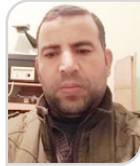


المناطق الحدودية في قلب الصراع الاقتصادي بين الحمائتين في أوائل عهد الحماية ميناء العرائش أنموذجاً

د. عبد العالي المتليني

دكتوراه في التاريخ المعاصر
الأكاديمية الجهوية للتربية والتكوين
جهة فاس - مكناس - المملكة المغربية



مُلخَص

تعرض الدراسة التي بين أيدينا لقضية من القضايا المهمة التي لم تحظى بأكبر عناية واهتمام من قبل الباحثين والدارسين للتاريخ الكولونيالي المغربي إلا فيما ندر، وذلك بالنظر إلى وفرة القضايا والمواضيع العامة، التي ما تزال تستهوي الكثير منهم في البحث والتقصي في هذا الصنف من البحث التاريخي، لذلك ارتأيت أن أميط اللثام عن جانب من جوانب قضية عرضت لنا ونحن في بيوتات الأرشيف، نبحت هنا وهناك، عن وثيقة أو تقرير، تكشف به جزءاً من النقاب عن هذا الموضوع أو ذلك، ومما أثار اهتمامي في هذا السياق، موضوع المناطق الحدودية بين الحمائتين بالمغرب، خاصة في قسمه الشمالي، وتساءلت حينها عن طرق تدبير الإدارتين الأجنبيتين لهذه المناطق، خصوصاً إذا كان الأمر يتعلق بموضوع الموانئ، والتي نعرف أنه ذات تأثيرات، ومحل استقطاب لا يرتبط دائماً بالخلفيات القربية، ولا بالتجار الذين يسكنون بمحيطه، ولا حتى باختيارات الدولة أحياناً، بل قد يكون عامل نشاطه، ومحل تميزه تجارياً، مرتبط بأولويات أخرى، وكان ميناء العرائش الذي يقع في نقط تماس حدود الحمائتين أفضل نموذج لهذه التناقضات، وعليه، كانت أهداف هذه الأسطر التي خطتها يدنا تتبني إبراز ثلاثة قضايا أساسية في هذا الموضوع: أولها: التعريف بميناء العرائش وأهميته التجارية بالنسبة للتجارة المغربية في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين الميلادي. وثانيها: أسباب الصراع الفرنسي-الإسباني بعد فرض حمايتهما على المغرب حول الخلفية الاقتصادية التاريخية لميناء العرائش، وثالثها: حدود تمكن الحماية الفرنسية من كسب رهان الصراع مع الحماية الإسبانية حول النفوذ التاريخي لميناء العرائش.

كلمات مفتاحية:

القوى الإمبريالية؛ الموانئ المغربية؛ ميناء العرائش؛ التجارة الأوروبية؛
التجار اليهود

بيانات الدراسة:

تاريخ استلام البحث: ٠٤ مايو ٢٠٢٠
تاريخ قبول النشر: ٢١ مايو ٢٠٢٠

DOI 10.21608/KAN.2020.168042 معرف الوثيقة الرقمي:

الاستشهاد المرجعي بالدراسة:

عبد العالي المتليني، "المناطق الحدودية في قلب الصراع الاقتصادي بين الحمائتين في أوائل عهد الحماية: ميناء العرائش أنموذجاً".
جورنال كان التاريخية، السنة الثالثة عشرة - العدد الثامن والأربعون، يونيو ٢٠٢٠، ص ١١١ - ١٢٠.

Official website: <http://www.kanhistorique.org>

Twitter: <http://twitter.com/kanhistorique>

Facebook Page: <https://www.facebook.com/historicalkan>

Facebook Group: <https://www.facebook.com/groups/kanhistorique>

Corresponding author: abdelaalimetlini@gmail.com

Egyptian Knowledge Bank: <https://kan.journals.ekb.eg>

Editor In Chief: mr.ashraf.salih@gmail.com

Inquiries: info@kanhistorique.org

Open Access This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons license, and indicate if changes were made.

نشرت هذه الدراسة في دورية كان التاريخية للأغراض العلمية والبحثية فقط، وغير مسموح بإعادة النسخ والنشر والتوزيع لأغراض تجارية أو ربحية.

مُقَدِّمَةٌ

انتقلت من ١٠٣ مليون فرنك سنة ١٩٠٢م إلى أقل من ٧٨ مليون فرنك سنة ١٩٠٥م^(٦).

ولقد حظي ميناء العرائش بعظيم العناية والاهتمام من قبل المخزن، نظرًا لأدواره التاريخية في التجارة الخارجية للمغرب، إذ كان من أكثر الموانئ أمانًا وتوفيرًا للحراسة التي تحمي العمليات البحرية وبضائع التجار، إلى جانب الرباط والصويرة في القرن التاسع عشر الميلادي^(٧)، وكان لمؤتمرات المسألة المغربية البينة والدليل على ما ندعيه، فقد ورد في رسالة من "Stéphen Pichon" وزير الخارجية الفرنسية، إلى القائم على سفارات بلاده بكل من لندن، وبرلين، ومدريد، وبترسبورغ، وفيينا، وروما، ثم واشنطن، بتاريخ ٨ فبراير ١٩٠٧م ما يلي: «كما تعلمون، قام المندوبون المغاربة بتضمين محضر الجلسة الختامية لمؤتمر الجزيرة الخضراء تحفظًا خاصًا بشأن العمل الذي سيتم تنفيذه في موانئ طنجة والعرائش والدار البيضاء وآسفي، والتي عهد به لشركات معينة خاصة^(٨)»، وفعلا عهد لدار "Hoessner" الألمانية بتطوير هذا الميناء سنة ١٩٠٧م، فرصدت ألمانيا استنادًا إلى مخرجات مؤتمر الجزيرة الخضراء ما مجموعه ٥ مليون "مارك" للقيام بالتحسينات الضرورية لتطور النشاط التجاري لميناء العرائش^(٩).

ثانيًا: أهمية الموانئ الأطلسية في التجارة المغربية قبل الحماية

يرجع تاريخ اهتمام فرنسا بالموانئ المغربية وخاصة منها الأطلسية إلى مؤتمرات المسألة المغربية، وعلى الخصوص مؤتمر الجزيرة الخضراء، الذي حاول من خلال توصياته، جعل هذه الموانئ في هذا الجزء من الوطن مدخلا لانطلاق الخطوات الأولى للتدخل والتهدئة^(١٠) والاستغلال^(١١)، فقد ظلت هذه الموانئ عبر التاريخ المنافذ الرئيسية والطبيعية للمملكة من طنجة إلى الصويرة ثم باقي السواحل الجنوبية، وأردت بعض الدراسات بهذا الخصوص ما يلي: «نتخيل جيدا أنه على أبواب وليلي "Volubilis"، وعلى جنبات زرهون، تغطي كروم العنب الغنية مساحات مهمة، وأيضًا على ساحل المحيط الأطلسي، إذ كان صانعو النبيذ الأصليين (الخمير) يبيعونه للجنود الرومان في ليكسوس (العرائش) أو سلا^(١٢)»، وفي القرن التاسع عشر الميلادي، تزايد التبادل التجاري الأوروبي مع المغاربة، الشيء الذي أحدث خلخلة في البنية التحتية للنظام التجاري المغربي^(١٣)، خصوصًا عندما أدارت المنافذ البحرية الأطلسية ظهرها في بعض المراحل التاريخية للمنطقة

شكلت الموانئ المغربية المنفذ الخارجي الذي ظل يصل المغرب اقتصاديًا بكل شركائه الخارجيين خارج القارة الإفريقية، وظلت هذه المنافذ المعول عليها لتفاعل المغرب مع محيطه القريب والبعيد، فالعلاقات التجارية لهذا البلد ترسخت خارجيًا، ومع أكثر من وجهة وسوق تجارية، اعتمادًا على الموانئ في المقام الأول، والطرق البرية المرتكزة على قوافل الدواب ثانيًا، لكن الظاهر أن التفاضل ظل قائمًا بينهم (الموانئ) في تنشيط هذه العلاقات، وفي تنمية السياسات الاقتصادية للدولة الشريفة عبر الحقب والعصور، فارتبط كل ميناء بالمناطق الواقعة خلفه لتنمية تجارته، واعتمد كل منها على قوارب الأجانب وشركاتهم التجارية في مذ الداخل المغربي بأصناف عدة من منتوجات القارة الأوروبية على وجه التحديد، والعديد من دول بعض القارات الأخرى، وما كاد الفرنسيون ومعهم الإسبان يثبتون أقدامهم على التراب المغربي زمن حمايتهم في أوائل القرن العشرين، حتى ثارت ثائرة إدارتيهما في السباق على بسط النفوذ والسيطرة الاقتصادية على العديد من نقاط التماس بين مجال تواجد حمايتيهما، وكان لميناء العرائش والقيطرة نصيب واضح من هذا الصراع في البدايات الأولى لإدارتهما للبلاد والعباد. إذن، فما هي مسببات هذا التنافس الاقتصادي بين الحمايتين الفرنسية والإسبانية في الخلفية الاقتصادية التاريخية لميناء العرائش؟ وما مصير هذا الصراع والأدوات التي استعملها الطرفان لحسم المعركة لصالح كل منهما؟

أولاً: اهتمام فرنسا وباقي القوى الإمبريالية بالموانئ المغربية قبيل الحماية

مثلت ثمانية من المراسي المغربية أعمدة التجارة الخارجية للمغرب بعد منتصف القرن التاسع عشر الميلادي، واشتملت على كل من تطوان وطنجة والعرائش والجديدة والرباط - سلا والدار البيضاء والصويرة وآسفي^(١٤)، إلى جانب مراسي ثانوية مثلتها مراسي أصيلة والمهدية وفضالة وأزمور وأكادير وأسكا وأركسيس وطرفايا^(١٥)، وبرزت الأهمية الاقتصادية للمراسي المغربية خلال القرن التاسع في تضاعف رواجها التجاري ابتداء من منتصف هذا القرن^(١٦)، خاصة بالنسبة لمينائي العرائش والدار البيضاء، على الرغم من أن التجارة الخارجية للمغرب عموماً سجلت انخفاضاً مهماً في بداية القرن العشرين الميلادي، إذ

ثالثاً: النفوذ الاقتصادي لميناء العرائش قبل الحماية

يفرض المقام ضرورة الإشارة إلى الأدوار الدولية المهمة التي ظل يلعبها هذا الميناء في التجارة الخارجية المغربية، فقد كان هذا الميناء واحدًا من ثلثة من الموانئ المغربية التي ظلت تستقبل سفنًا لرحلات بحرية دولية منتظمة، خاصةً من دول أوروبا الغربية^(٦٥)، ففي القرن الثامن عشر الميلادي كانت إحدى الشركات الدنماركية قد قررت توسيع عملياتها التجارية لتشمل العديد من المراسي في الشمال المغربي كتطوان، وطنجة ثم العرائش، ومنها شركة "Afrikanske" (١٧٥٥-١٧٦٧م)^(٦٦)، كما أن الإنجليز استهدفوا هذا الميناء بالعديد من بضائعهم بموافقة حكومة البرايث، خاصة أقمشة الكتان والحريز، وبعض أنواع الأسلحة الحديثة الهجومية، والتي جرت على الإنجليز حينها انتقادًا كبيرًا من القوى الأوروبية، واستمر نشاط ميناء العرائش بنفس الحيوية إلى غاية السنوات الأولى للقرن العشرين الميلادي، كتب أنذري تريذوما يلي: «في العرائش، تمثل التجارة الألمانية في عام ١٩٠٣م، وفقًا للإحصاءات الإنجليزية الرتبة العاشرة، ووفقًا لنا، التجارة الثانية عشرة في فرنسا^(٦٧)»، ومحلًا بات ميناء العرائش المزود الرئيسي لمنطقة فاس ومكناس والغرب بمجموعة من المواد وخاصة المستوردة منها، كالسكر والشاي والقهوة والشمع والصابون والقماش...، أورد كارخال ما نصه: «مدينة العرائش أسسها أهل البلاد على الساحل عند مصب واد ليس (اللكوس)، في المحيط...، بسبب موقعها كانت دائمًا محصنة بالمدفعية والعدد والمؤن...، تكتنفها سهول كبيرة، ومستنقعات يكثر فيه سمك الأنقليس (النون)...، جل سكانها فحامون، ينقلونه على زوارق صغيرة لبيعه في مدينتي طنجة وأصيلا...، تجني كمية وافرة من القطن في الحقول المجاورة...، حيث ينزل التجار المسيحيون بسلعهم الأوروبية التي يحملونها إلى فاس...، يحكم... اليوم عامل واحد للمدن الثلاث: أصيلا والقصر الكبير والعرائش...^(٦٨)»، وقد تميزت فترة الحرب العالمية الأولى بمنع السلطات الاستعمارية بالمنطقة السلطانية والخليفة خروج المواد الموجهة للاستهلاك البشري وحتى الحيواني من هذا الميناء، فأستغل ميناء القنيطرة هذا الوضع من أجل تعويض أدواره التجارية، فأصبح ميناء القنيطرة المزود الرئيس لتجار المناطق السالفة الذكر بموادهم المستوردة، وأيضا شكل نقطة تصدير منتجاتها. خاصة بسبب امتيازات سهولة اختراق المجالات الفاصلة بينه وبين هذه المناطق بواسطة الدواب قياسا لأوضاعها في اتجاه ميناء العرائش.

المتوسطة، فكان كل من هذه الموانئ يحفظ الخصوصيات التي تميز الجهة التي ينتمي إليها، فبالنسبة للموانئ الجنوبية ظل ميناء الصويرة المنفذ التجاري لمنطقة الأطلس الكبير وسوس، بينما مثل ميناء آسفي والجديدة منفاذ تجارة بلاد الحوز ومراكش ودكالة وعبد، ومن جهة أخرى شكل ميناء الدار البيضاء المركز التجاري لسهل الشاوية الحصب، وفي نفس السياق لعبت موانئ المنطقة الشمالية نفس الأدوار، خصوصًا أنها تواجدت على مصب أودية بدءًا بمينائي المهديّة والقنيطرة، وميناء الرباط وسلا، ثم العرائش، باستثناء ميناء طنجة، وغداة توقيع معاهدة الحماية سنة ١٩١٢م، ونظرًا للاعتبارات التي أسلفنا ذكرها، وأيضًا بسبب وقوع ميناء العرائش في مجال نفوذ الحماية الإسبانية، فقد تقرر أن تقوم سلطات الإقامة العامة الفرنسية ببناء ميناء الرباط. سلا على مصب أبي رقراق، وكذلك القنيطرة على مصب واد سبو، هذه الوضعية التي جعلت الحماية الفرنسية تعجل بإنجاز الموانئ الشمالية للمنطقة الفرنسية لتحويل وجهة تجار ومنتوجات فاس ومكناس والغرب من العرائش إلى القنيطرة والرباط والدار البيضاء، لكون هذه المناطق ظلت على مر التاريخ مرتبطة بميناء طنجة والعرائش^(٦٩)، ولم تكتف بهذا، بل ظلت كذلك تشرف وتراقب الطريق المؤدية إلى فاس^(٧٠)، ولم يكن هذا الاهتمام ببناء مينائي هاتين المنطقتين نابع من رغبة من لدن الحماية في البناء والتطوير بهذه المناطق وعموم البلاد، وإنما شكلت ذلك عنصرا ضمن منظومة من الركائز التي بنت عليها الحماية الفرنسية بالمغرب برنامجها الاستعماري في توظيف رساميلها، وحسن استغلال مقدرات الدولة المحمية.

وفيما يلي ترتيب الموانئ المغربية على مستوى التجارة

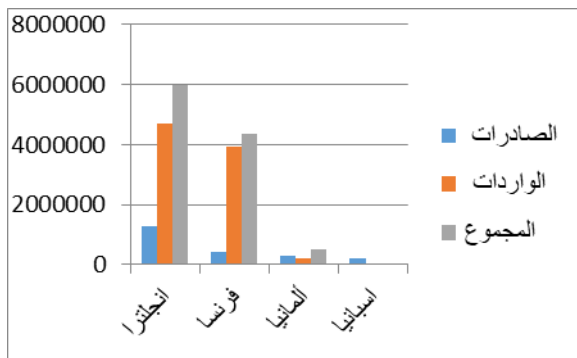
الإجمالية سنة ١٩٠٨م^(٧١)

المراسي	التجارة الإجمالية بالفرنك	%
الدار البيضاء	١٩,٠١٨,١٣٤	٢٠
الصويرة	١٤,٥٣٥,٣٩٩	١٥,١
الجديدة	١٤,١٦٠,١١٢	١٤,٨
طنجة	١٣,٨٠٣,٧٥١	١٤,٥
العرائش	١٢,٤٥٥,٩٥٣	١٣
آسفي	١١,٩٥٣,٦٦٢	١٢,٦
الرباط وسلا	٨,٠٤٨,١٦٧	٨,٦
تطوان	١,٣٩١,٧٧١	١,٤٦
المجموع	٩٥,١٠٦,٩٤٩	

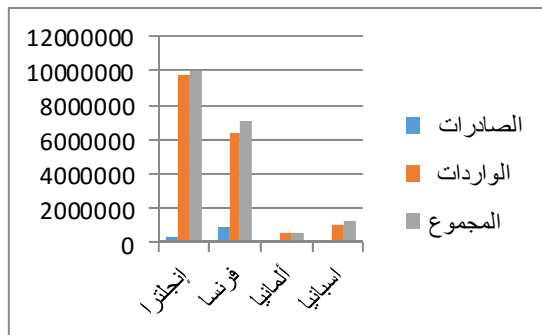
وعملت جاهدة لتغيير وجهة تجارها ومنتجاتها صوب مينائي القنيطرة والرباط، بعد أن كان ميناء العرائش عبر التاريخ الميناء الطبيعي للمنطقة الشمالية الغربية للمغرب^(٢٣)، هذا الأخير الذي كان قد تعرض لعملية بناء وتطوير رصيفه سنة ١٨٨٨م، وعهد لشركة ألمانية بعد ذلك ببناء "مكسر للأمواج" من الإسمنت لمنع زحف الرمال البحرية على الميناء، والذي شيدته في دجنبر ١٩١٠م^(٢٤)، وظل هذا الوضع قائماً إلى غاية السنوات الأخيرة التي سبقت توقيع معاهدة الحماية.

ويبين المبيانان التاليان تطور تجارة ميناء العرائش بين ١٩٠٣م و١٩٠٤م بمليون فرنك^(٢٥).

سنة ١٩٠٣م



سنة ١٩٠٤م



تؤكد المعطيات التي بين أيدينا، ما كان لميناء العرائش من مكانة متميزة في التجارة الخارجية للمغرب تصديراً واستيراداً، في السنوات التي سبقت توقيع عقد الحماية، وتعزز إحصائيات الفترة الممتدة بين ١٩٠١ و١٩٠٥م قيمة ما بلغته مساهمة الموانئ الأكثر نشاطاً حينها، إذ تصدر كل من ميناء الدار البيضاء وطنجة حجم وقيمة الرواج التجاري لها، فتراوح مقدار مساهمة كل منهما في هذه الفترة ما بين ١٥ و٢٠ مليون فرنك، وبلغت مساهمة العرائش ما بين ١٥ و١٦ مليون فرنك، والصورة بحوالي ١٥ مليون فرنك...^(٢٦)

رابعاً: أسباب الصراع الفرنسي - الإسباني حول ميناء العرائش

تقع مدينة العرائش ومينائها على مصب نهر واد اللكوس، خضعت هذه المدينة للاحتلال الأسباني سنة ١٩١١م، بالموازاة مع الاحتلال الفرنسي لمنطقة الغرب، ضمت هذه المدينة أثناء التدخل الأسباني حوالي ١٠ آلاف نسمة، منهم ٢٠٠٠ يهودي، و٢٠٠ نسمة من الأوروبيين، أما القصر الكبير فكان عدد سكانه في هذا التاريخ ٦٠٠٠ نسمة، منهم ١٠٠٠ يهودي، وانطلاقاً من العرائش توجهت الجيوش الأسبانية لإخضاع تطوان، ومن جهة أخرى نحو المدينة الصغيرة أصيلا، التي تجمع قبائل الخلط، التي تستوطن واد اللكوس، والذي يصل إلى جباله، بينما تحاشت هذه القوات استهداف طنجة بسبب مركزها الدولي، بحيث كانت مقراً لقناتل مختلف الأجناس^(٢٧).

يجب أن نستحضر في هذا السياق قضية مهمة، ربما كان لها عظيم الأثر في محاولة الحد من الإشعاع التجاري لميناء العرائش في بلاد المغرب عموماً، والمناطق التي ظلت ترتبط به تاريخياً على وجه التحديد، ومن ذلك المعاهدات الثنائية التي سبقت استفراد الفرنسيين بالمغرب كمستعمرة ستلتحق بإمبراطوريتها الاستعمارية في الشمال الإفريقي، ومنها على سبيل المثال الاتفاقية السرية الفرنسية الإسبانية المؤرخة بـ ٣ أكتوبر سنة ١٩٠٤م، والتي تضمنت فيما تضمنته بالنسبة لمجال النفوذ الإسباني مستقبلاً:

- كل شمال المغرب من على المحيط الأطلسي إلى جنوب العرائش، وعلى خط شريطي حتى ملوية، بما في ذلك مدن طنجة وتطوان والعرائش والقصر الكبير ثم كل الريف وجزء من الغرب.
- شريط من الشريط الساحلي جنوب مدينة أكادير، إضافة إلى منطقة ضيقة في المناطق الداخلية، تضم الوديان المنخفضة في منطقة الساقية الحمراء ودرعة والأحواض الساحلية التي تلي السوس^(٢٨).

انطلاقاً من هذه الاتفاقية (اتفاقية ١٩٠٤م) استحضرت فرنسا ما ذكرناه في الاهتمام بتطوير ميناء المهديّة والقنيطرة، وغاية ما كانت تسعى إليه هو الحد من الإشعاع الذي كان لميناء العرائش^(٢٩) في المنطقة التي ستصبح تحت نفوذ الحماية الفرنسية (فاس ومكناس والغرب...)، هذه المناطق التي تميزت بأراضي خصبة، أنتجت خلال القرن التاسع عشر الميلادي القطن والتبغ والحريز وقصب السكر والبطاطس، وكل أنواع الحبوب^(٣٠).

ذات الأصل الحيواني ما يقدر بـ ١,٥٦٧,٠٠٢ فرنكا، أي ما مجموعه ٢,٨٦٢,٢٨٠ فرنكا^(٢٨)، وهو الأمر الذي كان من حظ ميناء طنجة في الفترة نفسها، مع تسجيل عناصر الامتياز لميناء العرائش بسبب عامل القرب، وتفضيل التجار للطريق الرابطة بين القصر الكبير والعرائش على طريق القصر. طنجة، بسبب الأمان الذي ميز الطريق الأولى، فكما تئن وفخاخ العصابات كانت قد بدأت نشاطها على طريق طنجة منذ منتصف سنة ١٩١١م^(٢٩)، وما يبرز الأهمية الملاحية لهذا الميناء محليًا ووطنياً، هو كثافة حركة المراكب التي دأبت على التوجه لميناء العرائش، فقد ولج هذا الميناء ١٠١ مركبًا سنة ١٨٥٣م، و ٢٢٠ مركبًا سنة ١٨٨٣م، ثم ٤٤٤ مركبًا في ١٩٠٣م، وأخيرًا ٣٣٥١ مركبًا في ١٩١٢م^(٣٠).

وفيما يلي صادرات ميناء طنجة بالنسبة للمنطقة الشمالية الغربية للمغرب ما بين ١٩٠٩ و ١٩١١م بالفرنك^(٣١)

نوع المنتج	الغرب	زمور وبني احسن	الجديدة (دكالة)	جهة فاس	المجموع
- العجول	١,٠٠٠,٠٠٠	١,٠٠٠,٠٠٠	١,٠٠٠,٠٠٠	-	٣,٠٠٠,٠٠٠
- الدواجن	١٠٠,٠٠٠	-	-	-	١٠٠,٠٠٠
- الشمع	٣٠,٠٠٠	-	-	-	٣٠,٠٠٠
- البيض	٥٠٠,٠٠٠	-	-	-	٥٠٠,٠٠٠
- الجلد	٣٠٠,٠٠٠	-	-	٣٠٠,٠٠٠	٦٠٠,٠٠٠
- شبشب	-	-	-	١,٠٠٠,٠٠٠	١,٠٠٠,٠٠٠
- أثواب	-	-	-	١٦٠,٠٠٠	١٦٠,٠٠٠
المجموع	١,٩٣٠,٠٠٠	١,٠٠٠,٠٠٠	١,٠٠٠,٠٠٠	١,٤٥٠,٠٠٠	٥,٣٩٠,٠٠٠

خامسًا: بناء ميناء القنيطرة (ربط الخلفية الاقتصادية للعرائش بالرباط والقنيطرة)

يتميز هذا الميناء بموقع استراتيجي، فهو يقع على نهر سبو الذي يعتبر ثاني أهم نهر صالح للملاحة في الشمال الإفريقي بعد نهر النيل^(٣٢) «ميناء القنيطرة هو بمثابة فم أو مصب نهر سبو، وبإمكانه أن يكون ميناء نهرًا جيدًا^(٣٥)»، حتى أنه قارب مكانة ميناء الدار البيضاء من حيث الأهمية والأدوار في بدايات الحماية، ومرد ذلك إلى الأراضي الغنية المحيطة به^(٣٦) إذ يعتبر منذًا طبعيا لسهل الغرب، حيث وجود قبائل "بني احسن" وواد ورغة، وأعتبره رجال الحماية الفرنسية المنفذ الطبيعي لمكناس وفاس^(٣٧)، والأراضي الخلفية لوزان والريف^(٣٨)، لهذا نظر رجال الحماية الفرنسيين إلى هذه الخيرات العديدة بمنظور يتأسس على عدم التفريط فيها، والتعجيل بنقل هذه الخلفية لتكون ضمن نفوذ المنطقة الفرنسية بذل تركها مرتبطة بمجال نفوذ

وفيما بين ١٩٠٩ و ١٩١٢م سيطر ميناء العرائش على ٦٠% من واردات التجارة البحرية للمغرب بالمنطقة الفرنسية، مقابل ٤٠% بالنسبة للمنطقة الإسبانية، والتي بلغت بالنسبة للأولى على سبيل المثال سنة ١٩١٢م ما قيمته ١١,٠٩٥,٦١٨ فرنكا، وفي السنة نفسها ٧,٣٩٧,٠٠٠ فرنكا للمنطقة الإسبانية، أما على مستوى الصادرات من التجارة البحرية المغربية، فقد هيمن هذا الميناء على ٨٠% من صادرات المنطقة الفرنسية طيلة الفترة الممتدة بين ١٩٠٩ و ١٩١٢م، مقابل ٢٠% من صادرات المنطقة الإسبانية، والتي وصلت قيمتها سنة ١٩١٢م بالنسبة للمنطقة الفرنسية إلى ٢,١٢,٢٥٢ فرنكا، و ٥٠٣,٦٣٠ فرنكا داخل المنطقة الإسبانية^(٣٧)، ناهيك عن أن متوسط ما صدره هذا الميناء ما بين ١٩٠٩ و ١٩١١م بالنسبة للمناطق ذاتها (الغرب ومكناس وفاس...) من المنتجات الغذائية الذي بلغ ١,٢٩٥,٢٧٨ فرنكا، ومن المنتجات

كانت العجول المنتمية لسهول سبو وورغة وإيناون توجه إلى العرائش، ثم إلى القصر الكبير وأصيلا وطنجة، لتلبية احتياجات الأسواق المحلية هناك، وأيضًا لتزويد الجيوش الإسبانية بمتطلباتها فيما بعد، كما كانت تشحن من طنجة كذلك إلى جبل طارق وسبتة وتطوان ومليبية، وهو ما دفع الفرنسيين لاستعجال المخططات لجعل خيرات هذا المنتج تبقى وتستهلك بمجالات المنطقة الفرنسية.

وبالنسبة للدواجن بمنطقة العرائش والنواحي، فكان قسم كبير منها يأتي من مناطق "جباله" في المنطقة الفرنسية الواقعة شمال شرق المنطقة الغربية، حيث كان يستهلك الجزء الأكبر منها في مدينة طنجة والقصر الكبير وأصيلا والعرائش، ويصدر الباقي عبر طنجة وجبل طارق وقادس إلى أوروبا، وهو حال باقي المنتجات الأخرى من أصناف المنتجات الحيوانية من صوف وجلود...^(٣٣).

هذا القرار هو شعورهم أن ميناء القنيطرة الأحق باحتواء هذه المناطق والاستفادة منها، إذا ما تم تمكينه من البنيات الضرورية التي ترقى به لمستوى الموانئ الكبرى على شاكلة ميناء الدار البيضاء، وفي مقدمة هذه المسوغات التي أرتكن إليها هؤلاء لتبرير هذا القرار المستعجلة، هو القرب الجغرافي بين هذا الميناء وهذه المناطق، استناداً إلى المسافات والطرق التي اختطتها حوافر الجمال والبالغ، قياساً إلى المسافة التي تفصلها عن ميناء العرائش، بحيث اختصرت المسافة أحياناً إلى بضعة عشرات الكيلومترات، فالمسافة بين العرائش وفاس أكثر بـ ٢٠ كلم بالمقارنة مع المسافة بين القنيطرة وفاس، وأقل من ٣٠ كلم بين مكناس والرباط مقارنة بين العرائش ومكناس^(٤٧)، وأقل بـ ٨٠ كلم في المسافة بين طنجة وفاس^(٤٨) قياساً إلى المسافة الفاصلة بين القنيطرة وفاس.

ويظهر الجدول أدناه المسافة الفاصلة بين موانئ القنيطرة والعرائش وطنجة والمناطق التي شكلت خلفية لهما (طرق آثر الدواب)^(٤٩)

المجموعة الأولى	المجموعة الثانية
• من طنجة إلى فاس: ٢٥٠ كلم	• من طنجة إلى مكناس: ٢٢٠ كلم
• من العرائش إلى فاس: ١٩٠ كلم	• من العرائش إلى مكناس: ١٦٥ كلم
• من القنيطرة إلى فاس: ١٧٠ كلم	• من القنيطرة إلى مكناس: ١٣٥ كلم
• من سلا إلى فاس: ١٩٠ كلم	• من سلا إلى مكناس: ١٢٥ كلم
• من الدار البيضاء إلى فاس: ٢٢٥ كلم	• من الدار البيضاء إلى مكناس: ٢٢٥ كلم

يجب التنبيه إلى أن الفرنسيين جازفوا وغامروا كثيراً في إجراء هذا المشروع الاقتصادي المعقد، فلولا الحدود، والمعمرين، وسلطة القهر التي امتلكتها الإدارة الفرنسية، ثم التفوق الحضاري الفرنسي على الجانب الإسباني، لما أمكن رؤية هذا الحلم الفرنسي حقيقة على أرض الواقع، فعناصر الأفضلية التي تمتع بها ميناء العرائش على وجه الخصوص، إلى غاية شروع الحماية في تجهيز موانئ المنطقة الفرنسية ظلت هي الفيصل والحكم فيكل هذا، وعليه تعود أسباب أهمية ميناء العرائش إلى ثلاث عوامل نلخصها حسب تقرير فرنسي فيما يلي:

عوامل سياسية وأمنية: تتمثل في وقوعها قريباً من مضيق جبل طارق، أي قريباً من أوروبا، ومن الطبيعي أن تكون وجهة تجارية متميزة، غير أن طريق القوافل التي تربطه بفاس والمسماة "طريق السفراء"، وبسبب تحول أوضاعها الناتج عن غياب الأمن بها في السنوات الأخيرة، وخاصة في مناطق "جباله" منذ ١٩١١. ١٩١٢م أدى إلى استعمال طريق آخر هو فاس .

الحماية الإسبانية ومينائها العرائش، الذي ظل تاريخياً منفذا لهذه المناطق^(٥٠)، فسهول سبو تقترب من مساحة ٤٠٠ كلم مربع، ويشتهر بثروات وخيرات كثيرة ووافرة، فقد صدرت هذه المناطق حوالي ١١٠٠٠ ثور عبر ميناء طنجة سنة ١٩١٢م، وظلت تمون منطقة جباله الواقعة بين "القصر" و"وزان" وأيضاً الشمال الشرقي لسهل الغرب، بما فيها كل من طنجة والقصر وأصيلا والعرائش بالدواجن، واستوردت منها قرابة ١٠٠,٠٠٠ من الرؤوس سنة ١٩١٢م، بالإضافة إلى الصوف والجلود، وأسهمت في حركة التصدير من ميناء طنجة بـ ٣٢٨,٥٧٠ كلغ من جلود الأبقار والماعز والأغنام، والعراش بـ ٨٣,٦٤٥ كلغ، ثم بـ ٢٤١,٧٧٦ كلغ من الصوف...^(٥١)

علاوة على الممر المذكورة أعلاه، هناك حافظ آخر أكثر أهمية يتعلق بالصراع بين الحميتين حول هذا الميناء، ويتعلق بملابسات وما أفضى إليه اتفاق القوى الإمبريالية المشاركة في مؤتمر الجزيرات سنة ١٩٠٦م، والتي كانت قد حسمت موقفها من المسألة المغربية، وهيأت الظروف سياسياً لفرنسا لإكمال عقد إمبراطوريتها الاستعمارية بالشمال الإفريقي، ومما علم لدى الفرنسيين والإسبان في هذا السياق، أن الإشراف المزدوج لرجالهما على مينائي تطوان والعرائش كان سيمتد لفترة ١٥ سنة برئاسة فرنسية، قبل أن ينتقل الميناءين إلى السيادة الإسبانية بعدها^(٥٢)، فبهذا كان سيضع حتماً مصالح الفرنسيين بالشمال الغربي المغربي، وعيه، فلم يبقى أمام رجالات الاستعمار الفرنسي سوى التخطيط لإضعاف ميناء العرائش اقتصادياً، والعمل على الاستفادة من خلفيته التجارية داخل المنطقة السلطانية، فتنهاوى مؤشرات مساهماته التجارية، ومعاملات التجار المسقرين به، الذين بلغ صيتهم تاريخياً الآفاق.

أدت العوامل السالفة الذكر، والوساوس التي ظلت تخامر عقول رجالات الحماية الفرنسية حول نفوذ ميناء العرائش، إلى الإسراع في بناء ميناء القنيطرة منذ الوهلة الأولى لتوقيع معاهدة الحماية ١٩١٢م، وفرض هذا الوضع أيضاً، الاستجابة لحاجيات الجيوش الفرنسية التي ظلت تتزايد بتزايد توغلها في الداخل المغربي، والتي حتمت ضرورة إيجاد ميناء عسكري يضمن مد القوات العسكرية لها بالمؤونة والمعدات والعتاد، ناهيك عن التنفيذ الآني لمخطط ربط منطقة الغرب ومعها فاس ومكناس بالقنيطرة بدل العرائش، التي كانت توجد تحت سلطة الإقامة الإسبانية، رغبة منها في الحد من تأثير ميناء العرائش في خلفياته السالفة الذكر، ومنطلق الفرنسيين في

لبرنامجنا المتعلق بالتنظيم والغزو^(٤٧)»، وقد جرت رياح تطورات المنطقة الإسبانية في الشمال المغربي بما كانت تشهيه سفن الفرنسيين، فالعاشر من شهر دجنبر ١٩١٤م شهد إصدار السلطات الإسبانية قرار بالمنطقة الخليفية يمنع تصدير السلع الأساسية نحو المنطقة السلطانية، على الأقل لمدة ستة أشهر، كالسكر والشاي والشمع، والبن، الصابون، والمعلبات...، بدعوى نقصان الاحتياطات بالمنطقة من هذه المواد، فأزعج هذا الكثير من تجار هذه ميناء ومدينة العراش ونواحيها، ودفع الكثير منهم للتفكير في التصدير عبر القنيطرة^(٤٨)، بحيث برر مدير الجمارك الإسباني للتجار خطوة بلاده هذه بكونها جاءت كرد على قرارات السلطات الفرنسية المشابهة، لكن هذه الذرائع ما كان لها أن تقنع التجار بالعراش، الذين كان لهم اجتماعات لعدة مرات مع المعنيين بالأمر لفهم سياق اتخاذ مثل هذا القرار، ومنهم الجنرال "سيلفيستر Sylvestre" الذي حاول شرح وجهات نظر السلطات بالمنطقة الخليفية بهذا الخصوص، وخاصة بالنسبة لتجار فاس ومكناس المقيمين هناك، والذين ظهر لهم تشبث الجنرال برأيه المعبر عن إدارة الحماية الإسبانية، مما هدد بانخفاض رواج ميناء العراش، هذا الموقف المتطرف للمسؤولين الإسبان، دفع إلى تدخل العديد من القناصل للدفاع عن حقوق مواطنيهم بالمنطقة الخليفية، ومنهم القنصل البريطاني الذي تحدث عن ضرورة أن يشمل هذا المنع المواد الأساسية كالسكر والشاي والدقيق والحب، وان تطبق على غيرها من البضائع الأخرى جزئياً^(٤٩).

سادساً: نجاح السلطات الفرنسية في استقطاب تجار العراش

تمكن رجال الحماية الفرنسية من إنجاح خطتهم في استقطاب كبار تجار العراش وشركاتها الملاحية الكبيرة، وسيظهر ذلك في التفاعل الإيجابي لهؤلاء مع دعواتهم لهم بالانتقال إلى الموانئ الأطلسية في المنطقة الفرنسية، وفي مقدمتها القنيطرة، فقد كتب نائب القنصل الفرنسي بالعراش والقصر الكبير إلى المقيم العام بتاريخ ١٨ دجنبر ١٩١٤م يشركه بتلقي وعد من "عمران أمسلم Amram Amselem" احد كبار التجار بالعراش بالانتقال إلى القنيطرة، وأن الأمر ينطلي على العديد من التجار الفاسيين، فدعا إلى مطالبة السلطات بالقنيطرة لتخصيص استقبال كبير لهذا التاجر، لأن انتقال هذا التاجر لمدينة القنيطرة سيشجع تجار آخرين للقيام بخطوات مشابهة، والذي سينعكس إيجاباً على ميناء القنيطرة الذي يجب أن يتوفر على مخازن لتخزين سلع هؤلاء التجار، في الوقت

العراش^(٥٠)، ترتب عنه استفادة ميناء العراش من اضطراب هذه الطريق.

عامل اقتصادي: مرتبط بكون ميناء العراش أكثر قدمًا من ميناء القنيطرة، وكون ميناء الرباط . سلا لم يكن ذائع الصيت في التجارة البحرية، وبسبب الانقطاعات المتكررة التي ظلت تعرفها طرق القوافل في اتجاه مكناس وفاس، ووادي سبو والشاوية بسبب قطاع الطرق، وفي مثل هذه النقطة تقوم القوافل التجارية بمحاولة تغيير الإتجار مع مثل هذه الجهات، إضافة إلى تفضيل سكان زمور وزعير القريبة من الرباط . سلا الإتجار مع الدار البيضاء ومكناس والعراش، علاوة على أن تجهيزات ميناء العراش في هذه الفترة (قبل الحماية) مكنت من تسهيل العمليات المرتبطة بالشحن والتفريغ في البحر والنهر، قياسًا إلى ما هو موجود بميناء الرباط والقنيطرة، وحتى على مستوى الاستيراد والتصدير.

عامل نفسي: يرتبط بعدة عوامل منها اعتياد التجار في الماضي بفاس ومكناس وغيرها، على امتطاء طريق طنجة والعراش في مسلسل اتجارهم، بدل الاتجاه نحو السواحل الأطلسية، وللمعرفة الجيدة للقوافل التجارية في جهة مكناس وفاس بالفنادق والموانئ التقليدية للمنطقة الإسبانية لاحقًا، كما أن قوافل جمال الشمال الغربي المغربي هم في الأصل قبائل "شراردة" و "غرباوة" يوجدون باختصار على الطريق الرابطة بين مكناس . فاس و طنجة . العراش، وهم من المجرين في هذه المهنة أبًا عن جد، فهؤلاء كانوا يمتلكون قطعان تتراوح بين ٣٠ جمل و ٥٠، وقد تصل حتى ١٠٠ جمل، وعلى علاقة متينة بالوكلاء التجاريين بهاتين المدينتين، ويعرفون جيدًا المناطق على طول هذه الطريق التي يوجد بها الكلاً لماشيتهم مقارنة بطريق القنيطرة . سلا، مما يعطي الامتياز لمينائي طنجة والعراش^(٥١) على حساب القنيطرة والرباط.

فرضت هذه الوضعية المركبة على رجالات الإقامة العامة الفرنسية، القيام بتدخلات إدارية واقتصادية تسهم في البحث عن الحلول التي ستعجل بتغيير تجار فاس ومكناس والغرب عموماً لوجهتهم من طنجة والعراش إلى الموانئ الأطلسية القريبة، وخاصة القنيطرة والرباط، في ظل وجود منطقتين للحماية في هذا الجزء من المغرب، الممثلة في الحماية الإسبانية في الشمال والفرنسية في الوسط، جاء في رسالة لـ "سانت أولير" مؤرخة بـ ١٨ فبراير ١٩١٤م بهذا الخصوص ما يلي «كنت دائماً مقتنع بأن إنشاء تجارة نشيطة بين جهة فاس وموانئ الحماية الفرنسية بالمغرب، يشكل جزءاً أساسياً

وعلى وجه السرعة تم افتتاح القنيطرة للتجارة في مستهل عام ١٩١٣م^(٥٢).

يمكن عد بعض الإنجازات التي حققها ليوطي بين ميناء القنيطرة وفاس ومكناس في:

على مستوى تعبيد الطرق: شهد المغرب بناء العديد منها منذ فترة ليوطي، وما يهنا هنا الطريقتان الآتيتان،

• الطريق رقم ٣: من القنيطرة إلى فاس، على مسافة ١٥٦ كلم.

• الطريق رقم ٤: من القنيطرة إلى مكناس، على مسافة ٦٠ كلم^(٥٣).

١/٧- استعمال السكة لُجِب تجار فاس المسلمين

واليهود نحو القنيطرة:

وظف ليوطي ومعه سلطات الحماية السكة الحديدية كآلية لتمرير التدابير والإجراءات والسياسة الفرنسية في أوساط الأهالي^(٥٤)، فانشأ بمقتضى ذلك السكة الحديدية التي تعتبر سياسة أهلية^(٥٥)، والتي لبت عدة مطالب لفئات متنوعة، ومنها رغبات وتطلعات النخبة التجارية المستقرة بأهم الحواضر المغربية، التي واكبت تطلعاتها التطور الذي تعرفه وسائل النقل والتنقل لمغرب ما بعد الحماية، وخاصة تجار فاس والعديد من أغنياء التجار اليهود المغاربة، الذين استوطنوا الموانئ والحواضر الكبرى للمغرب، فمن جملة الشروط التي أبداها بعض التجار الفاسيين في هذه الفترة، التي تزامنت مع انتقال العديد منهم للاستقرار بميناء المهديّة ومعه مدينة القنيطرة، نقل أموالهم عن طريق البريد، واستغلال السكة الحديدية لنقل بضائعهم بعدما كان دورها يقتصر على نقل الجنود والمعدات العسكرية، وأيضاً استعمال القطار بالنسبة للتجار المقيمين بالقنيطرة، والذين يتوفرون على وكالة بها، مما سيساعدهم على تحقيق عدة مآرب منها سرعة نقلهم وبضائعهم، ثم الأمن وانخفاض التكلفة مقارنة بالقوافل^(٥٦).

٢/٧- تطوير تجهيز ميناء القنيطرة وعصرته:

شهد مستهل شهر يناير ١٩١٣م فتح هذا الميناء في وجه التجارة البحرية، بعدما كان مقتصرًا على السفن ذات الحمولة العسكرية، فانتعش رواجه التجاري، وأصبح هذا الميناء ومعه القنيطرة المدينة نقطة عبور أساسية لكل الطرق البرية التي تربط بين مدن الدار البيضاء وطنجة، ثم بينه وبين مكناس وفاس، ومنفدًا طبيعيًا هامًا لسهل الغرب ومنطقة بني أحسن وكل المناطق المجاورة، وتحقق هذا التحول بفضل تطوير

الذي عمل فيه هذا المسؤول الفرنسي على بدل مجهودات إضافية لتشجيع تجار آخرين على الاتجاه نحو القنيطرة^(٥٧)، وفعل سيشهد تاريخ ٢٣ دجنبر ١٩١٤م الانتقال الفعلي للتاجر "عمران امسلم" إلى هذه المدينة، وأن كل من التاجر "جودا كاستيل" والتاجر محمد بوصفيحة على وشك الانتقال، وأن هؤلاء التجار الثلاث الكبار يسألون عن تخزين سلعهم، وإذا كان بالإمكان أن تقوم الجمارك بإعطائهم مخازن بالمجان إلى غاية بناء مخازن جديدة^(٥٨).

فإلى حدود ١٩١٤م ضمت العرائش العديد من التجار، أهمهم على الإطلاق:

- عمران امسلم: عد من التجار الفرنسيين.
- محمد بوصفيحة: تاجر مغربي من فاس.
- جيد كاستيل: محمي هولندي.
- سالمون موريوسف: عد من التجار الإسبان.
- صامويل سارفاتي: عد من التجار الإسبان.
- محمد بلغيثي: تاجر مغربي من فاس.
- ادريس بلامين: تاجر مغربي من فاس.
- أحمد الشاوي: تاجر مغربي من فاس.
- حاييم ريبي: من طنجة ممثلًا في العرائش من قبل سيمون م كاستيل.
- بنيلوز: محمي الماني.
- بنكيران: تاجر مغربي عد ضمن الإسبان.
- بنموسى: تاجر مغربي ومحمي ألماني.

سابعًا: الأشغال العمومية المرتبطة بالقنيطرة والرباط وتأثيرها في ميناء العرائش

أول ميناء يصادفنا على طول الساحل الفرنسي من الشمال إلى الجنوب هو ميناء القنيطرة، الواقع على وادي سبو، على بعد ١٧ كم من البحر، وهو المنفذ الطبيعي للغرب ووادي سبو، وفي هذا السياق تم إنشاء أول مركزين للاستعمار الفرنسي. هناك في سيدي قاسم ومشروع بلقصري، بالموازاة مع التجهيزات التي أحدثها الفرنسيون على مشارف ميناء القنيطرة أو تلك المتصلة به، مما مكن القنيطرة من أن تغدو أقرب ميناء إلى فاس ومكناس، وهما المدينتان الكبيرتان في شمال الإمبراطورية الشريفة، حيث يربطهما خط سكة حديد ضيق، فامتصت هذه التجهيزات ومعها ميناء القنيطرة حركة المرور بشكل متزايد على حساب العرائش، إضافة إلى ميناء الرباط، فسمحت هذه الوضعية الجديدة من التأكد بحدوث النمو السريع لميناء سبو،

الهوامش:

- (1) Kann Réginald, Le Protectorat Marocain, Edition Berger-Levrault, Nancy-Paris-Strasbourg, 1921, P.136.
- (٢) علي حسني، التحول المعاق-الدولة بالمغرب الحديث: مساهمة في تاريخ المؤسسات والتحويلات الاجتماعية ١٨٣٠-١٩١٢م، مؤسسة كونراد أدناور، الطبعة الأولى، الدار البيضاء ١٤٢٠ هـ/ ٢٠٠٠م، ص ١٣٦.
- (٣) يوسف أخليص، القضاء القنصلي ومسألة السيادة في مغرب ما قبل الحماية، طنجة، مطبعة سليكي أخوين، الطبعة الأولى، ٢٠١٤، ص ٢٤١. يضيف أن حجم الرواج التجاري تضاعف ثلاث مرات ما بين ١٨٥١ و ١٨٦٦م، فتضاعف النشاط التجاري لمرسى أسفي في الفترة نفسها ١٥ مرة، ومرسى الجديدة ٩ مرات، والدار البيضاء ٥ مرات، وطنجة أربع مرات، والعرائش والصويرة مرتين ...
- (4) Tradieu André, La Conférence d'Algésiras: histoire diplomatique de la crise Marocaine (15 Janvier- 7 Avril), 2(eme) Edition, Félix Alcan, Paris, 1908, P.23.
- (5) Erckmann, Jules (Capitaine). Le Maroc moderne, Editeur CHallemel Ainé, Paris, 1885, P.247.
- (6) Ministère des affaires étrangères, Documents diplomatiques 1907-Affaires du Maroc III 1906-1907, Imprimerie Nationale, 1907, P.177.
- (7) Ministère des affaires étrangères, Documents,op.cit, P.٢٢١.
- (8) Charles -André Julien, Le Maroc face aux impérialismes 1415- 1956, Edition J.A, Paris, 1978, P.69.
- (٩) العلوي زين العابدين، المغرب في عهد السلطان مولاي يوسف، المغرب من عهد الحسن الأول إلى الحسن الثاني، نشر ادكل، ٢٠٠٩، ج ٢، نفسه، ص ٢٣٢.
- (10) Perotin Jacques, Question viticole au Maroc, Thèse pour le doctorat, Faculté de droit, Bordeaux, 1936, P.18.
- (١١) علي حسني، التحول ... م.س، ص ١٢٧.
- (12) (Sans auteur), Le Nord-ouest du Protectorat: Commerce maritime de ces régions par les ports de Tanger – Larache et par les ports de la zone Francaise, S.d, A.M, carton N°E0796, p 1-2.
- (13) Ministère des affaires étrangères, Documents,op.cit, P.57.
- في رسالة من القائم بالأعمال الفرنسية بطنجة السيد سانت أولير، إلى السيد "ليون بورجوا" مؤرخة بـ ٢٤ أكتوبر ١٩٠٦م، وزير الخارجية الفرنسية، ورد أن الريسوني التائر في منطقة الريف وجباله في هذا التاريخ، كانت له طموحات للسيطرة على المنطقة الممتدة بين طنجة والعرائش، ومراقبة طريق تجارة فاس، لإخلاء سبيل الفرنسيين الذي كان يعقلهم جنوده في منطقة أميلا. وهو ما يفهم من عدم رده على الدعوات المتكررة منهم لإطلاق سراح هؤلاء.
- (١٤) عبد العزيز الخليلي، مدينة الرباط في القرن التاسع عشر (١٨١٨-١٩١٢): جوانب من الحياة الاجتماعية والاقتصادية، كلية الآداب بالرباط، رسائل وأطروحات رقم ٦٦، مطبعة النجاح الجديدة، الطبعة الأولى، الدار البيضاء، ١٤٣٣ هـ- ٢٠١٢م، ص ٤٩٥.
- (15) Lebel Roland, Le Maroc dans les relations des voyageurs anglais aux 16 et 17 et 18(e) siècle, Hespéris, 1(er) Trimestre, Tome IX, Paris, 1929, [269-294], P.271.

تجهيزاته، فميناء القنيطرة احتضن سنة ١٩٢١م ما مجموعه ٨ مخازن مغطاة، في وقت كانت فيه اثنتان قيد الإنجاز، بالإضافة إلى رصيف عائم ومجموعة من الأماكن لرسو السفن المصنوعة من الخشب، ورافعتان^(٥٧)، ووصل طول رصيفه الجنوبي سنة ١٩٢١م حوالي ١٨٠٠ متر، وهي نفس المسافة التي حققها الرصيف الشمالي سنة ١٩٢٤م^(٥٨).

وانتقل عدد السفن التي تقصد هذا الميناء من ٣٥ سفينة سنة ١٩١٣م، إلى ١٤٧ سفينة سنة ١٩١٤م، ثم إلى ٢٥٠ سفينة سنة ١٩١٥م... أما في ١٩١٦م ففرغ بهذا الميناء ١٢٥٠٠ طن من السلع^(٥٩)، وفي سنة ١٩٢٠م دخلته ٣٠٩ سفينة بحمولة وصلت إلى ٩٨,٠٠٠ طن^(٦٠).

خاتمة

تمسك الفرنسيون بمتانة في الدفاع عن مشروعية إدارتهم للخلفية الاقتصادية لميناء العرائش سابقًا، وكان زادهم في ذلك أعمال البناء والتطوير التي باشروها في مينائي القنيطرة والرباط، وتوفيرهم لبنية تحتية مينائية أغرت كثير من تجار ميناء الحماية الإسبانية بالانتقال طواعية للاستقرار هنالك في القنيطرة والرباط وغيرها، وعن طيب خاطر، لكن في الخفاء ظل الفرنسيون يجتهدون لضرب حصار اقتصادي مطبق على ميناء العرائش، لتهديم كيانه الاقتصادي، وإحداث خلخلة في نظامه التجاري، وهو ما حدث بنوع من النجاح والتوفيق في المخططات التي وضعها رجالا الحماية الفرنسية، لبلوغ ضالته المنشودة، وفعلاً، سيلاحظ أن الميناءين اللذين خلفا العرائش في أدواره، كان نشاطهما التجاري في منحى تصاعدي، وأعمال البناء والتجهيز والتطوير ظلت بهما على قدم وساق طيلة فترة ليوطي على الأقل، على الرغم من تسجيل بعضاً من التذبذب مع الحرب الكبرى (١٩١٤-١٩١٨)، والتي استنزفت الجهد والمال لدى الفرنسيين، وجعلتهم في بعض الأحيان يرتكنون إلى تمويل احتياجات جنودهم المشاركين في الحرب بدل إتمام المشاريع الكبرى التي انطلقت في سائر البلاد، وهمت جميع وسائل الاتصال والمواصلات، والتي زاوج فيها هؤلاء بين الطموحات السياسية والعسكرية، وكذا المخططات والبرامج الاقتصادية المفيدة أولاً وقبل كل شيء للدولة الحامية (المتربول).

- (38) Port Lyautey, Le port du nord, Op.cit, P.13.
- (39) Victor Piquet, Le Maroc :Géographie-histoire mise en valeur, Dar Alaman, 1914, p ٣٧٠
- (40) (Sans auteur) ,Le Nord-ouest, Op.Cit, p ٢٢-٢٣.
- (41) Tradieu André, La Conférence, op.cit, P.09.
لم يذكر اتفاق ١ سبتمبر إلا العرائش وتطوان (الشرطة الإسبانية)،
وطنجة (الشرطة المختلطة)، ثم الرباط والدار البيضاء (الشرطة
الفرنسية)، لكن بالإشارة إلى معاهدة ٣ أكتوبر ١٩٠٤م، كان الأمر
واضحاً، أما الموانئ الأخرى: أسفي والجديدة، الصويرة، فستستقبل
مدرين فرنسيين إذا تم السيطرة عليهم واحتلالهم.
- (42) Darmon , Quelques recherche sur La priorité, boîte
N°E0796, p1.
- (43) (Sans auteur) ,Le Nord-ouest du Protectorat :
Commerce..., Op.cit p٣.
- (44) Idem
- (45) Girard Le Capitaine, Etude sur le Maroc, Librairie militaire
R Chapelot et C (e), Paris, 1904, PP.39-40.
- (46) (Sans auteur), Le Nord-ouest du Protectorat: Commerce
....., p 0. ٦.٧.
- (47) Saint-Aulaire, Les importations, boîte N°E0796, p 2.
- (48) Langlais, A/s de la sortie des marchandises de la zone
espagnole à destination de la zone française, 10
décembre 1914, A.M, boîte N°E0796, P1 – 2 .
- (49) Langlais, A/s de la sortie des ... , boîte N°E0796, P 3 – 4.
- (50) Langlais, Lettre de Vice Consul de France a Larache et El
Ksar à M. le Commissaire resident général de France au
Maroc, 20 décembre 1914 , A.M, boîte N°E0796.
- (51) Langlais, Transitaires de Larache, 23 décembre 1914, A.M,
boîte N°E0796 .
- (52) Kann Réginald, Le Protectorat, Op.Cit, PP. 150-151.
- (53) L'inspecteur Chef du Service des forêts, Routes –
Plantations – Pépinières, 19 décembre 1916, A.M, Carton
N°E0256.
- (0٤) تعتبر "مصلحة الشؤون الأهلية" من أهم ركائز الغزو العسكري
والتدبير الإداري للحماية الفرنسية بالمغرب، فهي التي
تحفظ وتعمل على تفعيل العمل السياسي داخل أوساط
القبائل، كما تعرف السياسة التي تطبقها بالسياسة الأهلية.
- (00) بوزوينة سمير، **الاحتلال العسكري الفرنسي للمغرب: دراسة
في الاستراتيجية العسكرية (١٩١٢، ١٩٣٤)**، منشورات المندوبية
السامية لقدماء المقاومين وأعضاء جيش التحرير،
مطبعة كنايرنت، الطبعة الأولى، الرباط، ٢٠٠٧، ص ١١٧.
- (01) العلمي مصطفى، **مشيش، القنيطرة: ميلاد المدينة والحركة
الوطنية**، البوكلي للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الثالثة،
القنيطرة، ١٩٩٨، ص ٤٤.
- (57) Vidi, Histoire d'un Port: Kénitra, France- Maroc, Juillet 1921,
[125], p125.
- (0٨) بكرأوي محمد، السياسة، م.س، ص ١٣٧.
- (0٩) العلمي مصطفى، مشيش، القنيطرة، م.س، ص ١٩ / العلوي
زين العابدين، المغرب، م.س، ص ٢٣٤.
- (٦٠) العلوي زين العابدين، المغرب، م.س، ص ٢٣٤.
- (16) De Castries. H, Le Danemark et le Maroc (1750-
1767), Hespéris, 4 (e) Trimestre, Tome VI, Paris, 1926, [327-
350], P.340.
op.cit, P.24.... Tradieu André, La Conférence (IV)
(١٨) كاربخال مارمول، **إفريقيا**، ترجمة محمد حجي و محمد زبير
ومحمد الأخضر وأحمد التوفيق وأحمد بنجلون، الجمعية
المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الجزء الثاني، ١٤٠٨-١٤٠٩هـ/
١٩٨٨-١٩٨٩م، ص ١٨٨-١٨٩.
- (19) Martin A.G.P, Géographie nouvelle de L'Afrique du nord:
Physique- politique-économique, Editeurs Forgeot et
Cie, Bordeaux, 1912, P.92.
- (20) Deslinières Lucien, Le Maroc socialite, Librairie M.Giard et
E.Brière, Paris, 1912, P.248.
- (٢١) محمد بكرأوي، **السياسة البحرية للحماية الفرنسية بالمغرب:
ميناء القنيطرة نموذجاً ١٩١١-١٩٣٨**، بحث، منشورات كلية
الآداب المحمدية، سلسلة الندوات رقم ٧، [١٣٣-١٤٤]، ص ١٣٦.
- (٢٢) علي حسني، التحول، م.س، ص ١٣٩.
- (23) Darmon, Quelques recherche sur La priorité de Larache
au sujet de l'approvisionnement de la Région Meknès –
Fès, 1 Juin 1914, carton N°E0796, p3.
- (٢٤) إدريس شهيون، **العرائش في تاريخ المغرب قبل عهد الحماية:
جوانب من الحياة السياسية والاقتصادية والعمرانية**،
مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية، سلسلة تاريخ المغرب،
الرباط، مطبعة المعارف الجديدة، ٢٠١٤، ص ٤٥٦.
- Kann Réginald, Le Protectorat, Op.Cit, P.136.
- (25) Tradieu André, La Conférence, op.cit, P.501.
- (26) Peyreigne Charles. Les influences européennes au Maroc
avant la Conférence d'Algésiras, Librairie Ch. Dirion,
Toulouse, 1908, P.130.
- (27) Service Economique de la Résidence générale, Commerce
Maritime du Maroc Français, A.M, boîte N°E0796, P1. _
Parmentier, Région de Fez :Détournement du trafic sur
Kenitra et Salé, 23 Février 1914, A.M, boîte N°E0796, P1.
- (28) Service Economique de la Résidence générale, Commerce
..., boîte N°E0796 , P٤.
- (29) Saint-Aulaire, Les importations par mer à destination de
Fez, 28 Février 1914, AM, boîte N°E0796, p 1.
- (٣٠) إدريس شهيون، العرائش في تاريخ، م.س، ص ٤٥٧ .
بلغ عدد المراكب الداخلة والخارجة من هذا المرسى ما بين ١٨٨٨ و
١٨٩٣م ما مجموعه ١٨٨٦ سفينة من بينها: ٤٨٧ باخرة، و ٩٣٤
مركب شراعي تجاري، و ٤٦٥ مركب لصيد الأسماك.
- (31) Service Economique de la Résidence générale , Commerce
..., boîte N°E0796, P0 .
- (32) Parmentier ,Région de Fez :Détournement, boîte
N°E0796, P1.
- (33) Fallot Ernest, La Solution française de la question du
Maroc, Librairie CH. Delagrave, paris, 1904, P.43.
- (34) Port Lyautey, Le Port du Nord Marocain , A.M , Carton N°
E0800, P٢.
- (35) Edith Wharton, Ecco Travel in..., p223.
- (36) Avelut. H, les Voies du Communication ,La Renaissance
du Maroc –dix ans de Protectorat 1912-1922, R.G.R.F.M,
Rabat, s.d p249.
- (37) Fallot Ernest, La Solution, op.cit, P.42.