

التنافس الفرنسي - الإسباني لمد النفوذ التجاري إلى الشمال
الشرقي للمغرب (خلال ق 19م وبداية ق 20م)

د. محمد أحميان - المغرب*

Abstract: The Franco-Spanish competition to extend commercial power to the Eastern Rif

The Eastern Rif formed a fertile area for the penetration of the commercial influence of the imperialist powers, especially Spain, which has worked hard to penetrate to the region from the occupied city of Melilla, which benefited from the privileges during the second half of the 19^c. On the other hand, France tried to achieve the same goal from the Morocco- Algerian borders, where the Franco-Spanish competition grew so as to extend the commercial influence on the region. Although the eastern Rif was within the scope of the Spanish influence, yet France, thanks to its economic strength, has managed to compete with Spain; the fact that exhausted the Spanish bourgeoisie which weakened its position in Rif. Amazingly, the measures which the Spanish government took so as to encourage its trade, France and England were the biggest beneficiaries from these measures.

مقدمة: أمام التطورات العميقة التي عرفتها أوربا خلال القرن 19م، وما واكبها من تراكم في الإنتاج الصناعي، وتقدم وسائل المواصلات، برز الاهتمام الأوربي بالتجارة المغربية. وكان هذا الاهتمام معزز بالتفوق المالي والمصرفي للقوى الأوربية، فضلا عن قواها العسكرية وقواعدها البحرية على طول السواحل المغربية¹. هذا في الوقت الذي عرف فيه المغرب مجموعة من التحولات الناجمة عن صدى التحول الاقتصادي، الناتج عن الانتقال من نمط تقليدي إلى نمط اقتصاد السوق، بعد فتح الموانئ المغربية في وجه التجارة الأوربية. إنها ثنائية المغرب الداخلي والمغرب الساحلي، فعقب احتلال الجزائر، كان هناك اختيران بالنسبة إلى التجارة الأوربية: ولوج السوق المغربية من جهة البر (الشرق) أو من جهة البحر²، ولم يكن الساحل المتوسطي للمغرب بمنأى عن هذه الحسابات، وتجاذبات الطموح الامبريالي.

* أستاذ باحث في التاريخ المعاصر - المملكة المغربية.

وفي هذا السياق، تبلور تنافس تجاري حاد بين القوى الإمبريالية، وخاصة بين فرنسا وإسبانيا، في إطار التسرب السلمى إلى المغرب. إذ حاولت فرنسا جعل تجارتها -انطلاقاً من الجزائر- تهيمن على الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، خصوصاً وأن فكرة جعل هذا البحر بحيرة شبه فرنسية، في إطار مشروع "مملكة عربية" الذي نادى به نابليون الثالث سنة 1860م، وجدت أنصارها في أوساط التجار الفرنسيين. كما طالب قسم آخر منهم بمنح امتيازات للتجار الجزائريين، ودعمهم مادياً ومعنوياً؛ لإغراق المغرب بالمنتوجات الفرنسية، وتجاوز ما لاحظته العميد طوماس (Capitaine Thomas) في تقريره إلى الكونت "دوبيني" من قلة البضائع الفرنسية في فاس³.

وفي المقابل، بدأ اتجاه داخل إسبانيا يندد بلامبالاة الحكومة تجاه تسابق القوى الأوروبية لاستغلال المغرب تجارياً، ويتقد عدم إقدام إسبانيا على اتخاذ خطوات جريئة لتعزيز حضورها في المنطقة، وإرسال بعثات استكشافية لدراسة منطقة الريف⁴، وكذا إنشاء مراكز تجارية إسوة بما قامت بها القوى الأخرى المنافسة⁵؛ وذلك بهدف خلق البنيات الأساسية الكفيلة بتحقيق التفوق الإسباني، بضمان بسط نفوذها في إطار الاحتراق السلمى.

وفي ظل هذه الظروف، شرعت إسبانيا في مضايقة النفوذ التجاري الفرنسي انطلاقاً من الحدود المغربية-الجزائرية، في إطار التنافس الإمبريالى.

1- معاكسة النفوذ التجاري الإسباني في مليلية للأطماع الفرنسية: أمام التسرب التجاري الفرنسي والإنجليزى عبر المراسى المغربية من جهة الغرب، وما قامت به فرنسا من تسرب انطلاقاً من الشرق بعد سيطرتها على الجزائر، بذلت إسبانيا جهودها للاستفادة من "حصونها" في شمال المغرب، متوخية من ذلك تحقيق هدفين:

-أولاً: انتزاع دور الريادة من جبل طارق كمرسى لإعادة التصدير، والتقليل من هيمنته على المضيق.

-ثانياً: تقزيم أهمية التسرب الفرنسي انطلاقاً من الشرق لفائدة الجيوب الإسبانية المحتلة، وجعلها قواعد للتسرب إلى المغرب⁶.

فاحتدم التنافس بشكل كبير حول الشمال الشرقي للمغرب، بين فرنسا وإسبانيا، لبسط سيطرتهم. فامتلاك إسبانيا لميناء مليلية شجعها على مد هيمنتها التجارية خارج منطقة نفوذها السياسي. وكان الطموح نفسه يراود الحكومة الفرنسية، إلا أن اعتبار مليلية منطقة حرة، منذ سنة 1863م، منح امتيازات هامة للتجارة الإسبانية، وهددت النفوذ التجاري الفرنسي في الشمال الشرقي للمغرب.⁷

وبذلك، توفرت للمليية خصائص السوق العالمي، التي تفتقر إليها المستعمرة الفرنسية في الجزائر؛ حيث فتحت أبوابها لجميع المنتوجات، ووضعت كل السلع الأجنبية الموجهة نحوها على قدم المساواة، بينما البضائع الفرنسية في الجزائر تمتعت بمعاملة تفضيلية⁸. ونتيجة لذلك فضلت الدول الأجنبية تصدير سلعها نحو مليلية عوض أسواق الغرب الجزائري، وغدا مينائها أكبر منافس لفرنسا. وعززت إسبانيا مشروعها من خلال "إعفاء السلع التجارية التي تنزل بميناء مليلية الحر، من كل أداء ضريبي عند عبورها ناحية مليلية⁹، ومن هنالك تنطلق عبر السكة الحديدية إلى غاية ملوية لتصل هذه السلع إلى آخر نقطة من منطقة نفوذنا (أي إسبانيا). ويبقى بعد ذلك أن تقدم لها تسهيلات لتصل في ظروف جيدة تسمح لها بالمنافسة في الأسواق. ويتجلى ذلك في تشييد جسر دولي على نهر ملوية¹⁰، لتحسين ظروف النقل، وتصبح المنتجات القادمة من مليلية، ذات قدرة تنافسية.

وبقرار الحكومة الإسبانية إنشاء ميناء حر في مليلية، يكون الإسبان قد وجهوا ضربة حاسمة لتيار المبادلات التجارية الفرنسية؛ إذ من الواضح أن المنتجات التي تدخل إلى الجزائر لن تكون لها القدرة على منافسة نظيرتها التي تلج بشكل حر من ميناء مليلية. فبدأت تظهر بوادر انهيار التجارة الفرنسية بسرعة، فالمغاربة وجدوا في مليلية مختلف السلع (السكر والقهوة والصابون...)، بأثمان تقل بكثير مما لدى الفرنسيين في الغرب الجزائري¹¹. فتقاطرت قبائل الحدود الجزائرية-المغربية على مليلية لشراء المنتوجات الأوربية¹²، كما استقطبت تيارا من رجال الأعمال على حساب سوق مغنية. وقد انتقد، من وهران، M. L. Demaeght المكلف بمهمة اقتصادية على الحدود، الوضعية التجارية لفرنسا في نهاية 1865، معتبرا "أن المشتريات التي يقوم بها المغاربة في المدن الحدودية قد انخفضت، وكانت تتمثل تحديدا في بعض الأغذية،

والسجاد، ومقاعد الخشب الآتية من تلمسان، والبرنوس والحايك المنسوج في فرنسا، والقماش، والأوشحة الحريرية، والشموع، وبعض المعدات؛ وهذا كل ما يشترون منا. وحتى الآن هذه المشتريات لها أهمية ضعيفة¹³. الشيء الذي جعل محلات أقمشة Borgeaud في مدينة الجزائر، وروان (Rouen)، تشتكي من إغراق المنطقة الحدودية بالمنتجات القادمة من مليونية¹⁴. كما نهبت الغرف التجارية للجزائر العاصمة ووهران، سنة 1899م، إلى نمو تجارة مليونية¹⁵، على حساب نظيرتها الفرنسية على الحدود المغربية-الجزائرية.

وبالتالي، تمكنت مليونية، بفضل استغلال موقعها الإستراتيجي والإجراءات المتخذة، من مد نفوذها التجاري، وتخطى إشعاعها التجاري خارج الريف؛ ليصل إلى المناطق الداخلية على بعد 14 إلى 16 مرحلة من مليونية؛ كفاس مثلا¹⁶. كما شكلت مليونية لقبائل الشرق المسلك الرئيسي للحصول على المنتجات الأوربية، إذ ترددت القوافل من الجنوب الشرقي للمغرب على هذا المنفذ البحري المترنح تحت وطأة الاحتلال الإسباني¹⁷. وأمست مليونية بمثابة مستودع كبير، يتبضع منه كل أهالي الريف الشرقي ومنطقة الدهرة إلى غاية فجيج، إضافة إلى الجزء الشرقي من جباله¹⁸.

وهكذا، بدأت البضائع الأوربية تصل، بشكل منتظم إلى خارج حدود الريف، بأسعار تقل عن السلع المتدفقة من المراسي والأسواق الجزائرية؛ فتقوى رواج السلع المحلوبة عن طريق مليونية، نظرا للإعفاءات الجمركية التي كان يتيحها الاستيراد من مليونية باعتبارها منطقة حرة. كما استفادت مليونية من غلاء سعر العملة الفرنسية، مقارنة مع نظيرتها الإسبانية¹⁹. الأمر الذي انعكس إيجابا على أسعار السلع المحلوبة عن طريق مليونية، وهي أحد الأسباب التي جعلت المدينة وميناءها مركزي جذب لسكان شرق المغرب²⁰.

وهناك عامل آخر ساهم، بقوة، في ترجيح كفة المنافسة لصالح إسبانيا في المنطقة الشرقية، يتمثل في كون سوق وحدة كان "يمونه خطان رئيسيان: خط وهران وخط مليونية، طول الأول 248 كلم والثاني 154 كلم، والفرق الكبير بينهما في المسافة لصالحنا (الإسبان). إننا نتحرك لنبين لحكومة صاحب الجلالة أنها في إمكانها القيام بدراسة لتحسين هذا الخط، وجعل التجارة فيه سريعة ونشيطة انطلاقا من منطقة نفوذنا. وسيكون من المناسب، بل من الأكيد، أن سلعنا

تصل إلى عاصمة المغرب الشرقي بأقل تكلفة ممكنة²¹، مقارنة مع خط وهران، الذي لم يكن بإمكانه - والظروف هاته - منافسة خط ملبيلية.

لقد تدافعت العوامل للتأثير، بشكل إيجابي، على الرواج التجاري للملبيلية، "ويمكننا أن نتصور أهميتها من خلال العدد التقريبي للقوافل الذي يصل إلى مائة سنويا على الأقل، في حين يتراوح عدد المواشي ما بين 100 إلى 500 بالنسبة لكل قافلة"²². ورغم الملاحظات التي قد تسجل على هذه الأرقام، التي أوردها موليراس، في سياق التنافس الفرنسي-الإسباني، محاولا تضخيم حجم هذه التجارة، لتكون دعوة صريحة للسلطات الفرنسية لمواجهة هذه المزاومة، إلا أن إجمالي الرواج التجاري للملبيلية ما فتئ يتضاعف؛ إذ ارتفع من 6.852.000 بسيطة، سنة 1899م، إلى 10.631.800 بسيطة سنة 1902، ثم إلى 11.300.400 بسيطة سنة 1903م²³، ليصل إلى 19 مليون بسيطة حسب إحصاء 1908؛ متفوقا على كل المراسي المغربية المفتوحة في وجه التجارة، ما عدا ميناء الدار البيضاء²⁴. وفي واقع الأمر، فإن الرواج التجاري للملبيلية لم يعد على اقتصاد إسبانيا بفائدة مباشرة؛ لكون جل السلع المستوردة كانت فرنسية وإنجليزية وألمانية... إلخ، لكن أثره كان مفيدا لتوسيع النفوذ السياسي لإسبانيا في المنطقة²⁵. وكانت المعركة التجارية الوحيدة هي ما إذا سيكون العبور من ميناء ملبيلية أو من وهران²⁶؛ لما يعني ذلك من امتياز تسويق النفوذ.

ولتدارك الأمر، ارتأت فرنسا الوقوف - عن كثب - عند الإمكانيات التي تتيحها منطقة الريف الشرقي، فأقبلت على إرسال مجموعة من المستكشفين، البعض منهم كلفوا من قبل المقيم العام بالجزائر لمراقبة الحركة التي تولدت نتيجة الظروف الجديدة في المنطقة، بعد أربعة قرون من الركود والجمود التي عاشتها الثغور المحتلة في شمال المغرب. فكان ل. Duveyrier و A. Moulieras و R. Segonzac و René-Leclerc، وآخرين، الفرصة للوقوف عند أهمية موقع ملبيلية، التي لم تعد بالتأكيد، تلك القلعة المنسية والحصن عديم الفائدة الذي اعتقده الفرنسيون²⁷.

وعلى الرغم من الازدراء الواضح اتجاه ملبيلية، الذي سجلته التقارير التي خلفها المستكشفون/الرحالة الفرنسيون، فإن انطباعاتهم تلك تركت آثارها في الجزائر؛ من خلال

التقارير التي رفعتها الغرف التجارية الجزائرية إلى الحاكم العام، لحنه على مواجهة التفوق التجاري لمليبية في شمال شرق المغرب²⁸، والذي شكل عقدة للفرنسيين، وحاولوا تجاوزه بشتى الطرق، حفاظا على المصالح الإمبريالية الفرنسية في المنطقة.

2- تأسيس فرنسا الأسواق الحرة على الحدود الجزائرية-المغربية لكبح جماح الميناء الحر لمليبية: لم يكن متوقعا أن تنظر فرنسا بارتياح إلى أهمية الرواج الذي شهده ميناء مليبية، الذي هدد نفوذها التجاري في منطقة الحدود. وأمام هذه التطورات، بدأت فرنسا في تغيير نهجها، لتقليل من النفوذ التجاري لمليبية²⁹. وبلوغ هذا الهدف، قامت الحكومة الفرنسية بتشجيع غرفها التجارية، قصد وضع تصور لمشروع إنشاء سلسلة من المراكز التجارية الحرة بالقرب من الحدود المغربية-الجزائرية، وإلى اعتماد سلسلة من التدابير في ميناء نيمور³⁰ الكفيلة بتسهيل التجارة مع المغرب. وكخطوة أولى، تم التفاوض مع السلطان مولاي عبد العزيز لفتح ديوانة في مدينة وجدة، بهدف تسهيل ولوج المنتجات القادمة من فرنسا بشكل حر³¹.

وفي هذا الإطار، قررت الحكومة الفرنسية في نهاية سنة 1896م، استثمار التطورات الناجمة عن حرب سيدي ورياش بين أهالي قبيلة قلعية المجاورين للإسبان في ثغر مليبية؛ فتم التحرك بهدف خلق مصالح تجارية في الشمال الشرقي للمغرب، وتأسيس منطقة حرة بغرب الجزائر، على غرار ما قام به الإسبان في مليبية، وأضحت معها السلع الفرنسية الموجهة برا إلى المغرب، عبر هذه المراكز التجارية، معفاة من الرسوم الجمركية³²؛ مما أثر في تخفيض أسعار السلع الفرنسية.

لقد أعادت هذه الإجراءات للغرب الجزائري، جزءا من الرواج الذي فقده، بتشجيع المغاربة على سلوك طريق الشرق، وإقناعهم بأن الصناعة الفرنسية أفضل من صناعة العديد من البلدان الأوربية³³. الأمر الذي دفع بقبائل أنجاد والدهرة وفكيك إلى تغيير وجهة معاملاتها نحو المستودعات الجديدة في الحدود الجزائرية³⁴، التي بدأت في بيع منتجاتها دون أداء الرسوم الجمركية للسلطات الفرنسية، والإفلات في نفس الوقت من أداء رسوم التعشير للسلطات المغربية³⁵، وهو ما أضر بمداحيل ديوانة مليبية ومستفاد وجدة. وهذا الازدهار الذي حققته التجارة الفرنسية، في الغرب الجزائري، استفاد أيضا من عودة العمال المغاربة المهاجرون من

الغرب الجزائري؛ حيث ساهمت عائداتهم المالية في الرفع من قدرتهم الشرائية³⁶، وتنشيط التجارة الفرنسية في جميع أنحاء منطقة الشمال الشرقي.

وثمة نقطة إيجابية أخرى تسجل للأسواق الجزائرية، وتكمن في وصول السلع إليها دون أداء الحقوق الجمركية في موانئ المجال الجزائري، مما جعل أسعار سلعها منخفضة، عكس مليلية التي تفرض الضرائب على السلع، مما يقلل من قدرتها التنافسية³⁷؛ فتدفقت - انطلاقا من ميناء نيمور - حركة تجارية كثيفة، إذ تضاعفت الصادرات إلى المغرب عبر معبر الجزائر، الذي استفادت فيه البضائع الفرنسية و السلع باقي الجنسيات من العديد من الامتيازات؛ مما أضر بالمبادلات التجارية المنطلقة من مليلية³⁸. وما لبثت العمليات التجارية؛ التي كانت تتم بين ميناء نيمور ووجدة، أن تضاعفت³⁹، وانعكس ذلك سلبا على النفوذ الإسباني في المنطقة.

وعلى العموم، فقد كشفت مبادرة السلطات الفرنسية الرامية إلى استحداث منطقة حرة، بغرب الجزائر، عن مظاهر التنافس والتسابق بين إسبانيا وفرنسا، من أجل بسط نفوذهما التجاري على شمال شرق المغرب. وتكريسا لهذا التوجه، دعت الغرفة التجارية بوهان الحكومة الفرنسية إلى بذل المزيد من الجهود لكبح جماح النفوذ التجاري لملييلية. وفي هذا الإطار، طالبت بمد خط السكة الحديدية في اتجاه وجدة، وإصلاح وتجهيز الموانئ الجزائرية القريبة من الحدود؛ كمرسى نيمور ومرسى ساي، لجعل البضائع الفرنسية قادرة على المنافسة بفضل تخفيض تكاليف النقل⁴⁰، وتجاوز مشكل المسافة التي كانت تعطي الامتياز لصالح مليلية؛ إذ شكلت تكاليف النقل أبرز المحددات في هذا التنافس.

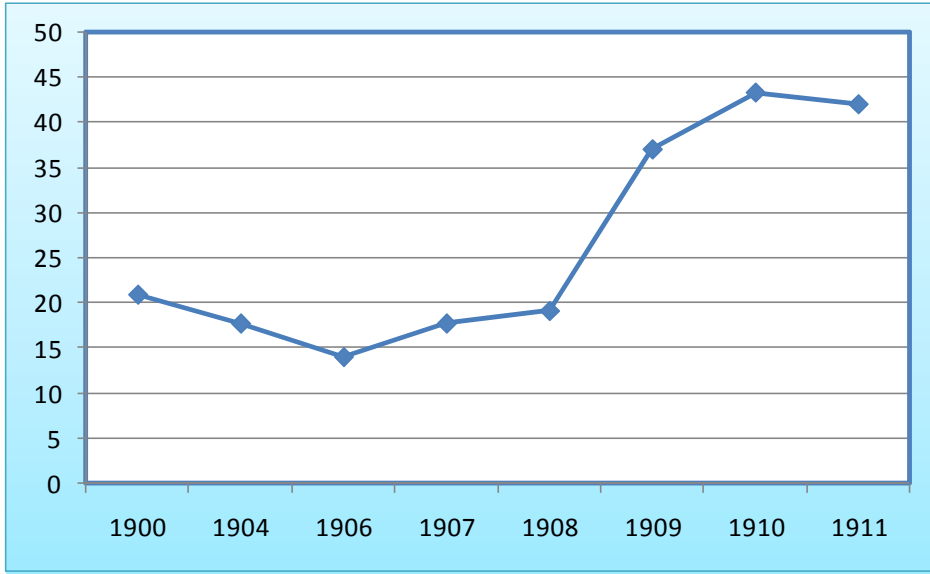
إن فوائد الوضع التجاري لملييلية لا يمكن إنكارها؛ فعلى سبيل المثال كان قنطار من السكر يشحن إليها مقابل فرنك واحد من مرسييليا، ونفس السعر من مرسييليا إلى وهران، يضاف إليه 1.80 فرنك للمراكب الساحلية، و0.40 فرنك إلى ساي، ثم 1.50 فرنك للنقل إلى غاية نهر ملوية، بالإضافة إلى فرنكين كحقوق للديوانة المغربية. وعليه، فمليلية قد تباع السكر بأقل من 5 فرنكات للقنطار، ونفس الفرق بالنسبة إلى الأرز، والطحين، والقماش... الخ⁴¹.

أما على الصعيد الدبلوماسي، فإن السلطات الفرنسية ضاعفت ضغوطاتها على المخزن من أجل الحصول على تسهيلات تجارية؛ ففي سنة 1903، زادت بنود الاتفاق المغربي-الفرنسي

المؤرخ في أبريل سنة 1902م، وتضمنت تلك الزيادات تسهيلات من الطرفين، فيما يرجع الأسواق الحرة المحدثة في الحدود المغربية-الجزائرية⁴².

أمام هذه المكتسبات الفرنسية، أعلنت غرفة التجارة بمليبية بدورها عن اتخاذ تدابير جديدة لتعزيز وضعيتها، لاسيما عقب تقلص مجال نفوذها التجاري منذ عام 1900م؛ بسبب منافسة الأسواق الحرة الفرنسية المحدثة على الحدود الجزائرية، موازاة مع التمدد الترابي لفرنسا بشكل مستمر نحو المجال المغربي، الذي كان يمنحها امتيازاً واضحاً⁴³. وهذا ما جعل واردات مليبية من السلع الإسبانية ترتفع؛ كما هو واضح في المبيان الموالي.

بيان: تطور نسبة السلع الإسبانية المستوردة من قبل مليبية ما بين 1900-1911 (النسبة ب % من مجموع السلع الواردة على مليبية)



* Bouayad SETTATI, *La pénétration et le développement du capitalisme dans le nord*

du Maroc : l'impact de l'expansion coloniale espagnole (1859-1956). Mémoire de D.E.S en sciences économiques, Université Hassan II, Casablanca 1976, p.46

وفي ظل الفتور التجاري لمليبية، وصلت شكاوى جديدة إلى المندوبية الإسبانية بطنجة، من

قبل الأوساط البورجوازية بمليبية، حيث طالبت "الجمعية التجارية لمليبية" (La Asociación

Mercantil de Melilla) الحكومة الإسبانية، في 9 غشت 1902، بالضغط على السلطان،

لرفع المنع الذي طال صادرات الماشية عبر ميناء مليلية، إلى مختلف موانئ شبه الجزيرة الإيبيرية، أسوة بالفرنسيين الذين كانوا يستوردون الماشية إلى مغنية من دون دفع الرسوم الجمركية؛ لعدم تواجد الجمارك المغربية، فكانت الحركة التجارية تتم بشكل حر. وفي وقت لاحق، انتقدت "دائرة الأعمال" (Círculo Empresarial) مشكل تدني النمو التجاري الذي تواجهه مليلية، مقابل المنافسة الفرنسية فيمصّب نُهر كريس غرب الجزائر؛ حيث تمكن الفرنسيون من تحقيق طفرة اقتصادية هائلة، مدعومة بالامتيازات الممنوحة للواردات التي تصل إلى وهران من مختلف أنحاء المغرب. وكمثال على ذلك كان يتم دفع 25 سنتيما فرنسيا على قنطار من السكر، في حين تم فرض رسوم بلدية في مليلية قدرت بـ 4 بسطات على نفس الكمية التي تفرغ في مينائها⁴⁴.

لقد أدركت السلطات الإسبانية أهمية إجراء دراسة تقنية مقارنة ما بين ميناء مليلية وميناء نيمور، لتحديد القدرات الحالية والمستقبلية لهما، وبحث الإمكانات المتاحة لكي تصبح مليلية ميناء رئيسيا للمغرب الشرقي⁴⁵، خاصة مع التنبيه الذي وجهه القنصل الإسباني في تطوان "تيودرو دي كوياس" (Teodoro de Cuevas) إلى الوزير المفوض لبلاده في طنجة "إميليو دي أوجيدا" (Emilio de Ojeda)، بشأن تداول شائعة بين الأهالي حول نية الفرنسيين في إقامة ميناء حر كبير في نيمور، على مقربة من الحدود المغربية-الجزائرية، للقضاء على الدور التجاري المتنامي الذي طالما لعبته مليلية في الريف، لإعفاء جميع المنتوجات، أيّا كان مصدرها، والمتجهة نحو المغرب، من الرسوم، ما عدا رسوم رمزية عند دخولها إلى الجزائر؛ وأشيع أن السلطان يمكن له التوصل إلى اتفاق مع الحكومة الفرنسية في هذا الشأن. إن الهدف من هذا العزم الفرنسي يوضح الرغبة في تجاوز الأهمية التجارية التي حازتها مليلية في الريف⁴⁶.

إن الامتيازات التجارية التي كان يمنحها ميناء مليلية للطموح الإسباني في المغرب، لم تستغل بشكل جيد؛ من أجل الرفع من إشعاعه التجاري في الريف الشرقي، ومواجهة المنافسة الفرنسية والبريطانية. فقرار إسبانيا بتحرير ميناء مليلية في وجه التجارة كبادرة اقتصادية، قلل من أهميته إحداث ضريبة تحت غطاء الضريبة الاختيارية، وإن كانت هذه الضريبة لم تعرقل كثيرا تجارة مليلية؛ لعدم وجود منافسين أقوياء لميناء مليلية في المرحلة الأولى. ولكن بصدور القرار

الفرنسي القاضي بإعفاء جميع السلع التجارية المتجهة إلى المغرب عبر موانئ الجزائر سنة 1904، من أداء كل الرسوم، قد أضر بتجارة مليلية؛ متسببا في كساد حركتها التجارية، لصالح الجزائر.⁴⁷

على الرغم من اعتبار ميناء مليلية ميناء حرا بشكل مطلق، تعفى فيه البضائع بجميع أنواعها، ومن مختلف مصادرها، من الرسوم الجمركية، إلا أنها خضعت للحقوق المحلية لرصيف الميناء، مما قلل من قدرتها التنافسية. فمثلا 100 قالب من السكر كانت تفرض عليه 6 بسيطات كحقوق، و100 كلغ من الشاي 20 بسيطة، وكيس من القهوة 12 بسيطة⁴⁸، مما يبين مدى ارتفاع الرسوم. إذا، ففي ظل هذه الوضعية، يمكن لمليلية أن تقاوم المنتجات القادمة من شرق المغرب؟

لقد بدأت السلع الأوربية تتدفق بغزارة على المغرب الشرقي عن طريق مرسى ساي⁴⁹؛ أمام الانتقال الحر للسلع الفرنسية إلى المغرب. بينما كانت الضرائب المفروضة على السلع المجلوبة من مليلية تحد من رواجها. ولاستعادة التوازن رأت سلطات مليلية، أن يكون مقدار الضرائب لا يتجاوز قيمة تكاليف نقل البضائع من الجزائر للوصول إلى المغرب⁵⁰.

إجمالا، فقد توجس كل طرف من الآخر، وظلت مليلية المنافس القوي لفرنسا من أجل بسط الهيمنة التجارية على الريف الشرقي، رغم المحاولات الفرنسية للتقليل من الأهمية التجارية لميناء مليلية. فبعد فرض الحماية، بذل "اليوطي قصارى جهوده لتحويل مبادلات الريف إلى الجزائر وفاس وتازة، وذلك لتخريب البرنامج التنموي لمليلية"⁵¹.

3-إنشاء ميناء "ساي" غرب الجزائر وتسرب النفوذ الفرنسي إلى الريف الشرقي: في إطار التسابق الفرنسي- الإسباني على مد النفوذ التجاري، وحصار الإشعاع التجاري لمليلية، برزت شخصية "لوي ساي"⁵² الذي كان يمقت كل أشكال الغزو العسكري، ويؤيد التسرب التجاري⁵³، وعمل على استمالة الأهالي بواسطة عرض السلع الأوربية التي يحتاجون إليها؛ فسعى جاهدا إلى خلق محطة تجارية بحرية، تستقطب القبائل الحدودية وغيرها، وخاصة تلك القادمة من جبال الريف؛ بهدف استدراجها إلى التعامل معها بما يخدم المصالح الاستعمارية الفرنسية، في ظل غموض تحديد مناطق النفوذ بين فرنسا وإسبانيا في شمال شرق المغرب⁵⁴. وقد

ركز مشروع "ساي" على مصب وادي ملوية؛ نظرا لأهميته الإستراتيجية، وهي الأهمية التي ما فتئت تتزايد مع الاستقرار الإسباني في جزر كبدانة. الشيء الذي أدخل تحولا مهما على تيار المبادلات التجارية للأهالي مع الخارج. فأهالي قبيلة كبدانة الذين كانوا يتجهون إلى الأسواق الجزائرية، لبيع المواشي والصوف، فضلوا الانحياز إلى جزر كبدانة منذ استحواذ الإسبان عليها، لقربها منهم، وزهد أسعار المنتوجات الأوربية⁵⁵.

لقد دفع هذا الطموح المغامر "لوي ساي" للقيام برحلة استكشافية إلى المنطقة، للوقوف عند إمكانياتها الطبيعية والاقتصادية. ونشر تفاصيل رحلته في "نشرة جمعية الجغرافية التجارية لباريس" سنة 1888م، مشيرا إلى وصول العديد من المنتوجات الأوربية من سكر وشاي وقهوة... إلخ، القادمة من مليلية، إلى ضفة نهر كيس، بتكلفة تقل عن 20 إلى 40 سنتيما عن نظيرتها القادمة من الجزائر⁵⁶، وأن القوافل تبدأ مع موسم الحصاد في الوصول محملة بالحبوب⁵⁷، محاولا بذلك رصد أهميتها الفلاحية. غير أنه مجال معزول عن الحركة التجارية البحرية، رغم محاذاته لساحل البحر الأبيض المتوسط الأكثر رواجاً؛ لعدم احتضانه مرسى مجهزا ومفتوحا في وجه التجارة. وبذلك، عمل على الربط بين الإمكانيات الاقتصادية التي تتيحها المنطقة، وغياب مرسى مفتوح يكون قادرا على استغلالها. مشيرا ضمنا إلى أن أي تماطل فرنسي عن اتخاذ مبادرة جريئة، وأي استباق من الدول المنافسة، يعني تلقي المصالح الفرنسية في المغرب ضربة قاضية. إذا، فهي دعوة صريحة إلى ضرورة اتخاذ الإجراءات الكافية لضمان هذا الاستغلال، الذي لن يتأتى إلا من خلال السعي لإنشاء مرسى فرنسي في المنطقة.

وبناء على إدراكه لأحوال المنطقة وواقع حالها، التمس "ساي" من الوالي العام للجزائر إنشاء محطة تجارية عند مصب وادي ملوية. لكن السلطات الفرنسية بالجزائر رفضت المشروع رفضا باتا بناء على أوامر حكومة باريس⁵⁸، متذرعة بكون إقامة هذا المرسى في التراب المغربي إجراء منافيا لاتفاقية للا مغنية. كما أنه قد يشعل هذا التدخل فتيل الأزمة مع الدول المنافسة، وخاصة إسبانيا التي سترى فيه تطاولا على منطقة نفوذها، وستتضايق منه إنجلترا التي كانت ترفض أي هيمنة فرنسية على الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط. هذا فضلا عنكون المشروع لقي معارضة داخل فرنسا نفسها، من قبل الاتجاه الكولونيالي في البرلمان، الذي كان

يخشى أن تؤدي هيمنة مشروع "ساي"، بمصب ملوية، إلى إلحاق أضرارٍ بمراسي غرب الجزائر⁵⁹.

إن فشل "ساي" في الحصول على موافقة حكومة بلاده، لتنفيذ مخططه الاستعماري، وتحفظ اللوبي الاستعماري الفرنسي في منحه الدعم المالي المطلوب، لم يكبح جماح مشروعه⁶⁰. بل جعله يُقدم على إنشاء ميناء - سيحمل اسمه "ميناء ساي" - عند مصب وادي كيس؛ بهدف جذب القسم الأعظم لتجارة وجدة ووادي ملوية⁶¹. وعندما استشعر التجار الفرنسيون أهمية هذا المركز التجاري، هموا بالضغط على الحكومة الفرنسية لتمكينهم من شواطئ كيس، لتكون نقطة انطلاق عملية التصدير والاستيراد⁶².

إن السلطات الفرنسية لم تفهم في البداية مشروع "ساي"، وعددت مجموعة من الصعوبات التي ستواجهه، وأبرزها وجود مرسى نيمور على بعد 30 كلم فقط، والذي سيشكل منافسا قويا لمشروع الميناء، الذي لا يمكن مقاومة جاذبية الخليج المفتوح لنيمور، ثم إن تصدير البضائع من مصب كيس كان محظورا من قبل السلطات الفرنسية خدمة لمصالح نيمور. إلا أن هذه المبررات لم تحبط طموحات ساي، الذي تابع مشروعه بحماس⁶³. ولتنفيذه، استغل التأثير الناجم عن اغتيال "جول بوزي" (Jules Pouzet)، من قبل قبائل كبدانة (عندما حاول النزول برأس الماء)، وتمكن من كسب دعم السفن الحربية الفرنسية، مستفيدا من علاقته بالبحرية الفرنسية. كما نجح في الحصول، من الحاكم العام الجديد للجزائر Révoil (الوزير المفوض السابق في طنجة)، على إذن بفتح ميناء في مصب وادي كيس⁶⁴، قبل أن ترسخ السلطات الفرنسية للأمر الواقع، وتُقدم على إرسال موظف جمركي إلى ميناء ساي. وعلى هذا النحو تم الاعتراف بالميناء رسميا⁶⁵.

وعقب ذلك أصبح ميناء ساي مركزا تجاريا مهما، يستهوي قبائل الشمال الشرقي للمغرب على حساب ميناء مليلية، وقاعدة لتصدير السلع الأوربية إلى المنطقة. وتمكن من استقطاب جماعة من أهالي قبيلة بقيوة، ممن فروا من الريف عقب تطورات القرصنة التي شهدتها ساحل الريف الأوسط أواخر ق 19م، والتحقوا بالغرب الجزائري⁶⁶. فأقدمت السلطات الفرنسية،

بواسطة الحاكم العام بالجزائر، على الاستفادة من خبرتهم البحرية؛ لتدعيم العمليات التجارية مع جزر كبدانة، قبل أن يستقطبهم "لوي ساي" لخدمته.

لقد كانت نتائج فتح "ميناء ساي" في وجه المبادلات التجارية مذهلة؛ إذ لم تكثف بتصدير السلع الفرنسية فقط، بل تجاوزت إلى شراء المنتوجات المغربية، التي كانت تستفيد من إعفاء الرسوم الجمركية⁶⁷؛ فاكنتسب الميناء قيمة كبيرة، وكان النشاط جاحا خلال الأسابيع الأولى من انطلاق عمله؛ إذ تم شحن حوالي 4000 طن من الحبوب منه؛ بسبب تهافت قبائل المنطقة عليها لبيع محصولها من الحبوب، وشراء المنتوجات الأوربية المستوردة. وكان هذا التطور خطيرا للغاية على المصالح الإسبانية؛ في ظل منع المخزن بيع الأهالي للحبوب في مليونية⁶⁸.

وأمام هذا التطور، كان رد فعل الإسبان سريعا. ففي أوائل أكتوبر 1901م، حذر قنصل إسبانيا في وهران، "مركيس ديل بيدروسو" (Marqués del Pedroso)، من خطر فتح الحركة التجارية انطلاقا من "ميناء ساي" على مليونية⁶⁹؛ لكون نفوذه المتزايد قد يلغي التغلغل الاقتصادي الإسباني⁷⁰.

إجمالا، رغم تحفظ الدولة الفرنسية على إنشاء ميناء مصب وادي كيس، إلا أن "ميناء ساي" سيثبت - من خلال الاستفادة من تطورات المرحلة اللاحقة - جدارته وأهميته في التنافس حول المنطقة، من خلال العمل على تنشيط المبادلات التجارية في القسم الشرقي للمغرب، ومحاصرة ميناء مليونية، والتقليل من إشعاعه ودوره الحيوي.

4- مستجدات العقد الأول من ق 20م، والتنافس التجاري الفرنسي-الإسباني: استجدت مع العقد الأول من القرن العشرين، عدة ظروف، غيرت من جديد الميكانيزمات المحركة للتنافس الفرنسي-الإسباني؛ منها ما ارتبط بفرنسا، ويتمثل أساسا في سيطرتها على أجزاء من القسم الشرقي للبلاد، ومنها ما هو مرتبط بإسبانيا، ويتجلى في إقدامها على التوسع خارج حدود مليونية، فبسطت سيطرتها على قسم كبير من إقليم كرت. وبذلك خرجت مدينة مليونية، ولأول مرة منذ احتلالها في شتنبر 1497، عن عزلتها وحصارها، لتغدو عاصمة لإقليم الكرت الذي كان يمدّها بالمواد الغذائية، ويساهم في تنشيط تجارتها.

وأمام هذه التطورات، أقدمت السلطات الإسبانية على إغلاق الديوانة المغربية بمليية، متعللة بإحداث أخرى من طرف الروكي الزهوني بوحمارة خارج المدينة⁷¹؛ فبدأت السلع تنتقل بدون حواجز ولا أداء لرسوم التعشير، المحددة في 10%؛ مما انعكس إيجاباً على أسعار السلع القادمة من مليية، وأسهم في الرفع من المعاملات التجارية بين مليية وباقي التراب المغربي. والجدول التالي يوضح التطور الذي شهدته تجارة مليية:

جدول: تطور المبادلات التجارية الإسبانية-المغربية انطلاقاً من مليية (1900-1908)

التصدير (بالبسيطة)	الاستيراد (بالبسيطة)	السنوات
-	412.900	1900
-	1.279.272	1901
-	1.279.272	1902
-	722.365	1903
-	709.944	1904
-	1.051.950	1905
-	9.625	1906
148.372	739.030	1907
68.017	1.419.051	1908

*Gabriel DE MORALES, **Datos para la historia de Melilla (1497-1907)**. Publicación del Centro Asociado UNED de Melilla, Imp. Copistería la Gioconda, Granada 1992, t. 1, pp. 581-582.

يظهر من خلال الجدول، أن المبادلات التجارية لمليية مع محيطها المغربي قد انتعشت خاصة في سنتي 1907 و1908، بعدما تحررت من رسوم التعشير المخزنية، رغم حالة الاضطراب الأمني الذي خلفته حركة الروكي؛ وتأثيرها على أعمال التجارة. ومن أجل تدعيم إسبانيا نفوذها الاقتصادي في الريف الشرقي، طالبت بإنشاء ميناء جديد برأس الماء، وتأسيس مكتب للديوانة فيه، تحت حماية القوات الإسبانية؛ لضمان حرية التجارة،

أو على الأقل بإنشاء مكتب فرعي لديوانة مليلية⁷²، في محاولة لخفض تكاليف النقل بحوالي 50%؛ لمواجهة المنافسة الفرنسية، وخاصة في ظل وجود مشروع تشييد ميناء فرنسي في السعيدية، وكذا مزاحمة ميناء نيمور غرب الجزائر⁷³. وقد غدت هذه المطالب أكثر إلحاحا، بعدما وصلت أخبار أخرى مزعجة إلى مدريد، في 4 يونيو 1904م، أكد فيها القنصل الإسباني في وهران "مركيس ديل بيدروسو"، أن الشركات التجارية الروسية والفرنسية تقوم بمساع حثيثة، برعاية الوزير المفوض الفرنسي في طنجة، للحصول من المخزن المغربي على مجال تربي بين رأس الماء ومصب ملوية؛ سيتم إنشاء فيه شركة تجارية وميناء لتصدير المنتوجات الفلاحية، واستيراد المنتوجات الأوربية؛ الأمر الذي سيضر حتما بتجارة مليلية⁷⁴.

ونتيجة لهذه التحركات الفرنسية، سعت إسبانيا بدورها إلى السيطرة على رأس الماء؛ نظرا لقربه من الأسواق الفرنسية على الحدود المغربية-الجزائرية، وكذا لتخفيض تكاليف النقل. وبذلك، ستصبح التجارة الإسبانية، مع مرور الوقت، أكثر أهمية في هذه المنطقة التي تستقطب تجارة القسم الشرقي لقبيلة كبدانة، وتستطيع مواجهة النفوذ المهيمن للأسواق الجزائرية⁷⁵. إن مشروع إنشاء ميناء إسباني في رأس الماء ووجه بمعارضة قوية داخل إسبانيا، لكون تنفيذه من شأنه أن يحد من إشعاع ميناء مليلية، الذي يجب أن يظل محافظا على مكانته في ساحل المتوسط⁷⁶. ولهذا، أبلغت الحكومة الإسبانية وزيرها المفوض في طنجة (أوخيدا)، بتعليق كل المفاوضات التي تخص المشروع⁷⁷.

وكان التخوف نفسه، أيضا، لدى الجانب الفرنسي، ولكن مدفوعا بعوامل مختلفة؛ إذ كان يرى في فتح منافذ إسبانية جديدة، على ساحل الريف، مزيدا من النفوذ التجاري ليس فقط في الريف والكرت، ولكن سيصل إلى عمق البلاد، حيث النفوذ الفرنسي⁷⁸. وبموازاة الجهود الإسبانية انطلاقا من مليلية، تحركت فرنسا بدورها لتقويض النفوذ التجاري للمليلية، فأوعزت إلى السلطان عبد الحفيظ أن يُطالب إسبانيا باستئناف استخلاص رسوم التعشير على السلع المستوردة عبر مليلية، كما كان الأمر قبل تجاوز الديوانة المغربية. وقد تماطلت إسبانيا في الرد على الطلب المغربي، واقترحت حينئذ وزارة الخارجية الفرنسية خيارين على الحكومة الإسبانية؛ الأول يهدف إلى فتح ديوانة مغربية داخل مليلية أو خارجها، أما

الثاني فيتضمن استخلاص الرسوم بالأسواق التي استحدثت بمنطقة النفوذ الإسباني، على أن تكون ماثلة لرسوم التعشير المعمول بها في المراسي. إلا أن الحكومة الإسبانية لم تتحمس لكليهما؛ لأن رسوم التعشير المعمول بها في منطقة الحدود المغربية الجزائرية لا تزيد عن 5%، بينما تلك المقررة بديوانة المخزن في مليلية ماثلة للرسوم المستخلصة بالمراسي المفتوحة للتجارة، والمحددة في 10%⁷⁹. مما يعني أن تأثير الرسوم سيرجح كفة التنافس لصالح فرنسا، ويجعلها قادرة على منافسة التيار التجاري للمليلية.

والواقع أن إسبانيا لم تستطع أن تقاوم ضغوط فرنسا، التي أصرت على فتح ديوانة مليلية من جديد، لاسيما وأن استئناف عملها توافق مع مصلحة المخزن لتغذية خزانة الدولة المغربية بالموارد المالية. ولتحقيق هذا المسعى، أرسل المولى عبد الحفيظ بعثة إلى مدريد، قادها أحمد بن المواز ومحمد المقرئ، في يوليو 1909م. وبعد مباحثات مطولة، توصل الجانبان المغربي والإسباني إلى إبرام اتفاق بينهما، في 16 نونبر 1910، نص الفصل الخامس منه على أن "يعيد جلالة السلطان أعزه الله تأسيس الديوانة المجاورة للمليلية، ويكون مركزها في المخلات التي يحصل الاتفاق عليها بين المندوبين العالين. وواجب أعشارها لا يكون أكثر ولا أقل مما هو متبع في الديوانات الأخرى الموجودة في غيرها من الحدود. وتضع الحكومة الصبنيولية تحت أمر جلالة السلطان نصره الله موظفا من موظفي الديوانات الإصبنيولية يكون مكلفا بمراقبة تعشير السلع، وقبض واجبها وحساباتها"⁸⁰. وقد تم نقل مركز الديوانة من الموقع الذي بنيت فيه، سنة 1867م، إلى جنادة، علما بأن نفقات بنائها اقتطعت من مداخيل الديوانة نفسها.

وإذا كانت فرنسا، بضغطها الدبلوماسي، قد نجحت في إرجاع الديوانة إلى مليلية، فإن إسبانيا بدورها لم تخرج خاوية الوفاض من التسابق؛ إذ نص اتفاق نونبر 1910 على عودة الديوانة للمليلية، على أساس أن الرسوم المستخلصة فيما تتجاوز تلك المفروضة في أي معبر من الحدود البرية المغربية. وهذا يعني أنها ستكون ماثلة لتلك المستخلصة في الحدود المغربية-الجزائرية؛ أي أقل بكثير مما كان عليه الوضع سابقا. لقد ركز الفرنسيون كل همهم على التقليل من الأهمية التنافسية لميناء مليلية، حتى بعد الصعود اللافت لموانئ أخرى في منطقة النفوذ الإسباني (كالعرائش في الشمال الغربي للمغرب). إلا أن الفرنسيين اعتبروه غير مزعج، بأي

شكل من الأشكال، للعلاقات التجارية الفرنسية، بخلاف المبادلات عبر مليلية التي كانت تقض مضجعهم، وتستأثر باهتمامهم إلى أبعد حد⁸¹.

لقد كان التنافس الفرنسي-الإسباني حول النفوذ التجاري في المنطقة قويا؛ فالفرنسيون كانوا يشتمكون من مليلية التي احتكرت تجارة شمال شرق المغرب ردحا طويلا من الزمن، في حين أن الإسبان اعتبروا الجزائر هي المسيطرة على هذه التجارة. فقد أكد حاكم جزيرة بادس، "خوسي رويشسيوينو" (José Ruiz Cebollino)⁸²، في المؤتمر الأفريقي الذي انعقد في غرناطة ما بين 1892م-1893م، أن الفوائد المترتبة عن التجارة مع الريف قد استحوذ عليها الجزائريون⁸³. وهذا الانتقاد يمثل - في الحقيقة - دعوة إلى بذل مزيد من الجهود لبسط النفوذ التجاري الإسباني على الريف.

الأمر نفسه أيضا يمكن أن يقال عن الفرنسيين في الجزائر، الذين توجسوا من المنافسة التي تأتي من جهة مليلية. فذهب سكرتير غرفة التجارة في وهران، إلى "أنه إذا لم يتم اتخاذ تدابير قوية لمساعدة وحماية تجارتنا، سوف نجد أنفسنا أمام خطر حقيقي. ويرجح أن يتعرض التوسع الاقتصادي الفرنسي للتهديد، وذلك بعد 20 عاما من الجهد والإتقان والتضحية"⁸⁴. إنه تريض مستمر بالآخر، ووقوف عند كل الإجراءات التي قد يقدم عليه الطرف الثاني، والتي من شأنها أن تمنح امتياز السيطرة على الوضع التجاري في الريف الشرقي. وعموما، فقد اعتمد الطرفان خطابا مزدوجا يجمع بين الاعتراف بقوة الإمكانيات الذاتية، لكن من دون الاستهانة بقدرات الآخر في الآن نفسه.

خاتمة: شكل الريف الشرقي مجالا خصبا لاختراق النفوذ التجاري للقوى الامبريالية، خاصة إسبانيا، التي عملت على التسرب إلى المنطقة انطلاقا من مدينة مليلية المحتلة، وما أصبحت تتمتع به هذه المدينة من امتيازات مع النصف الثاني من ق 19م. ومن جهة أخرى، حاولت فرنسا تحقيق الهدف نفسه، انطلاقا من الحدود المغربية-الجزائرية. ورغم أن الريف الشرقي يدخل في نطاق النفوذ الإسباني، فإن فرنسا تمكنت بفضل قوتها الاقتصادية من مزاحمة إسبانيا. وهذا ما أرق كثيرا تفكير البورجوازية الإسبانية، التي لم تفلح في تقليص أظافر غريميتها في الريف،

بل الأدهى فإن الإجراءات التي اتخذتها الحكومة الإسبانية، من أجل تشجيع التجارة الإسبانية، كانت فرنسا وإنجلترا أكبر المستفيدين منها.

الهوامش:

- 1- عمر أفا، التجارة المغربية في القرن التاسع عشر: البنيات والتحولت (1830-1912). منشورات مكتبة دار الأمان، ط. 1، مطبعة الكرامة، الرباط، 1427هـ/2006م، ص. 23--2- عبد الأحد السبتي، بين الزطاط وقاطع الطريق: أمن الطرق في مغرب ما قبل الاستعمار. ط. 1، دار توبقال للنشر، الدار البيضاء 2009، ص. 20--3- محمد أمطاط، الجزائريون في المغرب ما بين (1830-1960): مساهمة في تاريخ المغرب الكبير المعاصر. ط. 1، دار أبي رقراق للطباعة والنشر، الرباط 2008، ص. 108.
- 4- نقصد بالريف هنا المنطقة الشمالية للمغرب والتي ستخضع بعد سنة 1912 للحماية الإسبانية.
- 5-Rafael FERNÁNDEZ DE CASTRO Y PEDRERA, El RIF: Los territorios de Gelaía y Quebdana. Imp. Zambrana Hermanos, Málaga 1911, p. 180.
- 6- عبد العزيز السعود، تطوان خلال القرن التاسع عشر: مساهمة في دراسة المجتمع المغربي. مطبعة الحداد، تطوان 1417هـ/1996م، ص. 57
- 7- عكاشة برحاب، المجال الحدودي بين المغرب والجزائر في مطلع القرن العشرين (1900-1912). منشورات كلية الآداب بالخمدية، 1423هـ/2002م، ص. 289.
- 8- Édouard DÉCHAUD, "L'Espagne au Maroc: Melilla et les présides"(2ème partie). Bulletin de la Société de géographie commercial de Paris, t. XXX, n° 1, Janvier 1908, p. 04.
- 9- وفي هذا الإطار شرعت السلطات الإسبانية في مليلية، في تنفيذ مجموعة من الإجراءات، كما تبينه نص الرسالة التالية: "الحمد لله وحده وصلى الله على مولانا محمد وآله، خديمتنا الأرضي الحاج محمد بن العربي الطريس، وفقك الله وسلام عليك ورحمة الله. وبعد، وصل جوابك لنائب الصنيبول بما يتعين في شأن ما أباحه مخزنه من البناء في حدادتها، وعزمهم على البيع والشراء في الخوانيت التي بنوها ثمة، على أن لا يؤدي أعشار على ما يباع فيها من السلع". رسالة موجهة من السلطان الحسن الأول إلى النائب محمد بن العربي الطريس، مؤرخة ب 29 شوال 1308هـ/ 7 يونيو 1891، خ. ع. تطوان، مح. 97/9. 10-- إسيدرو دي لاس كيخيكس، "خطوط وحدة التجارة وإمكانية تحسينها". ترجمة وتقديم: مصطفى الغديري، ضمن: وحدة بعيون أجنبية أوائل القرن العشرين. منشورات كلية الآداب ووحدة، 2000م، ص. 147.
- 11- Édouard DÉCHAUD, Une mission commerciale au Maroc. Publications Chambre de commerce d'Oran, éd. Fouque, Oran 1917, p. 32.--12- Augustin BERNARD, Les confinsalgero-marocains. Éd. Emile Larose, Paris 1911, p.318--13- Éd. DÉCHAUD, "L'Espagne au Maroc (2ème partie), op. cit., p.1.--14- A. BERNARD, op. cit., p.--32315-Francisco Manuel PASTOR GARRIGUES, España y la apertura de la cuestión marroquí (1897-1904). Tesis doctoral, Universitat de Valencia Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Historia Contemporánea, 2005, p.1016.--16- Adolfo LLANOS ALCARAZ, La campaña de Melilla de 1893-1894. Estudio preliminar de Francisco Saro Garandillas, Algazara, Málaga 1994, p. 349.
- 17- عكاشة برحاب، "التهريب والحدود في شمال شرق المغرب (1845-1912)". ضمن: وقات في تاريخ المغرب. تنسيق: عبد الحميد القدوري، منشورات كلية الآداب بالرباط، ط. 1، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء 2001، ص. 345.--18- أوجيستموليراس، المغرب المجهول: اكتشاف الريف. جزآن، ترجمة وتقديم: عز الدين الخطابي، منشورات تيفراز، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء 2007، ج. 1، ص. 176.--19- برحاب، "التهريب والحدود، م. س، ص. 345.
- 20-Jean ROUCH, "Le Maroc maritime". Revue de géographie marocaine, publiée par la Société de Géographie du Maroc, Casablanca, t. XI, 4 Trimestre, année XVI, Décembre 1932, p. 406.
- 21- إسيدرو دي لاس كيخيكس، م. س، ص. 136.--22- موليراس، م. س، ج. 1، ص. 188.

- 23 - Leonhard KAROW, Neuf années au service du Maroc (1900-1908). Traduction et notes : Monique Miège et Jean Louis Miège, éd. la Porte, Rabat 1998, p. 38.
- 24- برحاب، "التهريب والحدود، م. س، ص. 290.
- 25 - A. LLANOS ALCARAZ, *op. cit.*, p. 349--26-Édouard DÉCHAUD, Commerce et au régime douanier ALgéro -Marocains. Imp. D. Heintz, Oran 1916, p. 62.
- 27- موليراس، م. س، ج. 1، ص. 188.
- 28-F. PASTOR GARRIGUES, *op. cit.*, p. 1016.--29 - Gabriel DELBREL, Geografía general del Rif (1909-1911).Eds. de la Consejería de Cultura, Melilla 2009, p. 63.
- 30- ميناء نيمور (Nemours) ميناء قدم في غرب الجزائر على الحدود المغربية-الجزائرية، يعود تاريخه إلى العهد الفنيقي، وقد سماه أبو عبيد البكري "بواد غزوانا"، وفي سنة 1847 أطلق عليه الاستعمار الفرنسي اسم "Nemours" نسبة للحاكم "أومال" (Duc d'Aumale)، وبعد استقلال الجزائر سيطلق عليه ميناء الغزوات.
- 31- F. PASTOR GARRIGUES, *op. cit.*, p. 451.--32- G. DELBREL, *op. cit.*, p. 273.
- 33- موليراس، م. س، ج. 1، ص. 188.
- 34-F. PASTOR GARRIGUES, *op. cit.*, p. 1200.
- 35- عكاشة برحاب، "مظاهر التدخل الفرنسي في شمال المغرب الشرقي (1850-1907). ضمن: المغرب من العهد العزيري إلى سنة 1912. منشورات الجامعة الصيفية بالخمديّة يوليو 1987، مطبعة فضالة، الخمدية 1989، ج. 2، ص. 83.
- 36-Éd. DÉCHAUD, "L'Espagne au Maroc (2ème partie), *op. cit.*, p.02.--37- R. FERNÁNDEZ DE CASTRO Y PEDRERA, *op. cit.*, p. 181.--38-F. PASTOR GARRIGUES, *op. cit.*, p. 506.-- 39- G. DELBREL, *op. cit.*, p. 84.
- 40- برحاب، المجال الحدودي، م. س، ص 290.
- 41- A. BERNARD, *op. cit.*, p.323
- 42- عبد الرحمان بن زيدان، العلائق السياسية للدولة العلوية.تقديم وتحقيق: عبد اللطيف الشاذلي، المطبعة الملكية، الرباط 1420هـ/1999م، ص. 278.
- 43-Éd. DÉCHAUD, Commerce et au régime, *op. cit.*, p. 63.--44-F. PASTOR GARRIGUES, *op. cit.*, p.1350.--45- M. BAZIN, Nemoursou Melilla: Port du Maroc oriental. Mémoire de C.H.E.A.M, 1957,p. 01.--46-F. PASTOR GARRIGUES, *op. cit.*, pp. 243-244.
- 47- إسيدرو دي لاس كيخيكس، م. س، ص. 137-138.
- 48- Edouard DÉCHAUD, "L'Espagne au Maroc : Melilla et les présides". Société de Géographie Commerciale de Paris, t. XXIX, n° 1, Janvier 1907, p. 739.
- 49- هو ميناء يقع في أقصى شمال الغرب الجزائري قرب واد كيس على الحدود المغربية-الجزائرية، أسسه القائد العسكري الفرنسي "لويس جون باتيستساي" (Louis Say) الذي قرّر أن يجعل المكان إقامة مفضلة له سنة 1900، وشرع في إنجاز المرسى سنة 1904، بعد أن قام بمعاينة المنطقة سنة 1886، ولو أن فكرة إنجاز الميناء تعود إلى سنة 1874، وكان اختياره لهذا المكان لبناء المرسى يعود بالدرجة الأولى إلى أن البواخر ذات الحمولة الصغيرة بإمكانها أن تتخذ من هذا المكان ملجأ لها ضد الرياح الشرقية والغربية الشرقية. وبعد استقلال الجزائر سيأخذ اسم مرسى بن مهدي تيمنا بشهيد حرب التحرير بن مهدي.
- 50- Éd. DÉCHAUD, "L'Espagne au Maroc (1ère partie), *op. cit.*, p. 738.
- 51- زكية داود، ملحمة الذهب والدم. ترجمة: محمد الشركي، منشورات وزارة الثقافة، 2007م، ص: 59.--52- ساي (Louis Say) هو ملازم أول في البحرية الفرنسية متقاعد، ينتمي إلى عائلة ثرية كان يملك معملًا/مصفاة كبيرة للسكر "معمل ساي"، نجح في الحصول على عقار غرب نهر كيس ذي مساحة إجمالية تقدر بحوالي كيلومترين ونصف كيلومتر مربع، وعمل في قسمه الساحلي على بناء مدينة وميناء أطلق عليه اسم "ميناء ساي" (Port-Say). يُنظر:

Eduardo MALDONADO VÁZQUEZ, El Rogui. Eds. Instituto General Franco de Estudios e Investigación Hispano-Árabe, Tetuán 1952, p. 285-286.

- 53- نفسه، ص. 87.---54- عكاشة برحاب، تدبير الأزمات بين المغرب وفرنسا: قضية برج كيدانة بساحل الريف 1901م. ط. 1، مطبعة ربا نيت، الرباط 2008م، ص. 46.---55- موليراس، م. س، ج. 1، ص. 179.
- 56- Louis SAY, "La frontière du Maroc (Oujda-les Beni Snassen- l'oued Kiss et la Moulouya)". Bulletin de la Société de géographie commerciale de Paris, t. X, Quinzième année, 1ere Octobre 1887 - 1ere Octobre 1888, Paris 1888, pp. 533- 534.---57- Ibid, p. 534.
- 58- برحاب، تدبير الأزمات، م. س، ص. 26- 27.---59- نفسه، ص. 27.---60- المكان نفسه.
- 61- A. Henri DYE, " Les ports du Maroc : Leur commerce avec la France"(4ème partie). Bulletin de la Société de Géographie Commercial de Paris, t. XXX, n° 6, Juin 1908, p. 430.
- 62-F. PASTOR GARRIGUES, *op. cit.*, pp. 1200-1201.--63-Eduardo MALDONADO VÁZQUEZ, El Rogui. Eds. Instituto General Franco de Estudios e Investigación Hispano-Árabe, Tetuán 1952, p.286 --64-El Marqués del Pedroso, cónsul de España en Orán al Duque de Almodóvar del Río, despacho n° 126, 8 de Octubre de 1901, A.G.A. África, Sección Histórica (Marruecos), Caja 198.--65-MALDONADO, El Rogui, *op. cit.*, p.286.--66- Francis LLABADOR, Port-Say et son fondateur, Louis Jean-Baptiste Say, lieutenant de vaisseau de réserve (1852-1915). Impr. L. Fouque, Oran 1955, p. 96.--67-F. PASTOR GARRIGUES, *op. cit.*, p. 1351.--68-El Marqués del Pedroso, cónsul de España en Orán al Duque de Almodóvar del Río, despacho n° 126, 8 de Octubre de 1901, A.G.A. África, Sección Histórica (Marruecos), Caja 198. --69-Ibid.---70-Ibid.
- 71- برحاب، المجال الحدودي، م. س، ص. 289.
- 72- Jerónimo BECKER, España y Marruecos: Sus relaciones diplomáticas durante el siglo XIXe. Eds. Tipolitografía Raoul Péant, Madrid 1903, pp. 178-179.--73- Jean ROUCH, "Le Maroc maritime". Revue de géographie marocaine, publiée par la Société de Géographie du Maroc, Casablanca, t. XI, 4 Trimestre, année XVI, Décembre 1932, p. 406.---74- Telegrama cifrada del cónsul de España en Oran Pedroso a Rodríguez San Pedro, 4 de julio de 1904, A.G.A. África, Sección política (Marruecos), Caja 44.---75- R. FERNÁNDEZ DE CASTRO Y PEDRERA, *op. cit.*, p. 112.
- 76- إسيدرو دي لاس كينخيكس، م. س، ص. 153.
- 77-R.O. del Ministerio de Estado dirigida a la Legación español en Tánger, n° 147, 3 de Noviembre de 1899, A.G.A. África, Sección Histórica (Marruecos), Caja 122.--78- A. BERNARD, *op. cit.*, p.323
- 79- برحاب، المجال الحدودي، م. س، ص. 293-294. يُنظر كذلك:
- Abdelkader TIMOULE, Le Maroc à travers les chroniques maritimes: La mer dans l'histoire du Maroc. T.II, éd. SONIR, 2ème ed., Casablanca 1990, t. II, p. 146 .
- 80- نقلا عن: محمد الأمين البزاز، "اتفاقية 16 نونبر 1910 بين المغرب وإسبانيا". مجلة دارالنبأ، ع. 2، 1405هـ / 1984، ص. 74.
- 81- Éd. DÉCHAUD, *Une mission commerciale, op. cit.*, p. 81.
- 82- الذي ظل حاكما على جزيرة بادس في الفترة الممتدة ما بين 1886 و 1889، ونفس المنصب شغله سابقا في مليلية.
- 83-F. PASTOR GARRIGUES, *op. cit.*, p. 244.---84- Éd. DÉCHAUD, *Une mission commerciale, op. cit.*, p. 81.