

إدارة الموانئ التونسية خلال الحماية الفرنسية

**Management of Tunisian ports during the French protectorate**د/ دهان سليمان <sup>1</sup>Dehane Slimane

د/ دهان سليمان Dehane Slimane

dehaneslimane@gmail.com

تاريخ القبول: 2021/12/ 22

تاريخ الاستلام: 2021/05/ 12

**ملخص:**

تعتبر الموانئ بمثابة الواجهة الاقتصادية لأي بلد عبر مختلف الأزمنة، فمن خلال نشاطها وركودها ونمط إدارتها يمكن معرفة حقيقة الواقع الاقتصادي والتجاري لذلك البلد، وقد عرفت تونس تحولات كبيرة في موانئها من حيث إعادة البناء والهيكلة الأمر الذي كان له إفرزات جديدة على المبادلات التجارية الخارجية بصورة خاصة والاقتصاد التونسي بصورة عامة في ظل الحماية الفرنسية، والمقال محاولة لتسليط الضوء على التغيرات التي عرفتتها موانئ تونس خلال الحماية الفرنسية من حيث السياسة الإدارية الجديدة، وموقع هذه الموانئ ضمن الاقتصاد الفرنسي بتونس.

**كلمات مفتاحية:** لموانئ، السياسة الاستعمارية، تونس، الحماية الفرنسية، الاستعمار الاقتصادي

**Abstract:**

The Ports are the economic front of any country across the ages, through its activity and stagnation and the pattern of management can know the reality of the economic and commercial reality of that country, Tunisia has undergone major transformations in its ports in terms of reconstruction and restructuring, which has had new repercussions on foreign trade

exchanges in particular and the Tunisian economy in general in the French protection.

And the article an attempt to highlight the changes experienced by the ports of Tunisia during the French protection in terms of the new administrative policy, and the location of these ports within the French economy in Tunisia.

**Keywords**Ports - colonial policy - Tunisia - French protection - economic colonization.

## 1. مقدمة:

تعتبر الموانئ بمثابة الواجهة الاقتصادية لأي بلد، فمن خلال الاطلاع على أوضاعها يمكن إعطاء تصور مبدئي عن الحالة الاقتصادية للدولة كرواج المبادلات التجارية أو ضعفها وهل الاستيراد يغلب على التصدير أم العكس، وهذا الواضع التجاري يعتبر في حدّ ذاته امتداد للواقع الزراعي والصناعي لكون الزراعة والصناعة مرتبطان بالتجارة.

ولما كان لتونس وموانئها موقع جغرافي استراتيجي ذو أهمية كبيرة لدى كبرى القوى الاستعمارية الأوروبية خاصة فرنسا وبريطانيا واحتدام التنافس على التموضع في موانئها خاصة أنها نقطة عبور رئيسية في البحر الأبيض المتوسط الذي كان يعتبر من اهم الخطوط التجارية العالمية لتعمل فرنسا على استغلال هذه الموانئ بعد الحماية التي فرضت على تونس بداية من سنة 1881، وذلك بإحكام السيطرة عليها وإسناد إدارتها إلى شركات جديدة برؤوس أموال فرنسية وذلك على عدة مراحل خاصة موانئ المدن الكبرى كتونس العاصمة وبنزرت وصفاقس، والإشكالية الرئيسية في هذه الورقة البحثية هي: ما موضع الموانئ التونسية في المنظومة الاقتصادية الفرنسية بتونس خلال الحماية؟ ويندرج تحت هذه الإشكالية تساؤلات فرعية هي:

1. ماهي الآليات التي اتبعتها فرنسا في إدارة الموانئ التونسية؟
2. ماهي انعكاسات سيطر الشركات الفرنسية على الموانئ التونسية؟
3. هل تموقع الشركات الفرنسية بالموانئ التونسية أعطى بعداً تنظيميا جديدا للتجارة التونسية أم كان حلقة ضمن المشروع الاستعماري فقط؟

## 1. واقع التجارة الخارجية لتونس قبيل الحماية:

عرفت البلاد التونسية ضعف النشاط التجاري الذي استحوذ عليه الأجانب الذي كانوا يقدمون على إدخال سلعة ما إلى السوق التونسية، يقومون بدفع نسبة 3% من قيمتها لصالح الجمارك التونسية<sup>(1)</sup> خاصة في ظل عدم وجود أسطول بحري تجاري تونسي مثل الأقطار العربية والإسلامية الأخرى، فسيطر التجار الأوروبيون على خطوط التجارة، ولم يتركوا للتونسيين إلا التجارة بالوساطة وتجارة التفصيل<sup>(2)</sup>. وكانت فرنسا قد استحوذت على مفاصل التجارة الخارجية بتونس منذ قرن تقريبا على فرض الحماية، ويتجلى ذلك في تواجد ثمانية غرف تجارية للمبادلات الخارجية كلها فرنسية، ليتدخل بعدها الإيطاليون في النصف الأول من القرن التاسع عشر ببناء غرفة تجارية عمل بها تجار من مدينتي ليفورنو وجنوة<sup>(3)</sup>، وسعت كبرى الشركات الأوروبية خاصة الشركات الإنجليزية والإيطالية إلى استهداف السوق التونسية من خلال إنشاء فروع تجارية لها من خلال وكلاء فرنسيين أو يهود، حتى يتسنى لهم الحصول على الامتيازات التي تحصل عليها الشركات الفرنسية<sup>(4)</sup>.

والملاحظ هو أن السيطرة الأجنبية على التجارة التونسية كانت من خلال التوق في حجم السلع والبضائع والتحكم في الأسواق، ولم يكن هناك إشراف مباشر إلا من خلال الطرق التي ارتأتها حكومة البايات والسياسات التي اتبعتها عبر مصالحها التجارية.

لكن مع فرض معاهدة الحماية سنة 1881 بدأ الواقع التونسي عموما بالتغير لصالح الفرنسيين خاصة في الشق الاقتصادي الذي كان سببا رئيسيا لفرض الحماية، والذي يعتبر الشق التجاري أبرز ركائزه، الذي عرف هو الآخر تغيرات على مستوى إدارة المنظومة التجارية بصورة عامة خاصة فيما يخص النظم والقوانين، والجانب التنفيذي لهذه القوانين الذي تجسّد في النمط الجديد في إدارة الموانئ بصورة خاصة.

## 2. سيطرة الشركات الفرنسية على الموانئ:

لقد عرفت إدارة الموانئ التونسية تغيرات جذرية أقرتها حكومة الحماية الفرنسية من خلال طابع جديد هو طابع الامتيازات الاقتصادية التي منح لأفراد أو شركات في الغالب، فأسندت إدارة الموانئ التونسية إلى شركات رأسمالية فرنسية عوضا عن النمط القديم الذي يعتمد على الإشراف الحكومي المباشر عن طريق مصالح إدارات متنوعة، وعليه فقد برزت مجموعة من الشركات منح لها امتياز استغلال الموانئ وكل الأعمال

الاقتصادية المرتبطة به في أبرز المدن الاقتصادية التونسية بالدرجة الأولى كبنزرت وتونس العاصمة وسوسة وصفاقس، والتي سنتناولها بالتفصيل الآتي:

## 1.2. نشاط شركة ميناء بنزرت:

استندت إدارة ميناء بنزرت إلى شركة رأسمالية فرنسية سميت باسم الميناء وهي شركة ميناء بنزرت، وهي أولى الشركات التي منح لها استغلال ميناء كبير في تونس الذي يتميز بأهمية تجارية وعسكرية كبرى في حوض المتوسط، والشركة المستغلة هي فرنسية ذات رأسمال محدود بلغ 4 مليون فرنك، تواجد مقرها الرئيسي بباريس، تأسست في 13 أوت 1890 لمدة 75 سنة<sup>(5)</sup>، بهدف بناء واستغلال ميناء بنزرت، وشملت عملياتها في الميناء عدة جوانب، منها العمليات الجمركية للسلع المصدرة والواردة، كراء الأراضي المحيطة بالميناء للأفراد والشركات لتخزين ووضع السلع، فضلا عن تحصيل ضرائب الرسو في الميناء للسفن بصورة يومية، وتمرير فواتير السلع والمصادقة عليها من مختلف الأماكن والغرف التجارية في البحر الأبيض المتوسط، خاصة من باريس ومرسيليا<sup>(6)</sup>.

### - أهمية ميناء بنزرت:

يعتبر ميناء بنزرت محطة للسفن العابرة للمحيطات، وكانت شهرته تزداد كلما زادت الشركة من توسعته لزيادة طاقة استيعابه للسفن فقد تم أرصفة أكثر من 200 متر، وإضافة خمسة منارات ضوئية كدليل للسفن العابرة ليلا، وبحلول سنتي 1908-1909 نشطت الحركة التجارية بالميناء حيث بلغ حجم السلع الداخلة للميناء 97000 طن وحجم السلع الخارجة 8000 طن، اكتسب الميناء أهمية في وسط المتوسط حيث أصبح نقطة عبور للسفن القادمة من جبل طارق والقادمة من بور سعيد بمصر وأصبح محطة للتزود بالأغذية الطازجة والثيران والأغنام والأسماك والخضروات وأصبح نقطة مرجعية وسط موانئ البحر المتوسط على غرار ميناء مدينة الجزائر<sup>(7)</sup>.

إن الأهمية الكبيرة لميناء بنزرت جعلت الفرنسيين يجعلون منه لأول مرة في التاريخ ميناء تجاريا وعسكريا في نفس الوقت، إذ وضعت ترسانة عسكرية هائلة في داخل بحيرة بنزرت المرتبطة بالميناء وبذلك أصبح الميناء آمنا، زيادة على الجبال المحيطة بالمنطقة<sup>(8)</sup> التي دعمت هذا الجانب الذي يعتبر احد الركائز الأساسية لمزاولة النشاط التجاري.

### - مجالات نشاط الشركة:

يدو تاريخ تأسيس الشركة متأخرا بعض الشيء قياسا بأهمية وموقع مدينة بنزرت ومينائها، إذ لم يتسنى للفرنسيين استغلاله مباشرة بعد الحماية بسبب الاتفاقيات التجارية التونسية مع بريطانيا وإيطاليا، فتعاملت فرنسا مع هذا الموضوع في البداية بكثير من الدبلوماسية، فبدأ التغلغل الفرنسي بالميناء عبر العمل التجاري منذ 1889، ليتمكن التجار الفرنسيون من الحصول على امتياز استغلال الميناء عبر شركة ميناء بنزرت<sup>(9)</sup> بموجب اتفاقية الاستغلال الموقعة في سنة ابتداء من 27 ديسمبر 1890، وترتب عن هذا الامتياز قيامهم بأعمال الميناء والتجريف من أجل حماية السفن وحرية استغلالهم لبحيرة بنزرت، كما قاموا بأرصفة الميناء في الجهة الخارجية، وقامت الحكومة التونسية بإنشاء سكة الحديد من منطقة "الجديدة" وحتى بنزرت في غضون أربعة سنوات، كما تم منح امتياز صيد الأسماك في البحيرة لصالح الفرنسيين.

وبعد دخول الاتفاقية حيز التنفيذ توجب على الشركة القيام بعدة مهام، والعمل على توفير العديد من الخدمات بالميناء استنادا إلى الاتفاقيات التي أبرمت مع حكومة الحماية كالمهام المالية والخدمية والتجارية والمهام الإدارية، ونذكر من جملة هذه المهام قيامها بترسيم حدود الميناء ووضع سور حديدي حوله ليصبح عبارة عن مؤسسة واضحة المعالم والاطار الجغرافي، إضافة إلى حتمية إنشاء سلك إداري وأمني في نفس الوقت يتمثل في شرطة الميناء التي تتواجد في كل المرافق وعلى مستوى كل الأعمال التي تتم به، وهي شرطة يتم تشكيلها بالتنسيق مع المديرية العامة للأشغال العمومية التونسية، فقد يكون جزء منها تابع للمديرية وجزء منهم تابع للشركة، وتلتزم الشركة بعمليات متعددة على عدة أوجه منها عمليات التوسعة والجرف وإخراج الصخور، وأرصفة أماكن جديدة بالميناء أو إعادة رصف الأماكن المتضررة<sup>(10)</sup>، وتحصيل الرسوم الجمركية لصالح الحكومة واستغلال الأراضي القريبة من الميناء بغرض تشييد ابنية تكون ملحقة به، مع بناء المستودعات الكبرى لتخزين البضائع، أو تشييد بعض البنى التحتية الضرورية كالصرف الصحي وأماكن تصريف المواد الخطيرة على سلامة الأفراد، وهناك المهام المالية كتحصيل الضرائب وفق القوانين والمراسيم الحكومية والإشراف على العمليات الجمركية<sup>(11)</sup>.

وعليه فقد قامت هذه الشركة الفرنسية مباشرة بعد حصولها على الامتيازات بتسريع وتيرة الأعمال في ميناء بنزرت حيث قامت بأرصفة اثنين من أطول الأرصفة البحرية من 950 إلى 1000 متر،

وعلى طول الشريط الرابط مع البحيرة الداخلية أي القناة التي يبلغ عمقها ثمانية أقدام وعرضها 120 متر على طول 1500 متر ليسهل التواصل بين البحيرة والخليج، بالإضافة إلى قيام الشركة ببناء جسر للمرور بين ضفتي القناة بارتفاع يسمح للسفن العبور من تحته دون اصطدام<sup>(12)</sup>.

ومنحت المديرية العامة للأشغال العمومية للشركة في 16 أوت لسنة 1892 امتياز إعادة هيكلة قنوات الصرف الصحي بالمدينة القديمة بنزرت والحي الأندلسي بالميناء وذلك بالتشارك مع سلطات مدينة بنزرت، واستخراج الصخور في بعض الأماكن من الميناء على أن تحصل الشركة على مبلغ 20.000 فرنك مقابل هذه الخدمة<sup>(13)</sup>.

كما حصلت أيضا بموجب قرار 3 فيفري 1895 من الحكومة بإمضاء الباي على منحها الحق في تحصيل الرسوم البحرية على السفن في ميناء بنزرت وكل الموانئ التونسية بما فيها تلك التي تديرها شركات أخرى، كما منح نفس المرسوم للشركة الحق في تحصيل الرسوم والضرائب على المنتجات المحلية التي تدخل الميناء، مع مُرفق يحدد الأسعار وفق جدول سلمته الحكومة للشركة<sup>(14)</sup>.

وحصلت الشركة على مشروع استثماري خدماي يتمثل في تزويد عدة أحياء وجهات بمدينة بنزرت بالمياه المعدنية الصالحة للشرب عبر مرسوم صدر من المديرية العامة للأشغال العمومية بتاريخ 5 فيفري 1895، يشمل الامتياز مد الأنابيب الحديدية وبناء خزانات المياه الفرعية والخزان الرئيسي الذي يكون بمنطقة "عين الناضور" المرتفعة لضمان التدفق<sup>(15)</sup>، وأتبع المشروع بملحق يفصل في الاشتراكات والحقوق وأنواعها، فقد قسم خدمة المياه إلى ثلاثة أقسام الأول وهو للاستخدام المنزلي وحدد سعر المتر المكعب بـ 0.40 فرنك والمياه الموجه للاستخدام الصناعي وسعر المتر مكعب بـ 0.25 واشتراكات للري المحدود بـ 0.20 للمتر المكعب<sup>(16)</sup>، واستمرت الشركة في الحصول على أرباح هذا المشروع إلى غاية سنة 1925 أين تحول ملكة المشروع والإشراف المباشر عليه لصالح الحكومة التي اشترته من الشركة مقابل مبلغ قدره 801.914 فرنك، وكان ذلك بعد صدور مرسوم حكومي في الجريدة الرسمية في هذا الشأن في 27 جويلية 1925<sup>(17)</sup>.

وبناء على المرسوم الذي صدر في 1 جويلية 1906 تم توحيد الضرائب وأسعار العمليات الجمركية في الموانئ التونسية، خاصة الكبرى منها كميناء بنزرت الذي تشرف عليه هذه الشركة أو موانئ تونس وسوسة وصفاقس التي تسرف عليهم الشركة المسماة باسمهم جميعاً، على أن ينطلق العمل بالتسعيرات الجديدة انطلاقاً من الأول جانفي 1907م<sup>(18)</sup>.

وكانت مداخيل الشركة من ضرائب إرشاد السفن والرسو بالميناء بتسعيرة 3 فرنك لليوم الواحد، وتصل إلى 15 فرنك لليوم بعد مضي عشرة أيام من الرسو، يضاف لها رسوم استخدام القناة الرابطة بين الساحل والبحيرة، وضريبة إنزال وشحن السلع من الميناء والتي تتراوح من 1 إلى 50 فرنك، وضرائب تفرض على البضائع التي تبقى في ارضفه الميناء ولم يتم إخراجها بعد مضي الفترة المحددة والتي تتراوح ضريبتها ما بين 10 إلى 60 فرنك، وهناك ضريبة صعود ونزول الركاب التي حددت بـ 4 فرنك للأماكن من الدرجة الأولى، و 3 فرنك للدرجة الثانية، و 1.5 فرنك للدرجة الثالثة<sup>(19)</sup>.

وفي مجال الصيد البحري وقد حصلت الشركة في 11 نوفمبر 1889 على امتياز احتكار صيد الأسماك في كل من بحيرة بنزرت وبحيرة "إشكل"، من قبل الحكومة الحماية، وقد نصّت الاتفاقية على أن الشركة التي تستغل الميناء لها الحق في احتكار عمليات الصيد بالبحيرتين لمدة تطابق مدة استغلال الميناء والتي قدرت بـ 75 سنة، على أن تدفع الشركة إيجار كراء الميناء بما يعادل 25% من عوائد صيد الأسماك، وتدفع كضريبة لحكومة الحماية، وللشركة الحق في منح تراخيص الصيد للصيادين الأفراد<sup>(20)</sup>.

والجدير بالذكر أن شركة ميناء بنزرت سعت جاهدة للحصول على امتياز صيد الأسماك بساحل بنزرت وبالبحيرتين السالف ذكرهما بغرض إيقاف التوافد الإيطالي على تونس، فقد كان الفرنسيون لا يجدون تفسيرات للأعداد الكبيرة التي تفد من إيطاليا إلى تونس من أجل العمل بصيد الأسماك بمختلف أنواعها، على الرغم من توفر بلادهم على سواحل تغنيهم التواجد بتونس لهذا الغرض، فكان الامر شكل من أشكال المزاحمة على النفوذ بتونس، فكان الحصول على هذا الامتياز بمثابة محاولة كبح حركة الهجرة الإيطالية، خاصة وان عدد الإيطاليين إجمالاً بتونس يفوق عدد المستوطنين الفرنسيين<sup>(21)</sup>.

وحتى تعطي الشركة لامتياز احتكار الصيد في البحيرتين وبالقرب من الميناء طابعاً استثمارياً وتجارياً أقدمت ابتداء من سنة 1891 على بناء مصنع متخصص في الصناعات السمكية والتعليب للتونة ومختلف المنتجات بالقرب من الميناء، وتوجيه منتجاته للأسواق المختلفة المحلية والخارجية، ففي السنوات الخمس الأولى للإنتاج كان يوجه لمدينة بنزرت والمدن القريبة منها ويصل إلى مدينة تونس العاصمة، أما في الخمس سنوات الموالية أي إلى غاية مطلع القرن العشرين اصبح السمك المنتج لهذه الشركة يصدر إلى

الخارج عبر السفن التجارية التي تدخل الميناء، مركزا على ابرز المدن الفرنسية كباريس وليون وغيرها، وكان سعر 20 كلغ يعود على الشركة ب100 فرنك<sup>(22)</sup>.

وكخلاصة لنشاط هذه الشركة أقول إنها كانت بمثابة شركة استراتيجية أولت إدارة الحماية أهمية كبيرة لها، قياسا بموقع الميناء والمدينة الاستراتيجي، ومن خلال الاستقلالية في التسيير التي أوكلت للشركة والمهام المتعددة، فكان نشاطها عبارة عن ترمومتر الحقيقي للتواجد الفرنسي بتونس.

## 2.2. نشاط شركة موانئ تونس، سوسة، صفاقس:

تعتبر هذه الشركة ثاني شركة من حيث التدرج الزمني للتأسيس حيث أنشئت في 1 جويلية 1994، لمدة خمسين سنة، ثم مددت الفترة لثمانين سنة في الاجتماع السنوي لمساهمي الشركة المنعقد في 9 فيفري 1920 بمقر الشركة بباريس، وكان لها رأس مال بـ 5 ملايين فرنك<sup>(23)</sup>، عملت الشركة في المرحلة الأولى على إعادة بناء وتهئية ميناء تونس العاصمة، ثم الانتقال للقيام بنفس الأعمال في مينائي سوسة وصفاقس، وفي المرحلة الثانية تقوم الشركة باستغلال هذه الموانئ في المبادلات التجارية عبر تعاملها مع شركات النقل البحري وكراء الأرصفة للشركات التجارية وشركات النقل، إضافة إلى شركات تصدير المواد الأولية من تونس نحو أوروبا وهذا بموجب مرسوم 12 افريل 1894 وهذا الاتفاق تم بين الشركة والحكومة التونسية لمدة 47 سنة، على أن تستفيد الشركة من فوائد التبادلات التجارية دون أن تدفع الحكومة مصاريف تهئية الموانئ، كما تستفيد الحكومة من الضرائب وأمور العملية الجمركية<sup>(24)</sup>، كما نص الاتفاق على ملكية الشركة لأجزاء من الأراضي المحيطة بالموانئ الثلاثة وهذا لإقامة غرف تجارية ولإدارة التجارة في الموانئ وتشديد مستودعات لتخزين المواد وبناء فنادق للإقامة<sup>(25)</sup>.

وتصارعت الشركات المنتجة للمعادن فيما بينها خاصة شركات إنتاج الفوسفات وعلى رأسها شركة قفصة وشركة جبل مضيلة وبقية الشركات الأخرى على الحصص المخصصة لكل منها في الموانئ الرئيسية وعلى رأسها موانئ تونس سوسة وصفاقس، فقدره استيعاب هذه الموانئ لا يمكنها مجارة القدرة الإنتاجية لهذه الشركات معًا، الأمر الذي سينعكس على المستوى التسويقي لكل منها<sup>(26)</sup>، وهو ما جعل شركة موانئ تونس، سوسة، صفاقس تعقد اتفاقيات مع شركات إنتاج المعادن بغية توسعة هذه الموانئ لتكون قدرة استيعابها للسلع بصورة أكبر، وقد حدث هذا عندما ازدادت القوة الإنتاجية لشركة الفوسفات وسكك الحديد لقفصة في مطلع العقد الثاني للقرن العشرين، فكانت بحاجة إلى مستودعات أكبر بالميناء لتخزين مواد أكثر من الفوسفات، فعقدت اتفاق بين الطرفين لتوسعة ميناء صفاقس، الميناء الرئيسي

للتصدير بالنسبة لشركة قفصة للفوسفات، وكذلك الأمر بعد اكتشاف شركة "جبل مضيلة" للفوسفات مناطق جديدة الأمر الذي سيحتم عليها الاتفاق مع شركة الموانئ لزيادة قدرة تصديرها وتخزينها للفوسفات بالميناء<sup>(27)</sup>، وكذلك الحال مع ميناء حلق الوادي فقامت بتوسعه القناة وزيادة عمقها عبر جرف التربة لزيادة الحركية وقدرة الاستيعاب<sup>(28)</sup>.

#### - نشاط الشركة بميناء تونس العاصمة:

بدا نشاط الشركة بربط بحيرة تونس بالبحر تم حفر قناة طولها عشرة كلم وعمقها ستة أمتار ونصف وذلك للسماح للسفن الكبيرة بالدخول، وأصبح مدخل الخليج محميا وآمنا من خلال رصيفين بحريين<sup>(29)</sup>، الأمر الذي كان له اثر إيجابي كبير في الجانب التجاري فقد سمحت قناة بحيرة تونس بتشبيد مساحة تقدر بـ 12 هكتار من أجل مختلف العمليات التجارية، منها بناء مخازن للسلع بغية تنشيط التجارة حيث قامت من قبل شركة "باتيغول" (**société des Batignolles**) بين سنة 1888 إلى غاية 1893 بهذه الأعمال بتكلفة قدرت 13.5 مليون فرنك فرنسي، وقامت بإنشاء الأرصفة والمحلات والمخازن على طول 600 متر كمرحلة أولى، لكنها لم تكن كافية، لتدخل شركة موانئ (تونس، صفاقس، سوسة) بين 1890 إلى 1895 وصرفت ما قدره 3 ملايين فرنك وضمنت الحكومة التونسية مصالح الشركة بالموانئ، كما اتفقت الشركة مع شركة النقل بونة قالمة للنقل عبر سكك الحديد بمد خطوط حديدية جديدة تربط خطوطها بموانئها<sup>(30)</sup>.

وقد خصص الحوض الثاني للميناء لخامات الفوسفات والمعادن، ومن اجل هذا تم تشبيد وتنمية الميناء وتوسيع حجم حمولته لاستغلال شبكة المعادن من منطقة الكاف وضواحيها ومن منطقة "القلعة الجرداء" إلى "قلعة سنان" وهذا من اجل الفوسفات بالدرجة الأولى حيث انطلق الإنتاج بـ 700000 طن سنويا مع تزايد الحجم يوميا<sup>(31)</sup>.

واستهدفت حكومة الحماية إعادة تهيئة ميناء تونس العاصمة وتوسعته لكي يصبح قطبا تجاريا في البحر المتوسط وهذا عن طريق بعث مشروع مدرّوس انطلق نهاية سنة 1888 وينتهي في سنة 1893، وكانت بحيرة تونس العاصمة بعمق متر ونصف، وحوض حلق الوادي محمي برأسين وقناة تربطه بطول تسعة كلم تربط البحيرة بالبحر، وتم إجراء توسعة للقناة بحفرها في العمق وتوسعه جانبيها إلى 150متر، لتتحرك

السفن عبرها بكل أريحية وهذا لمحاكاة خصائص قناة السويس، فضلا عن تمكين السفن من الرسو وزيادة قدرة استيعاب الميناء للسفن الداخلة والخارجة منه واليه<sup>(32)</sup>.

تم ترصيف 600 متر من الميناء وتهيئة التربة المحيطة به، تم افتتاح ميناء تونس بشكله الجديد في 1893، ليتم إعادة بنائه وتوسعته على مساحة 12 هكتار وعمق 6.5 متر وتم رصفه وبناء 600 متر من الجدران على جانبيه وتطوير معداته، وكذلك الحال مع ميناء صفاقس إذ تم حفر قناة من البحر لتربط حوض تم حفره على مساحة 10 هكتار وعمق 6.5 متر وفتح قناتين صغيرتين منه إلى البحر لتستخدمهما القوارب الصغيرة للصيد، وترسو بعيدا عن السفن التجارية الكبرى، وبناء 415 متر من الجدران لرففه ودعمه بتجهيزات جديدة<sup>(33)</sup>، وبلغت مصاريف الحكومة التونسية 20 مليون فرنك لإعادة تهيئة هذه الموانئ الرئيسية<sup>(34)</sup>، وهذا بعدما أصدرت الجريدة الرسمية في سنة 1894 قرار لصالح الشركة ببداية استغلال الموانئ الثلاثة للأغراض التجارية<sup>(35)</sup>، وكانت ميناء تونس يمكنه أن يصدر ما وزنه 150 طن في الساعة الواحدة من المواد المعدنية كالفسفات وغيره من المعادن<sup>(36)</sup>، وقد ازدادت سعة الميناء في مطلع العقد الثاني من القرن العشرين بعد أن عرف توسعه جديدة من قبل الشركة وفق مشروع مدروس تمثل في زيادة طول الرصيف الجنوب شرقي للميناء بطول أربعين مترا، وهو الرصيف المخصص لتصدير الفوسفات وذلك لمنحه "لشركة فوسفات تونس دير" وهذا بنظام أكثر حداثة بشكل يطابق العملية التي تمت في ميناء صفاقس في الرصيف المخصص لتصدير الفوسفات، إضافة إلى هدم مراسي صغيرة خاص بالقوارب، على أن يتم حفر رصيف جديد خاص باليخوت الصغيرة<sup>(37)</sup>، وكانت عمليات التوسعة تتم بين الحين والآخر على ضوء مطالب شركات تصدير المعادن والفوسفات خصوصا<sup>(38)</sup>.

وفي سنة 1929 شهد ميناء تونس عملية الإحاطة بحوضه من كل الجوانب إضافة إلى تقسيمات على ضوء طبيعة النشاط الممارس في الميناء، فقد عقد اجتماع محلي داخل مبنى الغرفة التجارية بتونس العاصمة حضر هذا الاجتماع كل من مدير شركة سكك الحديد التونسية، ومدير شركة موانئ تونس، سوسة، صفاقس، وممثلين عن مديرية الجمارك، وممثلين عن أهم الشركات التجارية والنقل، إضافة إلى مفتشين من الغرفة التجارية، وقد اتفق المجتمعون على عدة نقاط كتوسعة الرصيف الغربي للميناء لتسهيل عملية الدخول والخروج منه، وتسهيل العمليات الجمركية بالميناء، وتوفير أبواب مزدوجة للوصول إلى داخل ارففه الميناء، وتخصيص ارففه للشركة الأطلسية العامة للنقل وشركة الملاحه المختلطة باعتبارهما أكبر المتعاملين للنقل الخارجي بالميناء، وتقرر الإحاطة بالميناء عن طريق بوابات حديدية من كل نواحيه،

على أن يتم بناء جدار إسمنتي قصير أسفل البوابات الحديدية التي تثبت عليه، وتم حل مجموعة من المشاكل التي تواجهها أكبر الشركات إذ تم الاتفاق على بناء قاعة تفتيش جديدة خاصة بالأمم المتحدة بالجناح المخصص للشركة الأطلسية العامة لتسريع عملية الجمركة، وللسهر على الأمن والسير الحسن للميناء تقرر تشكيل جماعة عمالية جديدة بالميناء وظيفتها الحراسة وتنظيم حركة المرور به<sup>(39)</sup>.

وعليه فإن مستوى التبادل التجاري للميناء كان متغيراً وفي نسق تصاعدي تبعاً للأعمال التي تقوم بها الشركة فقد بلغ إجمالي وزن السلع المحملة من ميناء تونس بين 1905 - 1906 ما قدره 382.367 طن، وبعد أرصفة أجزاء جديدة من الميناء كان حجم التبادل يتزايد تدريجياً، وكلما تم اكتشاف معدن جديد يحيط بالمنطقة يزيد من حجم الحمولات وطاقة استيعاب الميناء<sup>(40)</sup>.

#### - نشاط الشركة بميناء صفاقس:

عرف هذا الميناء أيضاً أعمالاً للتوسعة من قبل الشركة وبناء على توصيات المديرية العامة للأشغال العمومية لزيادة مساحته وقدرة استيعابه وهذا ضمن الخطة التي رسمتها المديرية للفترة الممتدة بين 1907 إلى 1912<sup>(41)</sup>، مع فتح مستودع كبير لتخزين السلع من وإلى السفن شحنًا وتفريغاً<sup>(42)</sup>، وهو ما انعكس على حيوية الميناء من حيث عمليات التصدير الضخمة والتي تركزت أساساً على تصدير المواد الأولية المعدنية وعلى رأسها الفوسفات، ويعتبر ميناء صفاقس أكبر ميناء تونسي يصدر لفوسفات لوقوعه بالقرب من مناطق الإنتاج الرئيسية والمتواجدة في الجنوب خاصة كمدينة قفصة وضواحيها حيث تستحوذ على إنتاجه كبرى الشركات كشركة سكك الحديد والفوسفات لقفصة وشركة جبل مضيلة، فخلال أيام قليلة من بداية استغلال الميناء بلغ حجم الفوسفات المصدر 36.000 طن على متن 12 باخرة، شملت 28.000 طن لشركة قفصة الفوسفات، و6.000 طن لشركة جبل مضيلة و3.000 طن لشركة فوسفات تونس<sup>(43)</sup>.

وعلى ضوء سجلات الغرفة التجارية المختلطة بصفاقس، فقد عرف الميناء حركة تجارية واسعة فزيادة على المواد الأولية نجد تنوعاً في السلع التي كانت تخرج وتدخل إليه، إضافة إلى الدول التي كانت لها تبادلات مع هذا الميناء، فتأتي فرنسا على رأس الدول تليها إيطاليا ثم إنجلترا والجزائر، وبقية الدول الأخرى، وتأتي الحبوب في رأس قائمة السلع الغذائية<sup>(44)</sup>.

لقد مثل نشاط شركة موانئ تونس، سوسة، صفاقس همزة وصل بين الإدارة الفرنسية والشركات الصناعية العاملة بمجال استخراج المعادن والمواد الأولية التي كان تزايدت معدلات إنتاجها سنويا على ضوء التوسعات التي تعرفها الموانئ وقدرة استيعابها لكميات أكبر قصد التصدير، والجدول الموالي<sup>(45)</sup> كميات الإنتاج لمعادن الفوسفات الرصاص والزنك ومعادن أخرى لمدة سبع سنوات:

السنوات	فوسفات/ طن	الرصاص/طن	الزنك/طن	معادن مختلطة/طن
1922	2.115.000	29.010	6.640	240
1923	2.357.000	38.375	12.000	973
1924	2.862.000	39.923	13.997	//
1925	2.691.000	36.863	18.656	8.497
1926	2.564.000	35.464	25.293	11.404
1927	3.075.000	37.164	17.026	1.492
1928	2.789.000	34.080	10.240	//

وقد مارست شركات الموانئ عامة وشركة موانئ تونس، سوسة، صفاقس أعمالها بكل أريحية في ضل الغطاء القانوني والامتيازات الإدارية الواسعة، وربما الأمر الوحيد الذي شكل لها صعوبة طفيفة هو الاحتجاجات من قبل عمال الموانئ بين الحين والآخر، كشل كل أعمال الشحن والتفريغ بميناء تونس في شهر جويلية لسنة 1923م<sup>(46)</sup>، وتجدد الإضراب في 2 نوفمبر 1927 بخروج 2000 عامل لموانئ تونس، سوسة، صفاقس، بنزرت مطالبين برفع أجورهم بما يلائم متطلبات حياتهم، الأمر الذي اخذ منحى آخر بتدخل نقابة عمالية وأعطت للإضراب بعدا سياسيا بدخول ناشطين في الحزب الشيوعي ورافعين هذه المطالب إلى الحكومة التونسية<sup>(47)</sup>، ليتم احتواء الوضع بعدها.

#### الخاتمة:

احتلت الموانئ التونسية مكانة هامة في المشروع الاقتصادي الفرنسي بتونس خلال الحماية، فأولت لها عناية كبيرة وخاصة بغرض الاستفادة من كل المزايا التي ستمنحها هذه الموانئ الاستراتيجية على البحر الأبيض المتوسط

4. شكلت الموانئ التونسية واجهة اقتصادية حقيقية للاقتصاد الفرنسي بتونس الذي تأسس على خلفية الامتيازات الواسعة التي منحت للشركات الأجنبية والأفراد الأجانب، وكان بمثابة همزة الوصل بين تونس فرنسا على مختلف الأصعدة خاصة بعد تولى الشركات الفرنسية زمام إدارتها وتسييرها.

أقدمت حكومة الحماية على إدارة الموانئ التونسية بدءاً بإزاحة الامتيازات البريطانية والإيطالية التي كانت متواجدة قبل الحماية كما كان الحال في ميناء بنزرت، لتقدم بعد ذلك على إحكام السيطرة عليها عبر شركات رأسمالية منحت حق استغلال الموانئ بإشراف حكومي شكلي، وهو ما جعلها تتحكم في مفاصل التجارة الخارجية لتونس، فلم يكن ليستتب الأمر لفرنسا بعيداً عن وضع يدها على موانئ البلاد خدمة للمشروع الاستعماري، لما له من ارتباطات متشابكة خاصة في ما يخص العلاقات التجارية الخارجي، ولقوة الترابط بين التجارة والصناعة خاصة الصناعة الاستخراجية للمعان التي استهدفت التصدير مباشرة إلى الخارج.

لقد عرفت الموانئ التونسي إعادة للبناء والهيكلة عن طريق الامتيازات، لكن هذه الأعمال لم تكن بهدف ترقية المنفعة المتبادلة بين تونس وفرنسا، بل كانت حلقة مهمة وضرورية في المشروع الاستعماري بتونس بغرض إحكام القبضة على مفاصل الاقتصاد، وجعله اقترنا داعم للمنظومة الاقتصادي الفرنسية فحسب، فكانت هذه الموانئ الجسر الذي ربط بين مختلف القطاعات الاقتصادية الاستعمارية، لكون شركات استخراج المعادن تستغل الموانئ شأنها شأن الشركات التجارية والزراعية وحتى الخدماتية لمزاولة نشاطاتها مع الخارج.

وتأثرت التجارة بالنسبة للفرد التونسي بشكل كبير، إذ لم يعد بالإمكان مواجهة النفوذ التجاري الفرنسي على الأسواق الداخلية والخارجية، ذلك أن الموانئ التونسية أصبحت أكبر وأوسع من ذي قبل وذات بعد تنظيمي وهيكلية كبير جداً، لا أن هذا التنظيم كان في مصلحة التاجر الفرنسي والشركات الأجنبية بالدرجة الأولى دون إفساح المجال للتاجر التونسي أن تكون له كلمة في التجارة الداخلية والخارجية.

## 7. قائمة المراجع:

1. الهادي التيمومي، تونس والتحديث أول دستور في العال الإسلامي، مطبعة المغرب، دار محمد علي للنشر، تونس، 2010.
2. احمد القصاب، تاريخ تونس المعاصر (1881 - 1956)، الشركة التونسية للتوزيع، ط1، تونس، 1986.

3. Henry Dunant, **Notice sur la régence de Tunis**, Imprimerie de Jules G- Fick, Genève, 1858.,
4. Bonniard F., **La Tunisie du Nord. Le Tell septentrional : étude de géographie régionale**, Librairie Orientaliste, Imp S. Pacteau, Paris, 1934.
5. **Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie**. Société anonyme. Imprimerie Chaix, Paris, (1924-1925).
6. Massé Auguste, **Les ports Tunisiens**, Imprimerie Baroux. Paris, 1911.
7. Protectorat français. Direction générale des travaux publics. **Ports maritimes de la Tunisie**, Imprimerie Victor Berthod, 1931.
8. E. De Fague et C. Ponzevera, **Les Pêches Maritimes de la Tunisie**, Imp. Edition Bouslama, Tunis, 1903.
9. Jules Saurin, **L'invasion sicilienne et le peuplement français de la Tunisie** : conférence faite par M. Jules Saurin, en mars et avril 1900, à Marseille, Lyon, Lille, Roubaix, Augustin ghallamel éditeur, libraire colonial, Paris, 1900.
10. Chambre mixte de commerce et d'agriculture du sud de la Tunisie, Statistique : Bulletin/12/1908, Imprimerie et papeterie de La Dépêche, 1908.
11. Paul Lambert, **Dictionnaire illustré de la Tunisie choses et gens de Tunisie**, Librairie de phénix, Tunis, 1912, P128

## المجلات والجرائد:

12. Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux. La Technique sanitaire et municipale : hygiène, services techniques, travaux public **journal de l'Association générale des ingénieurs, architectes et hygiénistes municipaux de France, Algérie-Tunisie, Belgique, Suisse et Grand-Duché de Luxembourg.** A15, N1, 1906, P126.
13. Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, **Les Annales coloniales.**, 16/04/1922.
14. Courrier de la Tunisie - La vie économique, **Les Annales coloniales.**, 16/10/1923, A24, N141.
15. Courrier de la Tunisie - La vie économique- L'agrandissement du port de Tunis, **Les Annales coloniales.**, 2/07/1930, A31, N103, P4.
16. Courrier de la Tunisie, les événements et les hommes, La clôture du port de Tunis, **Les Annales coloniales.**, 11/03/1929, A30, P2.
17. Courrier de la Tunisie, les événements et les hommes, **Les Annale**

s coloniales, 16/05/1924, A25, N69, P2.

18. Courier de la Tunisie, la vie économique- Les exportations de Sfax, Les Annales coloniales, 31/01/1931, A32, N18, P3.

- Courier de la Tunisie- événement et les Hommes, Les Annales coloniales, 27/07/1923, A24, N109.

19. Tunisie, la vie économique, Les Annales coloniales, 30/01/1922, A23, N15.

20. Courier de la Tunisie- événement et les Hommes Les grèves de dockers, Les Annales coloniales, 21/11/1927, A28, N171.

21. R. Soudain, Les phosphates tunisiens, Les Annales coloniales, 4/02/1909, A10, N4.

22. Courier de la Tunisie, la vie économique, Les Annales coloniales, 23/11/1922, A23, N175, P2

23. C. D., Production minière de la Tunisie en 1923, L'Écho des mines et de la métallurgie, 10/11/1924, A 52, N 2807.

24. L'Industrie minière de la Tunisie en 1928, L'Écho des mines et de la métallurgie, 1/05/1929, N 2992.

25. Société des Ports de Sousse et Sfax, L'Écho des mines et de la métallurgie, 9/09/1894, A20, N36.

26. Letters de Tunis, Le port de Tunis, Le Journal des débats, 6/12/1891.

27. Paul Leroy-Beaulieu, Lettres de Tunis, Le Journal des débats, 10/05/1895, N matin.

28. Ports de Tunis, Sousse et Sfax, Le Journal des débats, 18/04/1894, N Matin.

29. Narcisse Faucon, Les ports et chemins de fer de la Tunisie, Le Temps, 11/07/1894, N 12098.

الهوامش:

8. هوامش:

(<sup>1</sup>) Henry Dunant, **Notice sur la régence de Tunis**, Imprimerie de Jules G- Fick, Genève, 1858., P 95.

- (2) الهادي التيمومي، تونس والتحديث أول دستور في العال الإسلامي، مطبعة المغرب، دار محمد علي للنشر، تونس، 2010، ص 41.
- (3) Henry Dunant, Op. Cit., P 96.
- (4) احمد القصاب، تاريخ تونس المعاصر (1881 - 1956)، الشركة التونسية للتوزيع، ط1، تونس، 1986، ص 243.
- (5) Bonniard F., **La Tunisie du Nord. Le Tell septentrional : étude de géographie régionale**, Librairie Orientaliste, Imp S. Pacteau, Paris, 1934, P488.
- (6) **Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie**. Société anonyme. Imprimerie Chaix, Paris, (1924-1925), P 456.
- (7) Massé Auguste, **Les ports Tunisiens**, Imprimerie Baroux. Paris, 1911, P14, 15.
- (8) Ibid.
- (9) Protectorat français. Direction générale des travaux publics. **Ports maritimes de la Tunisie**, Imprimerie Victor Berthod, 1931, P5.
- (10) Bonniard F., Op. cit, P489.
- (11) Direction générale des travaux publics, Op. Cit P110-130
- (12) Massé Auguste, Op. Cit., P14
- (13) Direction générale des travaux publics, Op. Cit, P 46.
- (14) Ibid ,P47.
- (15) Ibid, P48.
- (16) Ibid, P63.
- (17) Ibid, P157.
- (18) Ibid, P94.
- (19) Ibid P .97-96
- (20) E. De Fague et C. Ponzevera, **Les Pêches Maritimes de la Tunisie**, Imp. Edition Bouslama, Tunis, 1903, P 87, 88.
- (21) Jules Saurin, **L'invasion sicilienne et le peuplement français de la Tunisie** : conférence faite par M. Jules Saurin, en mars et avril 1900, à Marseille, Lyon, Lille, Roubaix, Augustin ghallamel éditeur, libraire colonial, Paris, 1900. P5.
- (22) E. De Fague et C. Ponzevera, , Op. Cit. P91.
- (23) Credit foncier, Op. Cit., P 459.
- (24) Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, **Les Annales coloniales.**, 16/04/1922, P14
- (25) Paul Lambert, **Dictionnaire illustré de la Tunisie choses et gens de Tunisie**, Librairie de phénix, Tunis, 1912, P128
- (26) **Les Annales coloniales.**, 16/04/1922, Op. Cit., P14

- (<sup>27</sup>) Tunisie, la vie économique, **Les Annales coloniales.**, 30/01/1922, A23, N15, P2
- (<sup>28</sup>) Courrier de la tunisie, la vie économique, **Les Annales coloniales.** 23/11/1922, A23, N175, P2
- (<sup>29</sup>) Massé Auguste, Op. Cit., P17
- (<sup>30</sup>) Société des Ports de Sousse et Sfax, **L'Écho des mines et de la métallurgie.** 9/09/1894, A20, N36, P 2034.
- (<sup>31</sup>) Massé Auguste, Op. Cit., P17.
- (<sup>32</sup>) Letters de Tunis, Le port de Tunis, **Le Journal des débats.** 6/12/1891, P1.
- (<sup>33</sup>) Narcisse Faucon, Les ports et chemins de fer de la Tunisie, **Le Temps.** 11/07/1894, N 12098, P3
- (<sup>34</sup>) Paul Leroy-Beaulieu, Lettres de Tunis, **Le Journal des débats.** 10/05/1895, N matin, P1
- (<sup>35</sup>) Ports de Tunis, Sousse et Sfax, **Le Journal des débats.** 18/04/1894, N Matin, P4
- (<sup>36</sup>) R. Soudain, Les phosphates tunisiens, **Les Annales coloniales.** 4/02/1909, A10, N4, P3.
- (<sup>37</sup>) Courrier de la Tunisie - La vie économique, **Les Annales coloniales.** 16/10/1923, A24, N141, P2
- (<sup>38</sup>) Courrier de la Tunisie - La vie économique- L'agrandissement du port de Tunis, **Les Annales coloniales.** 2/07/1930, A31, N103, P4.
- (<sup>39</sup>) Courrier de la Tunisie, les événements et les hommes, La clôture du port de Tunis, **Les Annales coloniales.** 11/03/1929, A30, P2.
- (<sup>40</sup>) Massé Auguste, Op. Cit., P17.
- (<sup>41</sup>) Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux. La Technique sanitaire et municipale : hygiène, services techniques, travaux public **journal de l'Association générale des ingénieurs, architectes et hygiénistes municipaux de France, Algérie-Tunisie, Belgique, Suisse et Grand-Duché de Luxembourg.** A15, N1, 1906, P126.
- (<sup>42</sup>) Courrier de la Tunisie, les événements et les hommes, **Les Annales coloniales.** 16/05/1924, A25, N69, P2.
- (<sup>43</sup>) Courrier de la Tunisie, la vie économique- Les exportations de Sfax, **Les Annales coloniales.** 31/01/1931, A32, N18, P3.
- (<sup>44</sup>) Chambre mixte de commerce et d'agriculture du sud de la Tunisie, Statistique : Bulletin/12/1908, Imprimerie et papeterie de La Dépêche, 1908, P P137,138.

(<sup>45</sup>) جمعت إحصائيات الجدول من مصادر مختلفة هي :

- C. D., Production minière de la Tunisie en 1923, **L'Écho des mines et de la métallurgie.**, 10/11/1924, A 52, N 2807, P114
- L'Industrie minière de la Tunisie en 1928, **L'Écho des mines et de la métallurgie.**, 1/05/1929, N 2992, PP 321-222.

(<sup>46</sup>) Courrier de la Tunisie- événement et les Hommes, **Les Annales coloniales.**, 27/07/1923, A24, N109, P1

(<sup>47</sup>) Courrier de la Tunisie- événement et les Hommes Les grèves de dockers, **Les Annales coloniales.**, 21/11/1927, A28, N171, P2