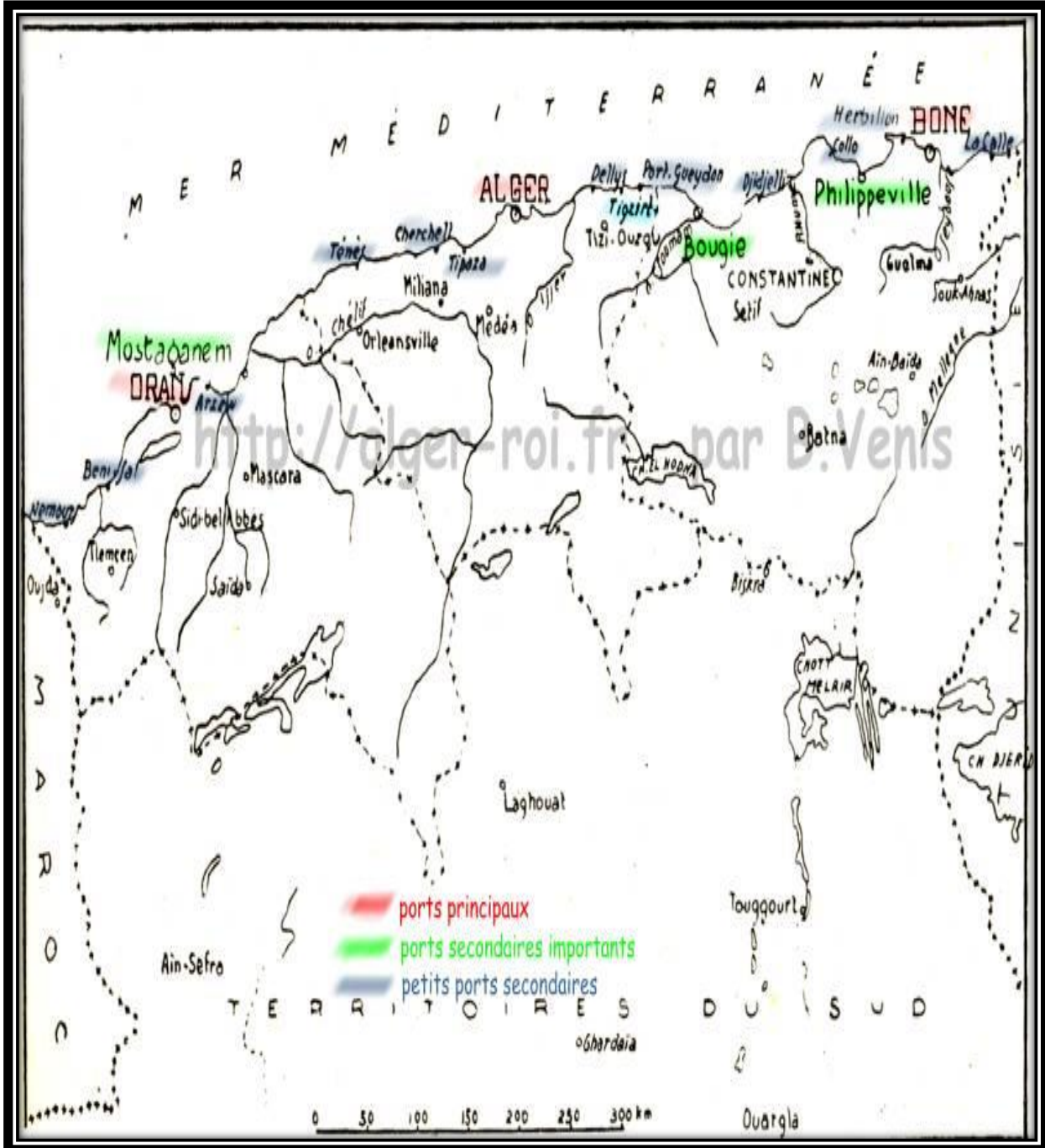
الملحق 04 : شبكتي الطرق و سكة الحديد والتوسع الاستعماري في الجزائر في القرن 19م



المصدر : رضا حوجو : مرجع سابق ، ص 210 .

## ملاحق

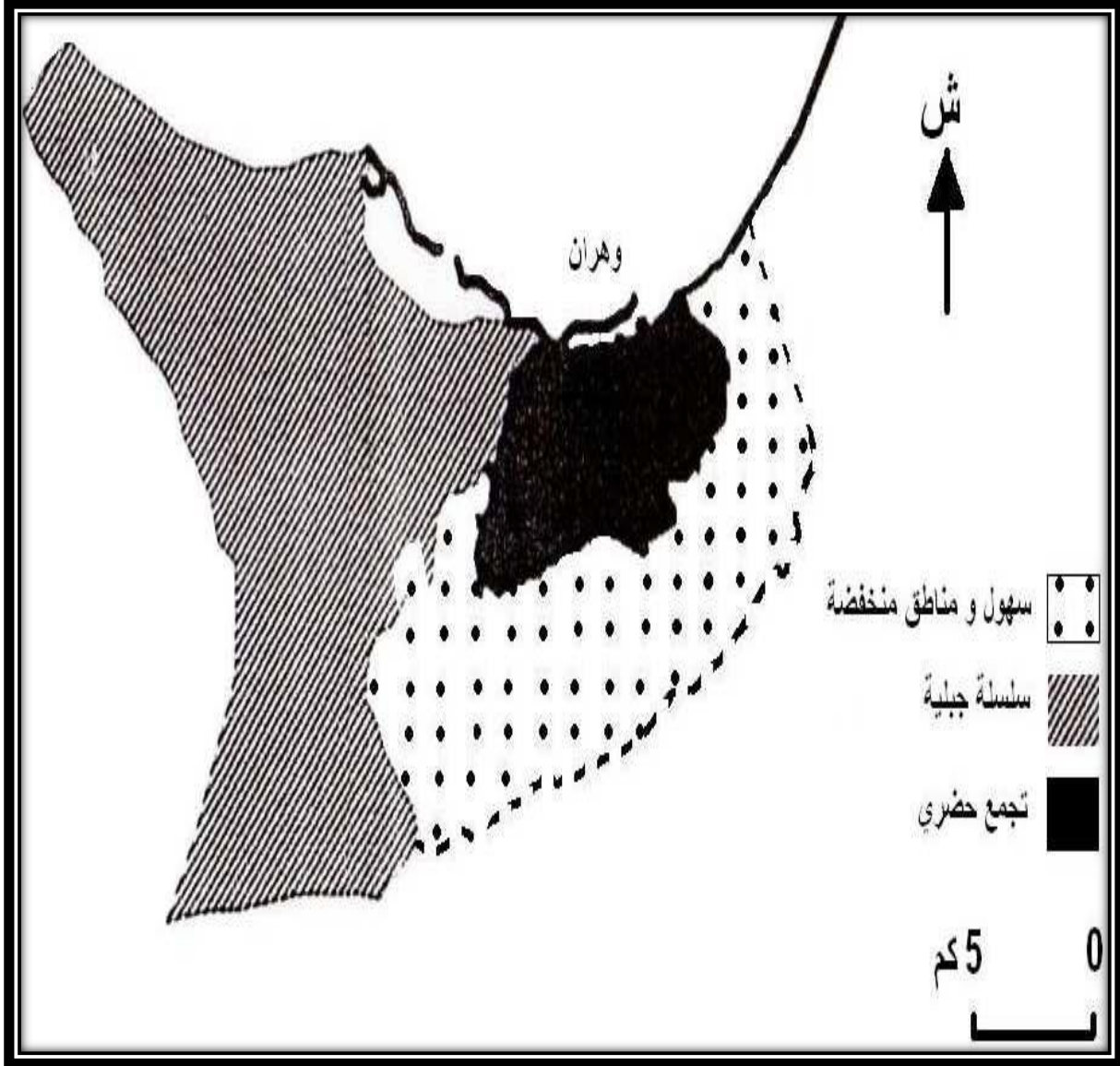
الملق 05 : خريطة تصنيف الموانئ الجزائرية في العهد الفرنسي



المصدر : Paul Lurent : Op.cit , p 6 .

## ملاحق

الملحق 06 : رسم تخطيطي يوضح موضع ميناء وهران



المصدر: محمد الشريف فاطمة الزهراء، رميني فوزية: «الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها»، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، جامعة وهران، 2011، ص 5.





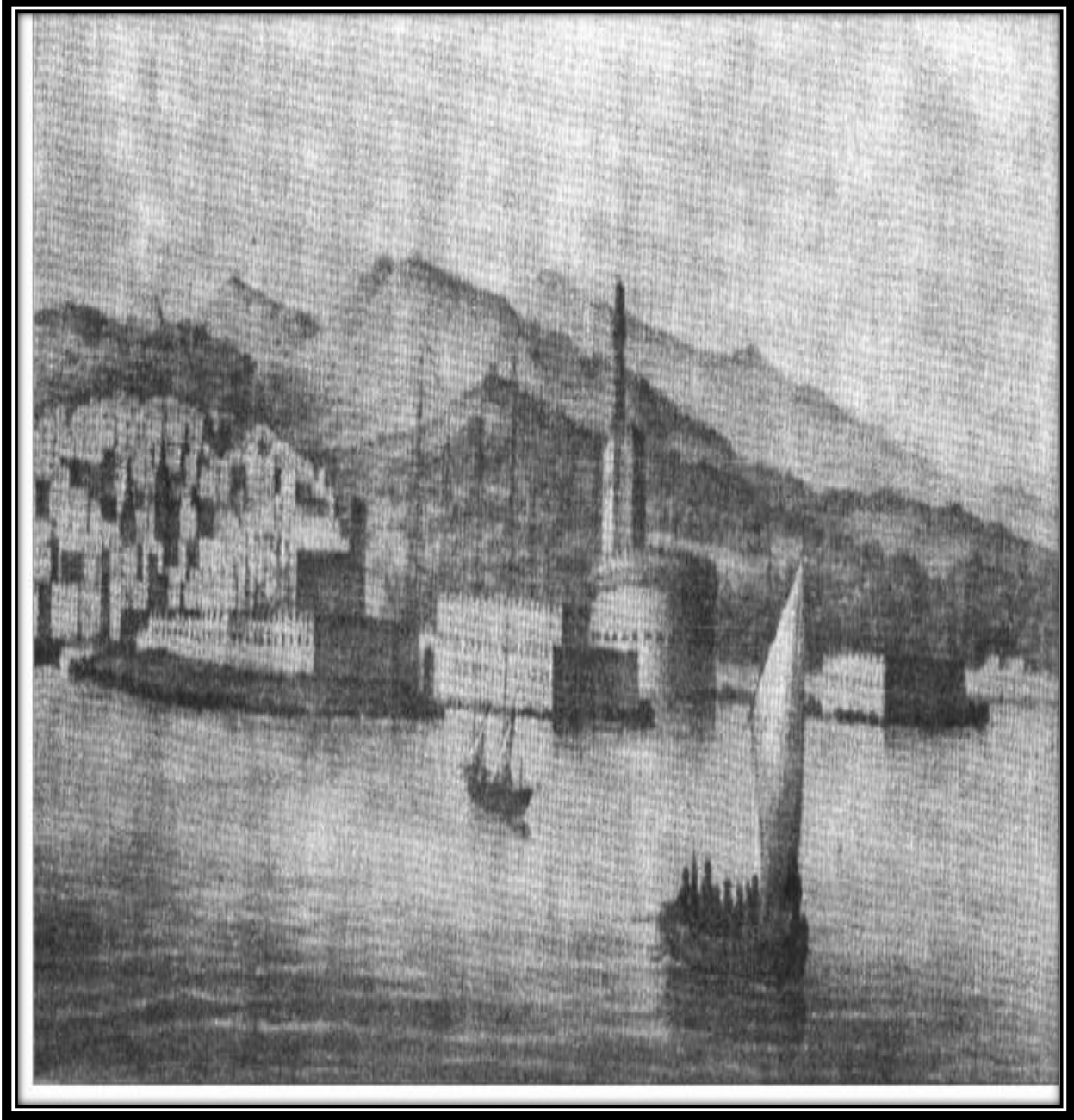
المصدر : Paul lurent : Op.cit , p 38.



المصدر: الزهار أحمد الشريف: مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار نقيب أشراف الجزائر

1754 - 1830، تحقيق أحمد توفيق المدني، ط2، الشركة الوطنية للنشر، الجزائر،

1980 ، ص 113.



المصدر: علي خلاصي: القلاع والحصون في الجزائر ، مرجع سابق، ص 41 .

الملحق 10 : ميناء سكيكدة سنة 1914 م



المصدر : Paul lurent : Op.cit, p 7

# قائمة المصادر والمراجع

1. قائمة المصادر والمراجع باللغة العربية

1- المصادر:

1. حمدان بن عثمان خوجة: المرأة، تقديم وتعريب: محمد العربي الزبيري، تصدير عبد العزيز بوتفليقة، منشورات ANEP، الجزائر، 2005.
2. الزهار أحمد الشريف: مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار نقيب أشرف الجزائر 1754 - 1830، تحقيق أحمد توفيق المدني، ط2، الشركة الوطنية للنشر، الجزائر، 1980 .
3. الفاسي الحسن بن محمد الوزان: وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي و محمد الأخضر، ط 2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983 .
4. الميلّي مبارك بن محمد: تاريخ الجزائر في القديم والحديث، تقديم وتصحيح محمد الميلّي، مكتبة النهضة الجزائرية، الجزائر، دون سنة نشر، ج 3 .
5. النصيبي ابن حوقل أبي القاسم: صورة الأرض، دار مكتبة الحياة، بيروت، 1979.

2- المراجع :

أ- الكتب :

1. أجرون شارل رويبر: تاريخ الجزائر المعاصرة ، ترجمة عيسى عصفور، دار منشورات عويدات، بيروت - باريس، 1892 .
2. بن أشنهو عبد اللطيف: تكون التخلف في الجزائر ( محاولة لدارسة حدود التنمية الرأسمالية في الجزائر بين عامي 1830 - 1962)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1979 .

- 3.بحري أحمد: الجزائر في عهد الدايات دراسة للحياة الاجتماعية إبان الحقبة العثمانية، ج2 ، دار الكفاية، الجزائر، 2013 .
- 4.بوعزيز يحيى: ثورات الجزائر في القرنين التاسع عشر والعشرين ( ثورات القرن التاسع عشر )، طبعة خاصة، البصائر الجديدة، الجزائر، 2013، ج 1 .
- 5.(—————): مدينة وهران عبر التاريخ، دار زمورة، الجزائر، 2015 .
- 6.(—————): مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999 .
- 7.بومهلة تواتي: عنابة بلاد العناب، دار المعرفة، الجزائر، 2010 .
- 8.جلال يحيى: السياسة الفرنسية في الجزائر 1830 - 1959، دار المعرفة، القاهرة، 1959 .
- 9.خلاصي علي: القلاع والحصون في الجزائر (المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث)، مطبعة الديوان، الجزائر، 2008 .
- 10.(—————): الجيش الجزائري في العصر الحديث، دار الحضارة، الجزائر، 2007 .
- 11.جندي محمد: عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث، ط2، منشورات بونة، الجزائر، 2008، ج 2.
- 12.دحماني سعيد: من هيبون - بونة إلى عنابة تاريخ تأسيس قطب حضري، منشورات بونة، الجزائر، 2009 .
- 13.بن داهة عدة: الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الاحتلال الفرنسي 1830 - 1962، وزارة المجاهدين، 2013، ج 1 .
- 14.الزيري محمد العربي: التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1972 .

15. ( \_\_\_\_\_ ) : مدخل إلى تاريخ المغرب العربي الحديث، ط 2، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1984 .
16. سبنسر وليم: الجزائر في عهد رياس البحر، تعريب وتقديم عبد القادر زيادية، دار القصبية، الجزائر، 2006.
17. سعد الله فوزي: يهود الجزائر هؤلاء مجهولون، دار الأمة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ج 1 .
18. سعيدوني ناصر الدين: ورقات جزائرية، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، دار البصائر، الجزائر، 2009 .
19. ( \_\_\_\_\_ ) : شبكة المواصلات في الجزائر أثناء العهد العثماني، ضمن كتاب البحرية والطرق التجارية العثمانية ، إعداد وتقديم عبد الجليل التميمي، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية الذي نظم من 15 إلى 18 أكتوبر 1998م، عن الولايات العربية خلال العهد العثماني، رقم 12، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلوماتية، زغوان، تونس، 2000 .
20. شويتام أرزقي: دراسات ووثائق في تاريخ الجزائر العسكري والسياسي في الفترة العثمانية 1519-1830، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2010 .
21. الصلابي علي محمد: كفاح الشعب الجزائري ضد الاحتلال الفرنسي وسيرة الأمير عبد القادر (تاريخ الجزائر إلى ما قبل الحرب العالمية الأولى)، دار المعرفة، بيروت، 2017 .
22. عباد صالح: الجزائر خلال الحكم التركي، دار الأعمية، الجزائر، 2013 .
23. عبد الحميد زوزو: نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر المعاصر 1830-1900، موفم للنشر، الجزائر، 2010 .
24. عبيد مصطفى: الفكر الاستعماري السانسيموني في مصر والجزائر 1833 - 1870، دار المعرفة الدولية، الجزائر، 2013.



25. عميرايي احميدة: آثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري 1830 - 1954، طبعة خاصة ، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، الجزائر، 2007 .
26. أبو القاسم سعد الله: محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث بداية الإحتلال، ط3، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1990 .
27. بن قسام أحمد البوني: التعريف ببونة بلد سيدي أبي مروان الشريف، تقديم دحماني سعيد، منشورات بونة، الجزائر، 2007 .
28. لقوارة فهميم: ميناء مدينة الجزائر ودوره الاقتصادي في العهد العثماني ق 10 - 11 هـ / 16 - 17 م، طبعة خاصة في إطار قسنطينة عاصمة الثقافة العربية، الجزائر، 2015 .
29. لوتسكي فلاديمير: تاريخ الأقطار العربية الحديث، دار الفرابي، بيروت، دون سنة نشر.
30. مروش المنور: دراسات عن الجزائر في العهد العثماني (القرصنة، الأساطير والواقع)، دار القصبه للنشر، الجزائر، 2008، ج 2 .
31. مياي ابراهيم: الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية (1837 - 1934)، دار هومة، الجزائر، 2005 .
32. نايت بلقاسم مولود قاسم: شخصية الجزائر الدولية وهبتها العالمية قبل سنة 1830، دار الأمة، الجزائر، 2007، ج 2 .
33. نمير عقيل لطف الله: تاريخ الجزائر الحديث، جامعة دمشق، سوريا، 2008.
34. المدني أحمد توفيق: هذه هي الجزائر، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 2001.

35. هابنسترايت ج أو: رحلة العالم الألماني هابنسترايت إلى الجزائر وتونس وطرابلس، ضمن كتاب الشرق الجزائري، تقديم وتعليق وترجمة ناصر الدين سعيدوني، ط 2، البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر .
36. هلال عمار: أبحاث ودراسات في تاريخ الجزائر المعاصرة (1830 - 1962)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995 .
37. هلايلي حنفي: العلاقات الجزائرية الأوروبية ونهاية الإيالة (1815-1830)، دار الهدى، الجزائر، 2007 .
38. وولف جون بول: الجزائر وأوربا، ترجمة أبو القاسم سعد الله، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، دون سنة نشر .

#### ب - المقالات :

1. سعيدوني ناصر الدين: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لولايات المغرب العثمانية (الجزائر، تونس، طرابلس الغرب، من القرن العاشر إلى القرن الرابع عشر هجري، من القرن السادس عشر حتى القرن التاسع عشر الميلادي) ، حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة الكويت، الحولية 31 ، 2010 .
2. سهيل جمال الدين: "ملاح من شخصية الجزائر خلال القرن 11 هـ / 17 م" ، "مجلة الواحات للبحوث والدراسات"، العدد 13، قسم التاريخ، المركز الجامعي، غرداية، 2011.
3. الشريف محمد فاطمة الزهراء، رميني فوزية: الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، "مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا" ، العدد السابع، جامعة وهران، الجزائر، 2011 .

4. محمود عامر: «المصطلحات المتداولة في الدولة العثمانية»، مجلة دراسات تاريخية، العددان 117 ، 118، قسم التاريخ، جامعة دمشق، جانفي، جوان 2013 .

5. مصطفى عبيد: «دراسة في رسالة الإمبراطور نابليون الثالث إلى الماريشال بيليسي بتاريخ 6 فيفري 1863»، مجلة المصادر، العدد 25، قسم التاريخ، جامعة المسيلة.

6. مؤيد محمود المشهداني، سوان رشيد رمضان: «أوضاع الجزائر خلال الحكم العثماني 1518-1830»، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية، المجلد 5، العدد 16، جامعة تكريت، أفريل 2013 .

### ج- الرسائل الجامعية :

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

2. بلغيث عبد القادر: الحياة السياسية والاجتماعية بمدينة وهران خلال العهد العثماني، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير، تخصص تاريخ وحضارة إسلامية، قسم الحضارة الإسلامية، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2013 - 2014.

3. بوحجرة عثمان: الطب والمجتمع في الجزائر خلال العهد العثماني 1519 - 1830 (مقاربة اجتماعية)، قسم التاريخ وعلم الآثار، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية، جامعة وهران 1 أحمد بن بلة، 2014 - 2015 .

4. بومزو عز الدين: الضباط الفرنسيون الإداريون في إقليم الشرق الجزائري (إنست مرسييه نموذجاً)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، تخصص

تاريخ وحضارات البحر الأبيض المتوسط، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2007-2008 .

5. حفيان رشيد: الطرق والقوافل التجارية بين الحواضر المغاربية وأثرها الحضاري في العهد العثماني خلال القرنين 12هـ/17-18م، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، تخصص العلاقات الاقتصادية والثقافية بين الجزائر العثمانية ودول المغرب الكبير، قسم التاريخ، كلية الآداب والحضارة الإسلامية، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، 2013-2014 .

6. رواحنة عبد الحكيم: السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر 1870-1930، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، تخصص التاريخ الحديث والمعاصر، شعبة التاريخ، قسم العلوم الإنسانية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2013-2014 .

7. شلاي ضيف الله: دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر ( الجلفة أنموذجا ) مابين 1857 - 1962، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، تخصص المقاومة والثورة، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر 2، 2011 - 2012 .

8. صالح توفيق: المجتمع والعمران في مدينة سكيكدة خلال الحقبة الكولونيالية 1838-1962، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، تخصص تاريخ حديث ومعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009 .

9. عبيد مصطفى: الجزائر في كتابات توماس ( إسماعيل ) أوريان 1812 - 1884 دراسة تاريخية تحليلية، مذكرة ماجستير، تخصص التاريخ المعاصر، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2007 - 2008 .

10. عثمان زقب: السياسة الفرنسية في الجزائر 1830-1914 ( دراسة في أساليب السياسة الإدارية )، رسالة مقدمة لنيل درجة دكتوراه العلوم في التاريخ الحديث

والمعاصر، قسم التاريخ وعلم الآثار، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر، باتنة.

11. علاب رشيد: تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار حالة المؤسسة المينائية سكيكدة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، تخصص اقتصاد وتسيير المؤسسات، قسم علوم التسيير، كلية علوم التسيير والعلوم الاقتصادية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2006 - 2007 .

12. علي عبود: الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض 1830 - 1899 (القطاع الوهراني نموذجاً)، رسالة لنيل شهادة الماجستير، قسم التاريخ وعلم الآثار، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2013 - 2014 .

13. قبل مراد: الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية بالبلدية خلال العهد العثماني 942 - 1246هـ/1535 - 1830م، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم البحث العلمي، المدرسة العليا للآداب والعلوم الإنسانية، بوزريعة، 2004-2005.

14. مياد رشيد: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية الجزائرية وانعكاساتها على الحركة الوطنية وتفجير ثورة التحرير 1900.1954، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة، الجزائر، 2014-2015 .

هـ- الويبوغرافيا:

1. مركز البحوث والدراسات للغرفة التجارية الصناعية بالرياض: الغرفة التجارية الصناعية ودورها في دعم الإقتصاد الوطني، ورقة عمل موجهة إلى ندوة التعاون بين القطاعين الحكومي والأهلي في تمويل المشروعات الاقتصادية، جامعة الملك عبد العزيز، انعقدت في 2-4 رجب 1430هـ. متوفرة على الموقع: [riyadhchamber.org.sa](http://riyadhchamber.org.sa) ، تاريخ الإطلاع: 2017-05-14، 12:55 .

II . قائمة المصادر باللغة الفرنسية

1- الأرشيفات المنشورة للحكومة الفرنسية بالجزائر :

1. Gouvernement général de L'Algérie: delegation financières Algériennes, session denovembre 1899, imprimerie et papeterie Calmiche , Alger, 1899 .
2. Gouverneur générale de l'Algérie: Notice sur les routes et chemins, les ports et l'éclairage des cotes de l'Algérie, Alger, 1906.

2- الكتب :

1. Augustin Bernard: L'algerie, librairie felix alcan, paris , 1929 .
2. Baroli Marc : la vie quotidienne des francais en algerie 1830-1914, hachette, paris 1967 .
3. Baudicour Louis : La colonisation de L'Algérie ses éléments, Challamel Ainé, Librair-éditeurur, 1856 .
4. Beaulieu Paul Leroy: L'Algérie et la Tunisie , Librairie guillaumin et C<sup>ie</sup> , Paris , 1887.
5. Behaghel Alexandre: L'Algérie ( histoire, géographie, climatologie, hygiène, agriculture, forêts, zoologie, richesse minérales, commerce et industrie, mœurs indigènes, population, armée, marine, administration ), imprimie A. Molot et C<sup>ie</sup> , Alger, 1864.
6. Blanc Edouard: Les route de l'Afrique septentrionale au Soudan, Société de géographie, Paris, 1890.
7. De Marcilly: Notice sur les vestiges de l'occupation dans le cercle de philippeville, Railroad Safety Advisory Committee, paris, 1853 .
8. Dhe et Jean Denizet: Les liaisons maritimes, aériennes et terrestres de l'Algérie, Cahiers du centenaire de l'Algérie, Livre VIII, Tome VIII, sans date.

9. Diego Haëdo Fray: Histoire des Rois d'Alger, Traduction De Grammont, Adolphe Jourdan Libraire – Editeur, Alger, 1881.
10. Duvernois Clément: l'Algérie ce qu'elle est et ce qu'elle doit être essai économique et politique, imprimerie Dubos frères, Alger, 1858.
11. Jonard Edme François: Notice Historique sur la vie et les voyages de René Caillié, B .S.G , de Paris, 1838.
12. Hamel Louis: Les chemins de fer Algériens étude historique sur la constitution du réseau Le classement de 1857, Adolphe Jourdan libraire de L'académie, Alger, 1885 .
13. Laurent Paul: Les ports maritimes Algériens, Cahier de l'office français d'Édition, Paris, 1948.
14. Legoyt Alfred: De la colonisation civile et militaire de l'Algérie, imprimerie de E.Dépée, Sceaux (seine), Paris, sans date .
15. Martin Claude: histoire de l'Algérie française 1830-1962 , 4 tomes Ayman, Paris, 1965.
16. Maurice Wahl: L'Algérie, librairie Felix Alcan, Paris, 1903.
17. Solal Edouard: Philippeville et sa région 1837-1870, La maison Des livres, Alger, 1975.
18. Tessier Octave: Algérie (géographie, histoire, statistique, description des villes, villages et hameaux, organisation des tribus, nomenclature des Khalifaliks et Kaidats), typographie Ve Maruisolive, Marseille, sans date .
19. Vignon Louis : La France en Algérie, librairie Hachette et C<sup>ie</sup>, Paris, 1893.
20. Xavier Yacano: la colonisation des plaines du chelif, 2 volumes, Algérie, 1955.

# فهرس المحتويات



شكر وعران	.....
قائمة المختصرات	.....
مقدمة	..... أ - هـ
<b>الفصل التمهيدي: وضعية شبكة المواصلات الجزائرية أواخر العهد العثماني</b>	
1. شبكة المواصلات البرية	..... ص 9
1.1 وضعية شبكة الطرق الجزائرية أواخر العهد العثماني	..... ص 9
1.1.1 الطرق السلطانية	..... ص 10
2.1.1 الطرق الجهوية	..... ص 12
2.1 الدور الاقتصادي للطرق أواخر العهد العثماني	..... ص 14
2. شبكة المواصلات البحرية	..... ص 18
1.2 وضعية الموانئ الجزائرية أواخر العهد العثماني	..... ص 18
1.1.2 موانئ بايلك الغرب	..... ص 18
2.1.2 موانئ دار السلطان	..... ص 20
3.1.2 موانئ بايلك الشرق	..... ص 21
2.2 الدور الاقتصادي للموانئ الجزائرية أواخر العهد العثماني	..... ص 23
1.2.2 التجارة	..... ص 23
2.2.2 الجهاد البحري	..... ص 28

### الفصل الأول: شبكة المواصلات الفرنسية البرية في الجزائر

1. شبكة الطرق ..... ص36
- 1.1 مؤسسات التخطيط وشق شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر ..... ص36
- 2.1 الصعوبات التي واجهت شبكة الطرق الفرنسية ..... ص38
- 3.1 امتدادات شبكة الطرق الفرنسية ..... ص41
- 4.1 أثر شبكة الطرق في تدعيم سلطة الاحتلال ..... ص49
2. شبكة سكة الحديد ..... ص51
- 1.2 فكرة شبكة سكة الحديد ..... ص51
- 2.2 المرسوم الإمبراطوري لتصنيف شبكة سكة الحديد 8 أبريل 1857 م... ص54
- 3.2 الخط المحوري وأهم الخطوط المتفرعة منه ..... ص55
- 4.2 شركات الإمتياز ..... ص58
- 5.2 أثر شبكة سكة الحديد في تدعيم سلطة الاحتلال ..... ص63

### الفصل الثاني: شبكة المواصلات الفرنسية البحرية في الجزائر

1. وضعية الموانئ الجزائرية في العهد الفرنسي ..... ص70
- 1.1 المشاريع الترميمية والإنشائية التي مست الموانئ الجزائرية ..... ص70
- 1.1.1 المشاريع الترميمية والتوسيعية..... ص70

1.1.1.1 ميناء وهران	ص 70
2.1.1.1 ميناء الجزائر	ص 72
3.1.1.1 ميناء عنابة	ص 77
2.1.1 المشاريع الإنشائية	ص 79
1.2.1.1 ميناء سكيكدة	ص 79
2. الخطوط البحرية الجزائرية	ص 83
1.2 الخطوط البحرية الجزائرية الداخلية	ص 83
2.2 الخطوط البحرية الجزائرية الفرنسية	ص 85
3. أثر الموانئ في تدعيم سلطة الاحتلال	ص 87
1.3 عسكريا	ص 87
2.3 اقتصاديا	ص 88
خاتمة	ص 92
ملاحق	ص 96
قائمة المصادر والمراجع	ص 107
فهرس المحتويات	ص 118