



حول تأريخ قنطرة وادي زهانة على طريق بنزرت من خلال معطيات أرشيفية جديدة

رمزي جوابلية*

الملخص

لا تزال هذه القنطرة الواقعة، تقريبا، في منتصف الطريق الرئيس الرابط بين مدينتي تونس وبنزرت، وتحديدًا في مدخل قرية زهانة التابعة لمدينة أوتيك، محافظة على جلّ مكوناتها المعمارية؛ إلا أننا لا نملك عنها معلومات حول تاريخ تأسيسها. الأمر الذي دفعنا إلى اعتماد معطيات ومقاربات أخرى قوامها المقارنة المعمارية مع سائر القناطر المماثلة المشيدة خلال الفترة العثمانية. وتطالعنا بعض وثائق الأرشيف بمعلومات قيمة حول حظيرة إصلاح القنطرة في أواسط القرن التاسع عشر. فبينت لنا نوعية الأشغال المنجزة وتكاليفها، وعددت مختلف مواد البناء والأدوات المستعملة محدّدة كمياتها وأثمانها، فضلا عن إيراد تفاصيل وافية عن مختلف اختصاصات أصحاب الصنائع والعمال ورتبهم المهنية وأعدادهم وأجورهم. وتتميز عمارة هذه القنطرة ببساطتها وصرامتها وتجذرها في التقاليد المحلية. وهي تتشابه إلى حدّ التماهي، خاصة على المستويين التخطيطي والإنشائي، مع أغلب القناطر المشيدة بتونس خلال حقبة الدايات والبايات المراديين. الأمر الذي ساعدنا على ترجيح نسبتها إلى القرن السابع عشر.

الكلمات المفتاحية: قنطرة، قرية زهانة بأوتيك، حظائر ترميم، عمارة، الفترة العثمانية.

Résumé

Ce pont situé, presque à mi-chemin entre Tunis et Bizerte, et plus précisément à l'entrée du village de Zhana appartenant à la ville d'Utique, préserve encore la majorité de ses éléments architecturaux. Cependant, nous ne possédons aucune information historique concernant sa date de construction. Par conséquent, une étude architecturale comparative avec les autres ponts similaires édifiés durant l'époque ottomane s'impose.

Un document d'archives nous dévoile des données précieuses sur le chantier de restauration du pont en question au milieu du dix-neuvième siècle. Ce document nous renseigne sur les différents travaux exécutés et leurs dépenses. Il énumère également l'outillage et les matériaux de construction employés avec des indications sur les quantités utilisées et leurs prix. En outre, il donne dans le détail les différentes catégories de salariés et leurs salaires. L'architecture de ce monument apparaît modeste, austère, sévère et enracinée dans les traditions locales. Elle ressemble d'une manière très remarquable, à la plupart des ponts fondés dans la Régence de Tunis au temps des deys et des beys mouradites, surtout au niveau du plan ainsi que les matériaux et techniques de construction. Ce qui nous amène à conclure que ce pont a été fondé probablement au dix-septième siècle.

Mots clés : Pont, Village de Zhana, Chantiers de restauration, Architecture, Époque ottomane.

* مخبر الآثار والعمارة المغاربية-جامعة منوبة.



Abstract

This bridge, located almost in the middle of the main road between the cities of Tunis and Bizerte, is located at the entrance to the village of Zhana, which belongs to the city of Utica, which preserves most of its architectural components. We do not have any information about the date of its establishment. This led us to use other approaches based on the architectural comparison with other similar bridges built during the Ottoman period.

An important archival document revealed to us some valuable information about the Qantara restoration site in the middle of the nineteenth century. The quality of the works performed and their costs were enumerated. The various building materials and tools used were specified in their quantities and prices, as well as detailed details of the various occupations and professional ranks of workers. The architecture of this architrave is simple, firm and rooted in local traditions. And it is similar to the extent of identification, especially at the planning, materials and construction techniques with most of the bridges built in the regency of Tunis during the era of deys and beys Mouradites. This helped us to conclude that this bridge was probably founded on the seventeenth century.

Keywords: Bridge, Village of Zhana, Restoration sites, architecture, Ottoman era.

المراجع لذكر المقال:

رمزي جوابلية، "قنطرة وادي زهانة على طريق بنزرت: دراسة تاريخية ومعمارية"، السبيل: مجلة التاريخ والآثار والعمارة المغاربية [نسخة الكترونية]، عدد 7، سنة 2019.
الرابط: <http://www.al-sabil.tn/?p=19986>

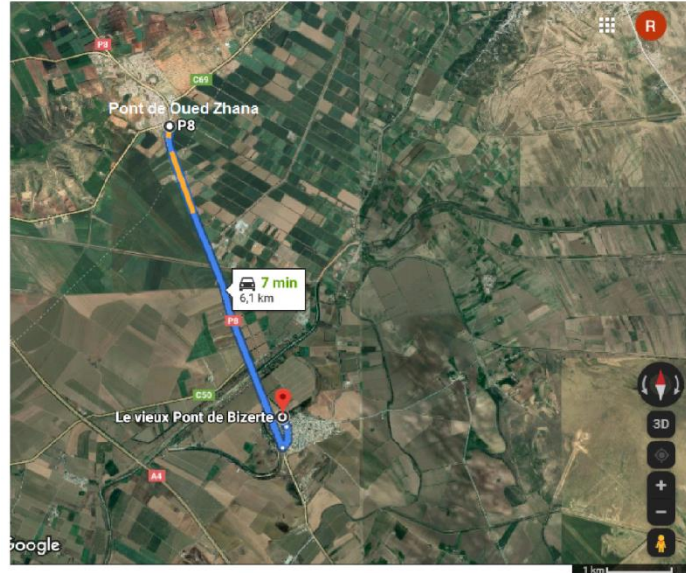


أولى الحكام الأتراك، لا سيما الدايات والبايات، عناية فائقة بتجهيز الإيالة التونسية بالعديد من القناطر تيسيرا لحركة المواصلات ونقل البضائع وتسريعا لتنقل المحلة بين مختلف الجهات سواء لجمع الجباية أو لقمع حركات التمرد والعصيان. ولا يزال عدد هام من تلك القناطر قائما إلى اليوم، بعضها حظي بدراسات مستفيضة كقنطرتي رادس على وادي مليان وقنطرة الجديدة وقنطرة طريق بنزرت وقنطرة البطان وقنطرة مجاز الباب¹، وبعضها الآخر ظل مغمورا كقنطرة وادي زهانة موضوع دراستنا فلا نعلم تاريخ تأسيسها ولا مؤسسها باستثناء وثيقة أرشيفية وحيدة تطرقت إلى حظيرة إصلاحها في أواسط القرن التاسع عشر².

ويزداد الأمر صعوبة وتعقيدا خاصة عندما نكتشف افتقار المعلم إلى نقيشة تخلده. فكان لزاما علينا الاعتماد على مقاربات أخرى تساعدنا على تأريخه ولو نسبيا، لعل أهمها الخصوصيات المعمارية للقنطرة بالمقارنة الدقيقة مع نظائرها المشيدة خلال الحقبة الحديثة، ولا سيما قبل سنة 1274 هـ / 1857-858 م، تاريخ ترميم المعلم.

1. موقع القنطرة وموضعها

تقع هذه القنطرة، تقريبا، في منتصف الطريق الرئيس الرابط بين مدينتي تونس وبنزرت، وتحديدًا في مدخل قرية زهانة التابعة لمدينة أوتيك على بعد 33 كلم شمالي تونس و31 كلم من بنزرت³. ولا يفصلها سوى 6,1 كلم عن قنطرة سيدي عبید المعروفة بقنطرة طريق بنزرت على وادي مجردة (صورة 1).



صورة 1. صورة جوية لقنطرة وادي زهانة

المصدر: Google maps

وقد كان ذلك الطريق الواصل بين تونس وبنزرت مروراً بقرى أوتيك مزدحماً بعربات النقل زمن عبور طبيب المحلة الألماني غوستاف نختغال به سنة 1864. و«أما السبب في كثافة حركة القوافل بين تونس وبنزرت فيعود بالخصوص إلى نقل السمك الذي يصطاد بكثرة في بحيرات بنزرت الكبرى لبيع في سوق تونس»⁴.

¹M. Bousige, 1936, p. 451-465. L. Poinssot, 1942, p. 321-333. Abdelhakim Gafsi-Slama, 1999, p. 309-320. Ahmed Saadaoui, 2000, p. 112-135.

ثرية الدخل، 2006-2005، ص. 105-161.

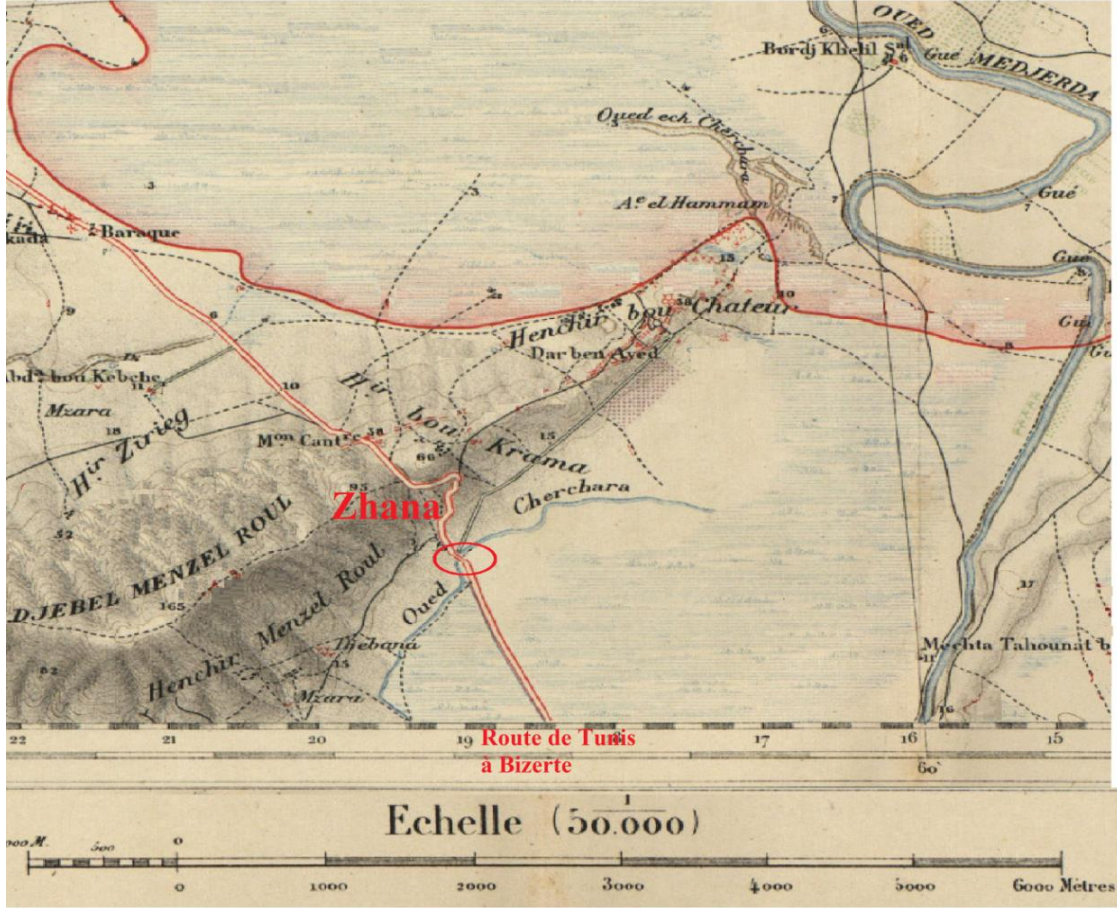
² الأرشيف الوطني التونسي (أ. و. ت.)، دفتر 2236، بيان مصروف مرمّة إصلاح قنطرة وادي زهانة بطريق بنزرت على يد السيد حسن أمير ألي وكاهية بنزرت وغار الملح، مباشرة نائبه السيد الحاج إبراهيم الغمادي، بداية من يوم السبت 27 شعبان 1274 هـ، إلى غاية يوم الأحد 23 ذي القعدة من نفس السنة، ص. 1-21.

³ لا تزال قنطرة وادي زهانة قائمة إلى اليوم، لكن تم الاستغناء عن خدماتها وعوضت بأخرى جديدة لا تبعد عنها سوى بعض الأمتار.

⁴ غوستاف نختغال، أورده منير الفندري، 2003، ص. 93.



ويغلب على موضع قرية زهانة - حسب الخريطة الطبوغرافية $\frac{1}{50000}$ لسنة 1893⁵ - الانخفاض لا سيما على كامل الناحية الشرقية، مما يجعلها منطقة لتجميع مياه الأمطار المنحدرة من المرتفعات الشمالية والغربية المجاورة، وبالتالي عرضة للفيضانات خاصة خلال المواسم المطيرة. الأمر الذي يجعل من إقامة قنطرة في مدخلها، فوق وادي الشرشارة أو كما تسميه وثائق الأرشيف وادي زهانة⁶، أمراً حيوياً وضرورياً سواء بالنسبة إلى المقيمين فيها أو المارين بها.



○ موقع القنطرة

مخطط 1. موقع قنطرة وادي زهانة بطريق بنزرت حسب أطلس آثار البلاد التونسية سنة 1893. المصدر: MM. E. Babelon, R. Cagnat, S. Reinach, 1893, feuille de Porto-Farina

2. حضيرة إصلاح القنطرة

يطالعنا أحد دفاتر الأرشيف الوطني التونسي بمعلومات قيمة حول اسم القنطرة المدروسة المنسوب إلى وادي زهانة بطريق بنزرت ومهمة إصلاحها على يد السيد حسن أمير ألاي وكاهية بنزرت وغار الملح، بمباشرة نائبه السيد الحاج إبراهيم الغمادي، بداية من يوم السبت 27 شعبان 1274 هـ / 12 أفريل 1858 م، إلى غاية يوم الأحد 23 ذي القعدة من نفس السنة المذكورة آنفاً⁷. فبين لنا نوعية بعض الأشغال المنجزة وتكاليفها ولعل أهمها "عمل الجير". ويعدّد لنا مختلف مواد البناء كالآجر والجير والجبس، والأدوات المستعملة من قلال فخارية وزنابيل وقفف من الحلفاء وغيرها،

⁵ MM. E. Babelon, R. Cagnat, S. Reinach, 1893, feuille de Porto-Farina.

⁶ أ. و. ت. دفتر 2236، ص. 21-1.

⁷ أ. و. ت. دفتر 2236، ص. 1.

محدّداً لنا كمّيّاتها وأثمانها دون الإشارة إلى مصادرها، علاوة عن ذكر الدوابّ المعتمدة من أحمرّة وبغال، وأعدادها وكمّيّات الأعلاف التي استهلكتها وأسعارها⁸.

كما يورد لنا مصدرنا تفاصيل دقيقة عن مختلف اختصاصات أصحاب الصنائع والعمّال ورتبهم المهنيّة وأعدادهم وأجورهم سواء أكانت نقدية أم عينية ونقدية⁹، دون أن يذكر أسماءهم أو انتماءاتهم العرقية وأصولهم الجغرافية؛ ومن هؤلاء نورد أمين البنّائين ومعه عدد من الصّناع و "خدّام المرمة"، و "أمين الجيّارة" بمعية عجان وعدد من السّواق والورديات والخدّام المختصّين في قطع الحطب ووقد فرن الجير أو "كوشة الجير"، فضلا عن معلم نجار ومعلم بياض ومعلم برادعي لإصلاح البرادع و "كرارطي" وعمال لرعاية دوابّ الحظيرة.

وقد بلغت جملة المصاريف لهذه "المرمة" ما قدره ثلاثة آلاف ريال واثنين وستين ريالا وستّة خراب تونسّيّة صغرى، وذلك بشهادة محمود بن الطاهر عدل بغار الملح، بتاريخ أواخر ذي القعدة 1274 هـ / 12 جويلية 1858 م¹⁰.

وتبرهن كلّ هذه المعطيات الأرشيفية على الدور الفعّال للسلطة الحاكمة في صيانة هذا الصنف من المنشآت المائية من ناحية، وأهمية هذه القنطرة ومكانتها ضمن شبكة المواصلات خلال الفترة الحديثة من ناحية أخرى. كما أنّ معرفة تاريخ إصلاح القنطرة ساعدنا على وضع حدّ أعلى لا يمكن تجاوزه في تأريخ هذا المعلم الذي تزامنت أشغال ترميمه مع حظائر مماثلة لقناطر أخرى مثل قنطرة وادي مجردة على طريق بنزرت وقنطرة البطان وقنطرة الجديدة وقنطرة سيدي علي أبي حميدة بالفحص على وادي ملّيان¹¹، وهي قناطر تعود كلها إلى القرن السابع عشر¹². الأمر الذي جعلنا لا نستبعد نسبة هذه القنطرة إلى الفترة المذكورة آنفا، لكن نظلّ المقاربة المعمارية الوسيلة المثلى لرفع الالتباس حول هذه المسألة.

3. عمارة قنطرة وادي زهانة

تتخذ قنطرة وادي زهانة شكل "ظهر حمار"، أي «أنّ بناءها يصعد بالتدرّج إلى نصف القنطرة ثمّ ينحدر نازلا إلى متنهاها»¹³. وكانت هذه التقنية سائدة في إفريقية منذ الفترة الوسيطة¹⁴. وهي تتطلّب عددا فرديا للعقود الحاملة للممشى أو للمسلّك¹⁵.

⁸ استهلك تلك الدوابّ طيلة الأشغال أربعة أقرّة ومكيتين وثلاثة أصواع شعيرا بثمن قدره مائتين ثنتين ريالا وسبعة ريالات وثلاثة أرباع الريال وثمانه تونسّيّة صغرى. أنظر أ. و. ت.، دفتر 2236، ص. 19-21.

⁹ - يتقاضى كلّ أصحاب الصنائع والعمّال أجورا نقدية متفاوتة حسب اختصاصاتهم ورتبهم المهنيّة. على أنّ البعض منهم يحظى كذلك بامتيازات عينية في شكل مونة، ومن هؤلاء نذكر أمين البنّائين وصنّاعه والورديات.

¹⁰ أ. و. ت.، دفتر 2236، ص. 12.

¹¹ أ. و. ت.، دفتر 2231، مصاريف شراء شعير لعلفة دوابّ حظيرة بناء قنطرة مجردة بطريق بنزرت، بين سنتي 1272 هـ - 1274 هـ / 1855 م - 1858 م. أ. و. ت.، دفتر 2239، مصاريف لإتمام بناء قنطرة وادي مجردة بطريق بنزرت، بين سنتي 1272 هـ - 1274 هـ / 1855 م - 1858 م. يبين لنا هذا الدفتر مختلف مواد البناء المستعملة في إصلاح القنطرة المذكورة محددا كمّيّاتها وأسعارها وأحيانا مصادرها. كما يورد لنا أصحاب الصنائع والعمّال وأجورهم والمنحدرات الجغرافية للبعض منهم. أنظر ثرية الدخلي، 2005-2006، ص. 111-114.

أ. و. ت.، دفتر 2230، مصاريف إصلاح قنطرة طبرية، بين سنتي 1271 هـ - 1272 هـ / 1854 م - 1856 م.

أ. و. ت.، دفتر 2233، مصاريف بناء قنطرة الجديدة، بين سنتي 1272 هـ - 1274 هـ / 1855 م - 1858 م.

أ. و. ت.، دفتر 2229، مصاريف ترميم وبناء قنطرة سيدي علي أبي حميدة بالفحص على وادي ملّيان، بين سنتي 1271 هـ - 1275 هـ / 1854 م - 1859 م.

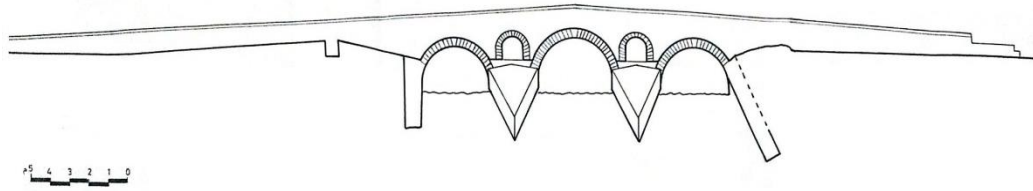
¹² ابن أبي دينار، 1967، ص. 207، و 284-287. حسين خوجة، 1972، ص. 92 و 94. الوزير السراج، 1985، ج. 1، ص. 345. الوزير السراج، 1985، ج. 3، ص. 252. ابن أبي الضياف، 1990، ج. 2، ص. 37.

¹³ حسن حسني عبد الوهاب، 1981، ج. 2، ص. 80.

¹⁴ Victor Guérin, 1862, t.1, p.83.

حسن حسني عبد الوهاب، 1981، ج. 2، ص. 80.

¹⁵ فتحي الجراي، 2009، ص. 100.



مخطط 2. قنطرة وادي زهانة بطريق بنزرت. المصدر: المعهد الوطني للتراث.

ويمتد المسلك على طول حوالي 54 م. ويبلغ عرضه 4,23 م. أما ارتفاعه فيتراوح بين 3,5 م و 4 م. وهو مبني بحجارة صلبة متفاوتة الأحجام¹⁶ (صورة 2). ومحمي من كلا الجانبين بحاجز من الحجارة المهندمة يتراوح ارتفاعه بين 0,83 م و 0,97 م، ولا يتعدى عرضه 0,40 م. ويفتقر كلا الحاجزان إلى تلك الزخارف الكتابية التي تحملها النقائش التخليدية لبعض القناطر الأخرى كقنطرة طريق بنزرت¹⁷ أو قنطرة مجاز الباب¹⁸ أو قنطرة علي باي الثاني برادس¹⁹ (صورة 2-3).



صورة 2. قنطرة وادي زهانة: منظر عام. المصدر: صورة الكاتب.

¹⁶ لم يبق من تلك الحجارة إلا النزير.

¹⁷ أنظر:

L. Poinssot, 1941, p. 271, note 2. Abdelhakim Gafsi-Slama, 1999, p. 314.

ثرية الدخلي، 2005-2006، ص. 115-117.

¹⁸ أنظر محمد بن عبد الوهاب المكناسي، 2003، ص. 320-321.

Filippi, cité par Ch. Monchicourt, 1929, p. 192 et note 2. Voir également l'appendice de Ch. Monchicourt, 1929, p. 290-292. Abdelhakim Gafsi-Slama, 1993, p. 48-49. Ahmed Saadaoui, 2000, p. 130-131.

¹⁹ أنظر حمودة بن عبد العزيز، 1970، ج. 1، ص. 323-325.

M. Bousige, 1936, p. 460-464.

ثرية الدخلي، 2005-2006، ص. 119-123.



صورة 3. مسلك القنطرة. المصدر: صورة الكاتب.

وتنتصب القنطرة فوق ثلاثة عقود نصف دائرية. ويتميز عقدها الأوسط بكبر حجمه، إذ يبلغ ارتفاعه 2,5 م، ويصل عرضه إلى 3,8 م. أما العقدان الجانبيان فأبعادهما متساوية²⁰ (مخطط 2). وتخلو جميع العقود من شتى أنواع النقوش التي تحلي نظرائها في بعض القناطر الأخرى كقنطرة طريق بنزرت أو قنطرة علي باي الثاني برادس.

وترتكز تلك العقود على دعائم ضخمة. وقد عززت كلتا الدعامتان المحوريّتان من الجهة الأمامية، حيث مدخل الوادي، بمكسر مثلث الشكل ذي زاوية حادة مواجهة لمجرى الماء مما يحد من شدة تدفقه وقوة ارتطامه أو اصطدامه بالأسس وبالتالي يحمي القنطرة من التآكل والانهيار (صورة 4).

ويتخلل القسم العلوي لكلتا الدعامتين المحوريّتين فتحة معقودة بعقد نصف دائري يبلغ اتساعها 1,13 م، وارتفاعها 1,10 م، وهي مجردة من تلك الزخارف النباتية التي توشّي نظائرها في بعض القناطر الأخرى كقنطرة طريق بنزرت. وتيسر تلك الفتحتان عملية سيلان الماء وانسيابه لاسيما عند ارتفاع منسوب الوادي وفيضانه مما يحافظ على سلامة القنطرة ويضمن ديمومة استغلالها والانتفاع بها (صورة 4).

وتمّ تدعيم الطرف الأيمن للواجهة الأمامية للقنطرة بقاعدة متينة ذات قوالب ضخمة من الحجارة الصلبة المصقولة المرصوفة أفقياً بشكل يمكن المعلم من مقاومة الضغوط الجانبية للمياه (صورة 5).

²⁰ يصل عرض كلّ واحد منهما إلى 3,5 م. أما الارتفاع فلا يتجاوز 2,1 م.



صورة 4. دعامة ضخمة محمية في الأسفل بمكسر مغمور بالطين وفي الأعلى بفتحة صغيرة. المصدر: صورة الكاتب.



صورة 5. قاعدة حجرية متينة مغمورة بالأعشاب والأثرية تحمي القنطرة. المصدر: صورة الكاتب.

4. محاولة تأريخ القنطرة

تغافلت مصادرها المحلية والأجنبية عن ذكر هذه القنطرة وإيراد تاريخ تأسيسها أو الإشارة إلى مؤسسها، باستثناء وثيقة أرشيفية وحيدة بينت لنا مصروف مرمة إصلاح القنطرة في أواسط القرن التاسع عشر.

وبالرجوع إلى المعلم، نكتشف افتقاره إلى نقيشة تخليدية. الأمر الذي دفعنا إلى اعتماد المقاربة المعمارية لمحاولة تأريخه ولو نسبياً، وذلك بالوقوف على خصوصياته المعمارية ومقارنتها بدقة مع سائر القناطر المشيدة خلال الحقبة العثمانية، ولا سيما قبل سنة 1858 م تاريخ ترميم المعلم.

وفعلاً، قد مكنتنا الدراسة المعمارية للقنطرة من الوقوف على عدّة نقاط تشابه وتماثل مع قناطر أخرى مجاورة لها أو بعيدة عنها. فعلى المستوى التخطيطي، نلاحظ أنّ معلمنا شيد طبقاً لتقنية "ظهر الحمار" المعتمدة في بناء أغلب

القناطر العثمانية بتونس على غرار قنطرة طريق بنزرت وقنطرة البطان وقنطرة الجديدة وقنطرة رادس وقنطرة مجاز الباب وغيرها²¹ (صور 6-7-8-9-10). وهي كلها قناطر مؤرخة سواء بنصوص تاريخية أو بنقائش تليدية أو بالاثنين معا.



صورة 6. قنطرة طريق بنزرت.

المصدر: Mongi Ben Ouedou, 2004. URL : <https://stucturae.net/en/photos/28182-masonry-bridge-at-kantarat-binzart-tunisia>.



صورة 8. قنطرة الجديدة. المصدر: Ahmed Saadaoui, 2000, p. 128.



صورة 7. قنطرة البطان. المصدر: صورة الكاتب.

²¹ قنطرة طريق بنزرت: أقامها عثمان داي سنة 1017 هـ / 1608 م. أنظر حسين خوجة، 1972، ص. 92. الوزير السراج، 1985، ج. 1، ص. 345. الوزير السراج، 1985، ج. 3، ص. 252. محمود مقديش، 1988، ج. 2، ص. 90. ابن أبي الضياف، 1990، ج. 2، ص. 35. محمد الباجي المسعودي، 1905، ص. 91. قنطرة البطان: شيدها يوسف داي سنة 1025 هـ / 1616 م. ثم شهدت عدة إضافات خلال الفترات اللاحقة. أنظر ابن أبي دينار، 1967، ص. 207، و 284-287. محمود مقديش، 1988، ج. 2، ص. 92.

Alphonse Rousseau, 1864, p. 44. Abdelhakim Gafsi-Slama, 1993, p. 46.

قنطرة الجديدة: أنشأ هذه القنطرة الأنيقة يوسف داي (1610-1637). أنظر ابن أبي الضياف، 1990، ج. 2، ص. 37.

L. Poinssot, 1941, p. 271-272 et notes 3 et 4. L. Poinssot, 1942, p. 321-333.

قنطرة رادس: هي في الأصل قنطرة حفصية شيدها أبو زكرياء الحفصي (1228-1249 م)؛ لكن أعيد بناؤها في عهد حمودة باشا المرادي (1631-1666). أنظر أبو محمد عبد الله التجاني، 1981، ص. 9.

Alphonse Dilhan, 1866, p. 127. M. Bousige, 1936, p. 451-452.

قنطرة مجاز الباب: تجمع مصادرها حول نسبة هذه القنطرة البديعة إلى مؤسسها مراد باي الثاني (1666-1675). وثبتت النقيشة المثبتة على المعلم بصفة قطعية تاريخ الفراغ من تشييدها سنة 1088 هـ / 1677 م، أي بعد حوالي سنتين من وفاة المؤسس. أنظر حسين خوجة، 1972، ص. 98.

Filippi, cité par Ch. Monchicourt, 1929, p. 192 et note 2.

ابن أبي الضياف، 1990، ج. 2، ص. 55. محمد الباجي المسعودي، 1905، ص. 98.

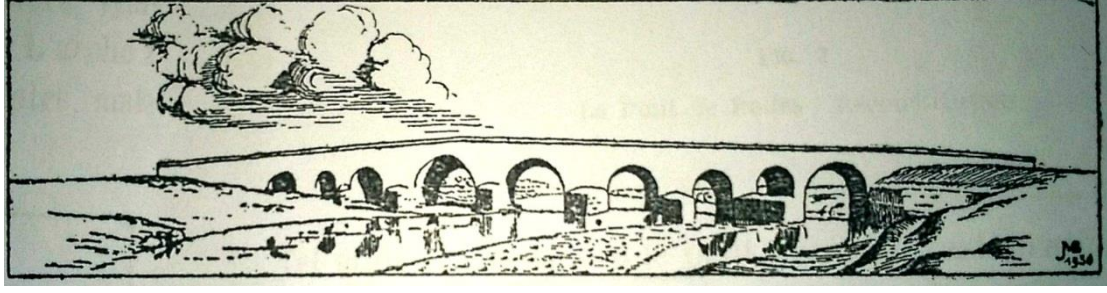
Voir également l'appendice de Ch. Monchicourt, 1929, p. 290-292. André Louis et Léon Verplancke, 1966, p. 171, note 46.

ثرية الدخلي، 2005-2006، ص. 153-154.

هناك قناطر أخرى على شاكلة ظهر حمار مشيدة خلال الفترة الحسينية ومؤرخة بنقائش على غرار قنطري هرقل: قنطرة واد بوعوموش (1266 هـ / 1849-1850 م) وقنطرة حلق المنجل (1270 هـ / 1853-1854 م). أنظر:

O. Houdas et René Basset, 1882, p. 161-200.

فتحي الجري، 2009، ص. 99-110.



صورة 9. قنطرة رادس. المصدر: M. Bousige, 1936, Fig. 2, p. 456.



صورة 10. قنطرة مجاز الباب: منظر عام. المصدر: Ahmed Saadaoui, 2000, p. 130.

أما على المستوى الإنشائي، فإننا نلاحظ حضور الحجارة المهندمة ذات الأحجام المتوسطة والمشدودة بعضها ببعض بواسطة ملاط جيري سريع الالتحام. وهي نفس المواد المستعملة في إقامة غيرها من القناطر المذكورة آنفا. كما تم اعتماد نفس عناصر الحمل والدعم والوقاية المتمثلة في تلك العقود والدعائم الضخمة المحمية بمكاسر مياه في الأسفل وفتح في الأعلى²²، بشكل متماثل يصل حد التماهي خاصة مع قنطرة طريق بنزرت التي أقامها عثمان داي سنة 1017 هـ / 1608 م (صورة 5)، وقنطرة مجاز الباب التي أمر ببنائها مراد باي الثاني (1666-1675)، وتم الفراغ من تشييدها - حسب نص النقيشة المثبتة على المعلم، سنة 1088 هـ / 1677 م، أي بعد حوالي سنتين من وفاة المؤسس (صورة 10).

وإجمالاً، لا تمثل قنطرة وادي زهانة، من الناحية المعمارية، استثناء أو نموذجاً طريفاً؛ وإنما هي تحمل عدّة نقاط تشابه سواء من حيث مخططها أو مواد بنائها وأسلوب إنشائها مع أغلب القناطر المشيدة بتونس، خلال الفترة العثمانية ولا سيما فترة الدايات والبايات المراديين. وعليه، فإننا نرجح نسبتها إلى الحقبة المذكورة آنفا، وتحديدًا القرن السابع عشر. وبالتالي يكون تاريخ ترميمها في أواسط القرن التاسع عشر أمراً مقبولا ومعقولا خاصة بعد مرور أكثر من قرنين على إقامتها.

خاتمة

تتميز هذه القنطرة بصغر حجمها وتناسق أبعادها وانتظام مخططها التقليدي، واعتمادها الكلي على مواد بناء وأساليب إنشاء محلية. أما من الناحية الزخرفية فقد طغى عليها طابع الصرامة والتقشف. وهي تنطوي على عدّة

²² غابت تلك الفتحة المعقودة التي تتخلل الأقسام العليا للدعائم عن قناطر البطان والجديدة ورايس.



نقاط تماثل سواء على المستوى التخطيطي أو الانشائي مع جلّ القناطر المقامة بتونس، خلال الحقبة الحديثة ولا سيما زمن الدايات والبايات المراديين. الأمر الذي ساعدنا على ترجيح نسبتها إلى القرن السابع عشر.

المصادر والمراجع

وثائق الأرشيف الوطني التونسي

دفتر 2229، مصاريف ترميم وبناء قنطرة سيدي علي أبي حميدة بالفحص على وادي ملىان، بين سنتي 1271 هـ - 1275 هـ / 1854 م - 1859 م.

دفتر 2230، مصاريف إصلاح قنطرة طبرية، بين سنتي 1271 هـ - 1272 هـ / 1854 م - 1856 م.

دفتر 2231، مصاريف شراء شعير لعلفة دواب حظيرة بناء قنطرة مجردة بطريق بنزرت، بين سنتي 1272 هـ - 1274 هـ / 1855 م - 1858 م.

دفتر 2233، مصاريف بناء قنطرة الجديدة، بين سنتي 1272 هـ - 1274 هـ / 1855 م - 1858 م.

دفتر 2236، بيان مصروف مرمّة إصلاح قنطرة وادي زهانة بطريق بنزرت على يد السيّد حسن أمير ألي وكاهية بنزرت وغار الملح، بمباشرة نائبه السيّد الحاج إبراهيم الغمادي، بداية من يوم السبت 27 شعبان 1274 هـ، إلى غاية يوم الأحد 23 ذي القعدة من نفس السنة.

دفتر 2239، مصاريف لإتمام بناء قنطرة وادي مجردة بطريق بنزرت، بين سنتي 1272 هـ - 1274 هـ / 1855 م - 1858 م.

المصادر والمراجع

ابن أبي دينار محمد بن أبي القاسم القيرواني، 1967، *المؤنس في أخبار إفريقية وتونس*، تحقيق وتعليق محمد شّام، المكتبة العتيقة، تونس.

ابن أبي الضياف أحمد، 1990، *إتحاف أهل الزمان بأخبار ملوك تونس وعهد الأمان*، تحقيق الشيخ محمد شّام، الدار التونسية للنشر، تونس، 8 أجزاء.

ابن عبد العزيز حمودة بن محمد، 1970، *الكتاب الباشي*، تحقيق الشيخ محمد ماضور، الدار التونسية للنشر، تونس، الجزء الأول.

الباجي المسعودي محمد، 1905، *الخلاصة النقية في أمراء إفريقية*، تونس.

التجاني عبد الله، 1981، *الرحلة*، تقديم حسن حسني عبد الوهاب، الدار العربية للكتاب، ليبيا- تونس.

مقديش محمود، 1988، *نزهة الأنظار في عجائب التواريخ والأخبار*، تحقيق علي الزواري ومحمد محفوظ، دار الغرب الإسلامي، بيروت، الجزء الثاني.

خوجة حسين، 1972، *ذيل بشائر أهل الإيمان بفتوحات آل عثمان*، تحقيق وتقديم الطاهر المعموري، الدار العربية للكتاب، ليبيا- تونس.

المكناسي محمد بن عبد الوهاب، 2003، *رحلة المكناسي، إحرارز المعلى والرقيب في حج بيت الله الحرام وزيارة القدس الشريف والخليل والتبرك بقبر الحبيب*، تحقيق محمد بوكبوط، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت.



نختغال غوستاف، 2003، طيبب المحلة، البلاد التونسية فيما بين 1863-1868 من خلال رسائل الطبيب الألماني غوستاف نختغال، نقلها إلى العربية باعتماد الأصل المخطوط وعلق عليها منير الفندري، وشارك بالتقديم والتعليق جمال بن طاهر، مركز النشر الجامعي، تونس.

الوزير السراج محمد بن محمد الأندلسي، 1985، *الحلل السندسية في الأخبار التونسية*، تحقيق وتقديم محمد الحبيب الهيلة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 3 أجزاء.

الجري فتحي، 2009، «قنطرتا هرقل ونقيشتاهما التخليديتان»، *المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية*، عدد 39، ص. 99-110.

الدخلي ثرية، 2005-2006، *الطرق والقناطر بتونس في العهد العثماني*، رسالة لنيل شهادة الماجستير في تاريخ العالم المتوسطي وحضارته، إختصاص آثار وفنون إسلامية، كلية الآداب والفنون والإنسانيات بمنوبة، منوبة.

عبد الوهاب حسن حسني، 1981، *ورقات عن الحضارة العربية بإفريقية التونسية*، مكتبة المنار، تونس. الجزء الثاني.

Babelon MM. E., Cagnat R., Reinach S., 1893, *Atlas archéologique de la Tunisie*, Paris.

Bousige M., 1936, « Deux ponts voisins de Radès », in *Revue Tunisienne*, n° 25, p. 451-465.

Dilhan Alphonse, 1866, *Histoire abrégée de la régence de Tunis*, Paris.

Gafsi-Slama Abdelhakim, 1993, *Monuments andalous de Tunisie*, Agence Nationale du Patrimoine, Tunis.

Gafsi-Slama Abdelhakim, 1999, « Le pont sur la route de Tunis à Bizerte : Est-il une œuvre morisco-andalouse ? », in *Arab Historical Review for ottoman Studies*, n°19-20, p. 309-320.

Guérin Victor, 1862, *Voyage archéologique dans la Régence de Tunis*, Paris, t. 1.

Houdas O. et Basset René, 1882, « Epigraphie Tunisienne », in *Bulletin de Correspondance Africaine*, n° IV, p. 161-200.

Louis André et Verplancke Léon, 1966, « La Tunisie au XVII^e siècle d'après la "Description de l'Afrique" du Dr. O. Dapper », *IBLA*, n° 114-115, p. 143-213.

Monchicourt Charles, 1929, *Relations inédites de Nyssen, Filippi et Calligaris (1788, 1829, 1834)*, Publiées avec des notices, notes ou appendices, Paris.

Poinssot Louis, 1941, « Une inscription de Thignica concernant le proconsul C. Annius Anullinus », in *Revue Tunisienne*, p. 271-284.

—, 1942, « Le pont de Jedeïda », in *Revue Tunisienne*, p. 321-333.

Rousseau Alphonse, 1864, *Annales Tunisiennes, ou Aperçu historique sur la régence de Tunis*, Alger.

Saadaoui Ahmed, 2000, « Les Andalous », in *Ifriqiya, Treize siècles d'art et d'architecture en Tunisie*, Éditions Déméter, Tunis, p. 112-135.