

Dirassat & Abhath

The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث

المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

EISSN: 2253-0363

ISSN : 1112-9751

شبكة السكة الحديدية وأبعادها في الجنوب الغربي الجزائري 1874 م

محطة جنين بورزق 1900 م أنموذجا

Railway network and its dimensions in the South-West of Alegria in -
1874

Djenien Bourezg station 1900 model -

merine brahim مرين براهيم

جامعة اسطمبولي معسكر

merine.45@hotmail.fr

Bachir belmehdi ali د. بشير بلمهدي علي

جامعة اسطمبولي معسكر

alibachirbelmehdi@yahoo.fr -

تاريخ القبول : 2018-11-22

تاريخ الاستلام : 2018-08-09

ملخص:

تتناول هذه الدراسة تسليط الضوء على إحدى السياسات الاستيطانية للاحتلال الفرنسي التي نفذها في الجزائر لضمان تواجده وخدمة مصالحه، وهي سياسة إنجاز مشروع خط السكك الحديدية في الجنوب الغربي الجزائري منذ سنة 1874 م، انطلاقاً من منطقة سعيدة مروراً بمناطق بوقطب، والعين الصفراء إلى غاية بشار وعلى مسافة أكثر من 440 كم.

وتخلص الدراسة من خلال ما كان لهذا الخط من دور بارز في تفعيل وتنشيط استغلال العديد من الثروات المعدنية والحيوانية وكذا النباتية مثل الخلفاء، وارتبط بحركة الأسواق وقبائل البدو الرحل للجنوب الغربي، وعبر هذا الخط الذي هو بمثابة أداة استيطانية ذات أبعاد إستراتيجية وعسكرية، وأهداف اقتصادية وتجارية، والذي جمع بين الدور المدني والعسكري والتجاري، تم بناء العديد من محطات القطار مثل محطة بوقطب ومحطة جنين بورزق، هذه الأخيرة التي أنشئت في فيفري 1900 م، وقد قاوم سكان المنطقة هذا المشروع في سياق المفاومات الشعبية .

الكلمات المفتاحية :

- محطة القطار، الخلفاء، الدور المدني، الدور العسكري، أداة استيطانية.

Abstract:

This study dealt with one of the settlement policies implemented by the French occupation to strengthen its presence and serve its interests in the south west of Algeria since 1847, including the completion of the railway project from saida region through Khaythar, Ain Sefra, till Bechar for more than 440 km.

The study also focus on the big role of this line in motivating the use of many wealth's, as the mineral wealth, livestock and plants like allies. Linked to the movement of markets, It affected the movement of the movable tribes of south western region and their trade affairs. It also built train stations across this line that combined the civil, military and commercial roles, like Bougtob and Djenien-Bourezg station, which was established in 1900. The residents of the area resisted this project in context of popular resistors .

Key words :

Railway station ; Alfa; the civilian role; the military role; A colonial tool

1. مقدمة:

اعتمد الاحتلال الفرنسي في الجزائر سياسة استيطانية ارتكزت على طرق وأدوات ساعدت على استغلال واستثمار الأرض والإنسان، بما يخدم المصلحة الفرنسية والمستوطنين، وفق إستراتيجية استعمارية دقيقة، قامت على دراسات تاريخية ومناخية وجغرافية لتحقيق جملة من الأبعاد والأهداف، أساسها تثبيت جذور الكيان الاستيطاني في الجزائر وإبقائه ينمو ويتوسع، وذلك بضمان استمرار التغلغل الرأسمالي الفرنسي (الميتروبول) وخدمة السوق الأوروبية عموماً بربط الاقتصاد الجزائري بالاقتصاد الفرنسي وجعله اقتصاداً مُكملاً له ضمن الحركة الاقتصادية والتجارية الاستعمارية، ومدمجاً في منظومته الرأسمالية الكولونيالية، خدمة للاقتصاد الاستعماري من خلال منجزات البنية التحتية والقاعدية من فتح ممرات وإنشاء الطرق المعبدة ومد شبكة السكة الحديدية، وهي أدوات ووسائل نقل تمثل شريان الحياة الاقتصادية والمالية، حيث تكسني شبكة خطوط السكة الحديدية الأهمية الكبيرة في الفكر الاستيطاني، وذلك بإعداد عدة مشاريع ومقترحات لإنجاز ومد شبكة خطوط السكة الحديدية متعددة الاتجاهات وقد أشتمت بالمجالات الدولية بالاتجاه نحو المغرب والنيجر وتشاد.. عبر المرتفعات والصحراء الجزائرية، ومنه نجد أن ذلك ارتبط بالغايات الاستيطانية وأهدافها الكبرى وقد تم إنجاز دراسات وخرائط اهتمت بالموضوع من قبل عسكريين ومهندسين، ومُنذ سنة 1857م شرع الاستعمار الفرنسي في إنجاز شبكة خطوط السكة الحديدية وتجهيزها لتحريك الحركة التجارية، وتنشيط مجال التصدير والاستيراد، وربطها بمواقع المناجم ومختلف الثروات الطبيعية، وكذا الموانئ وأماكن الشحن لنقل مختلف السلع والمنتجات ومختلف الحيوانات وخاصة رؤوس الماشية من أغنام وأبقار.. وتفعيل الأسواق الداخلية ثم نقل الأفراد (المسافرين) وربط الصحراء وإفريقيا بمناطق التل والموانئ والأسواق الأوروبية، فتم إنشاء خط عنابة الونزة، وخط الجزائر قسنطينة وخط الجزائر الجلفة، وخط الجزائر وهران.. وتوالى الخطوط وتوسعت الشبكة، ثم اهتمت السلطات الاستعمارية كثيراً بضرورة إنجاز خط الجنوب الغربي (الجنوب الوهراني) الذي كثر حوله الحديث الاستعماري، وشهدت دوائره السياسية والعسكرية مناقشات على مستويات عالية ومختلفة وأصبح شغلها الشاغل... هذا الخط الذي ينطلق أساساً من منطقة أريزو ثم سعيدة، ويتوغل من منطقة الخيثر نحو الصحراء ليبتدئ إلى منطقتي بشار والقنادسة جنوباً عبر مدن بوقطب مشرية والعين الصفراء وجنين بوزرق وبي ونيف... إذن ما هي الأبعاد الحقيقية لهذه المنجزات؟ - وإلى أي مدى حققت أهدافها؟ - وفيما تمثلت أهم انعكاسات خط السكة الحديدية للجنوب الغربي الجزائري؟ - وكيف كان رد فعل سكان قبائل المنطقة اتجاه هذا

المشروع؟ وللإجابة عن هذه الإشكالية اعتمدنا المنهج السردى مع الاستقراء والتخيل والاستنتاج.

2. شبكة خطوط السكك الحديدية إبان الاحتلال الفرنسي:

1.2 سياسة إنجاز خطوط السكة الحديدية وأبعادها في الجزائر:

تبنت الإدارة الاستعمارية منذ سنة 1857م بعد مداوات ونقاش حول مسألة الشروع في إنجاز شبكة وخطوط السكك الحديدية في الجزائر من خلال التكاليف والنفقات المالية ومدى توافقها مع المصالح الاستعمارية والأهداف الاستيطانية المرسومة، تبنت برنامجاً يهدف إلى إنشاء وتجهيز شبكة السكك الحديدية التي مست جميع جهات المستعمرة بالتدرج، حسب مجموعة خرائط ودراسات تقنية واقتراحات إنجاز معدة من قبل مهندسين وعسكريين، ويتطور وتوسع الاستيطان وتسلل جذوره في الجزائر شمالاً ورخفه نحو الغرب والشرق استعدى إنشاء "خطين: الأول الجزائر وهران والثاني سكيكدة قسنطينة"، ثم توغل الاستيطان نحو الجنوب والصحراء الجزائرية والهضاب العليا، وإن اختلفت مظاهره وطرقه وأدواته، فقد كانت شبكة السكك الحديدية وسيلة هامة لجلب المستوطنين وترسيخ أركان الاستيطان في هذه المناطق، وقد واصل الاحتلال الفرنسي تنفيذ مشروعه الاستيطاني بإنجاز خطوط الجنوب الشرقي والجنوب الغربي، حيث نجد "التشريع الأول للسكك الحديدية العامة للجزائر صدر بموجب المرسوم المؤرخ 8 نيسان / أبريل 1857م وقد تم تعديل ذلك بموجب قوانين مختلفة وخاصة بشبكة السكك الحديدية ذات المصلحة العامة وقد تواصل إنجاز خطوط السكك الحديدية في المستعمرة تباعاً من عام 1862م إلى عام 1892م¹ وقد قامت عدة شركات فرنسية وأوروبية بإنجاز أشغال هذه الشبكة منها شركة باريس- ليون- المتوسط Paris-Lyon -Méditerranée، و"إنشاء الشركة الفرنسية الجزائرية (الفرنكو جزائرية-Compagnie Franco-Algérienne) لغرض استغلال المنتجات والثروات منها الخلفاء وتشغيل السكك الحديدية.. حيث هناك 300.000 هكتار من المرتفعات لضمان تدفق منتجاتها"² من خلال "دراسة اقتصادية وفنية لمختلف الخطوط المتوقعة منها خط من "بوقطب إلى البيض (جريفيل) وخط الجلفة إلى الأغواط وخط من الأغواط إلى غرداية وخط طولقة إلى أولاد جلال، وخط جامعة إلى قمار وخط من ثقرت إلى ورقلة"³ كما أن الحكام العامين في الجزائر قاموا بدور هام في دعم وتثبيت هذا المشروع الاستيطاني، مثلما قام به الحاكم العام راندون Randon وكذا الحاكم العام لافريايير - M. La ferrière بالمساهمة في مختلف مراحل الأشغال مستخدمين في ذلك اليد العاملة من جنود وسجناء والمحكوم عليهم في الأشغال المختلفة وذلك كله في صالح المستوطنين، وتجد هذه المشاريع

العهد العثماني وبداية الاحتلال، فتجد نوعاً من التشابه والترابط بين الفترتين في كلتا الحالتين نوعاً من التملص والبحث عن السيادة والتحرر، ففي قبائل وعشائر ويطون اجتماعية تسير وفق النظام القبلي والجماعات ومنها كانت حياة سياسية أساسها الولاء للشيخ الأكبر سنّاً، ويظهر دور شيوخ القبائل " المشايخ " والخلفية الدينية والتكوين الثقافي بما يُعرف بالمشيخة الدينية نذكر منها : قبائل أولاد سيدي الشيخ، حميان، الغمور، ذوي منيع، أولاد جرير، أولاد سيد أحمد المجذوب "المجادية" أولاد سيد التاج ، الشعابنة، أهل توات... متمركزة في الأراضي السهبية الرعوية وأخرى جبلية وكذا المناطق الصحراوية كيانات جغرافية متنوعة، إضافة إلى سكان القصور الأمازيغ جُل هذه القبائل بدورٌ عاشت في حالة تنقلٍ وترحال. إذا كانت السياسة الاستيطانية في الجزائر ارتبطت بالأرض (الأرض الزراعية) والعقار عموماً، نجد أنّ السلطات الاستعمارية شجعت ذلك الأمر بترسانة من التشريعات وكذا كثير من الامتيازات التي قدمتها للأوروبيين خاصة في المنطقة الشمالية، لكن من جهة أخرى سُجِّل نوعاً من العزوف للمهاجرين الأوروبيين عن الاستيطان في الصحراء الجزائرية والجنوب الوهراني، رغم أنّ هذه المناطق تُعج بجمُوهلات ستظهر لاحقاً مثل مناطق الخيثر" التي لها موقعا هاماً، وليست مركزاً عسكرياً فقط وإنما هي مساحة شاسعة مع وجود تربة مالحة ملائمة لتسمين الماشية وتحسين لحومها⁸، ويوقطب ومشية، البيض، العين الصفراء وجنين بورزق⁹ وبشار وأدرار. وهي مناطق تجمع بين سكان القصور الأمازيغ وواحاتها في حين غالبية سكانها البدو الرُحّل الذين ينتشرون في هذه المناطق، ومنها منطقة جنين بورزق التي وصفتها سنة 1903م الرحّالة والصحفية إيزابيل إبرها ردت: "بأنها مجموعة أكواخ كثيفة"¹⁰، وقد اهتم الحاكم العام للجزائر M.Jules Cabman (جول مارتين كامبون) بهذه المناطق حيث رأى أنّها ملائمة " لتربية المواشي حتى أنه عين لجنة دائمة لدراسة كل ما يتعلق بتربية وتجارة المواشي والسلالات"¹¹ ليأخذ الاستيطان مظهرًا عسكرياً بهذه المناطق، ممزوجاً بتواجد مدني مُحْتشم ومحدود من العمال والموظفين ومجموعة من المبشرين، لتكون السياسة الاستيطانية في الجنوب الوهراني ذات طبيعة وصيغة خاصة، أساسها الاستيطان العسكري "مستوطنة عسكرية" وأطرافها مديون ذورهم اقتصادي وتجاري، يخضعون لحكم عسكري يرتكز على أسس المصالح التجارية والاقتصادية.

ولهذا لجأت السلطات الاستعمارية إلى تشجيع وإغراء المهاجرين الفرنسيين والأوروبيين بمدّ خط السكك الحديدية "بموجب مرسوم 29 أبريل 1874م أرزيو. سعيدة من خلال اتفاق لمدة 99 عاماً المؤرخ بتاريخ 20 ديسمبر 1873م بين الحاكم العام للجزائر والهيئة الفرنسية الجزائرية"¹² والذي يمتد ويتواصل نحو الجنوب حيث "تم إنجاز خط

قد اقترنت بتطور الاستيطان في الجزائر، مما أدى إلى نمو الأسواق والتعامل التجاري خاصة الأسواق الداخلية والحركة التجارية نتيجة لذلك، "باختبار تقسيم الجزائر إلى ثلاث مناطق من الشمال إلى الجنوب إقليم التل وهو منطقة ساحلية، قريبة من أوروبا وتنتج كثيراً من الخضروات والفواكه خاصة الكروم والحبوب. ثم إقليم الهضاب العليا بما فيها من أراضي سهبية، وهي مناطق الخلفاء والمراعي وقطعان المواشي وبعض جيوب الحبوب، وأخيراً الصحراء الجزائرية بواحاتها، وأشجار نخيلها وتمرها المتنوع، ومنه نجد اختلافاً واضحاً في الإنتاج وتنوعه في هذه الأقاليم"⁴ فكانت تتم التبادلات التجارية والمبيعات بواسطة القوافل بين المناطق والمدن والتي شكّلت محوراً رئيساً وهاما، وفي وقت مبكر " استدعت احتياجات الاستعمار بناء طرق الأتراق الداخلي، والتي استمرت أهميتها الاقتصادية في النمو مع تطور بلدان جديدة تحت النفوذ الأوروبي"⁵ وكان الهدف من هذا التوسع في المناطق الداخلية والسهبية لاستغلال الخلفاء والثروة الخشبية والمنجمية وتدعيم الوجود العسكري، لذا نجد أنّ شبكة السكك الحديدية قد وفرت خدمات لا مثيل لها للاستعمار الأوروبي في نقل السلع والمواد و المنتجات المتنوعة، ومختلف الحيوانات والمواشي إلى جانب دعم وإسناد الجيش الاستعماري بنقل أفراد و وحداته العسكرية في إطار التوسع والتوسع الاستعماري ومواجهة زُود الأفعال وحركات المقاومة ونقل المسافرين، إذن هي أداة استيطانية جمعت بين الجانب التجاري والاقتصادي والعسكري لصالح المستوطنين، وتحقيق الأهداف والمآرب الاستعمارية عامة لخدمة المشروع الاستيطاني في الجزائر، وقد كانت ترى السلطات الاستعمارية ضرورة " توجيه السكك الحديدية نحو فقيق المغربية غرباً ومنطقة قوزارة جنوباً لتنوع سكانها ولضمان الحركة التجارية الاستعمارية"⁶.

2.2 - مد خط السكك الحديدية بمنطقة الجنوب الغربي الجزائري 1874م/1892م:

تُعرف منطقة الجنوب الوهراني (Le Sud Oranais) حالياً بالجنوب الغربي عموماً والتي تمتد من الأطلس التلي جنوب منطقة تلمسان ومرورا بالأطلس الصحراوي إلى العرق الغربي الكبير ومن مناطق البيض شرقاً إلى الحدود الغربية غرباً تجمع مظاهر طبيعية وتضاريسية متباينة ومتمايزة "شطّين الشط الشرقي والشط الغربي، وسلاسل جبلية تضم جبال القصور والعمور"⁷ ومساحات سهبية، عُروق تُشكل كئبان رملية وواحات عديدة داخل هذا الوسط الجغرافي المتباين للجنوب الوهراني والذي يُقسّم سطحها من خلال الخصائص المناخية والنباتية إلى جنوب وهراني أعلى وجنوب وهراني أوسط وجنوب وهراني أدنى يقطنها مجتمع قبلي مُكوّن من مجموعات وعشائر تُكوّن وحدات مُستقلة غير مُرتبطة بشكل رسمي وإداري مع السلطة المركزية إبان

بوعمامة - من هجمات استهدفت خطوط السكك الحديدية وإن المراكز العسكرية قد وفرت التواجد العسكري المستمر للحماية والجراسة، وفي إطار اختراق الجنوب تعتبر السلطة الاستعمارية أن "ما يتم إنجازه وأنشأه هو ضمان لاستمرار الوجود الفرنسي والسيّر نحو الجنوب"¹⁷ والعمل على تمديد السكك الحديدية، بالنظر إلى دور هذه السكة في دعم هذا التواجد، ومدّه بالتموين والتسليح والإمداد العسكري، ومنه فرض التواجد والاحتلال الفعلي في مناطق شاسعة والهيمنة عليها وقد تقاطعت رؤى كل من "وزير الأشغال - ووزير الحرب - والحاكم العام على مدى أهمية هذا الإنجاز للمصالح الفرنسية والجزائرية"¹⁸ وبالمنظور الاستعماري ومصالح المستعمرة، نجد أيضا إنجاز عدة سجون ومعتقلات بجوار السكة الحديدية بسبب هذه العلاقة الجدلية بينهما، "ويشمل خط جنوب وهران على مسافة طولها 440 كم محور الخيثر - العين الصفراء الذي تكلفت بإنجازه الشركة فرانكو-الجزائرية (Compagnie Franco-Algérienne) 183 كم، ثم خط عين الصفراء إلى كولومب بشار من قبل المستعمرة مسافة 257 كم"¹⁹، وقد وصل الخط إلى منطقة مشرية سنة 1882م وإلى منطقة العين الصفراء 1887م ضمن إستراتيجية ذات بُعد عسكري، مع استغلال الحلفاء من طرف "الشركة صاحبة الامتياز قامت باستغلال مساحة قدرها 300.000 هكتار من الحلفاء في المرتفعات"²⁰ وينتشر نبات الحلفاء بشكل كبير في مناطق الهضاب العليا وشمال الصحراء وحتى مناطق شبه صحراوية وتُستغل "في تغذية الحيوانات وفي استغلال صناعي كبير، حيث يتم شحها عن طريق السكك الحديدية إلى أرزيو ومنها إلى إنجلترا"²¹ وتدعيما لذلك تم إنشاء أسواق أسبوعية في كل من سعيدة بوقطب العين الصفراء وبني ونيف..وقد رأيت السلطة الاستعمارية في هذه "الأسواق عمل وطني ومُكمل أساسي للسكك الحديدية، وذلك لربط مُستعمراتنا بفرنسا تجاريا، لأن الارتباط التجاري أقوى ارتباط .."²² وجلب سكان المنطقة إليها خاصة قبائل البدو الرحل لاحتوائها وذلك لإحداث الحركة التجارية وجمع الضرائب فكان "يجب تسهيل قدوم قبائل الجنوب عن طريق السكك الحديدية حتى يضحكون أكثر انتظاماً وباستمرار ويتوافدون على الأسواق للتسوق"²³، إضافة إلى مراقبة ومتابعة تحرك الشيخ بوعمامة 1881م وتحريك الجانب الاقتصادي وتنميته لصالح الاستعمار الفرنسي"²⁴ ويظهر ذلك جلياً إذا ما أخذنا محطة بوقطب²⁵ Bou-Guetoub أنموذجا من خلال عرض لمحة عن الدور الاقتصادي لهذه المحطة ولهذا الخط عموماً منطقة بوقطب نقطة تقاطع مسارات لجهات ثلاث من الشمال مناطق سعيدة التي شهدت "حركة تجارية نشيطة بسوقها الذي كانت تجارته الرئيسة الأغنام والأصواف"²⁶ ثم منطقة الخيثر في اتجاه الجنوب وشرقاً نحو "جيريفيل (البيض) التي هي واحدة من

جنوب وهران بمنطقة الجنوب الغربي لأسباب عسكرية طوله 440 كيلومترا من الخيثر إلى كولومب بشار"¹³، إلى جانب تغيير الطرق، نحو الجنوب الوهراني والصحراء الجزائرية، فارتبط الاستيطان بالتوسع في الأرض في هذه المناطق، ولكنه من حيث ما تحمل على سطحها وما في باطنها باعتبار الجانب المناخي قاس ونوع التربة الأقل خصوبة والمختلطة بالجراسة وقلّة الثبات، فكان الدافع الأساسي والمركزي للاستيطان هو الجانب الاقتصادي: ثروات طبيعية ومنجمية مثل النحاس في منطقة العين الصفراء والفحم في منطقة القنادسة وبشار، وثروة الحلفاء... حيث كانت الشركات الفرنسية لاستغلال الحلفاء والثروة الخشبية والمنجمية عاملاً للتوسع والاستيطان لإحكام السيطرة والتحكم في الطرق وضيم المزيد من الأراضي، وأيضاً جانب استغلالي يشع لليد العاملة الجزائرية الرخيصة خاصة سكان البدو الرحل وحالهم المزرية، وقد كان لخط السكك الحديدية دوراً فاعلاً في تنشيط حركة الاستيطان والتوسع العسكري نحو الجنوب الوهراني والصحراء الجزائرية والمناطق الإفريقية فتوجهت الجيوش الاستعمارية نحو المناطق الداخلية والسهبية في منطقة الجنوب الوهراني، فكانت سياسة استيطانية همجية غلب عليها الطابع العسكري بأدوات مدنية أقل ما يُقال عن ذلك بأنه "قطاع عسكري قاسي وفضيع"¹⁴ وكذا المظاهر والأدوات الرأسمالية حيث أهتم الاستعمار الفرنسي بمد شبكة السكك الحديدية عبر الهضاب العليا والصحراء وذلك من أجل استغلال ثرواتها لكن المشروع لم يصل إلى كامل أنحاء الصحراء وتوقف عند منطقة بشار في الجهة الغربية وعند منطقة تُقرت في الجهة الشرقية ويرجع ذلك للتكاليف المالية الباهظة وصعوبة التضاريس والكثبان الرملية، والمقاومة الجزائرية الشرسة لهذه الخطوط، شبكة خطوط مُدعمة بمراكز وأبراج وحصون عسكرية وأجهزة اتصال، حيث ربطت سلطات الاحتلال إنجاز خطوط السكك الحديدية عبر الجنوب الغربي بوجود الأمن والاستقرار حيث رأيت أنه لا يمكن مد خط سكة حديد عبر الصحراء وشمالها عموماً قبل الاحتلال الفعلي والنهائي لأن إنجاز مشاريع استعمارية في المنطقة مثل مد خط السكك الحديدية تحتاج لِقوة عسكرية لحماية الأشغال الخاصة بذلك، ثم مراقبة ونقل البضائع والعتاد العسكري والمعتقلين "إن خط أرزيو - العين الصفراء أهم طريق لاختراق"¹⁵ الصحراء، فكان إنجاز هذه الخطوط محور صراع بين المقاومين والجيش الاستعماري، فكانت عدة عمليات مُسلحة ضد خطوط السكك الحديدية وكذلك ضد القوات الفرنسية، ثم "إن مد الخط الحديدي.. كان مظهر آخر من مظاهر تنفيذ المشروع الفرنسي الواسع الزامي إلى ربط شمال إفريقيا بغيرها عبر الصحراء مُرورا بالعين الصفراء وبمناطق أخرى"¹⁶ وقد نفذت المقاومة الجزائرية عدة عمليات منها ما قام به الشيخ -

ما تُنتجه منضقة الجنوب الغربي بجُزأه الهضاب العليا والمساحات الصحراوية، من خلال السكة الحديدية، ثم تُدرج نوع آخر من المحطات من نفس الخَط والتي يَظهر من خلال نَشاطها تداخل الأُدوار العسكرية والمدنية وهي محطة جنين بورزق جنوب منطقة العين الصفراء فيقري 1900م.

3- محطة القطار بجنين بورزق (العين الصفراء) فيقري 1900م :

1.3:- إنشاء محطة القطار جنين بورزق وخصائصها :

أدرك الفرنسيون أهمية "سَفح جنين بورزق"³¹ (العين الصفراء) في إستراتيجيتهم وتخطيطهم العسكري في مراحل تقدّم وتوغل القوات الاستعمارية نحو الجنوب بوجود سلسلة جبّلية ومناطق سهلية ووديان، وغطاء نباتي مُتنوع، ومسالك للعبور، شكل ذلك مَظاهر طبيعية مُتنوعة، جعلها الاحتلال في خدمة مصالحه العسكرية وحتى الاقتصادية منها، وبنى بها "حصنا يحوي حامية ومكتبا عربيا وبعض المنازل الصغيرة، وبالمنطقة مجموعة من الأوربيين الذين يعملون مع الجيش، حيث يعتني أفراد الفيلق الإفريقي الأول للحامية بحديقة حصنهم الخضراء والجميلة من أشجار النخيل وبعض الخضروات"³² وفي إطار إنجاز خَط السوكة الحديدية الخيثر بوقطب "منذ عام 1892م ، هناك خط واحد قيّد الإنشاء، وهو العين الصفراء جنين بورزق دعثُ إليه المصلحة العامة وسعتُ الحكومة إلى تمديده إلى منطقة الزوبية Duveyrier عند التقاء واد دزمل وواد الدؤيس طول الخط 115 كم³³ جنوب جنين بورزق (العين الصفراء)، وللضرورة العسكرية وبعد دراسات ومداولات واجتماعات للسلطات الاستعمارية تقرر بناء محطة القطار بجنين بورزق "وقد أُطلع المجلس الأعلى على الصُعوبات التي صادفتُ إنجاز محطة جنين بورزق، وقد وافق أخيرا الحاكم العام 25 أكتوبر 1898م وسيُجري العمل قَبيل نهاية عام 1899م ليكُون الانتهاء من الأشغال خلال عام 1900م"³⁴ وفي نفس السنة أُجرت إدارة الجُسور والطُرق السريعة دراسات لمشروع التمديد حتى منطقة الزوبية (Ez-Zoubia) Duveyrier³⁵، ووضع المهندسون مشروعاً نهائياً أذن بتنفيذه في 31 أكتوبر 1899م، "وقد أُعيد تصميم هذا المشروع مرتين لمراعاة الرغبات التي أُعربت عنها السلطة العسكرية نتيجة الاجتماعات المُختلطة وعمليات التنسيق بين السلطات المدنية والعسكرية، وتم تعديل تصميم المحطة للاستخدام المحتمل للمحطة للنقل العسكري وطُول رَصيف الشحن من 20 إلى 40 مترا، وعرضه من 10م إلى 18 مترا، ثم البحث عن المياه فكان ذلك ينجح، وبالتالي إعادة صياغة المشروع"³⁶، وهكذا تم بناء محطة القطار بجنين بورزق، حيث يبلغ طولها 43 م وعرضها 47 م ذات حديقة طولها 20م وعرضها 12م، تحوي ثلاث حُجرات ضيّقة تحت الأرض (زنانات) تحوي على فتحات تهوية سطحية صغيرة و قطع وأوتاد حديدية مغرُوسة ومثبتة في

الأسواق الرئيسة للأغنام في الجنوب الوهراني وهي سوق كبيرة لتجارة الأغنام والصُوف والحُبوب، ومنها أيضاً، تتجه القوافل المهمة خلال السنة إلى منطقة فُورارة Gourara، مما أدى إلى الاهتمام ببناء خَط حديد ووضع دراسة لإنجاز خَط "السكة الحديدية بوقطب جيرفيل، ثم جنوباً من بوقطب نحو مناطق مشرية والعين الصفراء..وقد مثلت محطة بوقطب في الإستراتيجية الاستيطانية من خلال خَط السكة الحديدية للجنوب الغربي "مركز هام لتصدير الحلفاء والسلع الرئيسة للنشاط الاقتصادي في المنطقة منها: الأغنام والصُوف والجلود، والحلفاء وكذلك الثُمر القادمة من الجنوب وهناك أيضاً عمليات الاستيراد من الحُبوب والأقمشة والسلع القطنية والبُن والسكر والتبغ والشُموع والزيتون..وهي جميع مُنتجات الاستخدام اليومي"²⁸ وهذا كله من خلال محطة بوقطب ويُمكننا تقييم مُتوسط ما كان يُصدر عبر محطة بوقطب وهو " مُتوسط سنوي قدره 30.000 رأس غنم من مجموع 340.000 رأس غنم التي تملكها قبائل دائرة جيرفيل (البيض) هذا الرقم يُمثل النصف فقط والجُزء الثاني يضم نقله عبر رحلات القضاوفل جنوباً وهو تقريبا 30.000 رأس ويُمكن تقدير ما مجموعه 60.000 رأس من الغنم، إضافة إلى الحيوانات الأخرى المُصدرة عبر محطة بوقطب تتكوّن من حوالي 1000 رأس من الثيران والخيول وتكوّن قيمة هذه الصادرات ثابتة: بالنسبة للأغنام 900000 فرنك، و120.000 فرنك للحيوانات الأخرى ويُمكن أيضاً تقييم صادرات الصُوف والجلود عبر هذه المحطة بكمية مُتوسطها 300 طن وتُمثل قيمة 420.000 فرنك"²⁹ ونجد أن مادة الحلفاء كانت من المواد التي شكّلت اهتماماً ورواجاً تجارياً هاما لدى السلطات الاستعمارية وخط السكة الحديدية وهي "تُغطي مساحة 1.000.000 هكتار في دائرة جيرفيل، مع أن جُزءاً منها فقط قيّد الاستخدام وبلغ حجم الصادرات السنوية حوالي 15000 طن، يتم شخنها عن طريق محطة بوقطب حيث الهكتار الواحد من الحلفاء يُعطي حوالي 3 قناطر من الحلفاء الخضراء، وهو ما يُعادل قنطارين من الحلفاء الجافة، لذلك فإن المنطقة المحيطة بدائرة جيرفيل تُنتج وتعمل ورشاتها سنوياً.. ويبلغ عدد ورشات ومواقع إنتاج الحلفاء المتناثرة في منطقة جيرفيل حوالي 20 ورشة يتم فيها تجفيف وقَرز الحلفاء وجمعها من قِبَل سُكان المنطقة العرب وهم البدو الرُحل ثم جلبها ونقلها باستخدام قوافل الجمال وكذا الحُمير والبغال من ورشات منطقة جيرفيل إلى محطة بوقطب.. ويتقاضى العرب عن القنطار 2.00 فرنك وعن عملية النقل 2.00 فرنك"³⁰ إذن هذه الممحة تكشف الدور الاقتصادي البارز لمحطة القطار بوقطب، وهي عَينة لمحطات القطار التي ظهر دورها الاقتصادي عبر مسار الخط في الجنوب الغربي، من سعيدة إلى بشار والقنادة في تحريك العمل التجاري والاقتصادي للمصالح الاستعمارية، واستغلال

جميع مراحل بنائها، انطلاقاً من أفتتاح الحجارة من محجر الحجارة *carrière de pierre* ونقلها في كثير من الأحيان فوق أكثافهم وأحياناً أخرى يتم استخدام السلال وكذلك الحيوانات، والمشاركة في أطوار مرحلة البناء بتأين ومُساعدين، وصناعة مادة الإسمنت والجير في أفران وضعتها القوات الاستعمارية خصيصاً لذلك، ودعمت السلطات الاستعمارية المنطقة لتحقيق أهداف محطة القطار والمركز العسكري بوسائل الاتصال والإشارة فقد تم "استحداث مركز بريد في 14 جوان 1889م وخدمات لنقل الأخبار ابتداء من 01 جانفي 1890م"³⁹ تابع لقطاع وهران يتضمن صندوقاً بريدياً للإيداع والتوزيع، ثم تم إنجاز الهاتف و"خطوط التلغراف بجنين بورزق ضمن الخط الكبير للجَنُوب سنة 1898م للوصول لمنطقة قابس"⁴⁰ في سياق القيام بالتحسينات البريدية والبرقية لمصلحة الاستعمار وحماية الغزو الفرنسي التدريجي الذي يسير ويتوغل في مناطق الجنوب عموماً والجنوب الغربي والصحراء الجزائرية بصفة خاصة، انطلاقاً من منطقة العين الصفراء وقاعدتها المتقدمة بجنين بورزق للاتصال بين مكونات وتشكيلات القوات الاستعمارية في إطار التنسيق والتخطيط العسكري وضمان الزحف العسكري، والاحتياط من الهجمات المحتملة من سكان المنطقة، وهكذا نجد الدور البارز للسلطات العسكرية في تحديد مخطط بناء المحطة وتوجيه دورها خدمة للجانب العسكري، و" في أول فيفري من سنة 1900م قام الحاكم العام الفرنسي بالجزائر - لافيريير - M. La ferrière"⁴¹ بتدشين محطة القطار وقد أُقيم له حفل تدشين رسمي مع أداء الموسيقى الاستعمارية الرسمية من تشكيلات الجيش الفرنسي، مع فعالية الفروسية (الفتنازيا) وطلقات البارود من الخيالة وهم فرق القومية، ثم ألقى بالمناسبة كلمة عبّر فيها عن أهمية هذه المحطة، وترتبط بالمناسبة حسب بعض الدوائر "بمقتل أحد أشهر مُساعدي الشيخ بوعمامة وهو محمد ولد علي في معركة جبل بني سمير ضد الجيش الفرنسي بقيادة العقيد Billet"⁴².

2.3 - أهميتها الإستراتيجية والعسكرية :

لما تميزت به منطقة جنين بورزق (العين الصفراء) من "موقع هام مُلائم للاختراق والتوغل نحو الجنوب تم تمديد خط السكة الحديدية"⁴³ من هذا المكان، وإنشاء محطة القطار به ضمن خط السكك الحديدية للجنوب الغربي أهمية بالغة من خلال عدة جوانب منها الجانب العسكري والاقتصادي والاجتماعي و" قد أُعيد تصميم هذا المشروع مرتين بحيث أخذ في الاعتبار رغبات السلطات العسكرية المختلفة ثم تم تعديله لاستخدامه محطة للنقل العسكري أيضاً، فتم زيادة طول رصيف البضائع.. حيث تلتقت دعم وزير الحزب (إيفاد 13 أكتوبر 1899م) .."⁴⁴ ليكون استخدامها عملياً مُزدوجاً فكانت ذات دور مدني وعسكري كما رأينا سابقاً إضافة إلى النواحي الاقتصادية والاجتماعية

الجدران استخدمت في عمليات اغتقال المُتمردين والمتعاونين مع المقاومات الشعبية مثل "اغتيال أنصار الشيخ بوعمامة وكذا كل من يُظهر المقاومة ورفض التواجد الاستعماري في المنطقة"³⁷ في الجناح الأول في طابقه الأرضي، وأغلاها مكاتب لموظفي المحطة (مصالح النقل) أما الطابق الأول في نفس الجناح يحتوي على مطبخ ومكاتب خاصة بموظفي الجيش الاستعماري (الجانب العسكري) ونوافذ هندسية مُوزعة على كل الجهات تسمح بمراقبة دقيقة وواضحة وفوق الطابق الأول للجناح الأول تم تشييد بُرجين للحراسة والمراقبة من مادة الحديد واحدة جنوبية وأخرى شمالية ثم ساحة بها بئر بجانبه خزان مائي قاعدته مبنية بالحجارة تحمل خزانه المعدني يحوي مسطرة خارجية مُدرجة متريا، ويتوسط الساحة التي نجد بها أيضاً إسطليل للحيوانات خاصة الخيول وغرف ودورات مياه وسيّاجها جدار من الحجارة به نوافذ شاقولية صغيرة تُساعد على المراقبة الخفية والدفاع لا تُساعد الآخر في حالة هُجوم، أما الجناح الثاني يتمثل في طابق أرضي فقط، تُعلوه مكاتب المكتب الثاني للتحقيق والاستنطاق ومطبخ وتحتها حُجرتين أرضيتين ضيقة تحوي على فتحات تهوية سطحية صغيرة و قطع وأوتاد حديدية مغروسة ومثبتة في الجدران استخدمت في عمليات التعذيب والتفكيك ضد المقاومين والمجاهدين الجزائريين على مسار الكفاح الجزائري واشتدت أثناء الثورة التحريرية، وللمحطة بابان حديديان، باب أحادي للجناح الأول والرسمي، وباب ثاني ذو دفتين لساحة المحطة وللجناح الثاني، وقد تم بناء أيضاً خارج المحطة في الجهة الشرقية وأمام الواجهة الرسمية والأمامية للمحطة حوض مائي وحُجرة تحت الأرض، ورصيف الشحن وثلاث حُطوط سكة حديدية تتوسطها حنفية ماء على شكل أنبوب مُرتفع ثلاث أمتار، وسلسلة من أشجار الصنوبر، وقد تم ربطها أيضاً بالمركز العسكري³⁸ (1888م) بنفق على مسافة 500م لماذا هذا النفق؟ وما هو دوره؟، وغُيّر بعيد عنها عيادة طبية ومكتب عربي... أما في الجهة الغربية والخلفية للمحطة هناك أربع قواعد إسمنتية بها بنايات جاهرة عسكرية تابعة لمكاتب ومرافق المحطة وواحدة أخرى صُممت لهبوط الطائرات الصغيرة خاصة طائرات هيليكوبتر وبالقرب منها أكواخ وخيم المتعاونين مع الاستعمار الفرنسي بما يُعرف بفرسان القومية (الحركي) وغير بعيد سلسلة بُكنات لتخصّصات عسكرية استعمارية منها الهندسة العسكرية.. وقد استخدم الاستعمار الفرنسي في بناء هذه المحطة مواد الحجارة المحلية العادية والمصفولة وكذا مادة الآجر الأورجواني في سقف حُجراته، ووحدات وقطع مُترادفة مُتراصة حيث نجد شكل السقف مائل للتخلص من الحرارة ومياه الأمطار، باستغلال السُجناء والمُعاقبين من الأسبان والجزائريين بتأين ومُساعدين وأعوان إضافة إلى اليد العاملة الرخيصة من قبائل البدو الرُحل وحتى حيواناتهم في

المعتقل كما تُساق الأغنام زغم العباء والتعب البادي علينا من السفر على متن القطار وضغونا داخل قاعة مظلمة بدون ماء...⁵⁵ وهكذا شرعت سلطات الاحتلال في الرّجّ بالمناضلين، واعتقال الجزائريين وإرسالهم إلى معتقل جنين بورزق الذي بات يستقبل المعتقلين جماعات وأقواج و"ويؤكد ذلك المجاهد صيّفاوي جلول في شهادته: "رأيتُ الجنود الفرنسيين يُزلون المعتقلين من عربات القطار بمحطة جنين بورزق أكثر من 50 مُناضلاً، يسيرون ببطء شديد، ومُعانة قاسية ومنهم عدد كبير من كبار السن ومنهم من كانت لهم لحي، مُقيدين بأسوار حديدية...⁵⁶ وبذلك نلاحظ أن الأهداف السياسية والعسكرية والاقتصادية تجسدت في دور هذه المحطة بتقاطع المصالح والعمل على الهدف العام والرئيس وهو مصلحة فرنسا الأم.

4. خاتمة:

من خلال مشروع شبكة السكك الحديدية في الجزائر تظهر الأهداف الاستيطانية الخفية والعميقة، وينكشف الوجه الحقيقي للاستعمار الفرنسي القائم على إخطبوط الاستغلال الاستيطاني ذي الأذرع السياسية والعسكرية والاقتصادية وغيرها، وشريان تزويد فرنسا الأم -الميتروبول- بالثروات الطبيعية والمواد الأولية الباطنية والسطحية بمختلف أنواعها من المواد المعدنية والنباتية والحيوانية، وما وجود خطوط السكك الحديدية ومحطاتها قرب المناجم ووحدات الإنتاج مثل منجم القنادسة (بشار) في الجنوب الغربي الجزائري ومُستودعات الحبوب و ورشات الحلفاء (محطة بوقطب) واستغلال النخيل في الجنوب عموماً بنظام سقي مُفرط.. وكذا قُربها من السجون والمعتقلات والمراكز العسكرية مثل معتقل جنين بورزق (العين الصفراء) 500م وغيرها والتي هي مؤشرات وأدلة واضحة في الكشف عن المنظومة المتكاملة والمتداخلة لمشروع السكك الحديدية الاستعمارية في الجزائر وخاصة في الجنوب الغربي الجزائري، حيث تُعد شبكة السكك الحديدية والطرق عموماً سلاحاً استيطانياً قوياً بدءاً من سنة 1857م بمدّها وتجهيزها وخدمة مهمة لتنظيم حركة النقل والسيطرة والتوغل، وأداة من أدوات الجيش لضمان الأمن، واستغلال مختلف الثروات المنجمية والمعدنية، وتنشيط المجال التجاري مع إنجاز الأسواق الداخلية مثل سوق العين الصفراء وسوق بني ونيف... لجلب البدو الرُحّل وسكان الجنوب الغربي عموماً لهذه الأسواق لسهولة مراقبتها وفصلها عن خلايا المقاومة واحتوائها في تَنظيمات تابعة للاستعمار ثم بُغية تحقيق مآرب مالية جيائية.. فكانت صراعاً حاداً، وحزباً عُرفت بحرب السوكك الحديدية بين سكان المنطقة وسلطات الاحتلال وقواته "فقد استدعى الشيخ بوعمامة لحفل تَدشين محطة القطار بجنين بورزق فيفري 1900م فكان ردُّ فعله أن قام بهجوم مفاجئ (على خط العين الصفراء -جنين بورزق) لإدراكه بخطورة الخط وأبعاده

المُتبطّة أساساً بالمصالح الاستعمارية وغيرها، ويظهر ذلك جلياً وواضحاً في كلمة الحاكم العام الفرنسي بالجزائر -لافيير- M. La ferrière في حفل تَدشين هذه المحطة قائلاً: "جنين بورزق ليست محطة وصول ونقل وغُبور فحسب، ولكن خط رئيسي هام، وأيضاً لفائدة مصلحة الضرائب، والتوغل نحو الصحراء"⁴⁵ عبر الطُرق الجبلية والوديان والمسالك الترابية وكان أيضاً لضمان السير الحسن للقوات الاستعمارية وتحقيق الاستقرار وتجدد أن "مسار جنين بورزق - إيقلي في حالة قلق مما استدعى تعزيز الاحتلال لقواته"⁴⁶ في أكثر من مرة، وأصبحت هذه النقطة "نقطة ملاحظة وعمود للرصد والمراقبة"⁴⁷، وهكذا كان بناء المحطة في مكان محوري ومركز جغرافي مهم من خلاله يتم تغطية مساحات ومنازل وطُرق في مختلف الاتجاهات والمناطق، ونقطة ارتكاز للوجود الاستعماري نحو الجنوب، ذلك من الغرب وهذا الخط يُمكن أن يربط تمبكتو بجنين بورزق عبر توات Touat وقورارة Gourara، سيكون هذا الخط بالتأكيد ذو فائدة كبيرة لذلك يجب القيام به.. وجميع المصالح السياسية والتجارية والصناعية والعسكرية ستُساهم في بناء هذه المحطة من أجل مستقبل فرنسا في إفريقيا وضرورة الالتزام ببنائها دون تأخير"⁴⁸، وكان أيضاً لاختيار الموقع جانب اقتصادي ونظرة تجارية موازية للمسار العسكري" وفتحت العُرفة التجارية في الجزائر العاصمة ديسمبر 1898م ولخلق المنافسة بين خطوطها الجنوبية فتحت خط جنين بورزق إيقلي وواحة وادي الساوره وقورارة.. إلى النيجر"⁴⁹ من خلال ما سبق نُجمل بأن الموقع اتخذ أهميته انطلاقاً من بحث السلطات الاستعمارية لسنوات عديدة عن "ممر نحو الصحراء ونحو السودان عبر جبال الفُصور"⁵⁰ بعد اختلال جنين بورزق ووجدت في هذه المنطقة "إحدى الطُرق نحو الصحراء، جنين بورزق، إيقلي، أدرار للعبور إلى إفريقيا"⁵¹ لمواصلة التوسع. ولذلك كان "من الضروري للغاية تمديد خط سكة حديد جنين بورزق.. من أجل أن تكون قَادرة في جميع الأوقات وبسرعة جلب القوات إلى منطقة إيقلي عند الضرورة"⁵²، وكان الجانب التجاري حاضراً حيث كانت الحكومة الفرنسية قد أنشأت في الحدود الجنوبية سؤلسلة من الأسواق الحرة ضمن الحركة التجارية للصحراء وغُبور البضائع منها جنين بورزق⁵³ فأصبح من الضروري تأسيس مركز عسكري لتحقيق الأمن والسيطرة على المنطقة وقاعدة للانطلاق وحماية المكتسبات، بالنظر إلى أهمية التموين وحركة التجارة بالنسبة للتواجد العسكري الفرنسي وقدرته على الصمود والتوسع في مثل صحراء الجنوب، وطبيعتها القاسية فكانت منطقة "فقيق - العين الصفراء يُعطيها نشاط تجاري هام ولذلك من الضروري إنشاء سوق ومُستودعات تجارية حرة"⁵⁴ وفي عملية تكاملية، ويقول المناضل محمد البركاني أحد مُعتقلي معتقل جنين بورزق في الأبعينات "سُقنا إلى

انتشرت جميع أنواع الأمراض، وفتكت حى التيفوس بسكان القرى والدواوير والمداشير، وأودت بحياة الجزائريين ذكورا وإناثا⁶²، فعانى سكان منطقة الجنوب الوهراني من تأثيرات هذه الظروف السيئة والميرة "فغاش السكان في الآلام والمآسي المفترقة فكان الموت من نصيب كل واحد وأصبح الموتى من الناس والهائم يُعرضون للأبصار، إذ كانوا يُشكلون ركام جثث يعجز المرء عن وصفه وإنه لمنظر مُرعب حقاً، فكانت مدن مشرية وبوقطب والبيض والعين الصفراء، تمثل بالنسبة للجميع بداية نهاية العالم"⁶³ بسبب ظروفها، وهذه الأوضاع المزرية والمعاناة البائسة، وهذا ما أرخته كثير من الوثائق التاريخية شاهدة على همجية الاختلال في الجنوب الغربي، ونتيجة لتأثيرات مشروع السكك الحديدية الذي قرّم دور تجارة القوافل، وقوّض حركة البدو الرُحّل وربطهم بالأسواق الرسمية الاستعمارية، وجعلهم يتعدون عن الأرض الزعرية، حيث نجد أن "عربة قطار شحن بحمولة 10 أطنان وهي حمولة 60 إلى 70 جمل، وأصبح قطار شحن مكون من 20 عربة شحن حمولتها 1200 جمل، ومن 05 جمال إلى 600 جمل في حركة يومية تمثل ثلاثة قطارات في الأسبوع على مدار العام"⁶⁴، إضافة إلى الظروف القاسية التي يتخبطون فيها، تحوّلوا وانتقلوا من أسياد منتجون لضمان العيش في بيئة تطبّعها خصائص الجربة والترحال إلى حدم يُنتج من أجل غيره فتوجه الكثيرون من البدو الرُحّل إلى ورشات الحلفاء أكثر من 20 موقعا في دائرة جريفيل (البيض) وغيرها في مناطق خلف الله (سعيدة) والخير والعين الصفراء.. غير مُكترين بمصدر معيشتهم وهي أساساً تربية المواشي، فكان في مواقع الإنتاج هذه "سعر القنطار من الحلفاء الخضراء 2.00 فرنك، و2.50 فرنك من الحلفاء الجافة وتقلها على مسافة 30 كم على ظهر الحيوانات 1.00 فرنك"⁶⁵، وتُشير إحصائيات أخرى أن "الدخل السنوي للحلفاء ما بين 15 إلى 20.000.000 فرنك، وفي سنة 1862م كانت أول شحنة صدرت لبريطانيا عن طريف ميناء وهران وبدأت أوروبّا تضشعر أن هذه المواقع والمساحات (في الجنوب الغربي من خلف الله ومرحوم جنوب سعيدة إلى جنوب مناطق جنوب العين الصفراء والبيض..) هي أكبر مناطق الإنتاج للحلفاء لصناعة الورق، ومع هذا الاهتمام الاستعماري والأوروبي قفز إنتاج مادة الحلفاء من 370.000 سنة 1870م إلى 800.000 قنطار سنة 1885م"⁶⁶ غير القطار وبأيد جزائرية بدوية وعملها شاق وعسير، هو فعلا تحول في التفكير لدى ساكنة البدو الرُحّل للمنطقة ولذلك التحول سلبات اجتماعية واقتصادية، سيفقد الشخص خلالها حريته لأنه سيكون خادماً عند غيره فيصبح خاضعاً له ولقوانينه وشروطه وهذا ما كانت تبحث عنه السلطات الاستيطانية، ثم يرتبط بالتفكير المادي المتمثل خاصة في الأجرة المالية فيتغاضى على اقتصاده الأساسي الاستهلاكي (تربية المواشي و قليلا من الزراعة مثل الحرث)

الاستعمارية وانتقاماً لقائده العسكري⁵⁷ فقد عملت المقاومة على عرقلة إنجاز هذا الخط ومحاربة توغل القوات الاستعمارية و" في سنة 1903م كان الخط قد وصل إلى منطقة بني ونيف 140كم جنوب مدينة العين الصفراء في اتجاه بشار، فدارت معركة بين قوات الشيخ بوعمامة والقوات الاستعمارية حول الخط، حيث نصب كميناً للحاكم العام Jon nard الذي حضر لتدشينه وقد نجا بأعجوبة.."⁵⁸ حتى أن الحاكم العام جُونار والذي شعر بخطورة الوضع من الأحداث التي حدثت له "قال للجنرال ليوتي Lyautey أن هذه المعركة ومعركة تأغيت كانتا هما أشد المعارك"⁵⁹، و سنة 1945م قد قامت مجموعة من قبيلة العُمور فرع المرينات في منطقة ضيآت (جنين بورزق جنوب العين الصفراء) بهجوم على قطار خط سعيدة-بشار حيث تسلق أفرادها⁶⁰ عربات القطار، وقاموا يرمي أكياس القمح والشعير على مسافة 10 كم ما بين منطقتي ضيآت و جنين بورزق...وقد تمّ إلقاء القبض على هذه المجموعة بعد أيام وحُكِم على أفرادها بالسجن، وقد تواصلت حرب السكك الحديدية وكانت هدفاً لجيش التحرير أثناء ثورة التحرير...فسكان مناطق الجنوب الغربي من البدو الرُحّل، وهم يعيشون حياة البادية القاسية باحثين عن لقمة العيش، يضرون الخط الاستعماري يعبر أراضهم الزعرية في مناطق: الخير بوقطب، مكاليس، تيركونت، العقلة، الفاجية، بوطويل، ضيآت، جنين بورزق، حجرات المليل...وعربات القطار هذا تحمل ما لداً وطاب من مختلف المواد الغذائية والزراعية مثل الحبوب والتمور.. والمواد الحيوانية والمعدنية ذهاباً وإياباً لتموين وحدات الجيش الفرنسي والسوق الاستعمارية الداخلية والخارجية في عملية استغلال رأسمالي مُربع واستنزاف عميق لقدرات وخيرات الشعب الجزائري في ظل السيطرة الاستعمارية على سطح الأرض الجزائرية وباطنها، وسياساتها الجائرة ومشاريعها الاستيطانية وما حصدهت المجاعات والأوبئة سنوات 1867م- 1869م ثم سنوات الأربعينات وظروف الحروب العالمية، وحشد السكان في المحشّسات وفي الأراضي الفقيرة والجدياء، وسكان الجنوب الغربي غضابصون في وحل الفقر المدقع، والمعاناة المريرة بين قسوة الطبيعة ووحشية الاستعمار وأعوانه، ويئن مخالب الأمراض أمراض التيفيس"⁶¹ Typhus، والتيفويد Typhique، والحمى وأمراض الأمعاء الحادة Dysenteries، والمجاعات، التي كانت تهش أجساد الجزائريين من سكان المنطقة خاصة أوساط البدو الرُحّل الذين عاشوا فترات عصيبة بسبب تدهور المستوى المعيشي وانعدام النظافة والأوساخ، وعدم وجود الرعاية الصحية وسوء التغذية، والمياه الملوثة، والمعاملة القاسية، والضرائب المُجحفة، وسياسة الرعب والتزهيب وخالات التعذيب وبذلك غانوا من جميع مظاهر القمع والفقر، فانتشرت المجاعة وعمت ظاهرة سوء التغذية وتفشي الأمراض والأوبئة حيث "

- Imprimerie, D, Brahma, 2 ET Rue du Palais ,1899, Constantine.
5. -Gaston Donnent, En Sahara ,Société Française, D Editions D'Art, L-Henry May, 9 Et 11, Rue Saint- Benoit-Paris, France,
6. -Gazette Du Village, Inauguration D'un Chemin De Fer En Algérie, Journal Républicain Politique Et Agricole, 37 Année , N 01, Bureaux De Journal Rue Jacob 26, Paris, France.
7. -Général Ch- Philibert, Perspective De Guerre, Henri Charles-La Vauzelle, éditeur militaire,118, Boulevard Saint-Germain Rue ponton, 10, Paris, France.
8. -Gouvernement Général De l'Algérie, Notice sur le chemin de fer Algériens, Mustapha, GIRALT ? Imprimerie Du Gouvernement Général rue des colons 17, 1899.
9. -Jules Renard ,Les étapes D'un Petit Algérien dan la province d'Oran ,Livres De Lecture publiée Sous Le patronage Du Conseil Général et de Société de Géographie D'Oran, Librairie Hachette Et C 79 Boulevard Saint-Germain ,79, Paris, 1888,
10. -La Mission Blanchet Dans L'Adrar, L'joui not Gambetta, Bulletin De La Société Géographie Commerciale De Paris, Tomexx II, 1900, N 1et 2, A Siégé De La Société, Paris, 8 Rue De Tournon 8, France.
11. -La Revue De Paris, Victor Bérard, La Leçon De Figuiq, Dix-huitième Année, Tome Troisième, Mai – juin 1911, Bureaux De La Revue De Paris, 85 bis Faubourg Saint- honoré, Paris, France.
12. -M. Gauchiront, Bulletin De Société De Géographie Commercial De paris , Tome xvlll, 1^{er} Fascicule, 1896, Paris Au Siège De La Société ,8 Rue Du Tournon 8,
13. -Méson (L), Monographie de L'Annexe D'Ain-Sefra, L'Administration Des Services Civils D'Algérie (Mise a jour au 31 décembre 1957).
14. -Michel Antar, Chevauchées Dun Futur S-Cyprien À Travers Les Ksour Et Oasis Oranais, Collection Herzl, Rue Jacob, Paris Vi, France
15. -P-Godefroy, Programme des chemines de fer, Dans les Territoires du Sud, Imprimeur-Libraire-éditeur, Place du gouvernement, Alger, 1916,
- و كذلك تبدأ اللحمة الأُسرية والقبيلية بما يُعرف بالنسيج الاجتماعي
الوحدوي تتلاشى بُبُرُوز تعدد الأفكار، وبذلك يُكون التحوّل من نمط
الاقتصاد الاستهلاكي المعيشي إلى اقتصاد مُوجه للتصدير يخدم مصالح
" الميتروبول " أساساً ويُحقق مكاسب وأهداف الشَّرَكَات والمُؤسَّسات
الاستعمارية الرأسمالية. والتحوّل أيضاً من تَبعية شَيْخ القبيلة إلى
تبعية صَاحِب العمل (المُسْتوطن). وارتبط حَظ السِكة الحديدية
للجنُوب الغربي الجزائري بمُواصلَة مَشْرُوع بِناء شَبِكة حُطوط السِكة
الحديدية نَحو إفريقيا مِثْل حَظي النيجر و تَمبكتو.. ومنها "بناء خط
يَعبر الصَّحراء الجزائرية وأي رَفْض لذلك سَيكون بمَثابة خَسارة وتنازل
عن مُمتلكاتنا"⁶⁷ في رأي مُنظري الاستعمار الفرنسي ومنه يُنكشِف
البُعد الإفريقي والعالمي لهذا المَشْرُوع ، لِيشكل بِذلك مَشْرُوع السِكة
الحديدية في الجنُوب الغربي إِبَان الاختلال أذاة استيطانية ووسيلة
استغلال كُولُونيالي اعتمدها الاختلال الفرنسي لِتحقيق أهدافه.
5. قائمة المراجع:
- باللغة العربية :
1. -إيزابيل ابرها ردت ،يوميات الطريق عودة العاشق المنفي،
ترجمة ميهي عبد القادر ،مطبعة الوليد ،الجزائر ،2006.
ص.200.
2. -عبد الحميد زوزو، ثورة بوعمامة 1881-1908، الجزء 1،
المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر.
3. -ميرين محمد حسن ،بوزرواطة محمد، جوانب مضيئة من
حياة رائد المقاومة الشعبية ، جريدة الخبر ،جريدة يومية
وطنية، السبت 24 ماي 1997م/17محرم 1418هـ ، ص.21.
4. -يوسفي محمد ،الجزائر في ظل المسيرة النضالية، المنظمة
الخاصة،ترجمة محمد الشريف بن دالي حسين، منشورات
الذكرى الأربعين للاستقلال، وزارة المجاهدين، الجزائر
العاصمة. المرجع السابق، ص.23.
- باللغة الأجنبية :
1. -Berkani Mohamed: Mémoire (Trois années de
camp),Alger, 1965.
2. -Conseil Supérieur De Gouvernement, Procès-
verbaux Des Délibérations Et Exposé De La
Situation Générale De L'Algérie, Imprimerie
Administrative, 2-Rue Bruce-2, Alger,
Novembre 1899.
3. -Contes Des Millet Un Matins, Le Noël, Quatre
Légionnaires ,Revue De La Presse, La Dépêche
Tunisienne , Douzième Année, N^o
3611, Vendredi 1ere juin 1909, Tunis.
4. -E-Mercier, Le Transsaharien, Rapport par
conseil Général, Département de Constantin,

16. -Sari Djilali ,L'insurrection de 1881–1882. S. N. E. D. Alger, 1981.

-المقالات:

1. -صيفاوي جلول، مجاهد من مدينة العين الصفراء مُقيم بوهران، مارس 2006.
2. -ميرين سليمان ولد جلول، المكى المُسطاج، من مواليد 1927 العين الصفراء، في منزله بجنين بورزق، جويلية 2010.
3. -ميرين سليمان ولد محمد، المكى زعفرور، مواليد 06-01-1934، العين الصفراء، في منزله بجنين بورزق، أوت 2017م.
6. هوامش:

¹-Conseil Supérieur De Gouvernement, Procès-verbaux Des Délibérations Et Exposé De La Situation Générale De L'Algérie, Imprimerie Administrative, 2- Rue Bruce-2, Alger, Novembre 1899, p03

²-Gouvernement Général De l'Algérie, Notice sur le chemin de fer Algériens, Mustapha, GIRALT ? Imprimerie Du Gouvernement Général rue des colons 17, 1899, p08

³-P-Godefroy, Programme des chemines de fer, Dans les Territoires du Sud, Imprimeur- Libraire-éditeur, Place du gouvernement, Alger, 1916, p06

⁴-Ibid, p06

⁵-Ibid, p06

⁶-M. Gauchiront, Bulletin De Société De Géographie Commercial De paris, Tome xvlll, 1^{er} Fascicule, 1896, Paris Au Sièg De La Société, 8 Rue Du Tournon 8, p47.

⁷-Sari Djilali ,L'insurrection de 1881–1882. S. N. E. D. Alger. 1981. P 22.

⁸-M. Gauchiront, Bulletin de Société, op.cit p 44.

⁹-جنين بورزق: اسم مركب من جنين تصغير لكلمة جنان (بستان، حديقة، مزرعة) وبورزق اسم الشخص الذي سكن المنطقة وحفر بئرا وغرس أشجارا ونخيلاً، تعود لسنة 1121هـ / 1710م علاقة سفر للقوافل (الحجاج) ثم أصبحت محطة لتجمع سكاني (البدو الرحل)، وابتداء من سنة 1885م منطقة تحت سيطرة جيش الاحتلال

الفرنسي، تحوي العديد من محطات الصخور المنقوشة(العربات الرومانية - الكتابة الليبية القديمة)مواقع سياحية (منايع مياه جارية - واحات نخيل وأشجار- وجبال وأسراب النحل) تُحيط بها عدة جبال أهمها : -جبل مزي -مير الجبال-بني سمير - جبل الخروبة - جبل بُوعمود-قرداشة...كانت عاصمة المنطقة الثامنة الولاية الخامسة إبان الثورة التحريرية (معارك - مُحْتَشِدات وأسلاك شائكة - -سُجون ومراكز تعذيب)تُعد بوابة إقليم الساورة تجمع بين خصائص الهضاب العليا وخصائص الصحراء ، ذات مناخ بارد شتاء وحار صيفا، أصبحت جنين بورزق بلدية إثر التقسيم الإداري لسنة 1984 تابعة لدائرة مغرار ولاية النعامة، تُقدر مساحتها بـ 1188.00 كم، وبلغ عدد سُكّانها 3100 نسمة، سنة 2008 - المصدر: الأمانة العامة بلدية جنين بورزق.

¹⁰-إيزابيل ابرها ردت ،يوميات الطريق عودة العاشق المنفي، ترجمة ميهي عبد القادر، مطبعة الوليد، الجزائر، 2006، ص.200.

¹¹-M-Gauchiront, Bulletin de Société, op.cit, p44.

¹²-Ibid, p42.

¹³-P-Godefroy, Programme des chemines de fer, op.cit, p 06.

¹⁴-إيزابيل ابرها ردت ،المصدر نفسه ،ص 139.

¹⁵- M- Gauchiront, Bulletin de Société, op.cit, p42

¹⁶-عبد الحميد زوزو، ثورة بوعمامة 1881-1908، الجزء 1، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر.

¹⁷-M-Gauchiront, Bulletin de Société, op.cit, p42.

¹⁸- Ibid, p46.

¹⁹-P-Godefroy, Programme des chemines de fer, op.cit, p 16.

²⁰-M-Gauchiront, Bulletin de Société, op.cit, p43.

²¹-Ibid, p43.

²²-Ibid, p46.

²³-Ibid, p45.

²⁴-Conseil Supérieur De Gouvernement, op.cit, p39.

²⁵-منطقة بوقطب نقطة تقاطع، شرقها البيض بـ 100كم، شمالها منطقة الخيثر وجنوبا مشرية، وهي ممر للقوافل التجارية نحو الشمال والجنوب، أنشأ بها الاحتلال الفرنسي

Sefra, --Méson (L), Monographie de L'Annexe D'Ain
L'Administration Des Services Civils D'Algérie
(Mise a jour au 31 décembre 1957).

³⁹-Conseil Supérieur De Gouvernement, op.cit, P227.

⁴⁰-Ibid, P140.

⁴¹-قد وافق الحاكم العام بتاريخ 21 فبراير 1898 على بناء
المحطة، وأعيد تصميم هذا المشروع مرتين بحيث يأخذ في
الاعتبار رغبات السُلطات العسكرية المختلفة ثم تم تعديله
لاستخدامه محطة للنقل العسكري، فتم زيادة طول رصيف
البضائع وأجريت عمليات البحث عن المياه بنجاح و تلقت
دعم وزير الحرب (إيفاد 13 أكتوبر 1899) :وقد وافق
أخيرا الحاكم العام 25 أكتوبر 1898م وسيجري العمل قبل
نهاية عام 1899 ليُكون الانتهاء من الأشغال خلال عام 1900
انظر:

- Conseil Supérieur De Gouvernement ,op.cit, P201.

⁴²-مرين محمد حسن ، بوزرواطة محمد، جوانب مضيئة
من حياة رائد المقاومة الشعبية ، جريدة الخبر، جريدة
يومية وطنية، السبت 24 ماي 1997م/17محرم 1418 هـ ،
ص21.

⁴³-M. Gauchiront, Bulletin de Société, op.cit, p46.

⁴⁴-Conseil Supérieur De Gouvernement ,op.cit.P P201.

⁴⁵-في حفل تدشين محطة القطار بجنين بورزق تصريح
للحاكم العام انظر:

-Gazette Du Village, Inauguration D'un Chemin De Fer
En Algérie, Journal

Républicain Politique Et Agricole, 37 Année , N 01,

Bureaux De Journal Rue Jacob 26, Paris, France, P67.

⁴⁶-Contes Des Millet Un Matins, Le Noël, Quatre

Légionnaires ,Revue De La Presse, La Dépêche

Tunisienne , Douzième Année, N° 3611, Vendredi

1ere juin 1909, Tunis."

⁴⁷-Michel Antar, Chevauchées D'un Futur S-t Cyrile A

Travers Les Ksour, op.cit, p41.

تكنة عسكرية ومحطة قطار ، وكانت موقع مُهم للحلفاء
، سوق تجارية للمواشي ..

²⁶- M-Gauchiront, bulletin de société, op.cit, p43.

²⁷-P-Godefroy, Programme des chemines de fer, op.cit
p106.

²⁸-Ibid, p108.

²⁹-Ibid, p108.

³⁰-Ibid, p109.

³¹-Michel Antar, Chevauchées Dun Futur S-Cyprien À
Travers Les Ksour Et Oasis Oranais, Collection Herzl,
Rue Jacob, Paris Vi, France p45.

³²-الحاكم العام M.Jules Cabman (جول مارتن كامبون)

1891- 1897 زار جنين بورزق وضواحيها :- الحاج ميمون

واد درمل ايش ومنطقة تاشطوفت حيث اكتشف الصخرة

المكتوبة -الكتابة الليبية البربرية القديمة - ورسوم

أشخاص وحيوانات وأعطى تعليمات بنقل جزء منها إلى

متحف اللوفر ثم عاد ليبيت ليلته في جنين بورزق ليعود إلى

العين الصفراء انظر:

- M. Gauchiront, Bulletin De Société De Géographie,
op.cit,P595.

³³-Conseil Supérieur De Gouvernement, op.cit, p39.

³⁴-Gouvernement Général De l'Algérie, op.cit, p40.

³⁵-حاليا تُسمى الواد لخضر تجمع سكاني (قرية) وواحة

نخيل وهي مدخل ولاية بشار سُميت على الضابط العسكري

الذي احتلها Duveyrier

³⁶-Gouvernement Général De l'Algérie, op.cit, p40.

³⁷-مقابلي مع السيد مرين سليمان/جول من مواليد 1927

العين الصفراء في منزله بجنين بورزق جويلية 2010.

³⁸-مُعتقل جنين بورزق "Djenien-Bou-Rerzg" (العين

الصفراء)مركز عسكري أنشأته السُلطات الاستعمارية

الفرنسية، في مارس 1885 م من طرف الجنرال دلبياك

"Delebec" ليتم من خلاله قطع الاتصالات بين قُصور

فقيق المغربية ومنطقة العين الصفراء وانتهت أشغاله كليا

سنة 1888م انظر:

⁵⁹-مرين محمد حسن ،بوزرواطة محمد ،المرجع نفسه
ص21.

⁶⁰-ومنهم مرين سليمان ولد الميلود ومرين محمد ولد الميلود
وقريوي علي...وتمت محاكمتهم بأربع سنوات
سجنا بسجن البرواقية باعتبار ذلك اعتداء .. شهادة مرين
سليمان ولد محمد.

⁶¹-Conseil, Supérieur De Gouvernement, op.cit, Op.Cit
p03.

⁶²-يوسف محمد ،الجزائر في ظل المسيرة النضالية، المنظمة
الخاصة، ترجمة محمد الشريف بن دالي حسين، منشورات
الذكرى الأربعين للاستقلال، وزارة المجاهدين، الجزائر
العاصمة. المرجع السابق، ص 23.

⁶³-المرجع نفسه، ص 24.

⁶⁴-Programme de chemin de fer, Op.Cit, p56.

⁶⁵-Ibid, p109.

⁶⁶-Jules Renard ,Les étapes D'un Algérien dan la
province d'Oran ,Livre De Lecture publie Sous Le
patronage Du Conseil Général et de Société de
Géographie D'Oran, Libraire Hachette Et C 79
Boulevard Saint-Germain ,79, Paris, 1888, p 90-91.

⁶⁷ - E-Mercier, Le Transsaharien, Op.Cit, p07.

⁴⁸-E-Mercier, Le Transsaharien, Rapport par conseil
Général, Département de Constantin, Imprimerie, D,
Brahma, 2 ET Rue du Palais ,1899, Constantine, p 02.

⁴⁹-Michel Antar, Chevauchées D'un Futur S-t Cyrile A
Travers Les Ksour, op.cit, p45.

⁵⁰-دام البحث والتجوال من خمس إلى ست سنوات (1894-
1900) انظر:

- La Revue De Paris, Victor Bérard, La Leçon De Figui,
Dix-huitième Année, Tome Troisième, Mai – juin
1911, Bureaux De La Revue De Paris, 85 bis Faubourg
Saint-honoré, Paris, France, P877.

⁵¹-طريق جنين بورزق ايقلي انظر:

- La Mission Blanchet Dans L'Adrar, L'joui not
Gambetta, Bulletin De La Société Géographie
Commerciale De Paris, Tomexx II, 1900, N 1et 2, A
Siégé De La Société, Paris, 8 Rue De Tournon 8,
France, P267.

⁵²-Général Ch- Philibert, Perspective De Guerre, Henri
Charles-La vauzelle, éditeur militaire, 118, Boulevard
Saint–Germain Rue ponton, 10, Paris, France, p64.

⁵³حركة تجارية صحراوية واستغلال الثروات انظر:
- Gaston Donnet, En Sahara ,Société Française, D
Editions D'Art, L-Henry May, 9 Et 11, Rue Saint-
Benoit-Paris, France, P28.

⁵⁴ - Bulletin de Société, Op.Cit, p45.

⁵⁵-Berkani Mohamed, Mémoire (Trois années de
camp),Alger, 1965, P11.

⁵⁶-مقابلي مع المجاهد صيفاوي جلول، مجاهد من مدينة

العين الصفراء مُقيم بوهان، مارس 2006، بمنزل

مرين سليمان زعفرور بحضور مجموعة من

الأعيان، الساعة 22 ليلا، معتقل جنين بورزق.

⁵⁷-مرين محمد حسن ،بوزرواطة محمد ،المرجع سابق

ص21.

⁵⁸-مرين محمد حسن ،بوزرواطة محمد ،المرجع نفسه

ص21.