

الطرق البرية في بلاد الشام 1800 - 1900 م / 1215 - 1318 هـ

• د. مازن البودي

(تاريخ الإيداع 17 / 5 / 2021. قبل للنشر في 10 / 8 / 2021)

□ ملخص □

يتحدث البحث عن صلة الوصل الضرورية للتلاقي بين الناس، ونقاط العبور الأساسية الواجب اتباعها يوميا، وخطوط النقل الإجبارية لحركة البضائع الدائمة، والمسارات التي تحدد حركة قطعات الجيش من حيث السرعة والأمان والقدرة على القتال، فهي صلة الوصل بين الشرق والغرب، وسوق للتبادل التجاري، ويبين تدفق السلع ودرجة اهتمام الدولة بها، بما يخدم خططها الاقتصادية والاجتماعية، بما يعكس مكانة الدولة وموقعها الجغرافي الهام.

الكلمات المفتاحية: طرق - بلاد الشام - طولية - عرضية - مدن - معبدة

* مشرف بالأعمال ، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.

The Land roads in the Bilad Al-Sham 1900 /1800 # 1215 / 1318

Dr. Mazen Alboudi *

(Received 17 / 5 / 2021. Accepted 10 / 8 / 2021)

□ ABSTRACT □

The paper talks about the necessary linkage between people, the basic crossing points that must be followed daily, the compulsory transportation lines for the permanent movement of goods, and the paths that determine the movement of army units in terms of speed, safety, and ability to fight. The flow of goods and the degree of the state's interest in them, in a way that serves its economic and social plans, in a way that reflects the state and its important geographical location.

Key words: Roads- Levant- Longitudinal- Transverse- Cities– Paved

* Work Supervisor , Department of History, Faculty of Arts, University of Damascus, Syria.

مقدمة

تعد المواصلات في البلاد بمنزلة الشرايين التي تربط أجزاء الجسد الواحد، لتؤمن له الغذاء والحياة، فإذا كانت تلك الشرايين معفاة، كانت حالة الجسم صحيحة، وإذا كانت عليلة كان الجسم عليلاً، فأى بلد تنعدم فيه الطرق ووسائل الاتصال تعيش مناطقه في عزلة. ولا يخفى على أحد أهمية خطوط المواصلات في بلاد الشام وتطورها، فقد تنقل العديد من الناس عبر القرون في تلك المنطقة الحساسة من الشرق وتلاقت فيها الطرق والمسالك، ولا تنقصنا الشواهد على وجود هذه الطرق منذ العصور القديمة، كالأثار التي خلفتها، والنصوص الجغرافية التي تحدثت عنها، وقصص المسافرين والرحالة.

ولأن أي منطقة مهما بلغت إمكاناتها الإنتاجية، لن تحقق حاجات سكانها بالكامل، نشأت منذ أقدم العصور حركة لتبادل السلع بين أي قطر وآخر لسد الحاجات. وبلاد الشام لم تكن شاذة عن هذه المقولة أو تلك الحقيقة، ونتيجة لموقعها الهام في غرب آسيا وإطلالها على شرق المتوسط، فإنها تعتبر صلة وصل بين قارات العالم الكبرى، فنالت أهمية خاصة في العلاقات التجارية بين شعوب وأقاليم هذه القارات منذ فجر التاريخ.

أهمية البحث وأهدافه

يستمد البحث أهميته من خلال محاولة تقديم دراسة لواقع طرق المواصلات التي تشكل عصب الحياة للمجتمع، وتعكس أولاً: قدرة الدولة وتطور وسائلها الاقتصادية ونشاط أنماطها البشرية، وثانياً: أهمية التجارة في حياة السكان وقدرتهم على التكيف مع الطبيعة واستجابتهم للتغلب على الصعاب في سبيل الوصول إلى مبتغاهم.

منهجية البحث

اعتمد البحث على منهجية البحث التاريخي القائم على جمع المادة العلمية من مصادر، ومراجع خاصة بموضوع البحث، ودراستها وتحليلها ونقدها، واستخراج ما يفيد أي باحث في هذا السياق، واستخلاص الأفكار المناسبة للوصول إلى نتائج مقارنة للحقيقة.

1 . حال الطرق البرية في المشرق العربي:

تولت بعض الدول فيما مضى الإنشاءات العامة كبناء الأبنية والسدود والطرق والجسور واستراحات القوافل وترميمها، لان في ذلك دعم للزراعة والتجارة بما يعود بالفائدة على الدولة، لما توفره من بيئة مستقرة، توجد محطات تدعم مدخلات الزراعة، وتسهل تصريف الإنتاج، وكان الساسانيون يعتبرون إنشاء الطرق والجسور من المهام الأساسية للحاكم. أما في العهود الإسلامية فقد تراجع هذا التقليد ليحل محله تفكير يرى أن بناء المنشآت العامة من أعمال الخير والورع، وهو ما يرتبط هنا بالفكر الإسلامي ومحاولة الحصول على تبعية الناس عن طريق حل مشاكلهم من خلال نصوص الدين، ولذلك حين كان السلطان يبني مثل هذه المنشآت كانت تعتبر مبادرات خاصة منه وليست من مهام الدولة¹. حيث كان السلطان كأمر للصرف مسؤول عن تحريك أموال الخزينة.

بضغط من الأوربيين من جهة، خدمة لتجارته وتسهيلها لها، وبتوجيه من الإدارة العثمانية من جهة أخرى، بحكم الإصلاحات، تحركت الدولة في مجال الطرق، ونصادف رأياً للمؤرخ التركي، قسطنطين يرتشك، يقول فيه " انه منذ

(1) اينالچك، خليل: تاريخ الدولة العثمانية من النشوء الى الانحدار، ترجمة محمد الانراؤوط، دار المدى الاسلامي، بيروت، 2002، ص

سقوط الإمبراطورية الرومانية لم تهتم أية دولة في أوروبا مثل اهتمام العثمانيين بنظام الطرق². ولا يعكس هذا اهتماما بطرق المواصلات، بل جاء كصناعة غريبة خدمة لتجارته وأطماعه سواء على مستوى الطرق البرية أو الحديدية. ومن المرجح أن مشاركة الدولة بصنع خطوط المواصلات كان أمرا واقعا لا يمكن التغاضي عنه، ولا يعكس أبدا رغبة الدولة في صنع سياسة انفتاحية حقيقية لشعبها، ليؤثر ويتأثر بغيره من الأمم، أو ليكتسب خبرتها، إلا في الحد الأدنى، وما حصل من اختلاط للوطن العربي بحضارة الغرب لم يكن نتاج سياسة إرادية مدروسة، بقدر ما كان ثغرات فتحتها الأوربي في جدار العزل العثماني، بدليل أن التطور في الدولة العثمانية وتنظيماتها لم تأت إلا تحت وقع الضغوط الأوربية وامتيازاتها لإنشاء الطرق خدمة لمصالحها، وهي امتيازات لم يكن للدولة العثمانية حول ولا قوة في مواجهتها.

ربما جاء وصف آخر ليلماز أورتونا، مطابقا لطرق العاصمة استانبول وليس لطرق الإمبراطورية ومنها بلاد الشام، في قوله: " كانت الطرق البرية العثمانية أجود الطرق في العالم، كانت مرصوفة بحجر الغرانيت صالحة لمرور الجيوش والقوافل، كان سوق الماشية فيها محظورا والطرق الفرعية كانت ترابية ممهدة"³. ولكن لدينا رأي منطقي مخالف، وهو لخليل اينالجك الذي يقول: " في سنة 1904م كان العالم العثماني بأسره لا يضم إلا 24 كم من الطرق، وكان ثلاثة أرباع هذه الطرق داخل حدود تركيا الحديثة، وكانت طرقا رديئة في نوعيتها لا تحظى بصيانة جيدة"⁴. أما الوصف الأقرب للواقع فنجد عند جرجي قائل: "هي من حطام الطرق لأن مرور الأيام قد ذهبت بآثار الطرق الرومانية، وليس في كل البلاد سوى طريقين بين دمشق وبيروت تولت إدارتها شركة فرنسية، إلا أن بعض الولاة الكرام أمروا بتصليح الطريق بين يافا والقدس الشريف، وآخرون قرروا إصلاح طريق اسكندرونه وحلب، ومدحت باشا شرع بإصلاح طريق بين دمشق وحمص، وأخرى بين حمص وطرابلس"⁵، ويبدو واضحا الفرق بين المركز وولايات الدولة الأخرى، التي لم تكن أكثر من مصادر للجباية تدعم رفاة أهل القصر وملكياتهم.

كانت الحالة المزرية للطرق في الشطر الأول من القرن التاسع عشر، عائدة إلى الاختفاء النهائي لمالكي التيمار⁶ الذين كانوا يتولون صيانتها، لكن طوال القرن التاسع عشر الميلادي، لم توجه الدولة العثمانية سوى اقل قدر من الانتباه ووفرت من المواد اقل ما يلزم، وهكذا بقيت الطرق محفرة مهلمة، ولم تكن هناك طرق مرصوفة خارج المدن باستثناء جزء صغير من طريق القوافل إلى حلب⁷.

(2) اينالجك، تاريخ الدولة العثمانية، ص 226.

(3) اوزتونا، (يلماز)، تاريخ الدولة العثمانية، ترجمة عدنان محمود سلمان، المجلد الثاني، منشورات مؤسسة فيصل، استانبول، 1988، ص 596.

(4) اينالجك، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، ص 570 - 571.

(5) يني، جرجي أفندي: تاريخ سوريا، المطبعة الأدبية، بيروت، 1881، ص 304.

(6) هو نظام تقوم فيه الدولة بتوزيع الاقطاعات على الجنود المجاهدين وبعض ارباب العمل الذين يكشفون عن بسالتهم في الحرب ويتفانون في خدمة الدولة، فتعترف لهم بحق جمع الضرائب العرفية والشرعية المفروضة على تلك الاراضي.

اوغلو، (اكمل الدين)، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ترجمة صالح سعداوي، منظمة المؤتمر الاسلامي استانبول 1999. ، ص 267.

(7) اينالجك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، ص 569 - 570.

فالطرق كانت قليلة جداً، لأنها أنشئت على الطريقة القديمة في عهود سابقة، وقد بقيت طرق إنشائها على العادات القديمة من خلال استخدام العمال بالسخرة، وكان ذلك مضرًا بالدولة والمواطنين معاً⁸. وبعدما أنشئت سكة الحديد أصاب الإهمال بعض الطرق التي سار القطار إلى جوارها. ولم تكن طريق القوافل آمنة، بالإضافة إلى أن الطرق كانت صعبة والمسافات طويلة، فمثلاً كانت القوافل بين المدن الشامية كحمص وطرابلس تتعرض لغارات اللصوص. ونظراً لأهمية التجارة في حياة سكان بلاد الشام وضرورة حمايتها، كان بعض تجار دمشق يسافرون بصحبة بضائعهم للحفاظ عليها وحققوا بذلك مرباح كبيرة⁹. ولا نعتقد أن الدولة لو كانت قوية وقادرة على حماية طرقها، سيضطر التجار للسفر بصحبة بضائعهم وحراسهم.

وضع الطرق البرية زمن الوجود المصري في بلاد الشام 1831 - 1840م/ 1247 - 1256:

حال الطرق البائس من حيث الأمن والاهتمام، تغير خلال فترة الوجود المصري في سوريا، بفضل جهود إبراهيم باشا للحفاظ على استتباب الأمن، أصبحت القوافل تستطيع التوجه من بغداد إلى دمشق عبر الصحراء محملة بالبضائع الهندية والفارسية والعودة ومعها الأقمشة الانكليزية التي تصرف فيما بين النهرين والبحرين وجنوب فارس¹⁰. نالت الطرق في العهد المصري¹¹ الاهتمام، فاستمر العمل بالطريق بين بيروت ودمشق وتم إعداده، وأنشئت الطرق في طرسوس على الساحل وفي الجبال لمصالح اقتصادية تخدم الدولة بهدف نقل الأخشاب، وهو ما يؤكد رغبة محمد علي باشا¹² في الاستفادة من أخشاب الشام لصناعة السفن في أسطوله، كسبب من أسباب مجيئه إليها. أما عن الطرق في جبل الدروز في السويداء جنوبي دمشق، فدعت الحاجة لضرورة تسهيلها نظراً لوجود المعادن من ناحية وليسهل ارتيادها للقضاء على الحركات المضادة من ناحية أخرى¹³.

وهذا الاهتمام يعكس سياسة اقتصادية مدروسة من قبل محمد علي باشا من خلال البحث عن الثروات والاعتناء بالطرق التي تصل، ولطالما استفاد الناس في كل مكان من خدمات الطرق التي تحظى بعناية الدولة، فتعبر أراضيهم في طريقها إلى المناجم أو المزارع والمنشآت التي تدعم اقتصاد الدولة.

ومع نهاية الحكم المصري عانى الوسط التجاري الدمشقي أولى الصعوبات المالية الخطيرة، فلم يعد بإمكان القوافل المتجهة إلى بغداد منذ ذلك الحين أن تجتاز خط السير المباشر عبر تدمر، بل غدت مضطرة لاتخاذ خط سير آخر عبر حلب، مما أطال زمن الرحلة وزاد في تكاليفها وكان من شأن ذلك أن ارتفعت تكلفة البضائع في الأربعينات.

(8) لهارد، (انكه)، تاريخ الإصلاحات والتنظيمات في الدولة العثمانية، ترجمه للعربية د . محمود علي عامر، دار الزمان . المدينة المنورة 2008. ص 203.

(9) نعيسة، يوسف: تجارة دمشق في النصف الأول من القرن التاسع عشر، مجلة دراسات تاريخية، العددان 41-42، 1992، ص 180.

(10) بازيلي، قسطنطين: سوريا وفلسطين تحت الحكم العثماني، دار التقدم، موسكو، 1986، ص 283.

(11) بدأ هذا العهد مع حملة إبراهيم باشا على بلاد الشام في اواخر تشرين الأول عام 1831م وانتهى في العام 1840م.

الكاتب، سيف الدين: أطلس التاريخ الحديث، دار الشرق العربي، بيروت، 2008، ص 115.

(12) اتى محمد علي باشا مع الفرقة الابانية ضمن الجيش العثماني المكلف بإخراج الفرنسيين من مصر إثر احتلالهم لها في سنة 1798م ودام، وعمل على توطيد سلطته ضد الانكليز والمماليك، ونجح في القضاء على زعماء المماليك، مستغلاً فرضهم للمال على الناس فزاد التفاف الشعب حوله واقنعه علماء مصر باستلام الحكم عام 1805.

رافق، عبد الكريم: المشرق العربي في العهد العثماني، مطبوعات جامعة دمشق، دمشق، 1996، ص 285 - 286.

(13) سالم، لطيفة: الحكم المصري في الشام 1831 - 1841، مدبولي، القاهرة، 1990، ص 214.

فغياب الأمن الذي وفره إبراهيم باشا، جعل المعاناة سمة ميزت السير على الطرق التجارية، وقد يعتبرها بعض التجار وساما على صدرهم لما تحملوه في سبيل تجارتهم.

وفي محاولة عثمانية لدعم الطرق على الطريقة المصرية، صدر عام 1286هـ/ 1869م نظام المعابر والطرق وجرى بموجبه تصنيف الطرق في الدولة إلى أصناف متعددة، كطرق تصل استنبول بمركز الولايات أو المرافئ والخطوط الحديدية، وأخرى تصل مراكز الاقضية بالمرافئ والخطوط الحديدية، وطرق تصل مراكز الولايات بالألوية. وأخيرا الطرق التي لا تستعملها العربات بصورة دائمة¹⁴. لكن صدور القوانين لم يكن يعني أن الأمور ستسير على خير ما يرام، فالمحاولات الفاشلة تبدأ من تقرير إلى القسطنطينية حول الموضوع، ثم تحصل الأموال محليا لتنفيذها، وحتى إن نفذت تترك لمصيرها.

فما طرأ من تحسن لطرق المواصلات جاء أولا بفعل الضغط الاوربي التجاري لتحسين الطرق خدمة لتجارة أوروبا وتسهيلا لها، فعملوا على إصلاح أوضاع السلطنة تحت ضغط التطورات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وبالمقدار الذي يخدم مصالحهم، وثانيا كنتيجة لحركة الإصلاح العثماني بتوجيه من السلطنة لجذب التجار الأجانب والحصول على ضرائب جمركية، ومن هنا جاء إصدار الدولة للقوانين التي تنص على اعمار الطرق والمحافظة عليها.

2- أنواع طرق المواصلات

أ - الطرق الطولية الخمسة من الجنوب إلى الشمال:

الطريق الأول: ويبدأ عموما من بئر السبع في جنوبا، وينتهي بالاسكندرونة شمالا، مارا بكل مدن ساحل بلاد الشام، بينما الطريق الثاني لا يختلف كثيرا فيبدأ من بئر السبع جنوبا وينتهي في كليس شمالا، وأهم محطاته من بئر السبع . الخليل . القدس . بعلبك . حمص . الرستن . حماه . معرة النعمان . حلب. والواضح انه يستعمل أيضا بشكل يومي للتنقل بين المناطق نظرا لكثرة محطاته وصغر مساحة الجغرافية.

يبدأ الطريق الثالث: من بئر السبع جنوبا وينتهي بحمص شمالا فيلنقي بطريق حماه وحلب، ويمر من المدن نفسها التي يعبرها الطريق الثاني حتى الجاعونة، حيث يفصل منها فيمر من جسر بنات يعقوب . القنيطرة . وادي العجم . دمشق . دوما . القطيفة . النبك . قارة . حسية . حمص، ويتابع بعد ذلك خطه الى حلب، بينما يبدأ الطريق الرابع من القدس جنوبا، وينتهي في دمشق شمالا، مارا في القدس . عمان . درعا . غابغب . الكسوة . دمشق. فهو طريق داخلي لا وجود في محطاته لمدن الساحل.

أما الطريق الخامس " طريق البادية ": فيبتدئ من دمشق جنوبا وينتهي بدير الزور شرقا، بعد أن يتصل بطريق الموصل شمالا، ويمر في دمشق . تدمر . دير الزور . البيضا على الحدود التركية، وفرع يبدأ من دير الزور ايضا إلى الصوار ومنها إلى نصيبين حيث الأراضي الداخلة في حدد تركيا¹⁵.

ب - الطرق العرضية من الغرب إلى الشرق :

تتطلق هذه الخطوط بمعظمها من المدن الساحلية، ومحطاتها قصيرة فتنتهي في المدن القريبة، وفي معظمها قصيرة قد تخدم مدنا قليلة كطريق غزة . بئر السبع. ويشير ذلك إلى ضعف حركة التجارة بين المدن الصغيرة واقتصارها على نقل البضائع من البحر إلى تلك المدن بما يخدم حاجاتهم اليومية، فنلاحظ طريقا يربط درعا ببصرى وصرخد، وبعضها

(14) عوض، عبد العزيز، الادارة العثمانية في سوريا 1864 . 1918، دار المعارف، مصر 1969م، ص 270-272.

(15) كرد علي، (محمد)، خطط الشام، الجزء الثالث والخامس، المطبعة الحديثة، دمشق، 1925، ص 224.

اطول يصل السويدية بإنطاكية وحارم وحلب، ويلاحظ انطلاق أكثر من طريق في بعض المدن كيافا وحيفا، ووصول بعضها إلى دير الزور كالطريق المنطلق من اللاذقية والمار بجسر الشغور وحلب، إما أطولها فهو طريق بيروت - دمشق - بغداد¹⁶.

ج - الطرق المعبدة :

لم تكن الطرق المعبدة حتى منتصف القرن التاسع عشر في بلاد الشام تتصف بهذه الصفة إلا اسمياً، فقد كانت وعرة وصعبة. ومن أهم هذه الطرق:

1 - طريق الساحل :

يبلغ طول هذا الطريق 270 كيلومتراً. اعتباراً من بئر السبع إلى عكا ومن رأس الناقورة حتى مدينة اللاذقية 400 كيلو متر، وهو من أحسن الطرق الشامية، وامتداده من اللاذقية حتى الاسكندرونة طريق معبد أيضاً وطوله 220 كيلو متراً، ويبلغ مجموع طول هذا الطريق اقل من ألف كيلو متراً¹⁷.

2 - طريق بيروت - دمشق - بغداد :

يعد من أهم الطرق، لأنه يصل الميناء الأكبر والأهم على الساحل بدمشق التي تعتبر المدينة الأهم والأكبر في مجال التجارة، ولأنه يفتح المجال واسعا لعبور التجارة إلى بلاد الرافدين. وقد حصل الفرنسيون على امتياز شق طريق بيروت دمشق، وانتهى بناؤه عام 1280هـ/ 1863م برأسمال قدره 570,000 فرنكا وريح سنوي عشرة في المائة، ويبلغ طوله من بيروت إلى دمشق 112 كيلو متراً وعرضها 7 أمتار¹⁸. وتم المباشرة بإنشائه في سنة 1276هـ/ 1859م، والسير عليه صباحاً ومساءً من الجهتين بواسطة الحوافل، وتقطع هذه الحوافل المسافة بين بيروت ودمشق في ثلاث عشر ساعة، ووضعت الحكومة العثمانية إذ ذاك لهذه الشركة نظاماً وأسعاراً لنقل الركاب والبضائع والحيوانات، وكان افتتاح هذا الطريق مفيداً لسير عربات البريد ثلاث مرات في الأسبوع¹⁹.

وقد كان هذا العمل من أرباح الأعمال التي قامت برؤوس أموال فرنسية، فالكل اجمع على أن هذا المشروع أفاد الأهالي والبلاد وأصحاب الأسهم فائدة عظيمة، وقد ربحت الشركة أرباحاً طائلة منه، إلى أن تم إنشاء الخط الحديدي بين دمشق - بيروت، معلناً نهاية العهد الذهبي لهذا الطريق البري، لتتراجع الطبيعة أمام العلم المتقدم. ونجاح طريق دمشق بيروت يدل على ازدياد حركة التصدير في ولاية سوريا فقد حال ارتفاع أجور النقل قبل إنشاء الطريق دون تصدير المحصولات بكميات كبيرة²⁰، ومع استلام الحكومة العثمانية للطريق أهملت صيانتها حتى قبل الحرب العامة²¹

(16) كرد علي: خطط الشام، ص 225.

(17) كرد علي: خطط الشام، ص 224.

(18) عوض: الادارة العثمانية، ص 274.

(19) عبد السلام، عادل: جغرافيا سورية الإقليمية، منشورات جامعة دمشق، مطبعة الروضة، دمشق، 1981-1982، ص 444.

(20) عوض: الادارة العثمانية، ص 274.

(21) تسمى كذلك الحرب العظمى، إثر حادثة اغتيال ولي عهد النمسا وزوجته من قبل طالب صربي اثناء زيارتهما لسراييفو.

ابو غضب، هاني: أطلس تاريخ العالم القديم والمعاصر، دار الشرق، بيروت، 2004، ص 175.

(22) كرد علي: خطط الشام، ص 229.

وكان هذا الطريق يسير على امتداد مجرى نهر بردى المتعرج حتى سبعينيات القرن العشرين²². مخترقا الجبال اللبنانية، وخالقا حركة تجارية واسعة بين مختلف المدن والقرى اللبنانية والمناطق المجاورة لها²³.

3 . طريق دمشق . بغداد:

كان لا بد لتزايد حجم التجارة بين دمشق والدول الأجنبية من الدفع باتجاه تحسين الطريق بين دمشق وبغداد نظرا لسيطرة البدو على البادية السورية، فقد لجأت القوافل التجارية سواء منها القادمة من الشرق الأقصى (الصين والهند) بطريق الخليج العربي وبغداد، أو الذهاب إلى تلك الجهات من دمشق، إلى سلوك الطريق الأطول والأكثر أمنا عبر الموصل وحلب، فالقافلة التي تسير من بغداد إلى دمشق خلال ثلاثة أشهر، أما القافلة التي تنطلق من بغداد إلى دمشق عبر البادية فيقتضي وصولها خمسة وثلاثين يوما²⁴،

ويبلغ طول الطريق من دمشق إلى بغداد 770 كيلو مترا، منه عشرون كيلو مترا على طريق النبك يسير في طريق معبدة والباقي 750 كيلو مترا طريق طبيعي²⁵. وهو اقل الطرق تعرضا لخطر البدو، نظرا لعلاقة الدولة الجيدة مع القبائل الساكنة بمحازاته، فعندما يسود الأمان تخرج نحو 12 إلى 15 قافلة في العام، ويقطع الطريق حوالي 28 محطة في 26 يوما أو أكثر²⁶.

عدم تعبيد الطرق بعد النبك رغم أهمية البضائع العابرة له وسعة التبادل التجاري، وربما يعود السبب إلى عبوره مناطق صحراوية يصعب التغلب على رمالها، نظرا لهبوب الرياح المحملة بالرمال معظم أيام السنة.

4 . طريق دمشق . حوران:

وقد افتتح عام 1306هـ/ 1888م ورغم قصر مسافته حقق فوائد مهمة للقرى الواقعة على جانبيه، فأخذت تصل المنتجات من حوران إلى دمشق بسهولة²⁷. ولا شك بأن هذا الخط كان سيخلق حركة كبيرة، ويكون من أنشط الطرق وأكثرها فائدة، لو وجد طريق بري معبد يصله بميناء بيروت، نظرا للتكامل الحاصل في المنتجات بين حوران ودمشق.

5 . طريق حمص . طرابلس:

تأسست في عام 1301هـ/ 1883م شركة لإنشاء طريق بين حمص وطرابلس برأسمال أولي قدره " 9000 " ليرة عثمانية ثم رفع بعد ذلك إلى " 21 ' 000 " ليرة وقد جنت فرنسا والدولة العثمانية فائدة كبيرة منه لربطه مدينة حمص الغنية بأحد المرافئ الساحلية²⁸. ثم امتد هذا الطريق إلى حماه ليصل إلى إجمالي طوله إلى 142كم²⁹.

(23) ميدفيدكو، سيرغي واوسيبوف، ديمتري: سورية تاريخ كبير لبلد عريق، ترجمة عياد عيد، دار الينابيع، دمشق، 2002، ص 91.

(24) معطي، (علي)، تاريخ لبنان السياسي والاجتماعي دراسة في العلاقات العربية التركية 1908 - 1918، مؤسسة عز الدين، بيروت، 1992 ص 127.

(3) رافق، (عبد الكريم)، الاقتصاد الدمشقي في مواجهة الاقتصاد الأوربي في القرن التاسع عشر، مجلة دراسات تاريخية، العددان 17 . 18 دمشق، ص 121.

(25) كرد علي: خطط الشام، ج5، ص 230.

(26) عيساوي، (شارل)، التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصيب 1800 . 1914، ترجمة رؤوف حامد، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1990، ص 344.

(27) عوض: الإدارة العثمانية، ص 274.

(28) عوض: الإدارة العثمانية، ص 274.

(29) عيساوي: التاريخ الاقتصادي، ص 339.

6 . طريق طرابلس حمص " حمص تدمر " بغداد :

طول الطريق 147 كيلو مترا، أعطيت شركة اجنبية امتياز انشاءه، وبعد انحلال الشركة هجرت الحكومة العثمانية هذا الطريق حتى خربت وتداعت جسوره أثناء الحرب العامة وزادت السيول في تخريبه³⁰.

7 . طريق الاسكندرونة . حلب :

قضت كثرة المعاملات بين حلب والاسكندرونة بأن تكون المواصلات بين هذين البلدين سهلة، وهو ما لم تهتم له الدولة العثمانية، رغم معاناة التجار الانكليز من الصعوبات التي كانوا يلاقونها حين ذهابهم من حلب إلى الاسكندرونة. وكانت الحكومة العثمانية أنشأت طريقا في سنة 1287هـ/ 1870م في الحدود الشمالية من ولاية حلب بواسطة البحر إلى جهات كليس وعينتاب وبيرة جك والبلاد التركية الأخرى، وقد وصلت الحكومة التركية هذا الطريق بفرع بين قطمة وحلب، فأصبح هذا الطريق يعد طريقا لحلب، ثم تخرب في سنة 1880م/ 1297 حتى سنة 1890م/ 1307هـ، حين مر أحد الولاة في حلب عليه فتحطمت عجلته وعلى إثر ذلك قررت الحكومة تعميمه وخصص لهذا العمل سنويا مبلغا قدره ثلاثة آلاف وثلاثمائة ليرة للاستمرار في ترميمه وإصلاحه³¹. ثم دمر وبنى مكانه وحوله بليدة مدينة سميت " عفرين"³². ربما لعدم امتلاك الشركات العثمانية لوسائل العمل الحديثة التي كانت تستخدمها الدول الأوربية كالمداخل وغيرها من آلات الحفر الضخمة، وتسخير كل الجهود لصالح عملياتها العسكرية على حساب الطرق التي لو لاقت اهتماما إضافيا لأمكن إعادة تجديدها.

8 . طريق حماة . اللاذقية :

بدأ العمل في هذه الطريق في عام 1309هـ/ 1891م³³، حيث اعتنت السلطنة بتعبيده، لكن من دون تزفيت لذلك كان سريع التلف وبحاجة دائمة إلى الصيانة والترميم³⁴. فالتزفيت يقي من عوامل الطبيعة ويطيل في عمر الطريق، ويجعله صالحا أكثر.

9 . طريق حلب . حماة :

كانت القوافل على مر العصور إذا قصدت حلب في طريقها إلى حماة تجتاز أودية جرداء وصحراوية إلى أن تصل إلى قرية طومان. وفيما مضى كانت أي جيوش متجهة من حلب نحو حماة وحمص ودمشق تفضل الابتعاد عن طريق سراقب والمعرة، مخافة الاصطدام مع حماة هذه البلاد العامرة، ورغبة بالحصول على مياه ومراع لخيولها كانت تجدها متوفرة في طريق شرقية على سيف البادية وهي الخارجة من جنوبي حلب نحو شرقي قنسرين³⁵.

د . طرق المدن :

تطورت المدن بفعل طرق المواصلات والتجارة، واختلاط الناس وازدياد معرفتهم، فمع منتصف القرن التاسع عشر 1850م/ 1266هـ، ازدادت الاندفاع الأوربية وخصوصا في مجال التجارة، وهو ما أدى لاختلاط أكبر بشعوب الشرق،

(30) كرد علي: خطط الشام، ص 231.

(31) كرد علي: خطط الشام، ص 232.

(32) ذكريا، وصفي: جولة أثرية، دار الفكر، دمشق، 1984، ص 76 .

(33) عوض، الادارة العثمانية، ص 274.

(34) عوض: الادارة العثمانية، ص 275.

(35) ذكريا: جولة أثرية، ص 175.

وكانت المدن المكان الأبرز لهذا التمازج، فأخذت مكانة بعض المدن تكبر، كبيروت ودمشق³⁶، فحافظت مدينة دمشق، على أهميتها التجارية وعلى طرق مواصلات نشيطة تنقل منها واليها السلع والبضائع، وعادت الطرق العالمية التي تقطع سورية من كل الجهات للحركة والنشاط وامتألت بالقوافل التجارية المحملة بشتى أنواع البضائع والمنتجات³⁷. وهنا يكمن الحديث عن أهمية دمشق في موقعها الاستراتيجي على حافة بادية الشام، إضافة إلى اتصالها بالبحر المتوسط عن طريق ميناء بيروت الذي لا يبتعد عنها كثيرا، وتنتهي على ساحلها الشرقي في المتوسط الطرق البرية الآتية من الشرق الأقصى³⁸.

ولان الناس تبحث عن سوق مفتوحة، تم الاستيطان في الجنوب الشرقي من دمشق في الطرق التجارية المؤدية إلى ساحل فلسطين ومصر، ومحلتي السويقة والميدان على طريق شبه الجزيرة العربية³⁹. ورغم العديد من المحاولات في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر لإعادة افتتاح العديد من الشوارع في دمشق وتوسيعها وجعلها أكثر استقامة، إلا أن تلك المحاولات لم تحقق إلا نجاحا محدودا فيما سعت إليه، وكان النجاح فيما تحقق يقتصر على الطرق التجارية الرئيسية⁴⁰. ومما لا ريب فيه أن دمشق لم تكن تتكفل إلا القليل لإصلاح الطرق وأعمال التنظيف أو تنظيم حركة النقل، كما ألف الأوروبيون في بلادهم، بل الأرجح أن الأموال كانت تخصص لإعمال أخرى كصيانة القنوات وإصلاح الجدران الطينية وتوفير أسباب الأمن في المدينة⁴¹، وهو ما يؤكد اهتمام الدولة بالزراعة التي تدعم خزنتها، علحساب أي شئ آخر.

لا يختلف الأمر كثيرا في معرة النعمان التي عانت من قلة الوسائط لنقل الأرزاق والأقوات وتشعث الطرق والأحوال الكثيرة في فصل الشتاء⁴². بينما كان لموقع غزة المتميز على حافة الأراضي الخصبة العذبة المياه التي تأتي مباشرة بعد بركة سيناء، الأثر في وجودها وبقائها وأهميتها، وتعد المحطة الطبيعية لكل من الآتين من مصر ووجهتهم الشام، كما وأنها المحطة الأخيرة لكل قادم من الشام ووجهته مصر، فهي ملتقى القوافل التجارية وغيرها قبل دخول البادية، وفيها يستكملون ما يلزمهم قبل المرور بالصحراء القاحلة التي ستعرضهم في طريقهم إلى مصر⁴³. وتشكل حالة الطرق في نابلس نموذجا عاما لطرق بلاد الشام، فداخل نابلس طريقان يقطعان المحلات القديمة في داخل القصبية، وفي هاتين الطريقين تتجلى حياة نابلس اليومية، وتوجد طرق أخرى بالدرجة الثانية قائمة بشكل عمودي على طريقي نابلس الشرقي والغربي المتوازيين، وجميعها مفروشة ببلاط قديم ولا يزيد عرض هذه الطريق الأولية على خمسة او ستة أمتار،

- (36) صياغة، (نايف)، الحياة الاقتصادية في مدينة دمشق في منتصف القرن التاسع عشر، وزارة الثقافة، دمشق، 1995 ص 165.
- (37) اسماعيل، (حكمت)، ظهور الوعي القومي في بلاد الشام ف أواخر القرن التاسع عشر حتى الحرب العالمية الأولى، مجلة دراسات تاريخية، العددان 83 . 84، دمشق، 2003، ص 200.
- (38) صباغ، عباس: تاريخ العلاقات العثمانية الإيرانية الحرب السلام بين العثمانيين والصفويين، دار النفائس، بيروت، 1999، ص 56-57.
- (39) شيلشر، (ليندا)، دمشق في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، ترجمة عمرو الملاح ودينا الملاح، دار الجمهورية، دمشق، 1998، ص 21.
- (40) شيلشر: دمشق في القرنين 18 . 19، ص 22.
- (41) شيلشر: دمشق في القرنين 18 . 19، ص 24.
- (42) الجندي، محمد: تاريخ معرة النعمان، الجزء الاول، منشورات وزارة الثقافة، دمشق، 1994، ص 88.
- (43) رشد، هارون: قصة مدينة غزة، المنظمة العربية للثقافة والتاريخ والعلوم، الاردن، بدون تاريخ، ص 9.

أما الطرق الموصلة للمواقع المرتفعة فهي رديئة جدا وجميعها صعبة وذات مرتفعات جميعها عفنة وقذرة وذات أنفاق⁴⁴. وهذا الوصف يتناغم مع وصف فخري البارودي لمدينة حيفا: "كانت بلادا متأخرة كبقية البلاد العثمانية، وشوارعها ضيقة فيها من الوحول ما يشوه جمالها ويزيل بهجتها"⁴⁵. وهو ما ينطبق على طرق مدينة صيدا⁴⁶. وقد يعود السبب لصغر مينائها وعدم قدرته على استيعاب الكميات الكبيرة من البضائع التجارية المحملة على سفن أكبر من قدرة الميناء على استقبالها.

في لبنان نرى أهمية مختلفة لرحلة في جبل لبنان، وتأتي تلك الأهمية من كونها محطة على طرق المواصلات التجارية بين دمشق وجبل لبنان وبين شمال وجنوب سهل البقاع⁴⁷. ونلاحظ أن لواء اسكندرون يضم شبكة كبيرة من الطرق تربط مدنه بعضها ببعض أو تربطه بالمدن الأخرى، وتتفرع في كل مدينة في عدة اتجاهات، ومدينة الاسكندرون ترتبط بأنواع من الطرق البحرية ويمثلها مينائها الصغير، والأخر يصل الاسكندرون بأضنة في كيليكية، أما أهمها فهو الطريق الذي يتشعب من الاسكندرون إلى عدة مدن حتى يصل إلى مدينة حلب، لأنه يربط بين مراكز النشاط⁴⁸. وقد نعثر على طريق أو طريقين أساسيين في المدينة بشكل عام، وما تبقى يكون رديئا مستسلما لعوامل الطبيعة والبشر، أما المدن البعيدة عن طرق المواصلات الرئيسية فهي غير ذات أهمية من الناحية الاستراتيجية (متعددة الأغراض (سياسية اقتصادية عسكرية اقتصادية)، ولا من الناحية الاقتصادية، لأن طرق التجارة الدولية أو الداخلية لم تمر حولها أو قريبا.

الخاتمة:

يوضح هذا العرض سوء حال تلك الطرق حتى في المدن، واحتياجات بلاد الشام الماسة من الطرق، فالدولة العثمانية لم توكل نفسها مهمة القيام بعمل منظم في طرق المواصلات، فجاءت أعمالها تمشية للحال، فقلما خلت الطرق من العيوب والأخطار، رغم علمها بأهمية الطرق وضرورتها، لكن أهدافها لم تكن مخططة بوضوح، فجاء التخطيط قاصرا، وبالتالي عجز عن بناء طرق قادرة على الوفاء بمتطلبات الإمبراطورية، والغالب أن مصاريف الحروب المستمرة قد أثرت بشكل واضح على بقية المشاريع الأخرى في الدولة ومنها المواصلات، فتتغذى الطرق على نفسها حتى تصبح مهترئة تنتظر مرور القوافل العسكرية لتلقى بعض الاهتمام. الطرق البرية تخترق بلاد الشام، كما تخترق خطوط الطول والعرض الوهمية الكرة الأرضية، إلا أن هذه الطرق كانت أشباها أو وهما إذا ما عرفنا معاناة المسافرين، وحجم الأضرار التي تلحق بوسائل النقل عليها. أما الطرق الفرعية الصغيرة بين النواحي والقرى، فكانت من عمل الأفراد، وهي تعاني من التعرجات بسبب مصادفة العمال بأدواتهم البدائية للصخور الكبيرة التي تجبرهم على تغيير مسار الطريق في أماكن كثيرة، كما يتخلل الطرق منحدرات صعبة في الكثير من المناطق وخصوصا المناطق الجبلية والوديان.

(44) التميمي، محمد رفيق. والكاتب، محمد بهجت: ولاية بيروت. الجزء الأول. لواء طرابلس، تحقيق محمد عبد الكريم، محافظة الشركة الجديدة للطباعة والتجليد، عمان، 2000، ص 87-88.

(45) البارودي، فخري: اوراق ومذكرات فخري البارودي 1887. 1966 خمسون عاما من حياة الوطن، القسم الاول، تحقيق دعد الحكيم، منشورات وزارة الثقافة، دمشق، 1999، ص 145.

(46) بشور، امل: سوريا ولبنان في عصر الإصلاح العثماني - حقبة التنظيمات في سنة 1840، المؤسسة الحديثة للكتب، دمشق، 2006، ص 352.

(47) غنام، (رياض)، مقاطعات جبل لبنان في القرن التاسع عشر، بيسان، بيروت، 2000، ص 79.

(48) زرقه، محمد: قضية لواء اسكندرون، دار العروبة، بيروت، 1993، ص 249.

References

- ABD ALSALAM, A., Joughrafia Souria al_qlimia, Manshourat Jami'at Dimashq, Matba'at al-Rawda, Damascus, 1981.
- ABO GHADAB, H., Atlas Tarikh al-'alm al-Qadim wa al-Mou'asr, Dar al-Shriq, Bayrouth, 2004.
- AIBAROUDI, F., Awraq wa Moudhkarat Fakhri albaroudi 1887-1966 khamsoun a'man min Haiat al-Watan, vol.1, ed., Da'id al-Hakim, Manshourat Wizarat al-THaqafam Damascus, 1999.
- ALJOUNDI, M., Tarikh Ma'arat al-Nou'man, vol. 1, Manshourah Wizarat al-Thaqafa, Damascus, 1994.
- Al-KATIB, S. D., Atlas al-Tarikh al-Hadith, Dar al-Shriq al-Arabi, Bayrouth, 2008
- ALTAMIMI, M., ALKATIB, M., Wilayat Bayrout, al-jiz' al-Awal, Liwa' Trablous, ed. Mohammad Aba al-Karim, Mouhafazat al-Shirka al-Jadida lil-Tiba'a wa al-Tajlid, Aman, 2000.
- AOUAD, A. A., Al-Idara al-Othmania fi Souria 1864-1918, Dar al-Ma'arif, Misr, 1969.
- BASHOUR, A., Souria wa Loubnan fi 'asir al-Islah al-Outhmani, Houqbat al-Tanzimat fi sanat 1840, al-Mou'assa al-Haditha lil-Koutob, Damascus, 2006.
- BAZILI, Q., Souria wa loubnan wa Filastin that al-hkm al-Turki min al-Nahiatin al-Siasia wa al-Tarikhia, tr., Yusr Jabir, Dar al-Hadatha, Bayrouth, 1988.
- GHNAM, R., Mouqata'at Jabal Loubnan ft ah-Qarin al-Tasi' Ashar, Fysan, Bayrouth, 2002.
- INALJIK, KH., al-Tarikh al-Iktasadi wa al-Ijtma'I lil-Dawla al-Outhmania, tr., Abd al-Latif al-Haris, 2 vol., Dar al-Mada al-Islami, Tripoli, 2007.
- ISAOWI, Sh., Al-Tarikh al-Iqtisadi ili-Hilal al-Khasib 1800-1914, tr. Ra'ouf Hamid, Markaz Dirasat al-Wahda al-Arabia, Bayrouth, 1990.
- ISMA'IL, H., Zouhour al-Wa'i al-Qaoumi fi Bilad al-Sham td Awakhir al-Qarn al-Tasi' Ashar hta al-Harb al-Alamia al-Owla, Majalat Dirasat Tarikhia, vol. 83-84, Damascus, 2003.
- KIRD ALI, M., Khitat al-Sham, vol. 3, 5, al-Matba'a al-Hiditha, Damascus, 1925.
- LAHARD, A., Tarikh al-Islahat wa al-Tanzimat fi al-Dawla al-outhmania, tr., Mahmoud Ali Amir, Dar al-Zamanm al-Madina al-Mounaouara, 2008.
- MIDVIDKO, S., OSYOUNF, D., Souria Tarikh Kabir Ibalid Ariq, tr. Ayad Aid, Dar al-Yanabi', Damascus, 2002.
- MOU'TI, A., Tarikh Loubnan al-Siasi wa al-Ijtima'i Dirasa fi al-Alaqat al-Arabia al-Tourkia 1908-1918, Mou'asat Iz al-Din, Bayrouth, 1992.
- NOU'AYAS, Y., Tijarat Dimashq fi al-Nisif al-Awal min al-Qarin al-Tasi' Ashar, Majalat dirasat Tarikhiya, vol. 41-42, Damascus, 1992.
- OUGHLO, A. D., Al-Dawla alOuthmania Tarikh wa Hadara, tr. Salih Sa'dawi, Mounazamat al-Mu'tamar al-Islami, Istanbul, 1999,
- OZATONA, Y., Tarikh al-Dawla al-Outhmania, tr., Adnan Mahmoud Salman, vol. 2, Manshourat Mu'assat Faisal, Istanbul, 1988.
- RAFIQ, A. k., Al-Iqtisad al-Dimashqi fi mouajahat al-Iqtisad al-Oroubi fi al-Qarn al-Tasi' Ashar, Majalat Dirasat Tarikhia, vol. 17-18, Damascus, 1984.
- RAFIQ, A. K., Al-Mashriq al-Arabi fi al-Ahd al-Outhmani, Manshourat Jami'at Dimashq, Damascus, 1996.
- ROUSHD, H., Qisat madinat Ghaza, al-Mounazama al-Arabia lil-Thaqafa wa al-Tarbia wa al-Iloum, s. d.

- SABAGH, A., Tarikh al-Alaqat al-Outhmania al-Irania (al-Harb wa al-Salam bayna al-Outhmanin wa al-Safaouyn), Dar al-Nafa'is, Bayrouth, 1999.
- SALIM, L., Al-Hukm al-Masri fi al-Sham 1831-1841, Maktbat Madbouli, Cairo, 1990.
- SAYAGHA, N., Al-Hayat al-Iqtisadia fi madinat dimashq fi mountasaf al-Qarn al-Tasi' Ashar, Wizarat al-Thaqafa, Damascus, 1995.
- SHISHLER, L., Dimashq fi al-Qarnin al-Thamin wa al-Tasi' Ashar, tr. Amrou sl-Malah wa Dina al-Malah, Dar al-Joumhouria, Damascus, 1998.
- YANI, J. A., Tarikh Souria, al-Matba'a al-Adabia, Bayrouth, 1881.
- ZAKARIA, A., Jawla Athria, Dar al-Fikr, Damascus, 1984.
- ZARQA, M., Qadiat Liwa' Iskandaroun, Dar al-Ourouba, Bayrouth, 1993.