أهمية الشَّوارع والطُّرقات في التَّخطيط العمرانيّ الأصيل: مدينة فاس نموذجاً

Streets and roads and their role in the original Urban planning fez as an escample.

✍ اسم ولقب المؤلف: د. علي البوزايني

الدرجة والرتبة العلمية: كلّيّة الآداب والعلوم الإنسانيّة سايس فاس المغرب.

البريد الإلكتروني: elbouzaini.ali@gmail.com

جميع حقوق محفوظة للمؤلف (المؤلفون)، وتخضع جميع البحوث المنشورة بالمجلة لسياسة الوصول المفتوح (المجاني) ويتم توزيعها بموجب شروط ترخيص إسناد المشاع الإبداعي (CC BY-NC 4.0).

الملخص :

تتناول هذه الورقة العلميّة جانباً مهماً من جوانب التخطيط الماديّ للمدينة المغربيّة الأصيلة، ويتعلق الأمر بدراسة الشوارع والطُّرقات؛ باعتبارها شرايين الحياة وضمان الاتِّصال بين مكونات المجال الحضريِّ الأصيل، ونظراً لأهمّيتها؛ فقد أطَّرها التَّشريع الإسلاميُّ بشكل يضمن الارتفاق بها من جهة، ويجعلها تتحكَّم في توزيع باقي المكونات العمرانيّة والمعماريّة من جهة أخرى، مع ما صاحب ذلك من تصنيفٍ لمقاييسها حسب أهميتما وتدفقات الحركة بها؛ فتنوعت بين الطريق العامِّ، فالعامِّ الخاصِّ، وصولاً الى الخاصِّ غير النافذ، هذا التَّخطيط ترك هامش الحريَّة للسَّاهرين على تطبيق التَّصور الماديّ، بشكل يتماشى مع الظروف الطبيعيّة السياسيّة والأمنيّة للمدينة، وهو ما جعل هدا التَّخطيط يستجيب بحقٍ للحاجيَّات الأساسيّة للمجتمع، في توافق تامٍّ مع وسائل النَّقل المتاحة آنذاك، وهو ما استغله بعض المستشرقين لانتقاد تخطيط شوارع المدن الإسلاميّة عموماً.

لهذه الاعتبارات اخترنا الخوض في الموضوع؛ على أمل استنباط بعض القيم الجماليّة والحسيّة التي ميَّزت مدننا الأصيلة، وإدماجها في تخطيط شوارع مدننا الحالية في القادم من الدراسات المجاليّة للمدينة المغربيّة عموماً وفاسٍ خصوصاً.

الكلمات المفتاحيَة : الشَّبكة الطُّرقية، البعد الجماليّ، التَّكوينات العمرانيّة، الهندسة الحضريّة، البنية الالتوائيّة.

Abstract:

This scientific paper deals with an important aspect of the physical planning of the authentic Moroccan city, and it is related to the study of streets and roads as lifelines and ensuring communication between the components of the original urban field. On the other hand, with the classification of its scales according to their importance and the flows of movement in them, they varied between the public road, the private public, up to the non-exhaustible private. This planning left a margin of freedom for those who watched the application of the material concept and in line with the natural political and security conditions of the city. This planning truly responds to the basic needs of society in complete agreement with the means of transportation available to you, which is what some orientalists have used to criticize the planning of the streets of Islamic cities in general.

For these considerations, we chose to delve into the subject in the hope of eliciting some of the sensual aesthetic values that characterized our authentic cities and integrating them into the planning of the streets of our current cities in the coming field studies of the Moroccan city in general and Fez in particular.

Keywords: road network, aesthetic dimension, urban formations, urban architecture, torsional structure.

مقدِّمة :

تضم المدينة الإسلامية مجموعة من التكوينات المعمارية والعمرانية التي تهدف بالأساس إلى الاستجابة للمتطلبات الاجتماعية، والاقتصادية، والسياسية، والدينية، وقد اختلف الارتفاق بها حسب الوظيفة المنوطة بكل عنصر، وهذا ما جعل المدينة بحقٍّ تعبِّر بصدق عن ثقافة الإنسان: طريقة عيشه، وتفكيره، واندماجه مع الطبيعة التي تحيط به، بل أصبحت مرآةً تنعكس على وجهها كل خصائص المجتمع؛ لأن تعمير المدن وبناءها ليس فقط بالأحجار، والأخشاب، وتنظيم المرافق، بقدر ما هي بالقيم والمبادئ التي أطَّرت هذا التصور، والتي تستمد ماهيتها من ارتباط العلم بالفن، والفكر بالجمال، والدِّين بالعمران، وهو ما ينفي مبدأ ارتجالية المدينة الإسلامية باعتبارها تنم عن تخطيط وتنظيم قبلي استحضار كل عوامل النجاح، وهو ما ينطبق على نماذج عدة من المدن المغربية الأصيلة، التي أخذت نصيباً مهماً من دراسة جوانبها السياسية، والاقتصادية، لكن ما ينقص هي الدراسات التي تتعلق بالجوانب التعميرية، حيث ستتركز دراستنا هذه على أهمية الشوارع باعتبارها الشرايين التي تتدفق عبرها الحياة لجسم المدينة، فعبرها يتم ربط الكتل المبنية، والمرافق والخدمات في توافق تام مع الحاجات الاجتماعية والاقتصادية للساكنة، وفي هذا الصدد يشير علماء الاجتماع إلى أهمية النقل والتواصل في إحداث التفاعل الذي يؤدي في النهاية إلى نحو المدينة، وعلى العموم فقد اختلفت مساحات الشوارع والطرقات بشكل تدريجي حسب الدور الدي تلعبه، وهو ما سنحاول رصده من خلال التعريف بأنواع ومقاييس الشوارع والطرقات والعوامل المتحكِّمة في ذلك، وكذا التغيرات التي طرأت على هذه الطرق مع مرور الوقت، وذلك من خلال دراسة مستفيضة.

الإشكالية :

البحث في موضوع التخطيط العمراني للمدينة الإسلامية وتنظيم بنيتها الداخلية، وخصوصاً الشبكة الطرقية بتعقيداتها، والعوامل المتحكِّمة في ذلك يفرض التَّسلح بمجموعة من المعارف التاريخية والتشريعيةوالتي أطَّرت هذا المجال؛ حتى تنتظم بهذه الطريقة التي أفضت في النهاية إلى الاستجابة لحاجيات الساكنة، وهو ما أثار فضولنا للتساؤل حول:

-ما المبادئ والتشريعات التي تحكَّمت في توزيع وتنظيم الطرقات بالمدينة الإسلامية عموماً ومدينة فاس خصوصاً؟

- ما العوامل الأخرى المختلفة التي أعطت لطرقات فاس خصوصيتها؟

- ما طبيعة العناصر المعمارية الأخرى التي أثثت المشهد الطرقي بفاس الاصيلة؟

منهجية البحث :

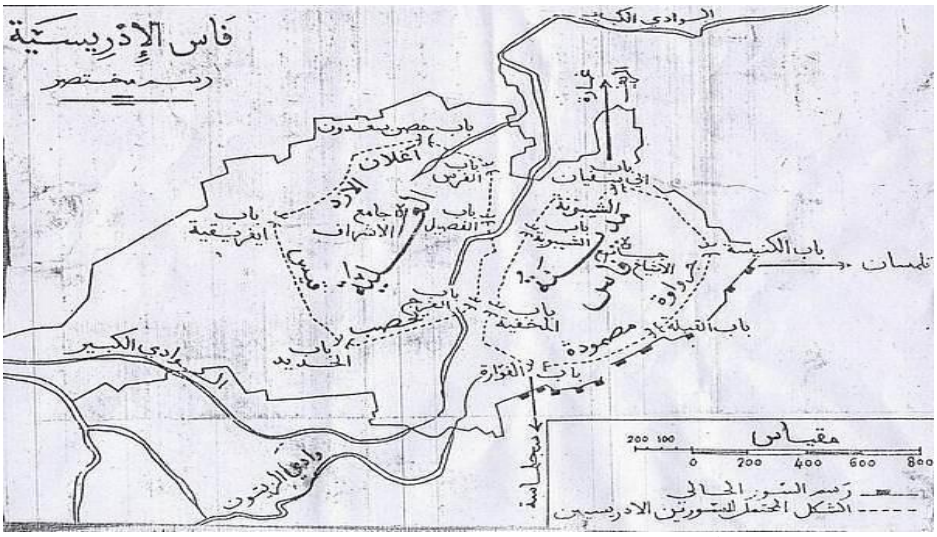
اعتمدنا في إنجاز هذه الدراسة على منهج تاريخي، قوامه الجمع بين التحليل والتركيب بهدف الوصول إلى ضبط العلاقات والتفاعلات بين مختلف العناصر المشكّلة للموضوع المدروس، وذلك بالاعتماد على كثير من أدوات البحث المساعدة، هذا إلى جانب الانفتاح على تخصصات أخرى، وأخصُّ بالذكر الاستعانة بالجغرافيا والسوسيولوجيا، وعلى العمل الميداني من خلال الزيارات الميدانية التي عزَّزت بحثنا من خلال الوقوف على الجانب النظري في التخطيط وآثار ذلك في الميدان.

أهداف الدراسة :

إعادة الاعتبار لشخصية المدينة المغربية الأصيلة في ظل طغيان الفكر العمراني المعاصر، ظلَّ من بين الاهتمامات التي نتقاسمها مع ثلة من الغيورين على قضايا العمران و المعمار، خصوصاً أنه بين الفينة والأخرى تظهر بعض الدراسات التي تحاول التنقيص من أهميته وطريقة تنظيمه وأن هذا المجال ينتظم بطريقة غير عقلانية؛ بدليل الشوارع و الطرقات التي تفتقد لقواعد التنظيم؛ لكل هذه الاعتبارات جاءت هذه الورقة العلمية المتواضعة لإبراز مختلف العوامل التي تحكمت في توزيع المشهد الطرقي بمدننا الأصيلة، وفاس بالخصوص؛ لإثبات مساهمة هذا العنصر العمراني، باعتباره شريان الحياة الاقتصادية والاجتماعية، بل أعطى للمدينة الأصيلة تفردها وشخصيتها.

1- نبذة تاريخية عن نشأة وتطور مدينة فاس.

مدينة فاس هي العاصمة العلميّة للمغرب، وهي صفة ظلت ملازمة للمدينة، وهي واحدة من أهم مدن العالم العربيّ والإسلاميّ على مر التاريخ، فهي الحاضرة التي طالما كانت عاصمة في أكثر من مرة للدول التي تعاقبت على المغرب، أو المدينة الثانية من حيث الأهمية، حينما تتحوَّل العاصمة لمدينة أخرى، كمراكش أو مكناس، أو الرباط. ليس الحديث عن مسألة تأسيس فاس بالأمر الهين؛ لأنَّ الروايات في هذا الصدد تتعدَّد وتتكاثر، وتجعل الإقرار برواية من الروايات أو التسليم بها مجرد ضرب من أحكام القيمة المتسرعة؛ لذلك سنقوم بعرض كل تلك الروايات التي جاء بها المؤرخون المغاربة والأندلسيون؛ لأنَّ الأمر غير محسوم بالنِّسبة للمؤرِّخين والجغرافيين فمنهم من يقول: إن مؤسسها هو إدريس بن إدريس، ومنهم من يقول: إن إدريس الأول بدأ بناءها وأتمَّه ابنه إدريس الثاني، أي أنَّ مؤسس مدينة فاس الفعليّ هو إدريس بن إدريس، الذي نجح في بنائها بعد محاولتين فاشلتين، أولاهما في سنة 190هـ/ 806م، وثانيهما في 191هـ/ 806م، إلى أن جاءت المحاولة الناجحة في الأشهر الأخيرة من سنة 191هـ/ 807م، فمباشرة بعدما تقوَّى مُلك إدريس بن إدريس وكثُرت حاشيته، وضاقت بهم مدينة وليلي، قرَّر الانتقال إلى منطقة أخرى يُشيِّد فيها



مدينته، وللوصول لهذا الهدف كلَّف الأميرُ إدريسُ وزيرَه عمير الأزدي بمهمة إيجاد موقع لتشييد المدينة، وبالفعل تمكَّن هذا الأخير من إيجاد موقع في سهل سايس بين جبلين تتفجر فيه العيون والأنهار، يسكنها قوم من قبائل زناتة (بنو يازغة، وزواغة المعروفين ببني الخير). وعاد إلى أميره مبشِّراً، فلم يتردد المولى إدريس في اقتناء الأرض من مُلَّاكها الأصليين، وشرع في البناء، ذكر ابن أبي زرع الفاسيّ أنَّ بني يازغة كانوا سبَّاقين لبيع عدوتهم الشَّرقيّة للإمام إدريس بن إدريس، وبعد صعود الدولة المرابطية للحكم قام يوسف بن تاشفين بتوحيد عدوتي الأندلس والقرويّين، وهَدَم الأسوار بينهما، وأضاف العديد من الأرحية المائية بجانب الوادي الذي يفصل العدوتين[1]، لكن بمجيء الدولة الموحدية بعدها قام المنصور الموحدي بإعادة بناء الأسوار من جديد، لكن الملاحظ أنَّ مدينة فاس ستعرف عهدها الذهبي مع ظهور الدولة المرينية 646 هـ التي أنشأت المدارس: كالعطارين البوعنانية والشراطين، وتم تنميقها بالزخارف إلى جانب تشييد المدينة البيضاء على مقربة من المدينة الأصيلة، وبذلك تم اغناء الرصيد العمراني

[1] الدبيش عبد الوهاب فاس المرينية بين سنتي 674-759 المجال المجتمع وعلاقتها بالدولة رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا شعبة التاريخ كلية الآداب ظهر المهراز فاس1988-1989 ص 75.

والمعماري للمدينة لتتراجع مكانة المدينة في عهد الوطاسيين، والسعديين، اللهم تشييد بعض الأبراج لحماية المدينة، لكن سرعان ما استرجعت المدينة بريقها مع قدوم الدولة العلوية بتشييد الرياضات والحدائق.

أهمها حديقة جنان السبيل والتي شيدت في العهد المريني كمنتزه للأميرات وتم اهمالها لتعود من جديد في حلة جديدة في عهد السلطان العلوي الحسن الأول صاحب الفكر الإصلاحي.

2- أصل تسمية المدينة من خلال الرو ايات

اختلف المؤرخون والمختصون حول أصل تسمية المدينة، فصاحب روض القرطاس يؤكد: "إن إدريس الثاني ﷺ لما شرع في بنائها، كان يعمل بيديه مع الصناع والمهرة، فصنع له بعض خدمه فأساً من ذهب، فكان يمسكه بيده، ويبدأ به الحفر، ويختط به الأساسات للفعلة؛ فكثر ذكر ذلك الفأس على ألسنتهم في طول مدة البناء، فكانوا يقولون: هاتوا الفأس، خذوا الفأس، احفروا بالفأس، فسميت مدينة فاس لأجل ذلك"، نسب ابن أبي زرع الفاسي هذه الرواية لصاحب كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار وقيل: "لما شرع في الحفر وجد في الحفير فأساً كبيرة زنتها 60 رطلاً فسميت المدينة بها وأضيفت إليها"، وكانت هذه ثاني رواية تربط تسمية المدينة بلفظ "فأس"، وهي تلك الآلة الحادة التي تستعمل في الحفر وقيل كذلك، "لما تمت بالبناء قيل لإدريس ﷺ: كيف نسميها؟ قال: نسميها باسم المدينة التي كانت موضعها أخبرني الرهبان كانت مدينة بنيان

فخربت قبل الإسلام بألف وسبعمائة سنة، وكان اسمها ساف، ولكن اقلبوا اسمها، فقلبوه فأتى منه فاس فسميت مدينة فاس[2].

ومن الروايات البعيدة عن التصديق بخصوص تسمية المدينة، نجد رواية تقول: إنَّ المولى إدريس لمَّا شرع في بنائها قال له خاصته: أيها الأمير كيف نسمّيها؟ قال: سمُّوها باسم أول رجل يطلع عليكم، فمر بهم رجل فسألوه عن اسمه وكان ألثغ، وقال اسمي "فارس" فأسقط الراء عن لفظه لأجل اللثغة، فقال الإمام إدريس سمُّوها كما نطق بها، فقالوا "فاس".

الروايات في هذا الصدد مازالت تتوالد وتتكاثر، لكننا قرَّرنا الاعتماد على المصادر التاريخية التي يعتد بها، ولم نشأ أن نورد بعض الروايات المستحدثة التي ليس لها سند تاريخي، أو بعيدة كل البعد عن التصديق.

3- مقاييس الشوارع والطرقات في المدينة المغربية الأصيلة.

[2] علي الجزتائي "جنى زهرة الآس في بناء مدينة فاس" تحقيق عبد الوهاب بن منصور، المطبعة الملكية الرباط ط2؛ 1914ص 24 .

تختلف مقاييس الشوارع والطرقات في المدينة الإسلامية تبعاً للظروف السياسية والطبيعة المرافقة لنشأتها وكذا الحرية التي منحها مخططو المدن للساكنة؛ من أجل وضع معايير تتناسب مع مصالحهم، في احترام تام للدِّين، وهو مؤطِّرٌ عمراني؛ وبذلك فقد عبَّرت هذه الارتفاقات عن أسلوب في الحياة يضمن الاستعمال النفعي للمجال، في استحضار دائم لضوابط دينية وعقلانية، فهذا أبو يعلى الفرَّاء يتحدَّث عن تخطيط البصرة حيث يقول "وقد مصَّرت الصحابة البصرة على عهد عمر، وجعلوها خططاً لقبائل أهلها، فجعلوا عرض شارعها الأعظم وهو مربدها ستين ذراعاً، وجعلوا عرض ما سواه من الشوارع عشرون ذراعاً، وجعلوا عرض كل زقاق سبعة أذرع، وجعلوا وسط كل خطة رحبة فسيحة لمربط خيلهم وقبور موتاهم، وتلاصقوا في المنازل، ولم يفعلوا ذلك إلا عن رأي اتفقوا عليه، أو نص يجوز خلافه (3)، وعن بشير بن كعب عن أبي هريرة، أنَّ رسول الله _ﷺ_ قال : "إذا تدارأ القوم في طريق فليجعلوه سبعة أذرع" (4)، فهذا الحديث يقدم لنا لمحة عن كيفية تخطيط شوارع المدينة الإسلامية، وطريقة تحديد مقاييسها، وهو يعبِّر عن مرونة كبرى في التعامل مع المجال الحضري فطالما أنه ليس هناك خلاف، فعلى السكان تقدير اتساع شوارعهم بما يلائم استعمالاتهم، فهذا ابن الرامي يورد إشارة مفادها أنه من حق الرعية الاستقلال بقراراتها فيما يخص تحديد اتساع الطرق حسب الحاجة، فقد جاء في كتاب ابن عبدوس عندما قال ابن كنانة في إجابته عن سؤال حول مقياس الطريق الواجب اتخاذه حتى يستفيد منه الجميع حيث أجاب "يترك الناس من سعة الأزقة والطرق ما يمر فيه أوسع وأعظم شيء يمر في أزقتهم، ولا يحد ذلك كيل البعير وأعظم ما يكون من المحامل والحمل العظيم" (5)، هذا إذا لم يكن هناك خلاف بين الساكنة أمَّا إذا وقع ذلك فآنذاك يتم الاحتكام للحديث النبوي الشريف، والقاضي بترك سبعة أذرع في الشارع أي 3.36 متر تقريباً، فالدِّين ترك مساحة الحرية في التخطيط، لكن عند وقوع الخلاف تتدخل السلطة لوضع حد لكل نزوع إنساني يهدف إلى عرقلة الاستفادة الجماعية، وأيضا لصدِّ أي اعتداء قد يعرضها للضيق، وهذا ما جعل المدينة الإسلامية تتوفر على بنية طرقية تدريجية حسب وظيفتها، فإذا كان هذا هو الإطار الذي تخطط وفقه المدن، فهل اتبعت مدينة فاس الأصيلة نفس النهج؟

للإجابة عن هذا السؤال، سنعتمد التقسيم الطرقي وفق المقاييس التي اعتمدتها المدن الإسلامية، ومن ثَمَّ محاولة مقارنتها بحالة مدينة فاس لمعرفة أوجه التشابه والاختلاف؟

تضم المدن الإسلامية بنية طرقية تدرجية؛ تبعاً لطبيعة الاستعمال ودورها في المجال الحضري وهكذا نجد:

[3]-خالد محمد مصطفى عزب "تخطيط وعمارة المدن الإسلامية" سلسلة تصدر عن وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، كتاب الأمة قطر 1997، ص : 89-91.

4-الماوردي، أبي الحسن "الأحكام السلطانية والولايات الدينية" مكتبة الحلبي، القاهرة 1966، ص : 203.

5-ابن الرامي "الإعلان بأحكام البنيان : دراسة أثرية معمارية" دار المعرفة، 1977، ص : 431.

1-3 -الطريق العام:

يقول فيه المقدسي: (إنه لا اختصاص فيه لأحد، فالناس كلهم يستحقون المرور فيه) (6) ويتسم هذا النوع من الطرق باتساعه وطوله، باعتباره يتجه نحو التكوينات المعمارية المهمة بالمدينة كالمسجد، ودار الإمارة، وتبقى الطالعة الكبرى بمدينة فاس أحسن نموذجاً

للطريق العام التي يبلغ عرضها إلى 3.3 متر، باستثناء بعض الأمتار الضيقة في مدخل العطارين التي لا تقل عن 2.80 متر، نفس الأمر يمكن تطبيقه على الشارع الرئيس بفاس الجديد، الذي يقسم، المدينة البيضاء إلى جزئين: شرقي وغربي، ويصل عرضه إلى 5.80 (7).

الصورتان نموذجان للطرق العامة بمدينة فاس الأصيلة (صورة شخصية)

فإذا نظرنا إلى مقاييس الشوارع الرئيسة بمدينة فاس، ووضعناها في إطارها الزمني المتميز ببساطة متطلبات الحياة، ووسائل النقل عبر الدواب، فإن الأمر يبدو عادياً؛ لأنَّ هذه المقاييس استجابت للحاجيات الأساسية، بل ومثَّلت مظهراً من مظاهر الحضارة المغربية التي يمكن الافتخار بها؛ لدرجة أنها أثارت اهتمام الأجانب، فهذا روجي لوتورنو يصف شارع فاس الجديد بالمدينة البيضاء المرينية بأنه أوسع الشوارع في المدن الإسلامية كلها (7).

6-مصطفى عزب "تخطيط وعمارة المدن الإسلامية: ص : 90.

7-روجي لوتورنو "فاس قبل الحماية" ترجمة محمد حجي، محمد الأخضر، الجمعية المغربية للتأليف والترجمة، دار الغرب الإسلامي، بيروت 1992، ص : 154.

الصورة أعلاه تمثل نموذجاً للطرق العامة الخاصة بمدينة فاس الأصيلة

2-3 -الطريق العام الخاص:

ويَقِلُّ أهميةً من الأول؛ لأنَّ عدد مستعمليه أقل من الأول، وبالتالي فهو يدخل مرحلة أولى من الخصوصية، حيث يربط بين الشارع الرئيس والخطة، ولهذا تركت حرية تخطيطها وتحديد مقاييسها لأصحاب الخطط وللسلطة حق التدخل، إذا طلب منها ذلك (8)، ولدينا بمدينة فاس نماذج عديدة من هذه الطرق التي تخترق عدوة القرويين لتحدث تواصلاً بين القبائل التي تستقر في شكل خطط – القيروانيون، والأندلسيون_ بالمكونات العمرانية الكبرى للمدينة كالمسجد، والأبواب.

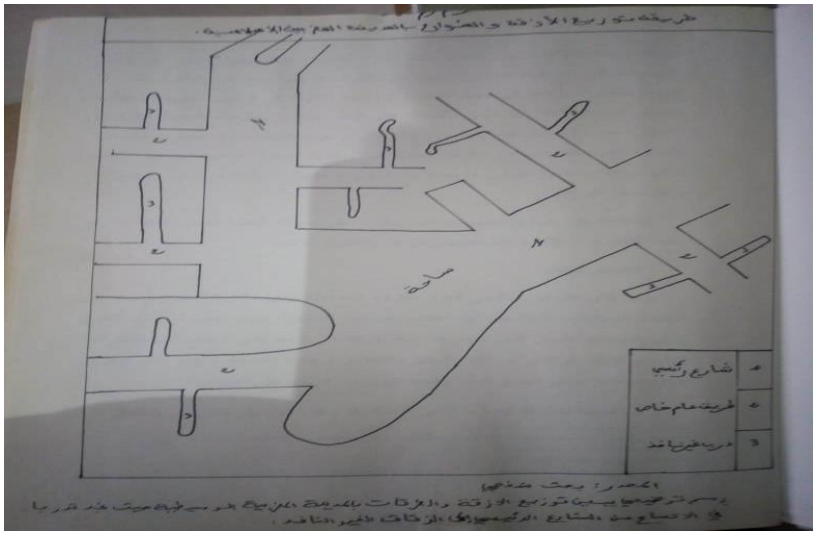
3-3 -الطريق الخاص:

أو ما يطلق عليه بالزُّقاق، وهو عبارة عن طريق غير نافذ _غالباً_ يمثل أقصى درجات الخصوصية ليسمح فقط لساكني الزقاق بالمرور، ويصل عرض البعض منها إلى 0.60 متر بسبع لويات بفاس، وهي طريقة ذكية؛ إذ إنَّ الغريب يحس نفسياً أن لا مكان له بهذا المجال وبالتالي التردُّد في اقتحامه؛ لأنه مُخصَّص لساكنيه فقط.

فطبيعة التخطيط تفرض على المارِّ سلوكاً معيناً، هو احترام حرمة وخصوصية الآخرين، ويثني الأستاذ حسن رضوان على أهمية هذا النوع من الشبكة الطرقية قائلا "تحتوي كل خطة على محور رئيس يهكيل مجالها ويمثل الخيط الرابط بينها وبين الشبكة الطرقية للمدينة، كما تتفرع على هذا النحو الأزقة، ثم الدروب وفق تراتب مجالي يحقق من جهة التماسك، ويحفظ الحرمة بالنسبة للوحدات الجوارية، كما يوفِّر من جهة أخرى مجالات

8-عثمان عبد الستار، المدينة الإسلامية، ص : 180.

عامَّة من طرقات وشوارع لاستيعاب متطلبات السكان، فالشوارع إذن تشكل محاور إدماجية داخل الخطة وحدود رابطة بينها وبين الخطط الأخرى (9).



مجسم يدوي لطريقة تنظيم الطرقات بالمدينة الأصيلة لفاس تحاكي الو اقع الميداني بعد المعاينة

والقاعدة التي استقر عليها الفقهاء في حكم مثل هذا المستوى من الطرق هي أنها تربط بين التكوينات المعمارية الكبرى والخطط، وهي مساحات موزعة على القبائل الوافدة على المدينة، وقد تركت حرية تخطيطها وتحديد مقاييسها لأصحابها بما يتوافق وكيفية ارتفاقهم بها؛ لأنَّه في النهاية زقاق مشترك لانتفاع أهل الخطة دون غيرهم؛ فلهذا صار اللجوء إلى الجماعة قبل النَّص، أو ما يصطلح عليه حالياً بالمقاربة التشاركية في تنفيذ المشاريع.

يتضح مما سبق أنَّ الطرق الخاصة في المدينة تتسم بالضيق ؛ فهي نابعة من رغبة القاطنين في تحقيق مصالحهم المشتركة، وهو ما جعل البعض منها يتسم بالالتواء، فما تفسيرات ذلك؟

4- تفسير البنية الالتوائية بالمدينة الإسلامية الأصيلة:

تداخلت مجموعة من العوامل في إضفاء صبغة الالتواء على الطرق الفرعية، فمنها ما هو منطقي تفرضه أحكام الشريعة الإسلامية كالإرث، والقسمة والبيع، وإعطاء الخصوصية للمنازل، ومنها ما هو مفاجئ كظهور خطط جديدة مع ما يرافق ذلك من إنشاء شبكة طرق جديدة، بعضها شُقَّت من الخطط المجاورة؛ لتسهيل عملية الاتصال، ولم تكن هذه الطرق ترتبط بالخطة المجاورة، هذه العملية تزيد من التواء الطريق وتعقيدها، يضاف لذلك عامل التسلُّط ودوره في تكريس البنية الالتوائية، كفتح طرق وإلغاء بعضها تحقيقاً لأغراض خاصة، كما حدث في العصر العثماني، عندما أنشئت "وكالة" بازرعة في الجهة الغربية من المدرسة الجمالية، وضمّت في مساحتها الطريق الذي كان يحد المدرسة من الغرب (10)، كما أن المجال السكني قد يبتلع نسق الطريق، مما يؤدي لظهور تجاوزات أو سكك ملتوية (11).

9-حسن رضوان "التخطيط العمراني الأصيل" بحث لنيل دبلوم مهندس معماري، المدرسة الوطنية للهندسة المعمارية الرباط 1976-1977، ص : 76-77.

[10]-عثمان عبد الستار، مرجع سابق، ص : 186.

11-ثروت عكاشة "القيم الجمالية في العمارة الإسلامية" دار الشروق الأولى، 1994، ص : 62.

فهذه التقسيمات السابقة لشوارع وطرقات المدينة تجعلنا أمام تصميم يمكن تشبيهه بالشرايين الدموية التي تنطلق من القلب، ثم الأوعية لتصل إلى أقصى أطراف الجسم لتعطيه حركية، فكذلك الشأن بالنسبة للطرق التي تنطلق من المسجد باعتباره القلب النابض للمدينة؛ لتربطه بالخطط ثم آخر زقاق بالمدينة في إطار تخطيط شمولي من العام نحو الخاص.

5- العوامل المؤثرة في المشهد الطرقي بمدينة فاس

1-5 العامل الطبوغرافي

إن المتجوَّل في شوارع وأزقة فاس العتيقة أول ما يشدُّ انتباهه _وهو يدخلها من الباب الغربي لعدوة القرويين، أو الشرقي من عدوة الأندلس_ هو طابع الانحدار الذي تتميز به المدينة، فالحسن الوزَّان يصفها بكونها "تكاد تكون المدينة كلها مشيدة على تلال، بحيث أن وسطها وحده هو المستوى، وليس على الجوانب الأربعة إلا المنحدرات" (12) وللتَّكيّف مع هذه الظروف تم اعتماد طرق تتبع خطوط التسوية؛ لتحقيق انحدار معقول ومنسجم (13) بل يخفف من الانحدار، ولا أدلَّ على ذلك من أسماء بعض الطرق التي تحمل اسم عَقَبة، كدليل على علو المدينة كعقبة الفيران، التي تربط بين رحبة التبن بالزيات، وهناك طرق أخرى أقل انحداراً لكن تم التعامل معها بنفس الطريقة

2-5 العامل الأمني

يُعدُّ هذا الهاجس من بين العوامل المفسرة لتخطيط الطرق؛ حيث وضعت أبواب في نهاية كل طريق رئيس لحماية المدينة، كباب المحروق بفاس، بهدف الوقوف في وجه الأعداء أو المتسكعين الذين يقطنون البوادي المحيطة، ويدخلونها عبر تسلقهم الأسوار بعيداً عن نقط الحراسة، وينفذون اعتداءاتهم داخلها([14])، فأصبح الحلُّ هو وضع أبواب في بعض الطرق كالعطَّارين بمدينة فاس، على اعتبار أنَّ هذا السوق لا يفتح يوم الجمعة و ذلك لحمايته من الغرباء، وإلى عهد قريب كانت هذه الطريقة مستخدمة، إضافة إلى بناء بوابات في الطرق غير النافذة، حيث تفتح نهاراً وتقفل ليلاً بعد صلاة العشاء؛ لحماية السُّكَّان من كل أنواع الأخطار، وهو يدخل في إطار سدِّ الذرائع ([15])، كما أن هذه البنية تساعد على محاصرة العدو إن هو اقتحم هذا المجال، كما استخدم ملاذاً للمقاومين إبَّان الاستعمار الفرنسي .

12-الوزان محمد بن الحسن "وصف إفريقيا" ترجمة محمد حجي محمد الأخضر، الشركة المغربية للناشرين المتحدين، دار الغرب الإسلامي، الرباط، ط2، 1985، ص : 221.

13-حسن رضوان، مرجع سابق، ص : 57.

[14]-روجي لوتورنو، مصدر سابق، ص : 368.

15-خالد محمد مصطفى عزب، مرجع سابق، ص : 92.

3-5 عوامل مرتبطة بالبعد الجمالي

من خصائص الطرق في المدينة الأصيلة أنها تُولّد قيمة جمالية كبرى، وعاطفية حسية وفكرية ([16])، حيث إنَّ المارَّ بطرقاتها لا يحس بالملل؛ نظراً لطابع تعرج الممرات، مما يضمن تغييراً للمنظر كل بضع دقائق من خلال الالتواءات التي تعطي فرصة للتَّجول البصري، وتبسيط المسافات ([17]) عبر التجديد، بل إن هذه الطريقة تجعل المارَّ مشتاقاً لرؤية المنظر الذي يلي المنعطف المقبل، مما يدل على عبقرية التخطيط بالمدن الإسلامية، ومن ضمنها مدينة فاس، حيث الأبعاد الحسية والجمالية حاضرة بقوة، كما أن القطاع الخارجي للمباني من مشربيات ووحدة اللون النابع من الطبيعة المحلية زادت من تنويع التشكيل البصري للشوارع، عكس الرؤية الخطية اللانهائية التي نراها في مدننا المعاصرة، مما يجعلنا نشعر بالملل، وكمثال على ذلك يمكن للزائر أن يقطع المسافة الفاصلة من الباب الغربي للمدينة بباب المحروق نحو شرقها في اتجاه باب الفتوح ومروراً بوسط المدينة دون كلل ولا تعب، لا أن يقطع الشارع الكبير _الحسن الثاني بالمدينة الجديدة_ كله وخصوصاً في الفصل الحار لاعتبارات حسية وطبيعة، فسلبيات الثاني تتجلى في وجود نظرة أحادية، وسيطرة الشارع على الإنسان، وخصوصاً مع وجود عمارات شاهقة، وهو ما يجعل المارَّ عبرها يحسُّ بالدونية، وأما طبيعياً فإن تصميم هذا الشارع يجعله معرضاً للحرارة طيلة اليوم، يضاف لذلك الإسفلت الذي يزيد من حدَّتها.

إن هذه الأوصاف التي قدمناها تجد ماهيتها في الإطار الزمني الذي أنشئت فيه، وكذا الأهداف التي جعلتها تأخذ هذا الشكل، فهي تعبِّر عن ثقافة الإنسان المغربي المسلم، الذي ترجم وخطط المجال بهذه الطريقة بهدف تحقيق الاندماج بين الإنسان والمجال، واستحضار كل العناصر الطبيعة، والحسية، والوظيفية أثناء الإبداع في الهندسة الحضرية.

4-5 عوامل مرتبطة بالمناخ

كان لعامل المناخ دور فعال في توجيه الشوارع والطرقات في المدينة الإسلامية، حيث إن أكبر عدد منها توجد في النطاق الحار مما جعل شوارعها تتجه من الشمال نحو الجنوب، وذلك تفادياً لتعرضها لأشعة الشمس وبالمقابل تظليلها لأطول فترة ممكنة، وفي نفس الوقت استقبال رياح الشمال المخففة للحرارة، والعكس صحيح بالمناطق الباردة، أما بالنسبة لمدينة فاس فنجد شارعين متوازيين من غرب المدينة نحو شرقها، وذلك بحكم اعتدال المناخ، وهو ما يجعلها تتعرض لأشعة الشمس صباحاً، بينما تبقى ظليلة طيلة اليوم، وخصوصاً في فصل الصيف، يضاف لذلك استفادتها من الرياح الغربية التي تهب على المدينة أغلب أشهر السنة.

6- علاقة الشوارع بالتكوينات العمرانية الكبرى لمدينة فاس

تُعدُّ الشوارع والطرقات شرايين المدينة؛ كونها تعدُّ صلة وصل بين المكونات العمرانية للمدينة، وعلى رأسها القلب النابض وهو المسجد، حيث يذهب إليه أغلب الناس وخصوصاً في أوقات الصلاة الجامعة؛ فلذلك تدرجت الطرق لتسهيل الاتصال بين مسجد القرويين، أو الأندلس مع باقي الخطط، انطلاقاً من الطريق العام فالعام الخاص ثم أخيراً الزقاق، كما أن هذه الطرق العامة كانت تؤدي إلى أبواب المدينة الكبرى، وخصوصاً بالمدن

16-محمد شوقي إبراهيم مكي "المدخل إلى تخطيط المدن" دار المريخ للنشر، الرياضي 1987، ص : 112.

17-عثمان عبد الستار "المدينة الإسلامية" مرجع سابق، ص 193.

السلطانية، كفاس الجديد، حيث الاحتفالات بالأعياد والمناسبات، أو مرور مواكب السلاطين وخروج الناس لمشاهدة هذه المواكب، أو خروج الناس لتوديع أو استقبال كوكب الحجيج ([18]) وهو ما يفرض اتساع الشوارع حتى تستجيب لهذه الحاجيات، فنمو المدينة وازدهارها رهين باتساع وامتداد وسهولة الاتصال بين مرافق المدينة بيسر ودون عراقيل.

يتبين إذن أن الشوارع والطرقات كان إشعاعها ينطلق من مركز المدينة نحو باقي التكوينات التي تمتد خارج المجال الحضري، عبر أسماء الأبواب التي أخذت اسم المدن التي تتجه إليها، انطلاقاً من مدينة فاس كباب إفريقية، وباب الفوارة في اتجاه سجلماسة، وباب الكنيسة في اتجاه تلمسان([19]) وبالتالي فهذه الطرق قد تصل أبعادها لمستويات، محلية، وجهوية.

7- الحسبة ودورها في تنظيم الشوارع والطرقات بالمدينة الأصيلة

تعدُّ الحسبة من بين الوظائف المهمة في المدينة الأصيلة، التي توكل لصاحبها مهمة الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر تنفيذ لأمر الله تعالى "ولتكن منكم أمة يدعون إلى الخير ويأمرون بالمعروف وينهون عن المنكر وأولئك هم المفلحون" آل عمران، الآية 104، ونهجاً على سيرة المصطفى عليه أزكي الصلاة والسلام حين قال "من غشنا فليس منا"، قد اعتبرت من أجلِّ المناصب بحكم الآداب والشروط التي تُطلب فيمن يتولى هذا المنصب، فإضافة إلى الجانب الفقهي للحسبة، هناك الشق التطبيقي في اختصاصاته ، كمحاربة الغش والتدليس، والمكاييل، والموازين، وتنظيم كل مرافق المدينة ومن بينها الشوارع والطرقات، وذلك عبر الحرص على تطبيق مقاييسها ومحاربة كل أشكال التسلط، والحفاظ على نظافتها وإضاءة شوارعها، فقد كان المرء في قرطبة يسير عشرة كيلومترات على ضوء المصابيح، في الوقت الذي لم يوجد فيه بعد ذلك بسبعمائة عام في شوارع لندن مصباح واحد ([20])، فهذا ابن الرامي لما تولى قضاء تونس كان يجول في المدينة وطرقاتها؛ لمعاينة المباني الآيلة للسقوط، فيتولى هدمها، والحرص على إزالة الساباط الذي يعرقل مرور الأشخاص والدواب ([21]) كما حرص على الاهتمام بنظافتها ورشها بالماء، ومنع الناس من الجلوس في الطرقات، كما مُنع أصحاب المواد الثقيلة الوزن أو الأحطاب من المرور عبر الأزقة والشوارع بمدينة فاس، وتخصيص أسواق لهم عند مداخل المدينة كباب عجيسة وباب الفتوح، وباب المحروق، لكن تبريرنا هذا لا ينفي وقوع بعض التجاوزات التي كانت تحدث أثناء فترات الفوضى التي اعتمدها بعض المستشرقين للاستدلال على فوضى المدينة الإسلامية.

8- شوارع المدينة الإسلامية بين عقلانية التخطيط والنظرة الاستشر اقية

انطلاقاً من واقع المدينة الإسلامية بشقيها الفقهي والتطبيقي، وبالرجوع للأصول التاريخية والتشريعات التخطيطية التي أطَّرتها، استنتجنا الارتباط الوثيق بين واقع مدننا والإسلام كمنظم لكل تفاصيلها؛ فأصبح دين التمدُّن بامتياز، وهو ما أثار انتقاد بعض المستشرقين الذين حاولوا التقليل من أهمية التنظيم الجيد للمدينة

18-عثمان عبد الستار "المدينة الإسلامية" مرجع سابق، ص : 204-205.

19-علي الجزنائي "جنى زهرة الآس في بناء مدينة فاس" ت حقيق عبد الوهاب بن منصور، الطبعة الملكية، الرباط ط 2، 1994، ص : 24.

20-عثمان عبد الستار "المدينة الإسلامية" مرجع سابق، ص : 198.

21-نفسه، ص : 210.

الإسلامية، مثل: بلا نهول، وإدموند بوتيي، وقد حضيت الشوارع والطرقات باهتمام العديد منهم فهذا بلا نهول يصف شوارع المدينة الإسلامية بالاضطراب وعدم مسايرتها لظروف التمدن ومعايير التخطيط، وهناك من عدَّ الشوارع والطرقات امتداداً للأكر وبول و الكابيتول، فهذه النعوت تبقى دون قيمة، إذا ما انسلخنا عن الإطار الزمني الطبيعي، والديني لتنظيم الشوارع، خصوصاً أنَّ الغرب يحاول التنقيص من أهميتها مقابل إبراز الحضارات السامية باعتبارها أسمى حضارة، وما هذه الردود إلا مساهمة بسيطة علمية ومسؤولة؛ وذلك بهدف إبراز شخصية المدينة الإسلامية الأصلية والمتفردة.

9- السقايات نموذج لتحف معمارية وفنية تأثث المشهد الطرقي بمدينة فاس الاصيلة

تتميز مدينة فاس بكونها مدينة السقَّايات (النوافير الحائطية) العمومية بامتياز؛ لكونها شُيِّدت فوق أرض غزيرة المياه ومتدفقة العيون والمنابع الطبيعية، وتعرف هذه السقايات بجمالية هندستها المعمارية المغربية الأصيلة، ورونق شكلها، وأشكال الفسيفساء البديعة التي تزينها، في تناغم تام مع نقوش خشب الأرْز والجصِّ مشكلة تحفاً فنية رائعة تزيّن ساحات فاس، وتزيدها المياه المنسابة منها رونقاً وجمالا.

تنقسم السقايات إلى ثلاثة أاجزاء أساسية؛ يسمى الجزء الأسفل منها حوض السقاية، وهو عبارة عن حوض مستطيل يتجمع فيه الماء ومنه تشرب الدواب، والجزء الأوسط: الصدرية، يتكون من قوس أو ثلاثة أقواس، ويزين بقطع الزليج الفاسي الأصيل بأشكال هندسية متنوعة، والجزء الأعلى يسمى السقف، وغالباً تتشكل من قطع خشبية منقوشة أو قرمود، أو تُزيَّن بالرخام أو بالخط العربي، وبسبب كثرتها لابأس من ذكر بعض منها:

-سقاية ساحة النجَّارين: تعد تحفة تزين ساحة النجارين في انسجام تام مع مكونات الساحة، وهي أشهر سقاية بالمدينة.

-سقاية باب عجيسة: هي سقاية فخمة وكبيرة الحجم، ذات صنابير ثلاثة، وفناء واسع مغطى بغطاء قائم على أربع اعمدة، مزينة بأقواس وجدران منقوشة ومنمقة بالزليج.

- سقاية جامع أبي الحسن المريني: تقع بالطالعة الصغيرة بالقرب من المسجد تروي المارة.

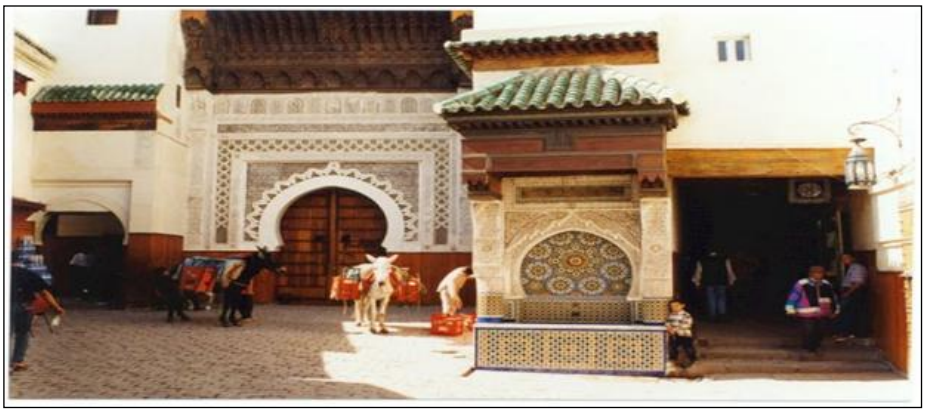
- سقاية مولاي إدريس: تقع بجانب مزار الضريح الإدريسي.

- سقاية الصفارين: تقع بالقرب من خزانة القرويين، مشرفة على ساحة الصفارين.

- سقاية جامع البيضاء بفاس الجديد: تقع بشارع مولاي سليمان.

لكن ما يلاحظ هو تراجع عددها بمدينة فاس وبشكل مهول، فمنها من تعرض للتدهور أو الطمس، ولم تعد مياهها منسابة كما في العهود السابقة؛ حيث جفَّت المنابع، وساء استغلال المياه، وتتابعت سنوات الجفاف، إضافة إلى استنزاف المياه الجوفية بالحاضرة العلمية، بعد فقدان عدد من سقايات فاس لوظيفتها العملية في تزويد الساكنة بالمياه الصالحة للشرب، حتى أصبحت بعضها مجرد لوحات جدارية تزين أحياء المدينة العتيقة واندثرت سقايات أخرى، وطالتها أيادي التخريب التي لم تصلها بعدُ مشاريع إعادة الاعتبار، رغم المجهودات التي باشرتها وكالة التخفيض من الكثافة ورد الاعتبار لمدينة فاس لحفظ جماليتها المعمارية و التاريخية؛ إذ تعود بعض هذه السقايات لأيام المنصور الموحدي وولده الناصر، إذ كان بمدينة فاس السقايات، وديار الوضوء في مائة واثنين وعشرين

موضعاً، منها اثنان وأربعون موضعاً في ديار الوضوء، وباقيها سقايات منها بمياه العيون، ومنها بمياه الأنهار، وبعده العهد المريني، جاء في المسند الصحيح للحسن لابن مرزوق: "فإن أكثر السقايات المعدة للاستسقاء، وسقي الدواب بفاس وبلاد المغرب معظمها من بناء السلطان أبي الحسن رحمه الله، وكذلك أكثر دور الوضوء بحيث كان له شدة الحرص والرغبة في ثوابه، فالمواضع التي بفاس لا يمكن إحصاؤها.



خلاصة عامة:

إذا كانت الطرقات الحديثة تخضع لتصميم مسبق فإن المدن الأصيلة _ومن خلال نموذج فاس العريقة_ لم تتبع نفس الطريقة بل إن تنظيم الشوارع والطرقات تحكَّمت فيها العديد من العوامل الدينية، وطبيعة المجال المتمثل في الانحدار، والمناخ، وتنظيم الخطط، وقد حرص المحتسب على إعطاء الطريق حقه من خلال المراقبة الصارمة، على الرغم من حدوث بعض التجاوزات من طرف الساكنة خلال فترات الفوضى وانعدام الأمن وهو ما دفع بالعديد من المستشرقين لإضفاء صفة العشوائية على طرقات المدينة الإسلامية، لكن في عمومها كانت ومازالت الشريان الحيوي لاقتصاد المدينة الأصيلة، وهو ما يدفعنا للتساؤل عن كيفية تكييف هذا المجال مع العصرنة.

توصيات

- تتميز الشوارع والطرقات بحمولة تاريخية أعطت لمدينة فاس طابع الأصالة.
- لا ينبغي أن تبقى مدينة فاس رهينة الماضي، بل أصبح من اللازم تكييف طرقاتها مع العصر لتتلاءم وحاجيات الساكنة والأنشطة الممارسة
- حل إشكالية الولوج إلى مجال عتيق مساحته حوالي300 هكتار ليس بالأمر الهين، بل يتطلب حلاً وطريقةً للتهيئة تُخرِج المدينة من الاختناق من جهة، وتحافظ على أصالتها من جهة أخرى.
- لا يمكن حل إشكالية ضيق الأزقة التي في الأصل كانت تتلاءم مع احتياجات الساكنة، إذا وضعناها في إطارها الزمني والمكاني بالمقاربة التي طبقها Haussmannبباريس.

المصادروالمراجع:

- الوزَّان محمد بن الحسن "وصف إفريقيا" ترجمة محمود حجي، محمد الأخضر، الشركة المغربية للناشرين المتحدين، دار الغرب الإسلامي، الرباط ط2، 1985.
- الماوردي أبو الحسن "الأحكام السلطانية والولايات الدينية" مكتبة الحلبي، القاهرة 1966.
- علي الجزتائي "جنى زهرة الآس في بناء مدينة فاس" تحقيق عبد الوهاب بن منصور، المطبعة الملكية الرباط ط2، 1914.
- روجي لوتورنو "فاس قبل الحماية" ترجمة محمد حجي، محمد الأخضر، الجمعية المغربية للتأليف والترجمة، دار الغرب الإسلامي، بيروت 1992.
- محمد شوقي إبراهيم مكي "المدخل إلى تخطيط المدن" دار المريخ للنشر، الرياض 1987.
- ابن الرامي "الإعلان بأحكام البنيان دراسة أثرية معمارية" دار المعرفة 1977.
- خالد محمد مصطفى عزب "تخطيط وعمارة المدن الإسلامية" سلسلة تصدر عن وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، كتاب الأمة، قطر 1997.
- ثروت عكاشة "القيم الجمالية في العمارة الإسلامية" دار الشروق الأولى 1994.
- محمد عبد الستار عثمان "المدينة الإسلامية" سلسلة كتب ثقافية، عالم المعرفة، الكويت 1977.
- حسن رضوان "التخطيط العمراني الأصيل" بحث لنيل دبلوم مهندس معماري، المدرسة الوطنية للهندسة المعمارية الرباط، 1976-1977.
- الحسين قنوش "الشوارع والطرقات في مدينة فاس الأصيلة: النشأة، التطور والإنقاذ بحث لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة، تحت إشراف الدكتور محمد مزين، كلية الآداب سايس فاس 2002-2003.
- الدبيش عبد الوهاب فاس المرينية بين سنتي 674-759 المجال المجتمع وعلاقتها بالدولة رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا، شعبة التاريخ، كلية الآداب، ظهر المهراز فاس 1988-1989م.