

حركة التجارة في ميناء بونة خلال الفترة الاستعمارية للجزائر (1830-1914)

Trade movement in the port of Bone during the colonial period of Algeria

(1830-1914)

بوذراع إيمان

جامعة زيان عاشور-الجلفة-(الجزائر)، boudraaimen647@gmail.com

تاريخ النشر: 2021/06/23

تاريخ القبول: 2021/05/31

تاريخ الاستلام: 2021/05/23

ملخص: ارتبطت حركة التجارة الاستعمارية في موانئ الجزائر على امتداد فترة الاحتلال الفرنسي، بطبيعة المنظومة الاقتصادية التي وضعت أسسها الإدارة الاستعمارية، والتي شهدت تطورا كبيرا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر خاصة في مجال تصدير المواد الخام. بمقابل زيادة حركة الواردات من فرنسا، التي حققت شركاتها أرباحا وتطورا. من خلال تصدير المواد الخام من نقاط الثرى في الجزائر بتطوير شبكات النقل الداخلي والسكك الحديدية ومن ثم ربطها بالموانئ كميناء بونة (عنابة) لتنشيط المصانع الفرنسية ومدتها بالمواد الأولية لتكريس عملية الاستنزاف الاقتصادي وحركة الاستيطان. انعكس ذلك على البنية الاقتصادية والاجتماعية التقليدية للجزائريين، وأدى إلى اضمحلال الزراعة المعاشية لصالح الزراعة التجارية، وإدخال أنماط اقتصادية جديدة، قضت على الطابع المحلي، إضافة إلى محاصرة السكان بالضرائب، ودفعهم إلى البحث عن العمل لدى الشركات الرأسمالية. كلمات مفتاحية: ميناء، الاستيطان، التجارة، التصدير، الاستيراد، الاقتصاد، الموارد، الأراضي، الاستعمار، بونة.

Abstract:

Throughout its presence in Algeria, the French occupation administration sought to impose a colonial economic policy that would serve its strategic interests, as it linked the interior regions to a railway network on the one hand and expanded ports such as the port of Bone on the other hand, with the aim of revitalizing French factories and providing them with raw materials to consecrate the process of economic attrition and encourage the settlement movement. As a result, the traditional Algerian economic and social structure was destroyed.

*المؤلف المرسل

1. مقدمة:

فرضت إدارة الاحتلال الفرنسي في الجزائر عامة سياسة اقتصادية استعمارية تخدم الطبقة الرأسمالية التي أوجدتها من خلال حركة التجارة عبر الموانئ فكانت في أغلبها قائمة على استنزاف ثروات البلاد المختلفة والمواد الخام بسواعد الجزائريين وإيصالها عبر مختلف انماط وسائل النقل التي ربطت جميع الموانئ الجزائرية بنقاط الثرى في الداخل قصد تصديرها وكان ميناء بونة أفضل دليل على ذلك. هذه الاستراتيجية ساهمت في كسر وإعاقة الاقتصاد المحلي بعدما أجهز المحتل من خلال سلسلة قوانين وتشريعات إجرامية على أراضي الجزائريين وتحويلها إلى أراضي تابعة للكولون تكاد تنتج فقط المزروعات النقدية التي تدفع بالاقتصاد الفرنسي من جهة وتخدم مصالح الرأسماليين من جهة أخرى، مما تدر عليهم أرباحا مضاعفة، دون الأخذ بعين الاعتبار سكان البلاد الذين أصبحوا يعيشون الفقر والبطالة والمرض والبؤس الاجتماعي والهجرة بنوعها. والإشكالية التي نطرحها هي: إلى أي مدى ساهمت السياسة الفرنسية في استنزاف ثروات البلاد من خلال حركة ميناء بونة لتحقيق أطماعها الاستراتيجية ودفع عجلة الاقتصاد الفرنسي من جهة والقضاء على الاقتصاد المحلي من جهة أخرى؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية قسمنا الورقة البحثية إلى:

1: الدراسة الجغرافية للإقليم

2: نشأة ميناء بونة وتطوره

3: الأهمية الاستراتيجية لإقليم بونة

4: آليات استغلال ثروات المنطقة

5: أثر تطوير الميناء على البنية الاقتصادية الجزائرية.

الفرضيات:

- نية الاستعمار الفرنسي في الجزائر هي تثبيت جذور الاحتلال
- العمل على إنجاح سياسة الاستيطان وتوسيع رقعة الاستعمار بالسيطرة على أغلب أراضي الجزائريين.
- استنزاف الثروات المتنوعة للبلاد ونقلها نحو الموانئ قصد تصديرها.

- ربط ادارة الاحتلال المناطق الداخلية الجزائرية بخطوط سكة حديد هدفها تهب ثرواتها وتصديرها نحو الخارج.

- توسيع الموانئ كان بهدف استيعاب أكبر قدر من الثروة المتنوعة لتنشيط المصانع الفرنسية وإنعاش التجارة الخارجية الاستعمارية.

الأهداف:

- كشف الواقع الاقتصادي والاجتماعي الذي كان يعيشه الجزائريين جراء السياسة الاستعمارية.

- تسليط الضوء على حجم الاستنزاف الاستعماري لثروات البلاد المختلفة.

- كشف الأهداف الحقيقية لاهتمام إدارة الاحتلال بتطوير ميناء بونة.

- معرفة اسباب ربط ادارة الاحتلال المناطق الداخلية الجزائرية بشبكة خطوط حديدية.

- توضيح غاية ادارة الاحتلال من توسيع الموانئ الجزائرية كميناء بونة.

- تسليط الضوء على مدى معاناة الجزائريين امام القوانين المفروضة عليهم.

- تحطيم البنية الاقتصادية الجزائرية بعد سياسة مصادرة اراضي العرش خدمة لحركة الاستيطان.

المناهج:

المنهج التاريخي الذي يندرج عنه المنهج الوصفي المناسب لوصف وعرض الاحداث التاريخية. الى جانب المنهج الاحصائي الذي يتوافق مع الدراسات التاريخية الاقتصادية مرفقا بتمثيلات بيانية تعكس حجم الاستنزاف الذي نخر الاقتصاد الجزائري خلال سنوات الاحتلال. كما اعتمدنا على المنهج التحليلي لتحليل الاحصائيات والتعليق على الجداول والاشكال لتوضيح الأهداف الحقيقية التي سعى اليها الاستعمار من خلال ربط المستعمرة بشبكة سكة حديدية وتوسيع الموانئ لاستنزاف أكبر قدر من الثروات المختلفة والمتنوعة للبلاد دون مراعاة حقوق الجزائريين.

2- دراسة إقليم بونة جغرافيا

1-2 الموقع: ينتمي ميناء بونة إلى مدينة عنابة التي تبعد مسافة 80 كلم من الحدود التونسية، وتنقسم إلى قسمين رئيسيين هما: سهول مدينة عنابة وجبال الإيدوغ، (Vermeren, 2015, p. 135) ويحدها جغرافيا من الشمال البحر الأبيض المتوسط ومن

الشرق القالة، ومن الجنوب قالمة، ومن الغرب سكيكدة. قدرت مساحة إقليم بونة سنة 1845 من طرف ضباط المكاتب العربية بـ 275.038 هكتار، منها حوالي 183.684 هكتارا سهلية، و71.390 هكتارا جبلية، ومنتشر في الإقليم حوالي: 3.134 خيمة و1.169 كوخا. (فركوس، 2005، صفحة 293)

2-2 التضاريس: تتميز السهول الساحلية في الشمال الشرقي للجزائر بأنها منفصلة عن بعضها البعض بتضاريس جبلية متمثلة في سلسلة جبال الأطلس التي المتقطعة. فهي خمسة سهول تنفصل عن بعضها البعض بتضاريس جبلية. كسهل عنابة، وأربعة سهول ساحلية أخرى صغيرة وضيقة، سكيكدة، والقالة، وجيجل وبجاية. (Widman، 1978، صفحة 320)

تسيطر الجبال على مساحة بطول 140 كلم، وعلى ساحل البحر نجد سهول ساحلية أهمها سهل بونة الذي يتكون من مجموعتين السهل الكبير الذي شكله التعاقب من الغرب إلى الشرق لبحيرة فتزارا أو سهل دريدس وسهول وادي السيبوس ووادي لمبودجة وبني اورجين ووادي المفرق. وعلى الطرف الشمالي من السهل الكبير نجد السهل الصغير في المنطقة المجاورة مباشرة لمدينة بونة. يتصل السهل الصغير المستنقي جزئيا بسهل كاريزاس المحصن بين سلسلة جبال الايدوغ وجبال بوحمرة وبلاليتا الصغيرة على بعد 20 كلم جنوب غرب. (BUDIN,, 1960, p. 33)

3-2 طبيعة المناخ: يعد المناخ من العوامل الهامة المؤثرة على الاقتصاد عامة وفي حركة التجارة خاصة. تستفيد سهول بونة من مناخ البحر الأبيض المتوسط الرطب. الذي يتميز بدرجات الحرارة العالية صيفا، وانخفاض شديد في هطول الأمطار، ولكن الرطوبة عالية. وفي فصل الشتاء تكون درجات الحرارة معتدلة مع هطول أمطار تتراوح بين (600- 800 ملم في السنة). (أبو عيانة، 1975، صفحة 48)

4-2 أودية الإقليم: يوجد بهذا الإقليم مجموعة أنهار رئيسية واد السيبوس المعروف بواد شرف الذي يبلغ طوله 232 كلم، الذي ينبع من جبال قالمة، وله من الفروع (وادي بوحمدان، ووادي الزناتي). (TRAVERS , 1958, pp. 498-501) إلى جانب واد مبودجة، الذي يروي الجزء الشرقي من السهل وينتهي عند البحر بعد مسار متعرج يبعد حوالي 20 كلم عن المدينة. (BUDIN,, 1960, p. 34)

5-2 توسع احتلال أراضي اقليم بونة والتغير الديمغرافي به: بدأت عملية إحصاء سكان مدينة بونة منذ سنة 1833 فقدر عددهم منذ عام 1840 بـ 2914 نسمة منهم: 2341 نسمة مسلمون، و406 يهودي، 167 زنجي، ثم انخفض عدد السكان بشكل ملحوظ بين عامي (1840-1830). وتعود أسباب ذلك حسب المصادر الاستعمارية الى هجرة عدد من العائلات بعد احتلال المدينة الى تونس، بالإضافة الى تفشي الأوبئة الطاعون والكوليرا في سنوات 1832، 1835، 1837، ومن خلال ذلك يمكن استنتاج ان عدد سكان مدينة بونة في 1830 حوالي 4000 نسمة - حسب التقديرات- بما فيهم 600 يهودي، و100 إلى 200 أجنبي. (BUDIN,, 1960, p. 35).

مع بداية القرن العشرين أصبحت بونة رابع أكبر مدينة في الجزائر من حيث عدد السكان، (Vermeren, 2015, p. 136) إذ قدر في عام 1906م، 41.856 نسمة بعد أن كان سنة 1896م، 32005 نسمة فقد أصبح عدد السكان ما يقارب عشر سنوات من 10 آلاف ساكن. (NÉRON, 1909).

تذكر المصادر الأرشيفية بأن الملاك الأوروبيون سنة 1841 (ينظر الملحق 2) لهم 13 ألف هكتار في سهل بونة وضواحيها منها 12400 هكتار تشغلها حوالي 20 عقار كبير، من بينهم الجنرال مونك دوزر صاحب الأرض التي أقيمت عليها معسكر دريان، بمساحة 2960 هكتار، مطالبا الحصول على ميدان مجاز الصفاء 10.000 هكتار بالقرب من بحيرة فتازا، أيضا موريس ايلود صاحب أرض بمساحة 1492 هكتار ببني اورجين، والكولونيل دي ميريك صاحب 950 هكتار من ملكية سيدي دندن على ضفاف سيبوس وتم الحصول عليها من ورثة صالح باي، كما تحصل القبطان المتقاعد مونجول الذي قسم بونة فيما بعد، على ملكية زراعية بمساحة 600 هكتارها، والقائمة طويلة.. (BUDIN,, 1960, pp. 609-610)

3: نشأة ميناء بونة وتطوره

1-3 تأسيس الميناء وتوسيعه: تطلق عديد المصادر الأرشيفية على الاستعمار الفرنسي للجزائر بالاستعمار البحري. (Vermeren, 2015, p. 139) لأنه من الناحية الاقتصادية يشكل مركزا مهما للصيد على الساحل الشرقي، ولقد ازدهرت بفضل نشاط الميناء صناعة صيد الأسماك، وخاصة صيد المرجان الى جانب تصدير الثروة المعدنية من

مقاطعة قسنطينة والموارد الزراعية فهي منطقة غنية بالثروة الغابية. هذا ما يفسر تسارع عملية الاستيطان. (Vermeren, 2015, p. 140)

يعود تاريخ ميناء بونة إلى الاحتلال الروماني لقب "هييون"، ليظل هذا الميناء قائما عبر الحقبات التاريخية كعنصر حيوي في عملية المبادلات التجارية، الى غاية الاحتلال الفرنسي الذي عمل على تطويره وتوسيع أرصفتة لاستقبال أكبر عدد ممكن من السفن الكبيرة التي كانت ترسو على سفوح الأيدوغ، يستقبل مرفأ هذا الميناء قوارب على طول 3 متر فوق المياه، وهو أول ميناء يستقبل المواد المعدنية من منجم عين مكره الذي شرع في استخراج المعادن منه منذ سنة 1845، وهو تاريخ منح الامتياز باستغلاله.

تذكر المصادر بأن الملاحه نشيطة جدا في تلك الفترة إذ أنها تستوعب سفنا كثيرة، في مرسى صغير، الأمر الذي دفعهم لتطوير الميناء وتوسيعته. ومن بين العراقيل التي صادفت ذلك أن واد بوجمعة Oued Boudjemah يجلب الطمي له من 10 إلى 15 متر، وضع كبير المهندسين لانوي Lannoy سنة 1853، مسودة أولية عن المشروع، وقدرانه سينتهي الانجاز في 1855، والعمل على تهيئة الميناء الجديد بمساحة تقدر بـ 11 هكتار، بالإضافة إلى ميناء خارجي بـ 50 هكتار. (LESPEL, 1923, p. 527) (ينظر الملحق رقم 3).

بلغت الحركة العامة للمداخل والمخارج، عام 1908، 3673 سفينة بحمولة 1.626.531 طن، مقابل 3405 سفينة، و1.531.236 طنًا من حمولة البضائع سنة 1907. تشير المجاميع المقابلة لعامي 1906 و1905م، 702430 طنًا و1.681.444 طنًا حمولة. (NÉRON, 1909, p. 60)

2-3: نظام النقل والتجارة في ميناء بونة

كان يشرف على نشاط التصدير والاستيراد في ميناء بونة قبل الاحتلال الشركة الإفريقية وشركة مارسيليا باري اللتان تأسستا في بونة والقالة، لكن نشاطهما توقف في عام 1827، وبعد احتلال بونة باشرت إدارة الاحتلال بتطوير شبكة النقل الداخلي بمختلف أنواعها تم التركيز على النشاط المصرفي المنظم، وتركّز نشاط البنوك التجارية، التي كانت كلها أجنبية، على تمويل تجارة التصدير والاستيراد، كما تقوم أيضا بتقديم القروض للمستهلكين، إذ كان الاستثمار في القطاع الخاص أكثر إنتاجية، وكان يوجه أساسا إلى المرافق العامة (الموانئ، السكك الحديدية، والمناجم من الفوسفات، الحديد

الرصاص). (بن أشهنو، 1979، صفحة 99) كل تلك العوامل أدت إلى خنق التجارة الخارجية والتي يمكن أن نلاحظ معالمها في النقاط التالية:

1- لتعزير هذه السياسة أنشأ خط السكة لنقل البضائع من المناطق الداخلية نحو ميناء عنابة.

2- ربط التجارة الخارجية للجزائر بالاقتصاد الفرنسي.

3- ربط العمليات التجارية البيع والشراء بالعملة الفرنسية مما أسهم في رفع قيمة الميزان التجاري لفرنسا.

4- كان الجزائريون محرومين من القروض التي كانت تعطى بسخاء كبير للتجار والصّناع والفلاحين الأوروبيين، الذين سيطروا على التجارة الداخلية والخارجية معا، وكونوا شبكات متداخلة مهيمنة على كل المرافق الاقتصادية في البلاد حتى أصبحت الجزائر سوقا رئيسية للتجارة الفرنسية، مع جلب المواد الخام التي تحتاجها الصناعة الفرنسية وبأثمان زهيدة .

5- إنشاء السكة خلق نوعا جديدا من التنقل فحل الاعتماد على وسائل النقل الميكانيكية محل الاعتماد على الجمال والبغال فبدأت بعض المهن المرتبطة بوسائل النقل التقليدية في الانقراض. (بوذراع ، 2017-2018، الصفحات 198-199)

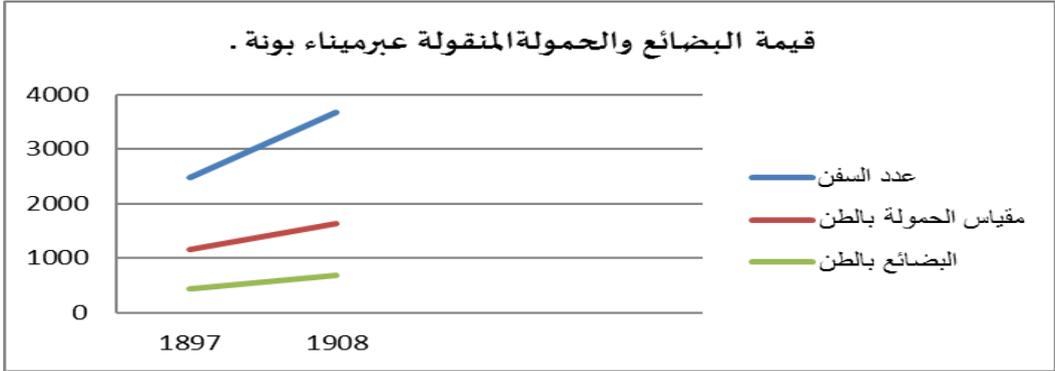
وعليه فإن حجم الاستيراد فاق حجم التصدير، ويعزى ذلك إلى بداية ظهور سكة الحديد من جهة وتطوير الموانئ والتركيز على الصناعات الاستخراجية وظهور الشركات الاستثمارية بتشجيع من الإدارة الاستعمارية وتنظيم النظام البنكي والمالي. (الزيري م.، 1984، صفحة 43) والجدول الموالي يبين حركة السفن وحجم حملتها في ميناء بونة.

الجدول 1: قيمة البضائع والحمولة في ميناء بونة

السنوات	عدد السفن	مقياس الحمولة	البضائع بالطن
1897	2.484	1.165.430	442.534
1908	3.673	1.626.531	673.676

المصدر: Néron Édouard, (11 novembre 1909)

الشكل 1: قيمة البضائع والحمولة المنقولة عبر ميناء بونة



من انجاز صاحبة الورقة البحثية

كانت تلك الإجراءات أولى الخطوات للسيطرة الفرنسية على تجارة البلاد الخارجية، بحيث تم صياغة القوانين بالكيفية التي تحقق ضمان الأرباح لمختلف الأطراف الفاعلة في مجال النشاط الاقتصادي، وقد سجل تطور القوانين التشجيع إلى قيام الاتحاد الجمركي بين الجزائر وفرنسا وتعميمه، وتحولت السلع المحلية إلى سلعة فرنسية معفاة من كل الرسوم في حال دخولها المستعمرة، وكان الحال كذلك بالنسبة للسلع المستوردة. (Julien., 1964, p. 85)

4: الأهمية الاستراتيجية لإقليم بونة

يستقبل ميناء بونة ثروات منجمية ونباتية وزراعية وحيوانية متنوعة تزخر بها المناطق الداخلية المحاذية لشريط سكة الحديد الفرنسي فكانت دافعا إلى سيلان لعاب المستثمرين الأوروبيين والقادة العسكريين الفرنسيين من أجل السيطرة عليها واستنزافها، فمن خلال المصادر الأرشيفية والإحصاءات التي تبين حركة التجارة الداخلية والخارجية الاستعمارية وحجم استنزاف تلك الثروة ندرك نوعية المواد المنقولة إلى رصيف ميناء بونة قصد تصديرها نحو الخارج، ومنه وجب الوقوف على الأهمية الاقتصادية لميناء بونة.

1-4: حجم إنتاج الثروة المنجمية: تصل إلى ميناء بونة ثروة معدنية هامة قادمة من المناطق الداخلية عبر خط سكة الحديد ويمكن حصرها حسب موقعها الجغرافي بالنسبة للميناء كما يلي:

أ- المناجم تلية: هي مجموع المناجم التي تقع في التل من السهول الداخلية الى خط الساحل. تتميز بتنوع معادنها وامتزاجها (الحديد، التنغستين، النحاس، الزنك، الرصاص، الكبريت..)، وتعد هذه المناجم ضعيفة الاحتياط مثل:

-مناجم عين مكرة: تضم عدة نقاط للاستغلال منها التي توجد في منطقة أولاد عطية (مروانية)، ومنطقة بلاليتا(منجم نيكولا، كاريزاس، مادبوجا، بوحمره)، تم اكتشافها خلال السنوات الأولى من الاحتلال الفرنسي للمستعمرة، من طرف السيد فرونال سنة 1845، الذي منح امتياز استغلال كل من مناجم(بوحمره، مادبوجا، كاريزاس، عين مكرة). (MARSILLON., 1893)

كما كان معدل إنتاج مناجم عين مكرة ضئيلا من الحديد، وذلك على الرغم من إنشاء مجموعة من الأفران عالية التفجير مثل: فرن لحلاليك "L'Hallélick"، ومنذ سنة 1865، بدأت المناجم تستغل بشكل فعلي ومنظم ومنهجي.

إذ تجمع المساهمون في الامتياز في شركة واحدة تحمل اسم موكته الحديد، والتي دخلت قطاع سكة الحديد لتصريف الإنتاج إلى ميناء بونة. ويمكننا القول أن شركة موكته الحديد لها دور فعال في تغيير وتطوير مدينة بونة. (Ministères de la guerre et de l'intérieur) ولمزيد من التوضيح نعرض الجدول التالي الذي يوضح حجم إنتاج هذه المناجم التي شكلت سبعة ملايين من الإنتاج الكلي الذي بلغ ثمانية ملايين من إنتاج الحديد سنة 1880.

الجدول 2: حجم إنتاج الحديد من مناجم عين مكرة سنة 1880.

حجم الانتاج/طن	مناجم عين مكرة
14.000	منجم مبودجا
294.000	منجم بوحمره
525.000	منجم كاريزاس
681.895.5	منجم عين مكرة
280.000	منجم المكيمن (نيكولاس)

المصدر: BETIER. G et DUSSERT. D, 1932, pp127-132.

-منجم كاف أم الطبول: يقع على الحدود الجزائرية-التونسية، لا يقل أهمية عن مناجم عين مكرة، اكتشف هذا المنجم بدروه سنة 1845، وشرع في استغلاله ابتداء من 1849، (Carol, 1912, p. 48) من طرف تجار مرسيليين.

ب- مناجم داخلية: تتوزع اغلب هذه المناجم على طول مساحات شاسعة في السهول، وهي غنية بمختلف المعادن الفوسفات والحديد، معدن الزنك بجبل وسطة، وبوجابر وجبل جبيسة، كما تتوفر أيضا على معدن الرصاص بالحمامات القبلية، وبوجابر والمسلولة. (Carol, 1912, p. 50)

- توزع الثروة: تقع مناجم الفوسفات في جنوب الهضاب العليا التبسية ضمن منطقة رعوية قريبة من الحدود الجزائرية-التونسية. (LESPEL, 1923, p. 526) ومنذ سنة 1885، بدأ الاستغلال بشكل بسيط ليتطور مع تطور وسائل الإنتاج وزيادة الاستثمار ليأخذ شكلا واسعا مع ربطها بخط سكة الحديد مباشرة نحو ميناء بونة للتصدير. (شلاي، 2010-2011،، صفحة 09) منها: منجم الدير الشمالي، منجم الدير الجنوبي، منجم عين كيسة وذبية ومنجم خنقة الموحد، ومنجم الكويف إذ بدأ النشاط الصناعي في مدينة بقيام المهندس الفرنسي أدولف كارنو بدراسة ميدانية هندسية سنة 1885. ففي سنة 1878 عثر على خام الحديد من قبل المهندس جيوليس تيسو. وتم ربطه بخط سكة حديد مباشرة نحو ميناء بونة في سنة 1893. (Delacroix, année 1896) إلى جانب مناجم الونزة وبوخضرة ومنجم المسلولة، فبعد اكتشاف هذه المناجم شرع في استغلالها وربطها مباشرة بخطوط سكة حديد إلى ميناء بونة قصد تصديرها. (LESPEL, 1923, p. 33)

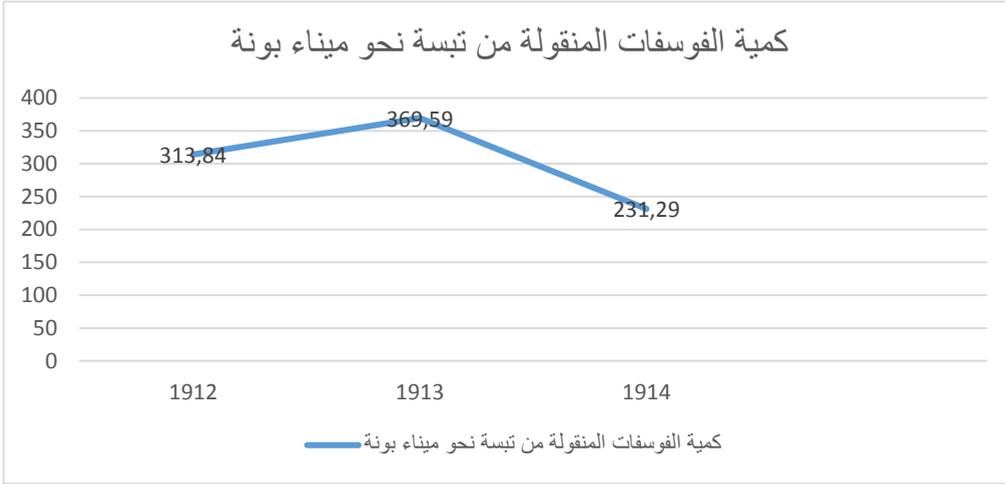
أولى الاحتلال الفرنسي منذ السنوات الأولى عناية كبيرة باستغلال الثروة المعدنية في المنطقة غير أن ازدهار هذه الصناعة، بدأ مع بداية القرن العشرين، إذ بلغ إنتاج الفوسفات سنة 1913 والذي كانت نسبة 90% منه تستخلص من منجم الكويف، بجوار والجدول الموالي يوضح حجم الفوسفات (Steege, 1912, p. 127) تبسة بـ 300 ألف طن. المنقول من إقليم تبسة نحو ميناء بونة خلال السنوات 1912-1913-1914.

الجدول 3: كمية الفوسفات المنقولة من تبسة نحو ميناء بونة.

السنوات	كمية الفوسفات المنقول خط بونة - تبسة /طن
1912	313.840
1913	369.590
1914	231.290

المصدر: STEEG. M, Le 18 Avril 1912, p 128.

الشكل 2: كمية الفوسفات المنقولة من تبسة نحو ميناء بونة



من انجاز صاحبة الورقة البحثية

كانت في المقابل، مناجم الونزة، وبوخضرة، على الحدود مع تونس، تشكل أهم مناجم الحديد، وقد بلغ إنتاج الحديد الخام سنة 1913 بـ 3.055.769 طن. (شلالي ، 2010-2011،، صفحة 17) هذا إلى جانب استغلال مادتي الزنك والرصاص من منجم المسلولة اللتين ليستا بالكميات الكبيرة وكانا يصدران على وجه الخصوص، إلى كل من بلجيكا وألمانيا. (Carol, 1912, p. 55)

لقد نشط الإنتاج الجزائري للفوسفات بشكل كبير، بفضل حاجيات الزراعة الأوروبية المرتفعة باستمرار. ففي بداية القرن العشرين، كان الفوسفات الجزائري يصدر بشكل خاص إلى ألمانيا 91 ألف طن في سنة 1907. (الزبيري م.، 1972، صفحة 92) نستشف من خلال ما سبق أن التنوع في الثروة المعدنية هو الدافع دون أدنى شك لتطوير إدارة الاحتلال ميناء بونة والاهتمام بنشاط حركة التجارة الداخلية والخارجية

للإقليم كما عملت على اكتشاف نقاط تركيز هذه الثروة لإيصالها مباشرة بخطوط الحديد قصد التصدير نحو الخارج.

2-4: كمية إنتاج الثروة النباتية والمزروعات

تصل ميناء بونة إلى جانب الثروة المعدنية ثروات نباتية مختلفة بالإضافة إلى أن خصوبة الأراضي تمكن من تنوع المنتوجات الزراعية كالكروم والحمضيات المنتشرة في السهول الساحلية والسهول العليا ذات الإنتاج حيث زراعة الحبوب. وكانت كلها موجهة لغرض التصدير نحو الخارج. (BUDIN,, 1960, p. 63)

-الحبوب: تعد بونة من أهم المدن الجزائرية من خلال حركة التجارة، إذ عرفت أسواقها نشاطا تجاريا كبيرا في عديد المنتوجات الزراعية خاصة الحبوب ومنتجات أخرى، هذا إلى جانب نقاط الإنتاج الموصولة بميناء بونة كمحطة سوق اهراس التي تعتبر أكبر مركز تجاري لإنتاج الحبوب خاصة القمح، إلى جانب مساحات زراعة الحبوب محاذية لمحطات نقل الحبوب إلى الميناء. (فركوس، 2005، صفحة 195)

لقد سجل تقرير مكتب بونة من إمضاء رئيسه الضابط روزسنة 1846 إلى فارق كميات الحبوب ما بين سنتي 1845 – 1846، إذ كان بيع القنطار الواحد من القمح بعناية بـ 16.25 ف.ف.ق. (فركوس، 2005، صفحة 355)

- التبغ: تزرع هذه المادة بصورة جيدة في المناطق ذات الجو الدافئ، وفي الأراضي الخصبة الجيدة الصرف. وفي بونة يملك أحد المستوطنين المدعو مانك وزملاؤه، أكبر شركة للتبغ وغيرها من المنتوجات المهمة، فمن الحمضيات تبلغ المساحة 170 ألف هكتار يستغل الأوروبيون منها تسعة أعشارها 9/10. (جندي، 2003، صفحة 85)

وزاد الاهتمام بتصدير مادة التبغ خلال القرن التاسع عشر، (رزاق، 1976، صفحة 73) فقد كان الهكتار الواحد يدرربحا يتراوح بين 800 و1000 فرنك.. (رزاق، 1976، صفحة 86) وكان يصدر بكميات معتبرة وإيطاليا نحو فرنسا من ميناء بونة، ففي سنة 1914 بلغت كمية تصدير مادة التبغ 65 ألف قنطار. (مغدوري، 2014 – 2015، صفحة 59) بمساحته 21.600 هكتار في سنة 1890، زرعت كلها تقريبا من طرف المستوطنين وإنتاجه حوالي ثلاثون ألف طن. (مغدوري، 2014 – 2015، صفحة 60)

- الكروم: شهدت زراعة الكروم زيادة في الاراضي المخصصة لها ففي سنة 1857، تزايد الطلب على الخمور والعنب إذ ارتفعت مساحة الكروم سنة 1865 من ثلاثة آلاف هكتار تقطعها " الأهالي " بعناقيد، إلى 7897 هكتار سنة 1881، ليرتفع إنتاجه سنة 1885 من 16 ألف هكتار إلى 103 ألف هكتار سنة 1888. إلى أن بلغت صادرات بونة ما قدره 400 ألف هكتولتر سنة 1914. (Dominique et Bejui, 1994, p. 231) هذا إلى جانب تصدير مادة القطن وزيت الزيتون وغيرها من المنتوجات الجزائرية المحلية.

- الحلفاء: كما أولى الاستعمار كل العناية بمادة الحلفاء التي كانت تجنى بأيادي الجزائريين في الاقاليم الداخلية الذين أطلقوا عليهم لقب "الحلزون" لحملهم رزم الحلفاء فوق ظهورهم. (Kateb, 2010، صفحة 122) فكانت تنتج وتشحن من محطة تبسة التي تعد مركزا هاما لتجارة الحلفاء، وعدة محطات أخرى تنتج بقرها بعد جنيها تنقل مباشرة إليها. (Maurice, 1913, p. 226) وخوّل قانون 21 فيفري 1903، الحاكم العام تنظيم عمليات استغلال الحلفاء وبيعها داخل المستعمرة وتصديرها. (JOURDON, sans date, p. 257)

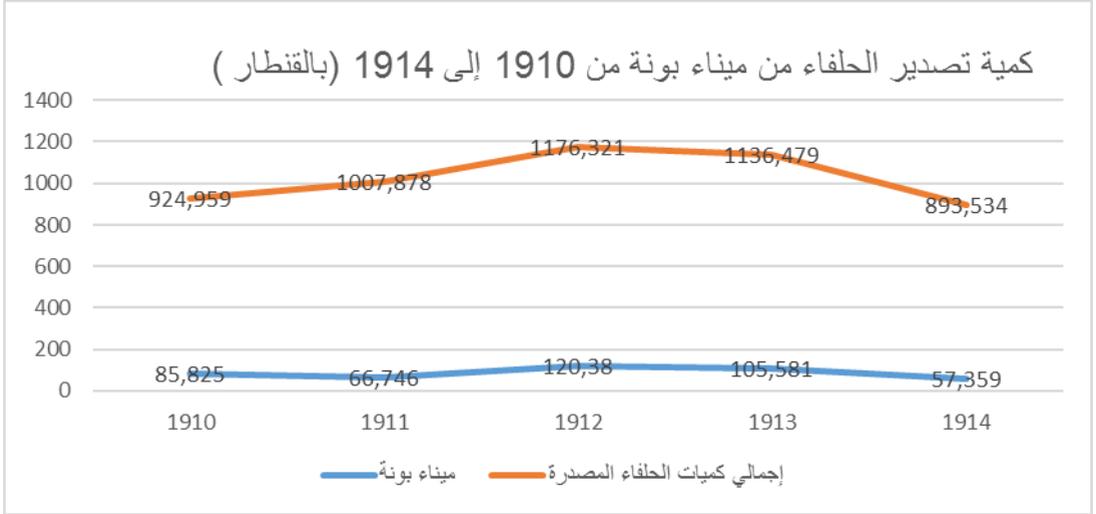
يعتبر ميناء بونة الميناء الأول من حيث الترتيب لموانئ شرق الجزائر في تصدير هذه المادة، ويحتل المرتبة الثالثة في موانئ مستعمرة الجزائر بعد ميناء الجزائر ووهران. وكانت كمية الصادرات، موجّهة بنسبة 85 % إلى إنكلترا المصنع العالمي لورق الحلفاء. (DE BALLARE, 1909, p. 210) والجدول الموالي يبين كميات تصدير الحلفاء عبر ميناء بونة من سنة 1910 إلى غاية 1914.

الجدول 4: كمية تصدير مادة الحلفاء من ميناء بونة من 1910 إلى 1914 (بالقنطار).

السنوات	إجمالي كميات الحلفاء المصدرة	ميناء بونة
1910	924.959	85.825
1911	1.007.878	66.746
1912	1.176.321	120.380
1913	1.136.479	105.581
1914	893.534	57.359

المصدر: RIVIERE .CH, p 84.

الشكل 3: كمية تصدير الحلفاء من ميناء بونة ما بين سنوات 1910-1914



المصدر: من انجاز صاحبة الورقة البحثية

هذا إلى جانب تصدير الأصواف والجلود إذ يزخر الاقليم الشرقي بثروة حيوانية معتبرة ومتنوعة تنقل الى ميناء بونة قادمة من المناطق المحاذية لعبور خط بونة - تبسة في المناطق التالية: محطة العوينات، وتبسة، وسوق أهراس. إذ بلغت نسبة الأصواف سنة 1860 التي تنقل إلى ميناء بونة 135 ألف كغ. وتتطور هذه الصناعة بتطور أعداد الماشية لتتزايد مع بداية القرن العشرين وهذه الصناعة أوجدت المدايغ لتصدير الجلود وتصدير الأصواف. (Delacroix E. , 1896, pp. 41-42) الى جانب انتاج العسل الذي كان من النوعية العالية. (BUDIN,, 1960, p. 70)

5: آليات استغلال ثروات المنطقة

1-5: ربط الميناء بخط سكة حديد: بعد تطوير الميناء وتوسعته واكتشاف نقاط الثروة المتنوعة اصدر الإمبراطور نابليون الثالث مرسوما مؤرخا بتاريخ 08 افريل 1857 الذي حدد بموجبه المعالم الأولى لشبكة سكة الحديد في الجزائر، (بوذراع ، 2017-2018، صفحة 44) وكان خط سكة حديد بونة - تبسة احدها وهو الأكثر نشاطا في البلاد، على طول 259 كلم وشرع في استغلاله على مراحل منذ 1888 ويعرف في المصادر الأرشيفية الاستعمارية بالخط المنجمي الخاص بحديد الونزة والممول الأقدم لفوسفات الكويف الذي يربط ميناء بونة بإقليم تبسة عن طريق خط سكة حديد بقياس 1.00 ويتفرع عنه

مجموعة خطوط فرعية تمثل نقاط الثروة الحيوانية أو النباتية أو المعدنية. (بوذراع ، 2017-2018، الصفحات 162-164) (ينظر الملحق رقم 04)

2-5: شركات الامتياز الرأسمالية: حققت فرنسا أطماع المستثمرين على ثروات الجزائر إذ منحت لشركات أوروبية امتياز استغلالها قصد تكريس الاستعمار وتشجيع الاستيطان خاصة خلال حكم الإمبراطور نابليون الثالث (1848-1870). لتشهد الفترة الممتدة من 1870-1914 تطورا كبيرا في مجال نشأة المؤسسات المالية التي أصبحت تساهم بشكل كبير في تمويل الإنتاج وتشجيع الأعمال التجارية فقد ظهرت الشركة الجزائرية والقرض العقاري الجزائري والتونسي سنة 1871، وهي فرع شركة القرض التونسي تساهم في شركة الباسطوس للتبغ والسجائر، وفي شركة الحصر العقارية لمدينة الجزائر. هاتين المؤسستين بصفتهم فرنسيين، كانتا تقومان بدور البنك ومنح القروض. (مغدوري ، 2014 – 2015، صفحة 66)

كما عملت شركات الاستغلال لبورجو في مجال إنتاج أجود الخمور في بونة. (يحي ، 2007، صفحة 112) وشركة حديد الونزة التي تستغل منجم الونزة الذي يقع على بعد 160 كلم عن ميناء بونة، بدأ استغلاله سنة 1913 برأس مال يقدر بـ 114 مليون ف.ف.ق. (Ministères de la guerre et de l'intérieur , services ayant eu en charge) (l'Algérie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, F80/1485.)

إلى جانب تأسيس البنوك كالبنك الباريسي الذي تأسس 1869 وهو المسؤول على الشركات المنجمية الثلاث: شركة الونزة ومقطع الحديد وشركة قسنطينة للفوسفات. إلى جانب الشركة الجينفوازية التي منحها حكومة فرنسا 500 ألف هكتار من الأراضي الزراعية لتمكين المهاجرين السويسريين من الإقامة في الجزائر وتخصصت في زراعة الحبوب. (Lutzelschwab , p. 395)

3-5: القوانين الاستعمارية: انتهجت فرنسا منذ السنوات الأولى للاحتلال في حكمها للجزائر سياسة قائمة على السلب والنهب الجزائريين أرضا وشعبا، بموجب قوانين وتشريعات مفروضة تستهدف هدم البنية الاقتصادية والاجتماعية المحلية. نذكر منها:

- قرار 7 ديسمبر 1831 الذي فرضت بموجبه العملة الفرنسية على الجزائر، والأمر المؤرخ في 11 نوفمبر 1835، (Démontes , 1930, p. 105) الخاص بتنظيم الرسي لعلاقات

الجزائر التجارية مع الخارج والذي نتج عنه إعفاء كافة السلع ذات المنشأ الفرنسي وتلك التي خضعت للرسوم الجمركية في فرنسا من الرسوم عند دخولها الجزائر. (Enquête sur le commerce et la navigation de l'Algérie, 1863)

- القرار المشيخي "سيناتوس كونسيلت" 22 أبريل 1863 الذي نص على تعيين حدود أراضي القبائل ثم تقسيمها وتوزيعها بين مختلف الدواوير وتعميم الملكية الفردية كما جزا نظام القبيلة بالسماح للأشخاص ببيع حقوقهم الحصرية ضمن الملكية الجماعية. (الهواري، 1983، صفحة 65) الى جانب قانون فارني في 1873 أو "قانون التمليك العقاري" الذي أخضع جميع الأراضي على التشريع الفرنسي، (عباد، 1991، صفحة 113) وقانون 11 جانفي 1885 بموجبه ألغيت الحواجز الجمركية بين الجزائر وفرنسا التي تستورد منها المواد الخام وتصدر إليها المنتجات المصنعة. (بن أشهنو، 1979، صفحة 169)

-قانون 2 افريل 1889 الذي عزز احتكار البحرية الفرنسية للتجارة الخارجية. (ESTOUBLON et autre، 1889، صفحة 858) ليضع قانون المالي 19 ديسمبر 1900 ميزانية المستعمرة تحت تصرف المستوطنين وبالتالي منحهم السلطة الكاملة على الجزائريين.

هذا الى جانب العديد من القوانين التعسفية التي فرضتها حكومة الاحتلال بإيعاز من حكومة باريس على الشعب الجزائري الأعزل نتج عنها تحطيم البنية الاقتصادية المحلية مما ادى إلى تدهور الحياة الاجتماعية على كافة الأصعدة محققة رغبات وطموحات الرأسماليين والمستثمرين والمستوطنين. (بوذراع ، 2017-2018، صفحة 248)

6- أثر تطوير الميناء على البنية الاقتصادية الجزائرية

أثرت حركة ميناء بونة على القطاع الاقتصادي المحلي الذي كان قائما على الاستغلال الزراعي وتربية الثروة الحيوانية وعلى الرغم من ضعف إمكاناته إلا انه كان يساهم في توفير المعيشة لأغلب السكان الجزائريين ومساهمة محاصيله في إنعاش النشاط التجاري. فعمل الاستعمار على كسره من خلال:

- حصره ضمن المساحات الزراعية التي كانت تعاني خصوبة التربة وقلة المياه.
- الإجهاد على أجود الأراضي الزراعية وممارسة سياسة الاستيطان. وتحويل ملكية الأرض من القبيلة التي تقوم بزراعته الى المستوطنين.

- إقرار سلسلة القوانين والتشريعات العقارية الدخيلة على النظام القبلي المحلي، وتحويل الاقتصاد المحلي إلى اقتصاد حر أو اقتصاد سوق شجع شجع الشركات الرأسمالية. (اجيرون، 1982، صفحة 192)

- تغير طبيعة الزراعة المعاشية التي كانت تلبى حاجيات السكان كزراعة الحبوب إلى زراعة نقدية تلبى حاجات السوق الرأسمالية وتدفع عجلة الاقتصاد الفرنسي كالتبغ والحمضيات وزراعة الحلفاء والقطن..

- تأثر القطاع الاقتصادي بحركة التجارة عبر ميناء بونة أدى إلى آثار اجتماعية خطيرة عايشها السكان الجزائريون خاصة في الأرياف فبعد تهميش طبقة الفلاحين وسلمهم أراضيهم مس ذلك الحياة اليومية (التعليم الصحة، السكن، انعدام شروط الأمن، انتشار البطالة، والأوبئة والأمراض ونزوح السكان من الأرياف نحو المدن الصناعية بحثا عن العمل.) (بوذراع ، 2017-2018، الصفحات 264-265)
7. خاتمة:

- الاستعمار الفرنسي العسكري كان يهدف بشكل مباشر إلى استنزاف ثروات البلاد واستعباد العباد.

- إعادة تصحيح البنية التحتية من إنشاء للطرق البرية وخطوط سكة الحديد المكلفة كان بغرض تصدير ثروات الجزائر في شكلها الخام نحو الخارج بأسرع وقت وإرجاعها على شكل منتجات بأثمان باهضة.

- سياسة الاستعمارية الاقتصادية ضربت وحطمت الاقتصاد المحلي القائم على الزراعة وتربية المواشي عند الاعتماد على الزراعات النقدية.

- تطوير ميناء بونة وتوسيعه وربطه بخطوط حديدية كان لأجل دفع عجلة الاقتصاد الفرنسي وتحقيق أطماع العسكريين الفرنسيين والمستثمرين وأصحاب الشركات المتكالبين على ثروات بونة.

- حققت السياسة الاستعمارية أهدافها من خلال النمو المتزايد في قطاع النقل البحري بفعل تهيئة البنية التحتية لنقاط الثرى في مدينة بونة والمناطق الداخلية وربطها بالميناء الذي أصبح يستوعب أكبر قدر ممكن من البضائع والحمولة وترسوبه العديد من السفن الكبيرة.

- الاعتماد المتزايد من إدارة الاحتلال بتطوير التجارة الخارجية وشبكة النقل، كان يهدف الى دعم المنشآت القاعدية المرتبطة باستغلال الثروات أينما وجدت للحصول على المواد الخام التي تغذي المصانع الفرنسية.

- سيطرة الرأسماليين الفرنسيين والأوروبيين على النشاط الاقتصادي والتجاري، لم يبق للجزائريين أي دور الا في حدود المناطق الداخلية البعيدة عن المدن.

- العمل على تحقيق الاستيطان الرسمي سنة 1844، ومنح المستوطنين عديد الامتيازات زاد السكان ذلا وفقرا وبؤسا إلى جانب تردي الأوضاع الاجتماعية على كافة المستويات مما أنتج الكوارث والأوبئة والأمراض ...

7. قائمة المراجع:

• المؤلفات:

• اجيرون شارل روبر، (1982)، تاريخ الجزائر المعاصرة، تر: عيسى عصفور، بيروت، منشورات عويدات ، بيروت.

• بن أشهنو عبد اللطيف، (1979)، تكون التخلف في الجزائر محاولة لدراسة حدود التنمية الرأسمالية في الجزائر بين عامي 1830 - 1962، تر: محمد يحي ربيع وآخرون، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع.

• بوعزيز يحي، (2007)، سياسة التسلط الاستعماري والحركة الوطنية 1830- 1954، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية.

• جندي محمد، (2003)، عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث، ج: 2، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية.

• رزاق عبد الرحمان، (1976)، تجارة الجزائر الخارجية، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع.

• الزبيري محمد العربي، (1972)، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع.

• الزبيري محمد العربي، (1984)، الثورة الجزائرية في عامها الأول، الجزائر، دار البعث.

• عباد صالح، (1991)، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين (1830-1930)، قسنطينة، الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية.

- فتحي محمد أبو عيانة، (1975)، الجغرافيا الاقتصادية، دمشق، دار القلم.
- فركوس صالح، (2005)، تاريخ الجزائر من ما قبل التاريخ إلى غاية الاستقلال، الجزائر، دار العلوم للنشر والتوزيع.
- الهواري عدي، (1983)، الاستعمار الفرنسي في الجزائر " سياسة التفكك الاقتصادي والاجتماعي " 1830-1960، تر: جوزيف عبد الله، بيروت، دار الحدائث للطباعة والنشر.
- Bernard Maurice Antoine, (1913), Les Chemins De Fer Algériens, Alger, Adolphe Jourdan éditeur.
- Centre des archives nationales, (sans date), Jourdon .H, Le Crin végétal, in L'IVRE d'or du département d'Alger, France, édité sous le patronage et avec la collaboration de M .Durox, et M .Fiori. édition de l'Afrique du Nord illustrée.
- DE BALLARE MONTESSUS, (1909), Alfa et papier d'alfa, Paris, éd. A. Dunod.
- Démontes Victor, (1930), L'Algérie Agricole, Paris, Larose.
- Dominique et Pascal Bejui, (Octobre 1994), L'essentiel vient de exploits et fantômes transsahariens, France, aux éditions : La Regardante- Le Villard -BP 3-48230 Chanac -.
- ESTOUBLON et autre, (1889), Code de l'Algérie, Alger, Jourdan.
- Julien.CH .A. (1964), Histoire de l'Algérie contemporaine (1827-1871), Paris ,1^{er} Edition P.U.F.
- Kateb Kamel, (2010), Européens, indigènes et juifs en Algérie (1830-1962), Préface de Benjamin Stora, Alger , Editions el Maarifa.
- Lutzelschwab Claude, la compagnie Genevoise des colonies suisses de Sétif 1853-1956.

• الأطروحات:

- BUDIN Jaques, (1960), Colonisation, Acculturation et résistances : La région de Bône (Annaba, Algérie) 1832-1914, . TOME01, Thèse doctorat en Histoire, Institut d'études politiques d'Aix en provence, CHERPA, Université d'Aix – Marseille, France.
- Widman. W,(1978), Les Transports intérieurs de voyageurs en Algérie (transports urbains exclus), Thèse de 3ème cycle, volumes : 2, Aix-Marseille, France.

• بوذراع إيمان، (2018-2017)، حركة سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية الجزائرية خط بونة- تبسة نموذجا (1914-1857)، أطروحة دكتوراه في تاريخ الجزائر المعاصر، قسم التاريخ والآثار، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة العربي التبسي، تبسة، الجزائر.

• شلالي عبد الوهاب، (2011-2010)، " دور عمال المناجم الجزائرية في ثورة التحرير الجزائرية 1962-1954 المنطقة الحدودية الشرقية أنموذجا"، أطروحة دكتوراه العلوم في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر.

• مغدوري حسان، (2015 – 2014)، "الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للجزائريين خلال الحرب العالمية الثانية (1939 - 1945)", أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر، الجزائر.

• التقارير:

- Archives d'outre-mer، Ministère de la guerre et de l'intérieur : services ayant eu en charge l'Algérie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, FF80/1485.
- Archives d'outre-mer، Ministère de la guerre et de l'intérieur : services ayant eu en charge l'Algérie (1830/1907) , Travaux publics, mines, carrières et sources thermales et minéral, concessions, affaire des phosphates de Tébessa 1895/1899, F80/1780.

• Enquête sur le commerce et la navigation de l'Algérie, Bastide, Alger, 1863.

•

● المقالات:

- Centre des archives nationales, Delacroix Emile. M, Minières, (Janvier-février 1896), usines métallurgiques, carrières et sources d'eaux minérales Revue de la législation des mines, 13^{ème} année.
- Centre des archives nationales, Delacroix Emile. M, Minières,(Janvier-février 1896), usines métallurgiques, carrières et sources d'eaux minérales Revue de la législation des mines, 13^{ème} année,
- LESPES René, (1923), le port de Bône et les mines de l'est Constantine, in. Annales de géographie, tome .32, p 527.
- MARSILLON. Ch, (1er octobre 1893), mines les richesses minérales de l'Algérie, France, la revue encyclopédique, Larousse.
- NÉRON Édouard, (11 novembre 1909), Les Ports algériens, Les Annales coloniales.
- Pierre Carol, (13 janvier 1912), la question de l'Ouenza, le Journal des finances, France.
- Travers Lucette, (1958), Bône la formation de la ville et les facteurs de son évolution, In : Annales de Géographie, tome .67, n .364, pp 498-501.
- Vermeren Hugo, Des « hermaphrodites de nationalité ?» colonisation maritime en Algérie et naturalisation des marins- pêcheurs italiens de Bône des années 1860-1914, Revue des mondes musulmans et de la méditerranéen, n 135, p 135.