

تأثير الطرق في إنشاء مدن المغرب الأوسط

د. عز الدين بوعياوي، معهد الآثار، جامعة الجزائر 2

مقدمة:

إن الحديث عن التعمير في شتى أنحاء العالم يكون دائما مرتبطا أولا بوجود شبكة من الطرق المستعملة من طرف الأهالي وثانيا باستحداث شبكة جديدة تفرضها الغاية المرجوة من ذلك، بمعنى أن الرومان في توسعاتهم وجدوا طرقا فسلكوها إلى أبعد نقطة ممكنة و حدّوا عن طريق الليمس حدود مستعمراتهم، (انظر الشكلين 1 و2). أمّا في بداية الفتوحات الإسلامية فقد أصبح هذا الحدث في حدّ ذاته وسيلة من وسائل التوسع العمراني التدريجي مما أدّى فيما بعد إلى تعمير المغرب الأوسط. وفي هذا المجال نجد أن المرحلة الأولى من الفتوحات اتخذت الطرق القديمة الموروثة عن العهد الروماني و قد يكون تطور وسائل النقل قد ساعد في إيجاد شبكة جديدة من المواصلات.¹ وعلى ضوء هذا نلاحظ أن المسلمين عبروا المسلك المتجه من الشرق إلى الغرب بحيث كانت القيروان المنطلق الرئيسي لهم سواء في بداية محاولات فتح (شمال إفريقيا) في عهد أبي المهاجر دينار الذي وصل إلى بسكرة مرورا بطبنة وباغاية و بلزمة و قسنطينة ثم من بني براق، حيث مركز قيادته إلى تاهرت و تلمسان مرورا بأوربة و سطيف.² كذلك الحال بالنسبة لمرحلة عقبة بن نافع الذي سلك الطريق المؤدية من القيروان إلى تاهرت مرورا بسببية ومرجانة ومسكيانة وباغاية وطبنة والمسيلة ومنها إلى تاهرت القديمة ثم الوصول إلى تلمسان ليعبر بعد ذلك نحو طنجة في المغرب الأقصى إلى أن وصل إلى شواطئ المحيط الأطلسي³ (انظر الشكل 3) أما موسى بن نصير فيمكن أن يكون قد سلك نفس الطريق من القيروان إلى طنجة.⁴

أدت معرفة تضاريس المغرب الأوسط و تطور العلاقات التجارية بعد ذلك إلى إيجاد مراكز عمرانية جديدة أحدثت في كل مرّة طرقا يمكن اعتبارها ثانوية ولكنها بالغة الأهمية حيث أنها سهلت عملية تنقل القوافل التجارية داخل المغرب الأوسط. من بين هذه المراكز نجد مدينة تاهرت الرستمية التي كانت فعلا ملتقى القوافل الآتية من شتى الأمصار و هي أيضا نقطة وصل ما بين المشرق والمغرب وما بينهما وبين بلاد السودان أيضا.⁵ ويرى عبد الفتاح وهيب عن تأثير التضاريس ودور

الممالك في انشاء المدن ما يلي: "تؤثر التضاريس تأثيرا قويا على اتجاهات المسالك والطرق، وحيثما تلتقي هذه الطرق والمسالك غالبا ما تقوم مدينة تتركز عندها حركة النقل والمواصلات وترتبط أهمية المدينة بنشاط هذه الحركة."⁶

تأثير الطرق في إنشاء مدن المغرب الأوسط:

إن للعامل الطبيعي (البيئي) أثر كبير في استقرار الحكم من خلال مدن هامة كتاهرت و أشير و القلعة و تلمسان الموجودة كلها في منطقة الهضاب العليا (أو ملامسة له). وجد الإنسان منذ أقدم العصور أسباب المعيشة متوفرة في هذه المناطق حيث الأراضي الصالحة للزراعة وتوفر المياه بكثرة من أودية و عيون بالإضافة إلى كونها مجالا فضائيا واسعا يصلح للتنقل.* إضافة إلى هذا العامل نجد أن هذه المدن اتخذت موضعا لائقا يسمح بالتبادل التجاري خاصة مع الشمال (التلّ) والصحراء. و في هذا المجال يقول مارك كوت Marc.Côte: "ابتداء من القرن الثامن انتقلت الطرق التجارية المعروفة بطرق الذهب التي كانت تمونّ الشرق الأوسط من السودان عبر وادي النيل إلى مسلك آخر أي إلى الصحراء الغربية عن طريق الصحراء. وعبر "جسر" تمثله سلسلة جبال الهقار تكونت علاقات اتصال (مسالك) ما بين السودان و المغرب الأوسط و صولا إلى سجلماسة ثم بعد ذلك إلى ورقلة. إن تاهرت و أشير و القلعة استفادت من هذا الزخم flux ما أدار أرباحا كبيرة على تجارها و على هذه المدن ككل. فوجودها في هذه المواضع جعلها تسيطر على التجارة الصحراوية وتراقبها."⁷ (انظر الشكل رقم 4)

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

إن الفترة الممتدة ما بين القرن الثاني والثامن الهجريين (الثامن والرابع عشر ميلادي) مثلت الحركة الفعلية للعمران الإسلامي في كل المغرب الإسلامي. وبما أننا نريد إبراز دورها هذا لا بد من

الإشارة إلى ما سبقنا إليه ناصر الدين سعيدوني إذ قال: "إن الهدف من دراسة الطرق هو إبراز دورها الحضاري الذي طالما حاول بعض الكتاب الفرنسيين طمسه أو تشويهه بالترويج لفكرة مفادها أن الفترة الإسلامية ارتبطت خاصة بتقهقر العمران وانعدام الأمن وكثرة الثورات ولاسيما في مناطق العبور كالهضاب العليا القسنطينية مثلا." ⁹ كما أن ارتباط هذه الطرق بالعمران كان أيضا في جانبه الاقتصادي حيث سمحت هذه الطرق أولا بإنشاء المدن الجديدة وبالتالي تم استصلاح الأراضي المحيطة بها لأغراض الاستهلاك أو التصدير وهذا عن طريق التبادلات التجارية. فهذه الشروط الضرورية للعمران لم تكن لتتأكد لولا هذه المسالك. "ارتبط ازدهار هذه المراكز العمرانية (أشير، تاهرت، القلعة، تلمسان الخ) الواقعة على مسالك الهضاب بتطور الاقتصاد وانتشار البساتين وكثرة الإنتاج الفلاحي." ¹⁰

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

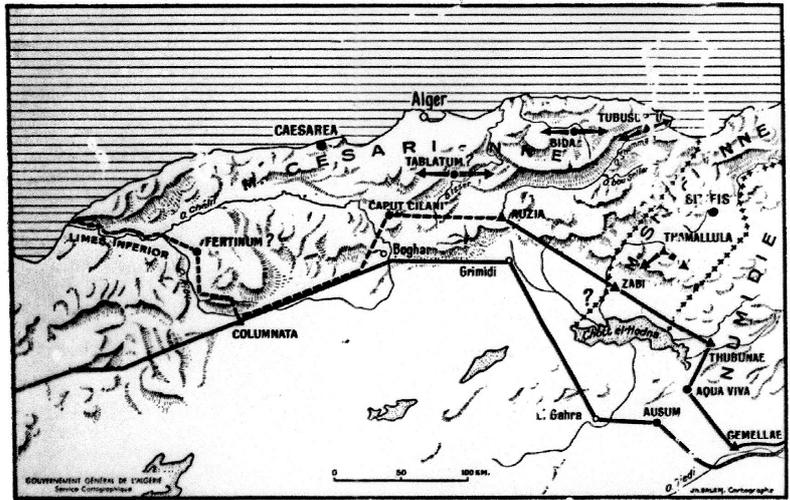
إن سهولة المواصلات برا وبحرا مكنت المغرب الأوسط من وضع علاقات تجارية يمكن اعتبارها بالمفهوم الحالي "دولية" وذلك لعدم وجود عوائق طبيعية تعرقل المسار التجاري وإن وجدت فقد تم تفاديها. إن الطرق كما هو موضح في الكثير من الخرائط كانت تخترق منطقة الهضاب العليا أو السهول الساحلية من الشرق إلى الغرب، كذلك هو الحال بالنسبة للطريق جنوب غرب متخذة منطلقها من أكبر المدن المنشأة آنذاك. بالإضافة إلى هذا الشرط الضروري لقيام المدن وازدهار اقتصاد الدول فإن تأمين الطرق كان شرطا أساسيا يسمح بتمويل تلك المدن بمختلف السلع الآتية من المشرق الإسلامي أو من جنوب أوروبا أو من بلاد السودان. ¹² و في هذا الصدد، وبغرض تفسير الوضع بصفة أكمل، نورد ما ذكره جودت عبد الكريم يوسف: "ونفس هذه السياسة قام

بها الفاطميون فعينوا المحتسبين وعملوا على نشر الأمن و نظموا التجارة و جعلوا لها قوانين محددة. و نقلوا عن ابن حوقل أن لسلطان المغرب أمناء بمرسى الخرز على ما يخرج منه من المرجان، وكان لسلطان تنس مراصد على المتاجر الداخلة إليها والخارجة والصادرة والواردة".¹³

تأثير الطرق القديمة:

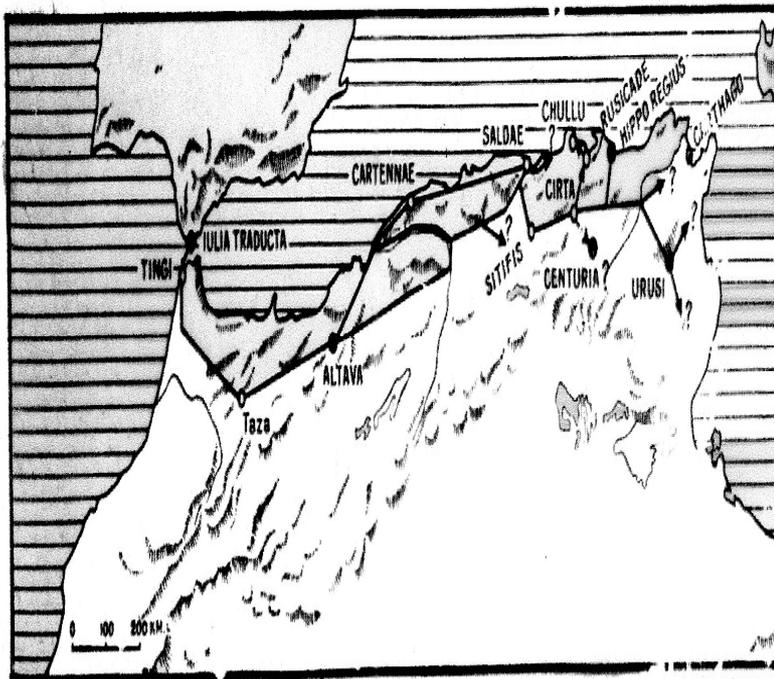
نظرا لكون المغرب الأوسط عرف في فترة محدودة بإنشاء مدن هامة ارتقت خمس منها إلى مصف العواصم يشير فينا الفضول أكثر للبحث عن العلاقة الفيزيائية التي يمكن أن تربط بينها. من هذا الواقع ارتأينا أن نبحت ولو بشكل مختصر عن وسائل الاتصال ما بين المدن ممثلة في الطرق التجارية أو المسالك الأخرى التي أدت إلى نمو هذه المدن أو إلى زوال بعضها. يقول E. Pauty: "إن الطرق التي يعبرها النازحون إلى المدن من جيوش و غيرها هي نفسها التي يقطعها التجار من مختلف البلدان و الأمصار"¹⁴. وبما أن طبيعة المعاملات التجارية في المدن الإسلامية نشطت الحركة الاقتصادية وساهمت في نمو وازدهار مدن هامة مثل تاهرت وأشير وقلعة بني حماد وبجاية وتلمسان كان لزاما علينا البحث عن مصدر هذا النمو السريع إن لم يكن فيه سبب وعامل سابق قد أثر تأثيرا إيجابيا في ذلك. لاحظنا أن هذه المدن واقعة كلها على الشبكة القديمة التي تعود إلى الفترة الرومانية(انظر الشكلين 1 و2).

ومن خلال أبحاث من سبقنا إلى هذا الميدان (الطرق والمسالك) ومنهم¹⁵ Salama.P و M. Lombard و Courtois. C¹⁶ و Baradez.J¹⁷ وأخيرا دحماني سعيد تأكد لنا أن شبكة الطرق الرئيسية والثانوية الرابطة بين المدن الإسلامية في المغرب الأوسط هي نفسها الطرق القديمة أو أنها موازية لها إذ أحدثت انطلاقا من آثار ما سبقها. الأهم من ذلك أن بعض المسالك و الطرق الرئيسية أحدثت في الفترة الإسلامية ابتداء من استقرار الرستميين بتاهرت خاصة تلك المؤدية إلى الجنوب و إلى بلاد السودان*. (الشكل رقم 4)



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

الشكل 1: الليمس الروماني. عن Courtois

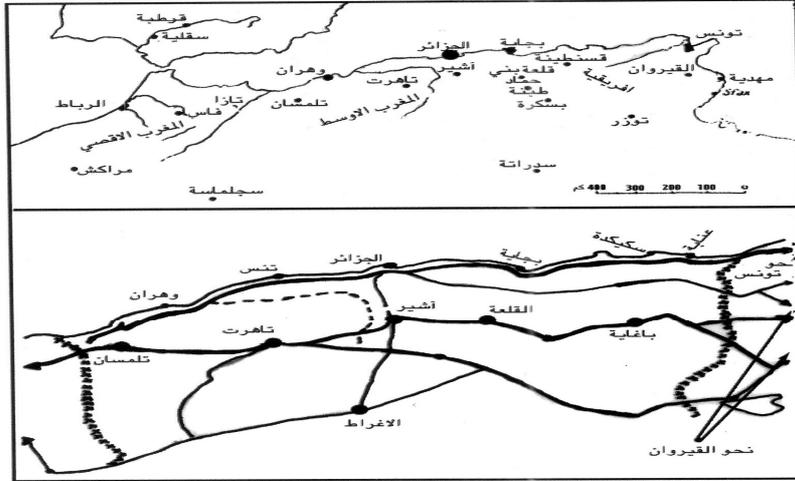


الشكل 2: الخط الروماني الساحلي. عن Courtois

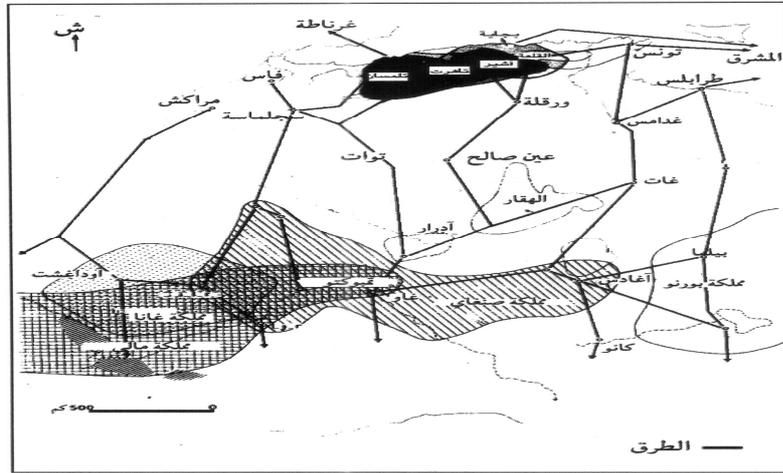
طرق الفتح:

يقصد بها المحاور الرئيسية الناتجة عن حركة الفتح الإسلامي لكل المغرب الأوسط بشكل خاص. إن هذه المحاور التي تطرق إليها العديد من الباحثين والمؤرخين عرفت أولاً بالنشاط الاقتصادي من جهة و بالمسلك الذي اتخذه الجيش الإسلامي أثناء الفتوحات و لم يبق سوى التعريف بأثره أو بآثاره المرتبطة بإنشاء المدن. فبالنسبة للقرنين الأول و الثاني للهجرة (السابع و الثامن الميلاديين) عرف المحور الأول مدينة القيروان إلى منطقة السوس بالمغرب الأقصى مروراً بموقع باغاية (باغاي) وبلزمة و طبنة وعدانة و تاهرت و تلمسان. (انظر الشكل رقم 3). أما بالنسبة للمغرب الأوسط فالمسلك الأول المعروف لحد الآن هو الطريق الذي اتخذه أبو المهاجر دينار من تيكروان بالقرب من القيروان إلى جبال الأوراس مروراً بمنطقة بسكرة. ويقول في هذا الصدد عبد الرحمن الجيلالي: "اتصل أبو المهاجر بإفريقية وأسس بها مركزاً هو غير قيروان عقبة و لكنه بجانبه على مسافة ميلين "تيكروان" و سار في خطته غرباً إلى المغرب الأوسط أو بلاد الجزائر حيث يخيم ملك البربر "كسيلة" بجبال الأوراس، فاتخذ مسلكه إلى هناك بوابة بسكرة المنخفضة التي تمثل فجوة في الأطلس فتمكن من الانتصار على أعمال قسنطينة سنة 59هـ/678م. وجعل مركز قيادته العليا مدينة ميلة فابتنى بها دار الإمارة وجعلها ملاصقة للجامع... ومكث الأمير بها سنتين. وقد حظيت الجزائر بذلك - طيلة هذه المدة - بشرف إمارة إفريقية الإسلامية.¹⁸، ومن هذا المكان انتقل أبو المهاجر إلى أحواز تلمسان حيث أنه احتفر آباراً لجنده سميت باسمه (عيون أبي المهاجر).¹⁹

وكان بعده لعقبة بن نافع دوراً آخر في تحديد مسلك جديد لم يتعد عن المحور الرئيسي وهذا في المرحلة الثانية لولاية عقبة على إفريقية وكان ذلك سنة 62هـ/682م.



الشكل 3 وضعية المدن الساحلية ومدن الهضاب العليا



الشكل 4: علاقة مدن المغرب الأوسط بالطرق الصحراوية

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

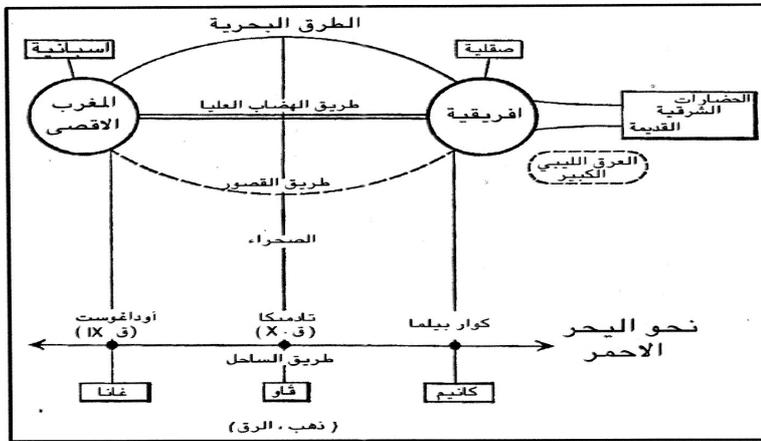
في طريقه على تلمسان ودخل طنجة فافتتحها واحتل مدن المغرب حتى بلغ المحيط الأطلسي.²⁰ إن هذا المسلك في مجملته لا ينفي وجود مسالك أخرى سابقة لهذا العهد أو معاصرة له وإنما سكوت المصادر التاريخية عن هذه الأخيرة هو السبب الوحيد الذي جعلنا نكتفي بمهدين المسلكين لهذا المحور الرئيسي من إفريقية إلى المغرب الأقصى والدليل على ذلك أن عقبة اتخذ في عودته مسلكا آخر يربطه بالمحور الرئيسي عند المسيلة ومقرة.

طرق الهضاب العليا:

كانت القيروان في وسط السهوب وراء الساحل التونسي بمثابة رأس جسر أو رباط. و موقع القيروان موجود عند منتهى الطريق الكبيرة الآتية من مصر و بعد خضوع كل مناطق المغرب إلى الحكم الإسلامي أصبحت القيروان قاعدة هامة وأساسية تنطلق منها الطرق المتجهة إلى الهضاب العليا، من الساحل التونسي مارة بجبل أوراس (من الناحية الشمالية) إلى شط الحضنة ومن ثمة تتفرع عنها طرق تتجه إلى كل من بجاية وورقلة وكذلك إلى الهضاب العليا الغربية مرورا بمضيق تازا حتى الامتداد الثاني لسهول المغرب الأقصى²¹ (انظر الشكل 5) وعلى طول هذه الطريق التي تقطعها طرق آتية من الجنوب - من محطات تجارة القوافل عبر الصحراء - أسست مدن جديدة. من أهم هذه المدن التي تلتقي عندها طرق التجارة في هذا المخطط الواسع في المغرب الأوسط نجد مدينة تاهرت التي تشرف على الطرق المؤدية إلى الهضاب العليا. وفي نهاية القرن الثاني للهجرة (الثامن الميلادي)، كانت طنبنة الواقعة على شط الحضنة تتمتع بمكانة مرموقة، وفي سنة 927م قام عبيد الله الخليفة الفاطمي بإنشاء مدينة المسيلة في مكان يقع في شمال طنبنة²².

وعلى هذا الأساس أيضا وعلى طول هذه الطريق أنشئت فيما بعد مدن أخرى لا تقل أهمية عن القيروان حيث انشأ الزيريون مدينة أشير في منطقة "الكاف لخضر". قام أيضا بلكين بن زيري ببناء مدن المدية على الهضبة الواقعة شرقي نهر شلف ومليانة ومدينة الجزائر وهي في الواقع مراكز تنتشر على الطرق المتجهة إلى البحر. وفي سنة 1007م أنشأ حماد بن بلكين قلعة بني حماد على سفوح جبل تقربست شمال الحضنة. فأصبحت القلعة أيضا مقصدا للقوافل الآتية من مختلف البلاد وازدادت أهميتها بعد خراب القيروان من طرف بني هلال. و بعد اكتمال فتح كل المغرب والتحكم في وسائل الاتصال المتمثلة في الطرق البرية من القيروان إلى المغرب الأقصى عرفت طريق

الهضاب العليا دورا فعالا في التنمية العمرانية استفاد منها على وجه الخصوص المغرب الأوسط بإنشاء مدن هامة و أخرى ثانوية اعتبرت همزة وصل ما بين كل المناطق في المغرب الأوسط وخارجه. فعلى طول هذه الطريق تم فتح طرق ثانوية كلما أنشئت مدينة (أو مركز اجتماعي) سواء نحو الساحل أو نحو الجنوب (الصحراء). وتمثلت هذه الطرق أيضا بطابعها التجاري ومن أهم المدن الأولى التي أنشئت على هذا المحور مدينة تاهرت الرستمية من القرن 2هـ/8م كما عرف ميلاد مدن أخرى لم ترق إلى صنف المدن العواصم ولكنها لعبت دورا بارزا في تاريخ المغرب الأوسط وهي مدن طنبنة والمسيلة.



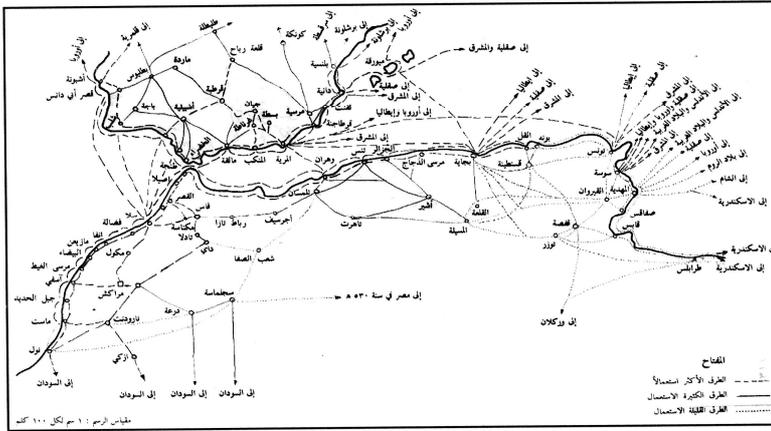
الشكل 5: وضعية الطرق في العصر الوسيط

عن: Lambard, M

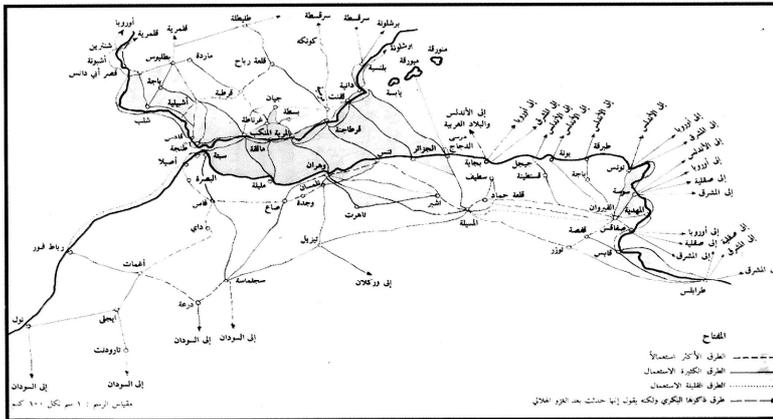
الطرق البحرية:

لعبت الطرق البحرية أيضا دورا معتبرا في إنشاء المدن سيما الساحلية منها كما كان لها الأثر البالغ في تفعيل الحركة الاقتصادية في المغرب الأوسط. ويتميز الخط البحري بوجود المرافئ الأساسية كالموانئ أو المحطات البحرية Comptoirs maritimes المعروفة منذ العهدين الفينيقي والروماني بالإضافة إلى الخط البري المتجه من الشرق إلى الغرب عبر سواحل البحر الأبيض المتوسط. (أنظر الشكل رقم 6) وبعد الفتح الإسلامي خاصة ابتداء من القرن 5هـ - 11هـ أنشئت موانئ جديدة و بنيت عليها قلاع وأقيمت بها مصانع لبناء وترميم المراكب وحتى بناء الأساطيل منها على وجه الخصوص، ميناء تونس والمهدية وبجاية وتنس.²³ كما لهذه المدن والموانئ دور فعال في تثبيت الحركة التنموية (الاقتصادية) للمدن الداخلية بطريقة غير مباشرة. لعبت كذلك المجاري المائية الكبرى

كالوديان والأهمار دورا كبيرا في ربط المدن بعضها ببعض وفعّلت النشاط التجاري داخليا وغالبا ما ربطت هذه الطرق مناطق الداخل بالساحل. وكان لهذه الطرق أيضا الدور الفعلي في قيام المدن كما يؤكد عبد الفتاح محمد وهيبة: "تقوم المدن عند ملتقى الوديان في إقليم جبلي أو عند تلاقي منطقة سهلية بأخرى. تقوم المدن هناك لتلعب دور الوسيط التجاري بين إقليمين مختلفين في الطبيعة وفي الحاصلات. أما عن الأقاليم الجبلية فتركز المواصل حيث تلتقي الوديان يكون بدرجة أقل لذا فالمدن أصغر وأهميتها أقل."²⁴



الشكل 6: عن عز الدين أحمد موسى



الشكل 7: عن عز الدين أحمد موسى

الطرق الرئيسية و الثانوية:

إن الغرض من تقديم هذه الطرق هو إبراز العلاقة ما بين مراكز العمران الرئيسية للمغرب الأوسط والنشاط التجاري والعسكري لأن معرفة المسالك القديمة قد يفيدنا مستقبلا في عمليات

الاستكشاف الأثري وهذا ما نصبو إليه. لقد اخترنا لهذا الغرض مقتطفات من نصوص تاريخية هامة جاء بها الإدريسي تبرز مظاهر و ملامح تلك المسالك الرابطة ما بين أهم المدن في المغرب الأوسط و ما بين عواصمه المتتالية.

من تلمسان إلى المسيلة: "والطريق من مدينة تلمسان إلى مدينة المسيلة : من تلمسان إلى مدينة تاهرت أربع مراحل تخرج من تلمسان إلى تادرة، هي قرية في حضيض جبل، فيها عين ماء حرّارة، مرحلة: و منها إلى قرية ندّاي مرحلة، و هي قرية صغيرة في فحص أفيج، به بئران ماؤهما معين، و منها إلى مدينة تاهرت مرحلتان و بين مدينة تاهرت و البحر أربع مراحل."²⁵

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

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

الطرق الثانوية:

إن الغاية من التوسع السياسي يؤدي أحيانا إلى دراسة التضاريس وطبيعة المواقع العمرانية سواء لإحداث تجمعات بشرية جديدة أو إنشاء المدن، ومن هذه الدراسة والدراسة بالأرض أو الموضع (**territoire**) يمكن إحداث الطرق الثانوية. وكانت الطرق الفرعية تربط بين المدن في شكل شبكة داخلية تبرز لنا بعض ملامحها وتحتفي أخرى لقلّة المراجع والأعمال الميدانية. ومن بين هذه الطرق على سبيل المثال الطريق من القلعة إلى بجاية أو من تاهرت إلى تنس أو من تلمسان إلى وهران أو من مسيلة إلى أشير. (الشكل رقم 8) ولإبراز طابع العلاقات ما بين مدن المغرب الأوسط في مختلف الفترات إرتأينا تقديم بعض النصوص التي ذكرها الإدريسي عن هذه الطرق الثانوية وهي على النحو التالي: "الطريق من مدينة تنس إلى مسيلة من بلاد بني حماد بالمغرب الأوسط تخرج من مدينة تنس إلى بني وازغن مرحلة لطيفة في جبال وعرة وشواحق متصلة"²⁸... "والطريق من تلمسان

خاتمة:

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

ويتأكد مما سبق ذكره أن عامل الطرق بشتى أنواعها ساهم مساهمة فعالة في تطور حركة العمران الإسلامي في المغرب الأوسط وسوف يتجلى لنا هذا أكثر عند دراسة العواصم كل على حدة وهذا ما سوف نتطرق إليه في المقال المقبل. إن معظم الأحداث التاريخية التي تسببت إما في نشأة المدن أو في توسعها أو حتى في زوالها مرتبطة بالمسالك التي اتخذها المسلمون الفاتحون الأوائل أو تلك التي أحدثت فيما بعد.

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

الهوامش:

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

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

3. ابن عذارى المراكشي، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، ج1، ط3، 1983.ص.26.

4. عبد الرحمن الجيلالي، نفسه، ص.135.

5. رشيد بورويبة، مدن مندثرة، سلسلة فن وثقافة، وزارة الإعلام والثقافة، ش.ون ت، الجزائر، 1981.ص.27. تصدير الحبوب واستيراد غيرة الذهب والجلود.

6. عبد الفتاح محمد وهيبة، جغرافية العمران، ص.79.

- *- إنسان كولومنتا(سيدي الحسين) بالقرب من تاهرت وإنسان باليكاو المعروف باسم إنسان تغنيفين الخ....
7. Marc.Côte , L'Algerie ou l'espace retourné, Constantine,1993 p91.
8. Marc.Côte , L'Algerie....p.94
9. سعيدوني ناصر الدين، المسالك و الدروب في الهضاب العليا....، ص.1
10. نفسه.
11. جودت عبد الكريم يوسف، الأوضاع الاقتصادية و الاجتماعية في المغرب الأوسط خلال القرنين الثالث و الرابع الهجريين، ص.193
12. جودت عبد الكريم يوسف ، المرجع السابق ص.195، أنظر أيضا محمد عيسى الحريري، الدولة الرسمية بالمغرب الإسلامي، ص.233
13. نفسه، ص.193. أنظر أيضا جودت، ع، العلاقات الخارجية للدولة الرسمية، ص 55.
14. E. Pauty , " Villes spontannées et villes créés en Islam, Annales de l' Institut d'Etudes Orientales,t IX,1951, p67
15. Salama, P, Les voies romaines de l'Afrique du Nord, Alger,1951
16. Courtois. C ,Les Vandales et l'Afrique, Paris,1955.161
17. Baradez.J , Fossatum africae, Paris, 1949,p150
- *- كانت تسمى بمدن الساحل آنذاك
18. الجيلالي عبد الرحمن، تاريخ الجزائر العام .ج1، ص.127.(1983)
19. المرجع نفسه، ص.128.
20. الجيلالي ، ع، تاريخ....ج1، ص 129/128
21. M ; l'Islam dans sa première grandeur , p. Lambard
22. Idem, p.84
23. باشا سويسى نجاة ، التجارة في المغرب الإسلامي، من القرن الرابع إلى القرن الثامن للهجرة، منشورات الجامعة التونسية، 1976، ص.101.
24. عبد الفتاح محمد وهيبة ، جغرافية العمران.....، ص 79 .
25. الإدريسي، المغرب العربي ، من كتاب نزهة المشتاق ، تحقيق حاج صادق، ديوان المطبوعات الجامعية، 1983 ص 110.
26. نفسه ، ص 111.
27. نفسه ، ص 119. أنظر أيضا ، العربي إسماعيل، "القلعه..."، مجلة الثقافة ع:30، ص، 25
28. الإدريسي المرجع السابق، ص 105
29. نفسه، ص 106
30. نفسه ، ص 118 – 119.
31. Lombard, M , op.cit. p,157.
32. عبد الفتاح محمد وهيبة ، جغرافيا العمران.... ، ص 45
33. Le Tourneau , R , les villes... ,P19

المصادر والمراجع:

- ابن حوقل ، صورة الأرض، الطريق من إفريقية إلى تاهرت، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، د.ت.
- ابن عبد الحكم، فتوح إفريقية والأندلس، النص العربي، ترجمه إلى الفرنسية:
- Gatteau.(A),Conquête de l'Afrique du nord et de l'Espagne, Alger, 1942

- ابن عذارى(المراكشي)، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، قسم الموحدين، بيروت، 1985.
 - الإدريسي(أبو عبد الله محمد) المعروف بالشريف، المغرب الكبير من كتاب نزهة المشتاق، تحقيق، محمد حاج صادق، ديوان المطبوعات الجامعية، 1983.
 - البكري(أبو عبيد الله)، المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب(من المسالك والممالك)، ط الثانية، الجزائر، 1911
 - باشا (نجمة سويسية)، التجارة في المغرب الإسلامي، من القرن الرابع إلى القرن الثامن للهجرة، منشورات الجامعة التونسية، 1976.
 - رشيد بورويبة، مدن مندثرة، سلسلة فن وثقافة، وزارة الإعلام والثقافة، ش.ون ت، الجزائر، 1981ص.27.
 - الجيلالي(عبد الرحمن بن محمد)، تاريخ الجزائر العام، 14 أجزاء، دار الثقافة، بيروت، الطبعة السادسة، 1983.
 - جودت(عبد الكريم يوسف)، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في المغرب الأوسط خلال القرنين الثالث والرابع الهجريين، د.م.ج، الجزائر، 1992.
 - سعيدوني(ناصر الدين)، من التراث التاريخي والجغرافي للمغرب الإسلامي، تراجم مؤرخين ورحالة وجغرافيين، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1999.
 - شنييتي(محمد البشير)، "التوسع الروماني نحو الجنوب الجزائري وآثاره الاقتصادية والاجتماعية"، الأصاله، عدد41، 1977، ص2-23.
 - عزالدين (أحمد موسى)، النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، دار الشروق، بيروت و القاهرة، 1983.
 - محمد وهيبه (عبد الفتاح)، جغرافية العمران، الإسكندرية، 1972.
- Baradez (J)** , Fossatum Africae , Paris 1949.
- Cambuzat (P.L)**, L'évolution des cité du Tell en Ifrikya du 7è au 11è siècle, t.1&2, Alger.1986.
- Cherbonneau (A)**, « Notice et extraits du voyage d'El Abdéry, à travers l'Afrique septentrionale au septième siècle de l'hégire », Revue Algérienne et coloniale, avril,1860, pp.282 - 303.
- Dahmani (S)** «Essai d'établissement d'une carte des voies de circulation dans l'Est du Maghreb central du 9è au 12è siècles », 110è Congrès des Sociétés Savantes, Montpellier,1985; 3è Colloque sur l'Histoire et l'Archéologie d'Afrique du nord,pp337-350.
- Decret (F) et Fantar (M)**: L'Afrique du nord dans l'antiquité, des origines au 5è siècle.Paris.1981.
- Golvin (L)**; Le Magrib central à l'époque des Zirides. Paris.1957.
- Lombard (M)** ; L'Islam dans sa première grandeur,Paris.1971
- Le Tourneau (R)** « L'Occident musulman du milieu du VIIè siècle à la fin du XVè siècle », Annales de l'Institut d'Etudes Orientales, t.XVI, Alger 1958. pp 147-176.
- Marçais (G)**, « La Berbérie du 7è au 15è siècles », élanges d'histoire et d'archéologie de l'Occident musulman, t.1, Alger,1957, pp17- 22.
- Si Lakhdar (M)** « Les étapes du pèlerin de Sidjilmassa à la Mecque et Médine »,4è Congrès de la Fédération de la Société de l'Afrique du nord. Alger.1951

