

النقل البري في موريتانيا وتأثيره على التوزيع المجالي للسكان

ابيد بنت الحضرامي ولد الشيخ

مدرسة الدكتوراه: المجال - الأرض - السكان

كلية الآداب والعلوم الإنسانية

جامعة انواكشوط العصرية

المقدمة:

يعتبر النقل عاملا من العوامل الضرورية في اقتصاد التبادل، كما أنه حيوي للنمو الاقتصادي، وتبرز لنا أهمية النقل بصورة خاصة عندما ننظر إليه كعامل يؤثر في النشاطات الاقتصادية والاجتماعية، حيث تتيح شبكات النقل ووسائله المختلفة الاتصال المباشر بين الجماعات البشرية ويسهل بالتالي تبادل الأفكار والسلع بالإضافة إلى التشجيع على أهمية تخصص وتوسيع الأسواق وتحقيق مستوى معيشي أفضل، فوجود الطرق الجيدة وما تتيحه من انخفاض تكلفة النقل تضع الأجزاء البعيدة من البلدان في نفس المستوى الاقتصادي والاجتماعي وتضمن ربطا محكما لها، ولا يقتصر هذا الارتباط على الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية فحسب بل يتعداها ليشمل مجالات أخرى سياسية وإدارية، وثقافية مما سينعكس وبلا شك على توزيع السكان عبر المجال. لقد عرفت مناطق موريتانيا تحولات سكانية ومجالية عميقة خلال العقود الأخيرة ولعل أبرز مظاهر تلك التحولات ما هو متصل بتطور شبكة النقل والمبادلات وتغير الخريطة السكانية.

وانطلاقا من المعطيات المتوفرة والمصادر المعتمدة فإننا سنسلط الضوء على التطور التاريخي لشبكة الطرق البرية في المنطقة منذ الاستقلال ثم نحاول رسم صورة للخريطة الحالية للطرق البرية، على أن نخلص في الأخير إلى محاولة رصد تأثير النقل البري على التوزيع المجالي للسكان في موريتانيا من خلال تطور العدد الإجمالي للسكان ونمط إقامتهم وعيشهم، وقد تضافرت عوامل عدة كانت هي المسؤولة عن عملية التوزيع، فقد أدت العزلة التي عانت منها أجزاء واسعة من البلاد إلى نزوح سكاني كبير تحت وطأة الجفاف الذي لم تخف وتيرته إلا منذ منتصف التسعينيات وفي المقابل ساهم بناء الطرق البرية المعبدة والممهدة في تعزيز ظاهرة التقري بين السكان.

أهمية الموضوع وأهدافه:

تأتي أهمية الطرق في نمو السكان (الولادات، الوفايات، الهجرة)، من حيث إسهامها في توزيعهم لدورها الكبير في إيصال مختلف الخدمات للسكان من جهة وتسهيل مجمل العملية الاقتصادية من خلال توزيع أنشطتها المختلفة من جهة أخرى مما أدى إلى تطور الأحوال الاقتصادية والاجتماعية للسكان باستمرار وهذا ينعكس إيجابيا على زيادتهم المستمرة¹.

وبالنسبة لموريتانيا فإنه لا يخفى مدى الأهمية والدور الكبير الذي لعبته شبكة الطرق البرية ومدى تأثيرها على توزيع السكان عبر المجال حيث نلاحظ استقرار السكان على جنبات المحاور الرئيسية التي تربط العاصمة بمختلف ولايات البلاد.

إن أهمية هذا الموضوع تتأكد من خلال الدور الفعال الذي تلعبه شبكة الطرق البرية في فك العزلة والتشجيع على الاستقرار داخل المجال الموريتاني.

وتهدف هذه الدراسة إلى إظهار:

- تطور شبكة الطرق البرية في موريتانيا والمراحل التي مرت بها
- التطور الحاصل في وسائل النقل البري
- إيجاد العلاقة بين امتداد الشبكة وتوزيع السكان في موريتانيا

إشكالية البحث

تعتبر حركة النقل أداة استغلال وتنظيم المجال في ذات الوقت حيث ينتظم العمران وفق رسم الطريق وتتوفر الأنشطة الاقتصادية الأساسية أمام محاور النقل الهامة وتشكل نقاط التقاطع بؤرا حساسة في الإقليم، ومن هنا يتجلى دور الطريق في تلبية حاجة التنقل ودورها كذلك في توزيع السكان ورسم معالم المنطقة وتنظيم مجالها.

إن الدور الذي لعبته شبكة الطرق البرية في موريتانيا يبدو واضحا من خلال جنب السكان والأنشطة الاقتصادية من مختلف أنحاء البلاد.

¹ د. مجيد ملوك السامرائي، العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في فضاء تكريت، جامعة تكريت، كلية التربية قسم الجغرافية، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية مجلد (20) العدد (6) حزيران (2013)، ص 222.

ويعتبر طريق انواكشوط- روصو وهو أول محور معبد في موريتانيا حيث تزامن اكتمال بنائه مع بداية الجفاف، مما جعل دوره بالغ الأهمية في تنظيم وإعادة توزيع السكان عبر المجال. وهذه الأهمية المميزة لطرق المواصلات تجلت في التأثير بصورة مباشرة أو غير مباشرة على ظهور العديد من مراكز العمران البشري.

وقد أرغمت وضعية الجفاف السكان على ترك أماكنهم الأصلية والاستقرار قرب محاور الطرق لتسهيل الاستفادة من خدمات النقل حيث انتظم هؤلاء السكان على جنبات الطريق مشكلين تجمعات على طول محاور الشبكة الطرقية التي تربط العاصمة بمختلف أرجاء الوطن. وفي الواقع تشهد شبكة الطرق تطورا كبيرا وذلك من أجل إرساء دعائم بنى تحتية في مجال النقل وإدارة على تلبية متطلبات السكان وخدمتهم.

ومن خلال الطرح السابق فإن إشكالية الدراسة تتمحور حول جانبية شبكة الطرق البرية وتأثيرها على توزيع السكان عبر المجال.

إن الإشكالية المطروحة تكمن في السؤال التالي: ما علاقة شبكة الطرق البرية بتوزيع السكان واستقرارهم داخل المجال الموريتاني بصفة عامة؟ وللإجابة على هذا السؤال الكبير يمكن أن نقسمه إلى الأسئلة الفرعية التالية:

ماهي مراحل التطور التي مرت بها شبكة الطرق البرية بموريتانيا؟ وهل تعتبر كافية في هذا المجال؟ وكيف تطورت وسائل النقل بموازات الشبكة البرية؟ وهل هناك دورا للطرق بتوزيع السكان عبر المجال؟

الفرضيات

تمت صياغة الفرضية الأساسية لهذا البحث كما يلي:

يعتبر دور شبكة الطرق البرية حاسما في توزيع واستقرار السكان وتوزيع المستوطنات داخل المجال الموريتاني.

منهجية البحث

يقصد بمنهج البحث الطريق المؤدي إلى الكشف عن الحقيقة في العلوم بواسطة جملة من القواعد، وقد اعتمدت في هذا البحث على مجموعة من المناهج ولعل من أبرزها المنهج التاريخي الذي يظهر التغيرات التي طرأت وتطراً على الظواهر مع مرور الزمن، المنهج الوصفي والتفسيري قصد

الخروج بتعميم يمكن من استنتاجات مدعمة، المنهج الكمي الإحصائي من خلال جمع البيانات وتحليلها وعرضها واستخلاص النتائج منها.

الدراسات السابقة

اطلعت على بحوث كثيرة لها علاقة بالموضوع من أهمها:

احممود ولد أحمد تلمود، النقل البري وأثاره على التنمية الاقتصادية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الجغرافيا بجامعة هواري بومدين سنة 1999.

أولا: تطور شبكة الطرق البرية ووسائل النقل بموريتانيا

1- تطور شبكة الطرق البرية:

عرفت شبكة الطرق البرية بموريتانيا ثلاث مراحل ميزتها منذ نشأتها وحتى الآن، ويساعدنا التاريخ على إدراك وفهم إمكانيات نظم النقل في الوقت الراهن وكذلك التخطيط للمستقبل ولتسهيل قراءة تاريخ النقل في أي مكان أو إقليم فإننا نقسم هذا التطور إلى مراحل تاريخية متتالية وتوضيح السمات المميزة لكل منها ومحاولة رسم صورة واضحة للتوزيع الجغرافي لشبكات النقل، ولذلك قمنا بتتبع مراحل تاريخية معينة لنشأة وتطور الشبكة، فكيف تطورت شبكة الطرق البرية لموريتانيا عبر الزمن؟

1-1- مرحلة ما قبل الاستقلال:

لقد ظل النقل في موريتانيا تقليديا يقوم على الطاقة البشرية أو الحيوانية، ومع اتساع نشاط سكان تلك المناطق ارتأوا تحسين وسائل نقلهم إلى الرفع من مستوى معيشتهم، ومن هنا بدأ استخدام الجمل كبديل للخيل والثيران نظرا لقوته على تحمل العطش وشطف وقساوة الطبيعة.

ويعود تاريخ إنشاء أول طريق برية صالحة للسيارات إلى سنة 1926م¹. أنجزته مؤسسة لا كومب وكان يربط بين سان لوي بالسنغال (العاصمة الفرنسية لمستعمرة موريتانيا) ومدينة أطار بولاية أدرار، وخلال أربعينيات القرن العشرين تم مد هذا الطريق إلى الجزائر والمغرب مرورا بمدينة أفديرك ويثر أم اقرين في الشمال الموريتاني ليصله بمدينة تيندوف الجزائرية وذلك قصد ربط مستعمرات فرنسا في جنوب وشمال الصحراء، وكان هذا الطريق يسمى بطريق الإمبراطورية.

¹ احممود ولد أحمد تلمود، النقل البري وأثاره على التنمية الاقتصادية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الجغرافيا بجامعة هواري بومدين، سنة 1999، ص 52

أما عملية النقل البري فكانت تقوم بها شركة لاكومب الفرنسية، حيث كان نشاطها يركز على نقل المسافرين والبضائع على خط واحد يبدأ من مدينة روصو مروراً يانواكشوط واكجوجت وأطار ليصل إلى مدينة بئر أم قرين، وقد ظلت هذه الشركة تمارس نشاطها في البلاد حتى منتصف السبعينات.

1-2- مرحلة ما بعد الاستقلال حتى 2005:

لم يحاول الاستعمار الفرنسي تغيير الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للبلاد ومن بين أسباب ذلك كون فرنسا لم تستعمر موريتانيا لأسباب اقتصادية بحتة.

لقد أعطى المسؤولون الموريتانيون الأولوية للبنى التحتية في المشاريع التنموية وذلك بسبب النقص الشديد من هذه البنى، وجاء ذلك واضحاً من خلال الخطط التنموية للبلاد إذ في الخطتين الأولى والثانية (1963-1967 و 1970-1973) خصص أكثر من ثلث استثمارات الدولة لتطوير وإنشاء البنى التحتية خاصة منها قطاع الطرق، وقد تم خلال هذه الفترة إنجاز بعض الطرق البرية كانت بمثابة النواة الأولى لما يعد اليوم شبكة الطرق البرية الموريتانية.

مثلت هذه المرحلة أهم مرحلة في تاريخ إنشاء الطرق بالمقارنة مع الفترة السابقة، حيث عملت هذه الطرق على تسهيل عملية المواصلات داخل البلاد وفك العزلة عن بعض أرجاءها، نظراً للزيادة الملحوظة في عدد السكان في مختلف ولايات البلد، نتيجة للنمو الديمغرافي المتسارع والهجرة الريفية نحو الحواضر الكبرى هذه العوامل وغيرها أثرت بشكل مباشر في حركة النقل مما جعل موريتانيا تهتم بقطاع النقل سواء من خلال البنية التحتية (الطرق) ومن خلال قطاع نقل المسافرين، كما نلاحظ كذلك الزيادة في العمران والسكن مما أكد زيادة المواصلات التي تسهم في توفير التصدير والاستيراد وفي التنقل بين المناطق المختلفة لأداء مختلف الأعمال.

1-3- مرحلة من 2005 حتى الآن:

في بداية هذه المرحلة حتى 2008 لم تكن هناك إنجازات تذكر في مجال الشبكة الطرقية نظراً للظروف السياسية للبلاد في تلك الفترة، وبما أن قطاع النقل البري يحتل مكانة خاصة في مجال النقل المحلي والمبادلات التجارية مع الدول المجاورة إذ يمثل نسبة 90% من حركة المسافرين و80%¹ من حركة البضائع العامة والمحروقات، وتعود هذه الهيمنة لكون القطارات لا تنقل إلا

¹ إدارة البنى التحتية بوزارة التجهيز والنقل، مذكرة حول قطاع النقل والتجهيز، نوفمبر 2012.

معادن الحديد والنقل الجوي والنهري لا يزال ضعيفا، كما يعود ذلك أيضا إلى ليبرالية النقل البري. ولذلك ركزت سياسات الدولة منذ 2009 على قطاع البنى التحتية الطرقية الذي ارتأت أنه ضروري لإحداث تنمية اقتصادية واجتماعية للبلد.

لذلك فتحت الدولة المجال أمام الشركات الخاصة للاستثمار في هذا المجال وللتشجيع على ذلك تم اتخاذ النقاط التالية:

- مجانية إنشاء الشركة.

- الإعفاء من الجمركة باستثناء حق التسجيل على المعلوماتية عند الجمارك (2000 أوقية)¹

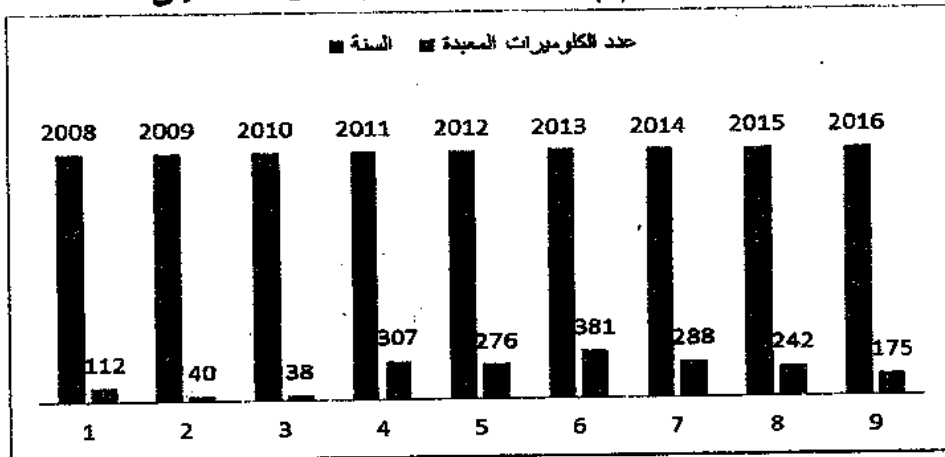
كما تم تحديث أسطول النقل البري عن طريق (الباصات)، ونلاحظ أنه بموازاة التطور الذي شهدته شبكة الطرق تطورت وسائل النقل بمسايرته لكي تلبي الخدمة المنوط بها والتي تزايد الطلب عليها كما ونوعا نظرا للزيادة السكانية الملحوظة في الأونة الأخيرة، وقد تم خلال هذه الفترة تعبيد وتمهيد وتحسين عدة طرق مما وفر ظروفًا حسنت من الحركة في أغلب الأحيان.

الجدول (1) تطور شبكة الطرق البرية بموريتانيا من 2005 وحتى 2016

السنة	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
عدد الكيلومترات المعبدة	112	40	38	307	276	381	288	242	175

المصدر: من إنجاز الطالبة بالاعتماد على وثائق إدارة البنى التحتية بوزارة التجهيز والنقل

الشكل (1) تطور الشبكة المعبدة من 2008 إلى 2016



¹ مقابلة مع محمد الأمين ولد لمرايط، المدير العام المساعد للنقل البري، بتاريخ 2017/11/15، عند الساعة 12:20 دقيقة.

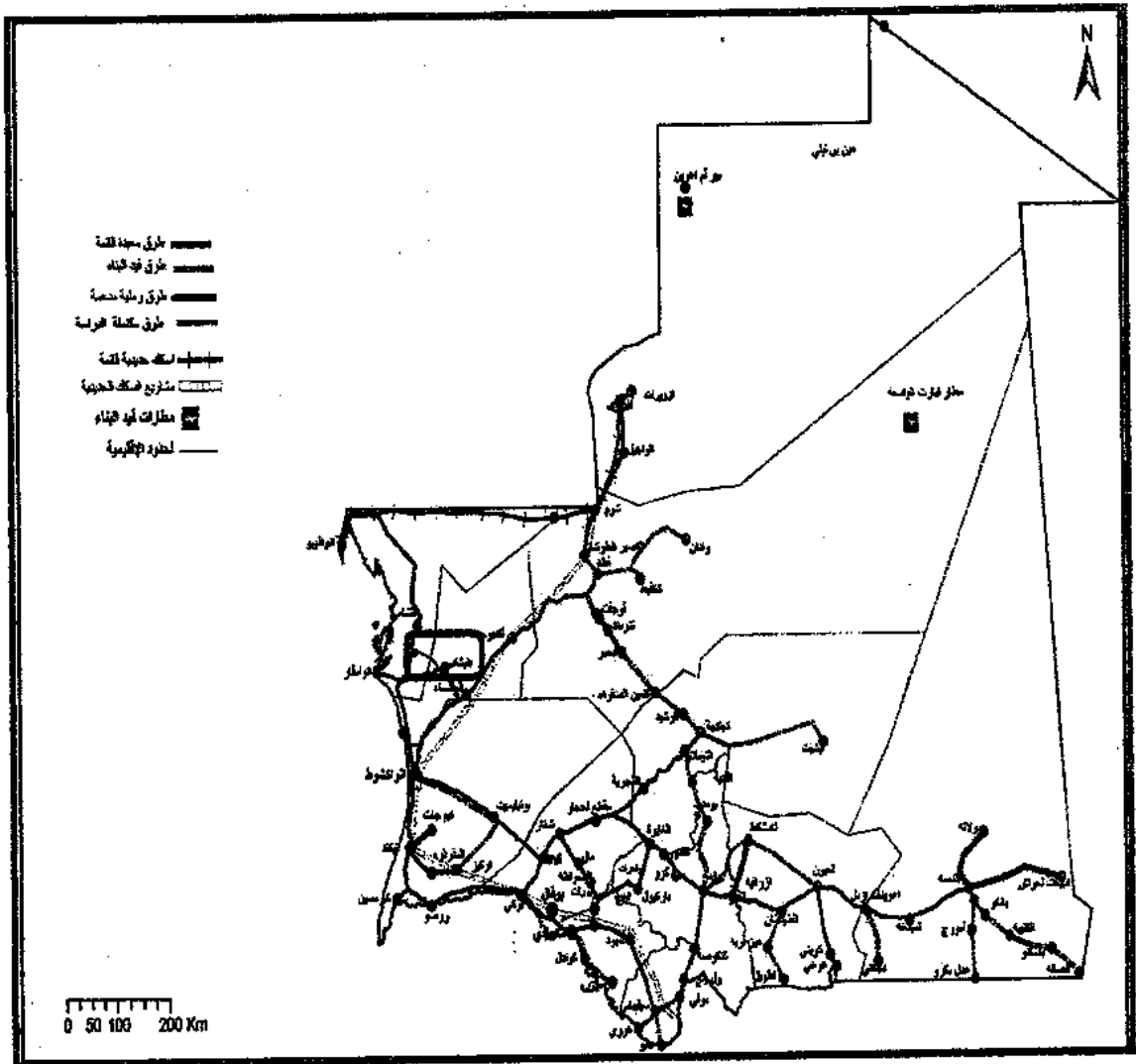
من خلال الجدول والشكل نلاحظ التوجه الذي أولته السياسة الجديدة للدولة في مجال البنية التحتية الطرقية نظرا لكون قطاع النقل البري يحتل مكانة خاصة بين القطاعات الأخرى، ومن خلال قراءة مبسطة للجدول والشكل السابقين نلاحظ أن تسعة سنوات فقط تم بها إنجاز 1859 كلم و 1041 كلم¹ قيد الإنجاز (جارية الأعمال) أي ما مجموعه 2900 كلم من الطرق المعبدة، وعند المقارنة بالفترة السابقة يتضح مدى أهمية الأعمال المنجزة فيما يتعلق بالبنية التحتية الطرقية وذلك لكون الفترة السابقة من 1984 إلى 2005 تم فيها تعبيد 2761 كلم، خلال عشرون سنة. مما ساهم في زيادة انسيابية الحركة داخل المجال الموريتاني.

لقد عرفت شبكة الطرق في موريتانيا عامة تطورا ملحوظا، لقد تطور حجم الطرقات المعبدة من أقل من 1% سنة 1968 إلى حوالي 20% سنة 2000، وتشمل شبكة الطرق حاليا 7668 من الطرق المعبدة و 617 كلم من الطرق الرملية المحسنة الزلطية.² وذلك ما تبينه الخريطة التالية:

¹ وثائق إدارة البنى التحتية بوزارة التجهيز والنقل بموريتانيا.

² وثائق إدارة البنى التحتية بوزارة التجهيز والنقل.

توزيع الشبكة الوطنية في موريتانيا

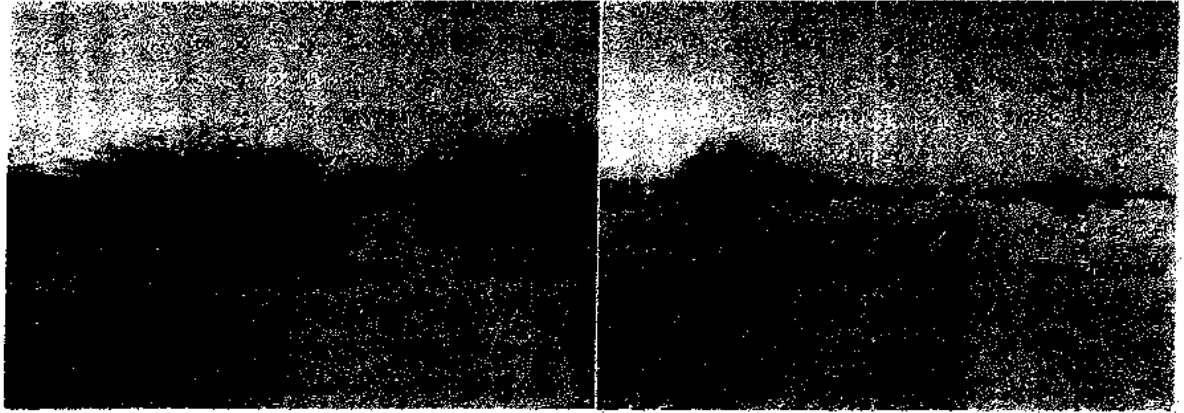


المصدر: وزارة التجهيز والنقل بتصرف من الباحثة

من خلال هذه الخريطة يلاحظ مدى أهمية الأعمال التي تم إنجازها منذ السنوات الأخيرة على مستوى الشبكة الطرقية، لكن ما هو قائما مازال ضعيفا نظرا لعدم تماشيهِ مع الرقعة الشاسعة للبلاد وحجم السكان وكثافتهم.

على الرغم من التحسن الذي ساهم في انسيابية حركة المرور داخل المجال الموريتاني إلا أنه مازال دون المستوى المطلوب، إذ تعتبر المسالك الترابية تمثل غالبية الشبكة الوطنية وهاتان الصورتان تمثلان المسالك الترابية التي تربط العديد من التجمعات السكانية بالمدن الكبيرة.

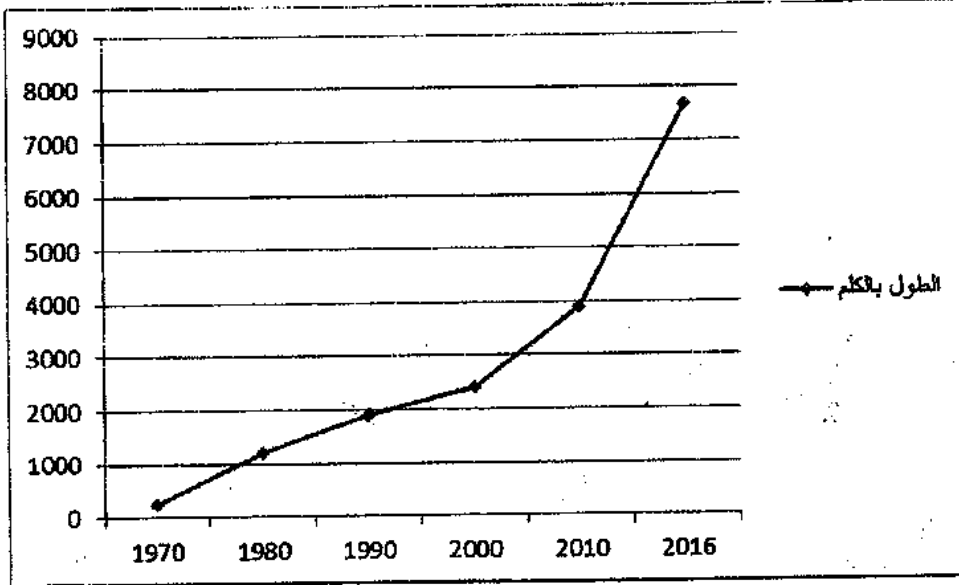
الصورة(1) بعض المسالك الترابية التي تربط التجمعات السكانية بالمدن الكبرى



المصدر: مأخوذة من موقع كوكل من ضواحي ولاية لعصابة

وفي هذه المرحلة تصدر قطاع النقل اهتمامات الدولة من أجل تفعيله لزيادة الاستثمار وخلق ظروف عمل جديدة، حيث تم في هذه الفترة إنشاء وترميم العديد من الطرق نظرا لزيادة الطلب على النقل، ويتواصل تطوير شبكة الطرق حاليا ببناء وتعبيد طرق جديدة وصيانة وترميم أخرى وذلك بسبب تزايد حركة المرور عليها حيث أنها ساهمت في فك العزلة وتحسين المواصلات داخل البلاد لدفع وتيرة التحضر والاستقرار.

الشكل (2) تطور الشبكة المعبدة منذ الاستقلال وحتى 2016



المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على معطيات وزارة التجهيز والنقل

إن شبكة الطرق البرية في موريتانيا تعتبر قصيرة خاصة إذا اقتصرنا على الطرق المعبدة والممهدة والتي تصل أطوالها مجتمعة حوالي 8285 كلم.¹ في مساحة شاسعة كموريتانيا، مما يؤكد على ضرورة إنشاء وترميم العديد من الطرق البرية التي تصل عواصم الولايات بالمقاطعات والبلديات وحتى القرى التابعة لها مما يحسن من انسيابية حركة وسائل النقل البري داخل المجال الموريتاني.

2- وسائل النقل البري في موريتانيا:

إن دخول السيارات إلى موريتانيا لأول مرة كان مع التعامل الفرنسي مع الإمارات الموريتانية الذي عقبه احتلاله البلاد سنة 1900.² لتصبح تابعة للحكومة الاستعمارية الفرنسية، وبعد حصول البلاد على الاستقلال زاد انتشارها وبدأت تحل محل النقل بالحيوانات كالخيول والإبل.

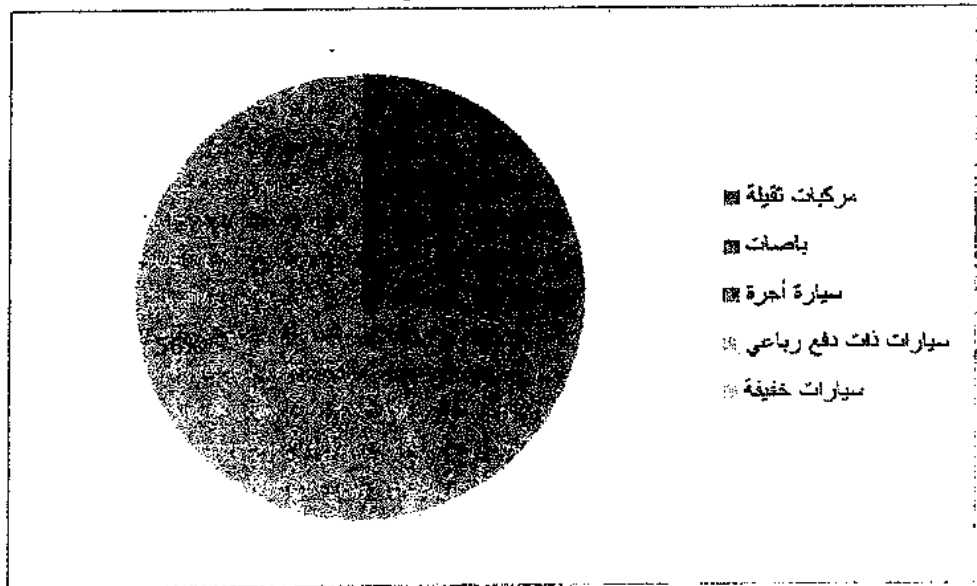
¹ وثائق إدارة البنى التحتية بوزارة التجهيز والنقل.

² احمود ولد أحمد تلمود، مرجع سبق ذكره، ص 89.

لقد عرفت الدولة الموريتانية استخدام السيارات كوسيلة للنقل مع بداية الاستقلال وتشكلت الدولة الحديثة حيث أصبحت السيارة تشكل وسيلة الربط لها بالدول المجاورة خصوصا السنغال التي كان المستعمر يدير موريتانيا منها، ثم انتشر استخدام السيارات داخل البلاد وأصبحت وسيلة الربط بين مختلف الجهات.

لقد عرفت أعداد السيارات تزايدا كبيرا رافق توسع الشبكة الطرقية وازدهار سوق السيارات المستعملة، وقد اعتمدت الدولة الموريتانية سياسات من أجل تنظيم النقل وتعزيز قدرته لتلبية الخدمات المنوطة به، ولكن تلك السياسات انطلقت من خطط وبرايمج أعدت في غياب دراسات شاملة وهو ما أدى إلى الحد من نجاعتها وفعاليتها، فلم تتمكن المؤسسات العمومية -لقلة مواردها المالية وسوء تسييرها- من الاستجابة للطلب المتزايد على خدمة النقل البري، مع اتساع ظاهرة التحضر والاستقرار، وبالرغم من صعوبة تحديد أعداد السيارات إلا أنها تقدر بـ 137000 سيارة¹ مقدرة بمعدل 4 سيارات لكل 100 شخص.

الشكل (3) أنواع المركبات في موريتانيا %



المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على معطيات وزارة التجهيز والنقل

¹ وثائق إدارة البنى التحتية للنقل، مذكرة حول قطاع النقل والتجهيز في موريتانيا.

يشكل النقل البري للأشخاص حافزا مهما في الحياة الاقتصادية والاجتماعية لسكان موريتانيا، إذ يعد الوسيلة الوحيدة المتاحة لجل السكان من أجل تنقلاتهم، فهو القطاع الوحيد المتوفر لهم بسبب عزلة بعض المناطق وصعوبة أو استحالة استخدام أنواع النقل الأخرى فيها، ويتم هذا النوع من النقل في بعض الأحيان على مسافات قصيرة بين المدن الداخلية أساسا، بواسطة السيارات الخفيفة وفي أماكن يصعب على الشاحنات الوصول إليها بسبب وعورة طرقها وبالتالي فإن السيارات الخفيفة تقوم بنقل البضائع والأشخاص من عواصم الولايات إلى المناطق التابعة لها، وهي سيارات في أغلبها من رابعة الدفع، وتصل حمولتها 1,5 طن في المتوسط.

وقد عرفت المحاور المنطلقة من انواكشوط باتجاه ولايات الداخل خلال شهر مارس 2018 حركة مرور للشاحنات المحملة بالبضائع لتزويد البلاد بما تحتاجه من مواد غذائية وأقمشة وغير ذلك، إذ نجد أن محور انواكشوط المتجه نحو الشرق بلغت أعداد الشاحنات المنطلقة منه حوالي 1088 شاحنة، مما يدل على زيادة الطلب على البضائع نظرا للزيادة السكانية المعتبرة في هذا الجانب من البلاد، يليه المحور المتجه نحو روصو والذي بلغت أعداد الشاحنات المارة منه 296 شاحنة نظرا لحيوية مدينة روصو، ثم بلغت الشاحنات المارة باتجاه محور انواذيبو 254 شاحنة وهو ما يدل كذلك على استقطاب المنطقة الاقتصادية للسكان، وبالتالي زيادة الحاجة إلى المواد الغذائية وغيرها، وأخيرا محور الشمال 185¹ شاحنة نظرا لضعف الكثافة السكانية هناك.

إن حظيرة النقل البري في موريتانيا تتكون من السيارات، الباصات، عربات الحمير، الشاحنات لكنها تعاني شأنها شأن قطاع النقل البري عامة من عدم التنظيم رغم الجهود المبذولة، بالإضافة إلى التقادم الزمني والحالة المتردية لأسطولها بصفة عامة.

2-1- النقل ما بين المدن:

يتم النقل ما بين المدن في موريتانيا عن طريق سيارات مختلفة وهي التي تشكل الحظيرة البرية الأنفة الذكر، ويتم عملية النقل على مرحلتين عبر الشاحنات الكبيرة بالنسبة للبضائع من محطة لكصر بانواكشوط إلى محطات عواصم الولايات للتنقل من هذه الأخيرة إلى المدن الصغيرة والمراكز الحضرية التابعة لها، وتسيير هذه العملية تسييرا محكما يمكن من تخفيف الفوضى التي سادت

¹ وثائق سلطة تنظيم النقل الطرقي بموريتانيا.

القطاع، حيث يكون معروفا ما تحتاجه الولايات الداخلية يوميا أو شهريا أو سنويا من البضائع عن طريق تنظيم هذا القطاع مما يساعد على معرفة احتياجات واستهلاك المدن الداخلية الشيء الذي يمكن من وضع برامج وخطط تنموية ناجحة في هذا المجال. ونقوم سلطة تنظيم النقل الطرقي بعملية تنظيم النقل من انواكشوط إلى داخل البلاد من خلال محطات هي:

- الرياض الجنوبية (على طريق روصو)؛
- مسجد المغرب (طريق الأمل - طريق روصو)؛
- محطة تنويش (طريق الأمل)؛
- محطة لكصر (خاصة بالشاحنات إلى مختلف ولايات البلد)؛
- محطة دار النعيم (اكجوجت، أطار) الشمال الموريتاني؛
- محطة انواذيبو (انواذيبو الشامي).

وتتم عملية نقل الأشخاص وبضائعهم الخفيفة عن طريق سيارات الأجرة بمختلف أنواعها والباصات الصغيرة والكبيرة التي تتطلق يوميا من مختلف المحطات الموجودة بالعاصمة إلى مختلف جهات الوطن مما يخلق صيرورة وحركة دائمة ناتجة عن حركة الركاب والبضائع داخل المجال الموريتاني.

2-2 - النقل ما بين الأرياف

يعتمد النقل ما بين الأرياف في موريتانيا أساسا على السيارات رباعية الدفع بالنسبة للمناطق البعيدة وعلى العربات التي تجرها الحمير أو الخيول بالنسبة للمناطق المتقاربة في ما بينها مما يحدث عنه تبادل تجاري وحركة للبضائع والأشخاص بين المدن والمراكز الحضرية الكبرى مع ظهيرها السكاني والذي غالبا ما تزود منه بالمنتجات الفلاحية و الرعوية.

وإذا كانت هذه هي الصورة التي يساهم بها النقل ما بين المناطق الريفية فإن دور هذا النقل في توزيع أولئك السكان وإعادة توزيعهم سنتناولها النقطة التالية.

ثانيا: تأثير النقل البري على التوزيع المجالي للسكان في موريتانيا

يعتبر توزيع السكان من أهم العوامل المؤثرة في شبكة الطرق فالعلاقة بين توزيع السكان وطرق النقل علاقة طردية أي تزداد وتزدحم الحركة على الطرق أين ما تكاثف عدد السكان ونستطيع أن

نرى ذلك في قارة أوروبا وهي أكبر قارات العالم كثافة بالسكان وفي نفس الوقت هي أكبر قارات العالم في حجم الطرق¹.

وفي بلد كموريتانيا فإن العلاقة بين توزيع السكان وتوزيع الطرق علاقة وثيقة ففي موريتانيا ترتفع كثافة السكان في الولايات الجنوبية والجنوبية الشرقية في حين أن كثافة السكان تتناقص كلما اتجهنا شمالا حتى أنها تنعدم في بعض المناطق في أقصى شمال شرق البلاد.

ويعزى الارتباط بين كثافة شبكات الطرق وكثافة السكان إلى التبادل التجاري والحركة سواء حركة البضائع أو الأشخاص اعتمادا على شبكة النقل البري، ويمكن القول بأن العلاقة طردية بين المتغيرات الثلاثة فالأقاليم كثيفة السكان تتسم بالنشاط الاقتصادي الكثيف وبالتالي تكون الحاجة ملحة لشبكة طرق برية لتسهيل الحركة والعكس صحيح بالنسبة للأقاليم ذات الكثافة المنخفضة وتجدر الإشارة إلى أن الولايات الجنوبية الموريتانية من أهم المناطق الزراعية في البلاد حيث توجد الزراعة المروية على ضفاف نهر السينغال وعلى بحيرة اركيز هذا بالإضافة إلى الزراعة الموسمية بولاية كيديماغا تلك الزراعة التي تعتمد على مياه الأمطار وتطوير شبكة الطرق البرية بين هذه الولايات والعاصمة يعتبر خطوة أولى في سبيل تطوير الاقتصاد الوطني.

فالتأثير قوي ومتبادل بين طرق النقل ومراكز العمران في الريف أو المدن فقد أدى مد الطرق في كثير من دول العالم إلى إعادة توزيع السكان وتشجيع الهجرة ونشأة مراكز عمرانية جديدة وإلى تزايد أهمية مراكز عمرانية كانت موجودة وتعدد وظائفها واتساع نطاق عمرانها كما هو الحال في معظم دول العالم.

وفي موريتانيا أدى إنشاء طريق روصو - انواكشوط إلى إعادة توزيع سكان هذه المنطقة وإلى تزايد أهمية مراكز العمران بها وتعددت وظائفها واتسع نطاق عمرانها كما حدث أيضا عند مرور طريق الأمل ببعض القرى التي تحولت إلى مدن كما حدث في أبي تلميت وواد الناقة.

¹ جدو ولد يحجب، شبكة الطرق البرية في موريتانيا، دراسة جغرافية، جامعة الدول العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، معهد الدراسات والبحوث العربية، سنة 2000-2006، ص 9

ويمكن ملاحظة تأثير النقل البري على التوزيع المجالي للسكان في موريتانيا من خلال نمو السكان ونمط إقامتهم وأماكن تواجدهم بالإضافة إلى عدة عوامل أخرى اجتماعية وثقافية... إلخ ساهمت في إعادة توزيع السكان بالمنطقة.

1 - الجفاف:

لقد ساهمت التحولات المناخية الكبيرة التي شهدتها البلاد في تبلور وانتشار المستقرين وأجبرتهم على الانتقال بشكل قسري من حياة البداوة إلى حياة الاستقرار التي سعى السكان من خلالها إلى الحصول على نشاط بديل بعد ما خسر جل ما يمتلك، فتوجه إلى المناطق التي لم تكن له دراية كبيرة بها رغم صعوبة الظروف وشح الإمكانية واستطاع بعزيمة وإرادة قوية أن يعمر ويشد العديد من المنشآت التي تضمن له الاستقرار.¹

إن تعاقب حملات الجفاف خلال العقود الماضية أخلت بتوازن أنماط الارتباط التقليدية للسكان، وقد استفادت المدن الصغرى وبصورة متفاوتة من نزوح منكوبي الجفاف، إذ يعتبر جفاف نهاية الستينيات بالنسبة للسكان الموريتانيين ظاهرة متميزة من حيث قوة التأثير على المراعي والمزارع والغطاء النباتي، وقد يكون من الإنصاف القول إن فترة الجفاف الأخير عرفت قمتين حانتين (1973-1971) و(1983-1984)²، حيث تددت معدلات الأمطار وساء توزيعها المجالي بشكل كبير، وهو ما سرع وتيرة التحول من حياة الريف إلى حياة المدن.

إلا أن هذا الجفاف صاحبه نقص في الموارد الاقتصادية وصعوبة الطريق وانعكاس ذلك على التموين وظروف المعيشة والتنقل، وهذا التفاوت في الظروف العامة لهؤلاء السكان وفي الظروف المعيشية كان للطرق فيها دور حاسم نتيجة لدورها في التموين بالمواد الغذائية والاستهلاكية وسهولة التنقل، لذلك لم يبق للمواطنين سوى الاستقرار قرب محاور الطرق للاستفادة من الخدمات الأساسية.

¹ جدو ولد محفوظ، طريق صانغرافة تجكجة ودورها في إعادة توزيع السكان بولاية تكانت، جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، قسم البحوث والدراسات الجغرافية، 2000-2001، ص 16.

² محمد المامي ولد محمد عبد الله، حركية التمدين وانعكاساته على المجال، والمجتمع في ولاية تراززة (موريتانيا) أطروحة دكتوراه، شعبة الجغرافيا، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، مراكش، السنة الجامعية: 2012-2013، ص 112.

2- محاور النقل والاتصال:

تتطلق المحاور الطرقية الكبرى من انواكشوط لتربطها بمختلف ولايات البلد، حيث ساهم شق هذه الطرق البرية في خلق حركة تقري كبيرة تعززت كثيرا مع بناء طريق انواكشوط روصوا وهو أول محور معبد في موريتانيا، وطريق الأمل² (انواكشوط النعمة) وقد تزامن اكتمال بناء هذين المحورين مع فترة الجفاف مما جعل دورهما بالغ الأهمية في تنظيم وإعادة توزيع السكان، حيث اتخذ السكان منهما ملاذا يوفر سهولة الاتصال بالعاصمة انواكشوط.

لقد ساهمت هذه المحاور في تخفيض التكلفة المادية والزمنية للرحلة، كما كان لمحاور النقل والمواصلات أثر بالغ في عملية النمو والتوسع الحضري في المدن، فحيث ما امتدت الطرق امتد العمران وتوسعت أنشطة السكان لما لشبكة النقل من أثر مهم في تأمين وظائف المدينة من خلال ربط الفعاليات المختلفة للظهير بالمدن ونقل الحركة من مراكزها إلى محيطها الخارجي وبالعكس. وتلعب محاور النقل دورا فعالا في فك العزلة والتشجيع على الاستقرار داخل المجال الموريتاني وذلك لما توفره من تسهيل الاتصال بالمراكز الحضرية ودفع عجلة التحضر، ولما كانت التجمعات في الظهير المدني لا تعتمد على ظهير اقتصادي بإمكانه توفير حاجات سكانها، فإن ذلك جعل المراكز الصغيرة تعتمد على علاقتها الخارجية مع المدن والمراكز الكبيرة المجاورة لها خاصة وأن الطرق مكنت من سهولة الاتصال بهذه المدن والمراكز، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن الطرق سهلت اتصال ساكنة المدن بالمراكز الصغيرة والتي يتخذونها كمراكز ملائمة أكثر من المدينة للتمتع بميزات الحياة التقليدية الريفية وللابتعاد عن صخب المدينة وضوضائها. ويمكن القول بأن الطرق البرية ساهمت بشكل واضح في إعادة توزيع السكان عبر المجال وقيام وتطوير المدن في البلاد بموازة تسهيل حركة السكان التي عملت على تسارع وتيرة التحضر والاستقرار بالمجال الموريتاني.

¹ يصل طول هذا الطريق 204 كلم، كلها في ولاية اترارزة، الجزء الغربي من الولاية.

² يصل طول هذا الطريق 1100 كلم، منها حوالي 200 كلم داخل اترارزة وهو الشريان المغذي للولايات الجنوبية والشرقية من البلاد.

3- حركية السكان:

ساهمت حركة السكان في تسارع نمو المراكز الحضرية سواء كانت تلك الزيادة ناتجة عن تزايد السكان الطبيعي أو غير الطبيعي (الهجرة) وسواء كان ذلك في الأرياف أو داخل المراكز الحضرية نفسها.

3-1- تزايد السكان طبيعيا (الحركة الطبيعية):

عرفت المراكز الحضرية والريفية تزايدا طبيعيا ملحوظا، ساهم بنسبة كبيرة في تزايد ساكنة هذه المراكز، وقد أظهرت ذلك نتائج الإحصائيات التي عرفت بها البلاد حيث كان عدد السكان في أول تعداد سنة 1977 يقدر بـ 1,1 مليون نسمة، وفي 1988 وصل عددهم 1,8 مليون نسمة، وفي سنة 2000 بلغ هذا العدد 2,5 مليون نسمة، وفي سنة 2013 بلغ 3,46 مليون نسمة، وقدرت نسبة النمو الديمغرافي بـ 2,77% بمعنى أنه في كل ساعة نزداد بثلاثة عشر مولودا ونفقد أربعة أشخاص¹.

الجدول (2) تطور المعدل الخام للمواليد بموريتانيا من 1977-2013

الفترة	1977	1988	1993	2000	2005	2007	2013
المعدل الخام للمواليد ‰	43,7	45,2	44,5	36	35	34	32

المصدر: المكتب الوطني للإحصاء

نلاحظ في موريتانيا عموما أن نسبة الولادات سجلت ارتفاعا كبيرا سنة 1988 (45,2‰) وبدأت بالانخفاض التدريجي رغم أنها بقيت مرتفعة نسبيا، إذ بلغت 36‰ سنة 2000، أما الإحصاء الأخير 2013 بلغت 32‰ مسجلة بذلك تراجعا كبيرا بالمقارنة مع سنة 1988.

ويرجع ارتفاع نسبة الولادات إلى عوامل عدة² ويمكن إرجاع التناقص الحاصل في أعداد المواليد في السنوات الأخيرة إلى العزوف عن الزواج، بالإضافة إلى تطور الأفكار الخاصة بتنظيم النسل، بفعل المنظمات الحكومية وغير الحكومية الناشطة في هذا المجال.

¹ نتائج التعداد الرابع للسكان والمساكن بموريتانيا.

² مثل تعدد الزوجات والتبكير بالزواج وعدم الأخذ بموانع الحمل لدى أغلبية السكان بالإضافة إلى تحسين الوضع الصحي.

نلاحظ تناقص في تسجيل حالات الوفيات إلا أنه لا توجد بيانات إحصائية دقيقة فيما يتعلق بالوفيات، لأن معظم السكان لا يعبثون بتسجيل وفياتهم لدى الجهات المعنية إلا إذا ترتب عن ذلك ضرورات مهنية، كالاستفادة من المعاشات بالنسبة للموظفين مثلاً.¹

لا تزال الوفيات مرتفعة وإن كانت تميل للانخفاض، يتوفى 11 شخصا سنويا من أصل 1000 ساكن في موريتانيا سنة 2013، ويختلف معدل الوفيات حسب الفئات العمرية إذ تسجل النسبة العليا عند الأطفال. يقدر خطر وفاة الطفل قبل بلوغه عيد ميلاده الخامس بـ 115% أي أكثر من طفل من بين 10 أطفال ولدوا أحياء يموت قبل بلوغه 5 سنوات، وفيما يتعلق بالجنس يلاحظ ارتفاع معدل الوفيات لدى الأولاد مقارنة بالفتيات، كما هو الحال في معظم المجمعات، وبناء على ما سبق يمكن القول بأن هناك علاقة وثيقة بين وجود الطرق وأهميتها والنمو الطبيعي لسكان هذه التجمعات داخل المجال الموريتاني وبالتالي اختلال التوزيع السكاني بالمنطقة، ولكن هل تأثير الطريق يقتصر فقط على نمو التجمعات السكنية طبيعياً أم يتجاوز ذلك إلى ظاهرة الهجرة والتفري؟.

3-2- الهجرة:

عرف الإنسان الهجرة منذ أن ظهر على هذا الكوكب وبدأت أعداده في الزيادة، حيث ضاقت أماكن الإيواء الأولى نرعا بالحجم الزائد الذي لا تستطيع إعالته بما يتوفر فيها من موارد، مؤذنة بالدخول في مرحلة الهجرة والتنقل بحثاً عن مصادر الرزق والأمن، وحسب تعريف الأمم المتحدة² هي انتقال السكان من منطقة جغرافية إلى أخرى، وتكون عادة مصحوبة بتغيير محل الإقامة ولو لفترة محدودة³. وبالنسبة لموريتانيا فقد كانت للفترة التالية للاستقلال 1960³ وحتى بداية جفاف نهاية الستينات دور في جذب أعداد من السكان نحو التجمعات الحضرية، وكان نصيب مدن انواكشوط وزويرات وانواذيبو منها في الصدارة، وهي الأقطاب الرئيسية للجذب، كما كشفت عنها نتائج مصفوفات الهجرة في تعدادي 1977 و1988.⁴

¹ محمد المامي ولد محمد عبد الله، مرجع سابق، ص 125.

² د. سيد عبد الله ولد المحبوبي، الهجرات الداخلية والتنمية في موريتانيا (الثاني الحرج)، أطروحة لنيل دكتوراه دولة، في الجغرافيا، جامعة تونس، سنة 1996، ص 16، 17.

³ محمد المامي ولد محمد عبد الله، مرجع سبق ذكره، ص 131.

⁴ سيدي عبد الله ولد المحبوبي، مرجع سبق ذكره، ص 53.

وقد تسارعت تيارات الهجرة الداخلية والتي واكبت المرحلة الثانية للجفاف الذي يعود لنهاية الستينات، وبغض النظر عن هذه الملاحظات فإن الطابع العام للتباين كان واضحا بالنسبة للفرقات السابقة للجفاف وتلك التي واكبتها، فقد اتضح أن تيارات الهجرة في المرحلة الثانية كانت أهم، كما أن أهميتها قد ارتبطت إلى حد كبير بحالة الأمطار، إذ عرفت قمة الجفاف (بداية السبعينات والثمانينات) توافدا كبيرا للمهاجرين في حين كانت الفترات الفاصلة بين ذلك أقرب إلى الاعتدال مثلا الذين أعلنوا أنهم قد غيروا أماكن إقامتهم الأصلية في تعداد 1977 لم يتجاوز عددهم 169018 في حين كان العدد 309737 سنة 1988.¹

وقد بنيت نتائج المسح أن الهجرة الداخلية من ولاية إلى أخرى ومن بلدية إلى أخرى ومن قرية إلى أخرى كانت ظاهرة متكررة في موريتانيا، ففي مواجهة صعوبات الحياة اليومية وبصفة عامة فقد صارت الهجرات الداخلية في موريتانيا عموما وفق ديناميكية أخذت مرحلتين الأولى كانت هادئة، لم تكتسب فيها المراكز الحضرية أكثر مما تمليه جاذبيتها الإدارية والاقتصادية، بينما سجلت المرحلة الثانية بعدا آخر اعتمد على سوء الظروف في المناطق المهاجر منها، وهو ما جعل الهجرة تلعب دورا كبيرا في نمو وتضاعف سكان المراكز الحضرية، ذلك أن أعداد هامة من سكان الوسط الريفي هاجروا إلى هذه المراكز ليسهموا في تعميرها.

إلا أن الصعوبة تكمن في الجزم بأن عاملا واحد من بين العوامل المتشعبة كان وراء هذه الهجرة المعقدة وإن كان البعض يرى أن الجفاف وما ترتب عليه من مشاكل هو السبب الأول ولكن رداءة الطرق وعدم كفاءتها بأن تلعب الدور المطلوب كانت هي الأخرى ذات حصة كبرى في هذه الهجرة نظرا لكونها تعتبر العامل الرئيسي لعزلة أغلب المناطق داخل المجال الموريتاني في تلك الفترة ونتيجة لتدهور الاقتصاد التقليدي للبلاد وانتشار البطالة والشعور بالعزلة لم يبق للمكان سوى الهجرة والاستقرار بالمراكز الحضرية بمحاذاة الطرق البرية ومن هنا يتدخل دور العوامل الاقتصادية نتيجة لاختلال التوازن في الأوساط الريفية داخل البلاد.

¹ سيدي عبد الله ولد المحبوبي، مرجع سبق ذكره، ص 112.

4- العوامل الاقتصادية:

إن العلاقة بين شبكات الطرق والنشاط الاقتصادي تجلت أكثر مع رغبات الإنسان لزيادة الإنتاج وتطوير طرق ووسائل النقل الحديثة والعكس صحيح بالطبع كما هو في العمران. وفي بلد كموريتانيا توجد علاقة طردية بين شبكات النقل والنشاط الاقتصادي والعكس صحيح وفي بعض الأحيان يكون مؤثرا وسابقا لشبكة النقل البري كما هو الحال في مدينة روصو حيث أن الطريق كانت مهمته الأولى ربط العاصمة السياسية بمدينة روصو باعتبارها منطقة زراعية وتجارية من جهة وباعتبارها حلقة الوصل بين العاصمة انواكشوط والسينغال عن طريق النهر حيث كان ميناء نكار المسيل الوحيد إلى استجلاب الحاجات الضرورية من الخارج. وإذا كانت العوامل الاقتصادية ذات تأثير واضح في مسار التحولات وإنشاء الطرق وتطورها فإن دور الخدمات لا يقل عنه أهمية.

5- الاستفادة من الخدمات الحضرية:

تشكل الخدمات الأساسية نشاطا رئيسيا في المجتمع وترتبط الخدمات وفق هذا المعنى بالهيكل الأساسية للمشروعات التي يعتمد عليها انتقال السكان من منطقة إلى أخرى، وإذا كنا ننظر إلى الخدمات من خلال كفاءتها وقدرة الأفراد على الاستفادة منها فغمنه ينظر إلى الهياكل الأساسية لمشروعات من خلال وظيفتها وكفاءتها في التشغيل، لقد ساهمت الظروف القاسية خارج المدن على طرد السكان من القرى والأرياف وحتى المدن نفسها بفعل الجفاف وصعوبة الاتصال، وذلك نحو المناطق الأكثر ملائمة من حيث ظروف الحياة وقد شكلت المناطق الواقعة على الطرق والمستفيدة منها محاور جذب للسكان نظرا لما قد توفر لهم من خدمات أساسية وضرورية كالمياه والتعليم والصحة والمعونات الغذائية التي كانت الحكومة توزعها بصفة منتظمة لتخفيف وطأة الجفاف، لذلك كان لهذه الطرق دور بارز في استقطاب السكان وتوزيعهم بالمنطقة، ومن ما سبق يتضح أن شبكة الطرق في موريتانيا ساهمت في توزيع السكان وسرعت من عمليات التحضر والاستقرار مما كان له أثر بالغ في إعادة توزيع السكان عبر المجال.

الخاتمة

إن تحسين وتطوير شبكة الطرق البرية في موريتانيا بصفة عامة يعتبر أساس كل جهد نحو التطور، كما يعتبر من المتطلبات الأساسية للنمو الاقتصادي والاجتماعي، كما يؤدي إلى ربط مراكز الإنتاج بمناطق الاستهلاك وإلى فك العزلة عن المناطق النائية وتسهيل نشر الخدمات التعليمية والثقافية...إلخ.

وقد لاحظنا أن شبكة الطرق البرية الموريتانية مرت بمراحل أثناء تطورها كان لكل مرحلة بصمة خاصة بها في نشأة الشبكة الحالية أهمها المرحلة الأخيرة.

كما تطورت وسائل النقل هي الأخرى بمسيرة هذه الشبكة كي تلبي الطلب المتزايد عليها في هذا المجال نظرا للزيادة السكانية والتحول من حياة البداوة نحو الحياة الحضرية.

لقد تضافرت عوامل متعددة جعلت السكان يتجهون نحو الحياة الحضرية في المراكز الموريتانية تاركين وراءهم قطاعا ريفيا مختل التوازن، ذلك أنه كان من أهم هذه العوامل، ما يرتبط بتدهور الحياة الريفية المرتبط في المقام الأول بدورات الجفاف المتتالية التي عرفتها المنطقة خاصة خلال فترتي السبعينيات والثمانينيات من القرن الماضي.

كما لا يخفى هنا دور الطرق المعبدة في تعزيز جاذبية السكان وفي تركيز عدد هام من التجمعات السكانية ذات الأحجام الصغيرة والمتقاربة في آن واحد خاصة بعد أن أصبحت بعض المراكز تتميز بولوجية كانت تفقدها من قبل، وبعد تعبيد وتمهيد بعض محاور الإيصال التي سهلت من حركية السكان وترحّلهم عبر المجال.

تبين أن العلاقة بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في موريتانيا هي علاقة ايجابية متباينة مكانيا، وتوصلت الدراسة إلى ضرورة تطوير شبكة الطرق المعبدة والعمل على بناء طرق جديدة بسبب زيادة الطلب عليها والمرتبطة بنمو السكان المتزايد، مما أدى إلى تشييد وبناء محاور طرقية جديدة لتسهيل حركة السكان عبر المجال.

أما التوصيات التي نرى أنها ستعمل إلى حد كبير على إعادة توزيع السكان بالمنطقة والحد من الاستقرار العشوائي والهجرة تكمن أساسا في تشييد طرق معبدة داخل البلاد وخصوصا تلك التي تربط الأرياف بالمراكز الحضرية التابعة لها، والتي طالما كان لبنائها عاملا أساسيا للتغلب على المشاكل الاقتصادية والاجتماعية للمناطق التي تخدمها، ولربما يصاحب بناء الطريق إخراج

اقتصاد المنطقة من مجرد اقتصاد لتحقيق الاكتفاء الذاتي المحلي إلى اقتصاد التبادل التجاري من خلال تطوير الزراعة وتسهيلها وتسهيل العمل الإداري كما سيساهم في توزيع أفضل للخدمات الأساسية وتوزيع سوق التبادل ودفع المشاريع الإنمائية وغيرها وبالتالي تقوية مسار التقري والاستيطان للبدو وزيادة نمو المراكز الحضرية وتقليص الهجرة وهو ما يعني (عادة لتوزيع السكان بالمنطقة).

العمل على تعبيد الطرق الترابية الموجودة في أكثر المناطق التي تقع خارج مراكز المدن لتسهيل حركة السكان ما بين المستوطنات، كما يجب صيانة الطرق القائمة ومراقبة الكثبان الرملية.

المصادر والمراجع

إدارة البنى التحتية بوزارة التجهيز والنقل، مذكرة حول قطاع النقل والتجهيز، نوفمبر 2012.

احمود ولد أحمد تلمود، النقل البري وأثاره على التنمية الاقتصادية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الجغرافيا بجامعة هواري بومدين سنة 1999.

جدو ولد يحجب، شبكة الطرق البرية في موريتانيا، دراسة جغرافية، جامعة الدول العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، معهد الدراسات والبحوث الجغرافية، سنة 2000-2006.

محمد المامي ولد محمد المامي ولد محمد عبد الله، حركية التمددين وانعكاساته على المجال، والمجتمع في ولاية ترارزة (موريتانيا)، أطروحة دكتوراه، شعبة الجغرافيا، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، مراكش، السنة الجامعية: 2012-2013

د. سيد عبد الله ولد المحبوبي، الهجرات الداخلية والتنمية في موريتانيا (الثنائي الحرج)، أطروحة لنيل دكتوراه دولة، في الجغرافيا، جامعة تونس سنة 1996.

وثائق سلطة تنظيم النقل الطرقي بموريتانيا.

وثائق إدارة البنى التحتية بوزارة التجهيز والنقل بموريتانيا

نتائج تعداد السكان والمساكن 2013.

مقابلة مع محمد الأمين ولد لمرايط، المدير العام المساعد للنقل البري، بتاريخ 2017/11/15، عند الساعة 12:20 دقيقة.