

تأثير شبكة السكك الحديدية على التنمية الاقتصادية الفرنسية والاستغلال الاقتصادي بالجزائر خلال العهد الاستعماري (القطاع الوهراني نموذجاً) 1857-1954

هواري أسماء، أ. د. طاعة سعد

1- جامعة مصطفى اسطمبولي معسكر،

Email, a.houari@univ-mascara.dz

2- جامعة ابن خلدون تيارت،

Email, Saad.taa@univ-tiaret.dz

تاريخ الإرسال: 2025/07/09 ؛ تاريخ القبول: 2025/08/29

Title - The Railway Network Impact on the French Economic Development and Exploitation during the Colonial Era in Algeria (1857-1954) the Region of Oran as a Case Study.

A. Houari, S. Taa'

Abstract: Enormous colonisation efforts, including the construction of a railway network, were made in the region of Oran during the French colonial period in Algeria. The foreign government and capitalist companies built large railroads to connect the various regions of the nation and facilitate travel for settlers in both directions. This was carried out in line with official directives such as the April 8, 1857, imperial statement. Connecting the economically prosperous regions of the Sahara to the western harbours of France and Europe was another goal. This contributed to the disintegration of Algerian society even though it strengthened the economies of France and Europe.

Keywords: Railways; the Region of Oran; Economic; Algerian Society.

الملخص:

شهد القطاع الوهراني خلال العهد الاستعماري مشاريع استيطانية ضخمة ومن بينها شبكة السكك الحديدية، اذ قامت السلطات الاستعمارية والشركات الرأسمالية بمد خطوط رئيسية وفرعية هدفت من خلالها الى ربط المناطق ببعضها البعض وكذا تسهيل حركة المستوطنين والجنود بموجب مراسيم قرارات رسمية مثل مرسوم 8 افريل 1857، كما سعت أيضا الى ربط مناطق الغنى الاقتصادية بالصحراء والموانئ الغربية نحو فرنسا وأوروبا مما أدى الى انتعاش الاقتصاد الفرنسي والاوروبي وفي المقابل انهيار المجتمع الجزائري والسعي الى هدم بنيته.

الكلمات المفتاحية السكك الحديدية؛ القطاع الوهراني؛ البنية الاقتصادية؛ المجتمع الجزائري.

مقدمة:

يعتبر مشروع شبكة السكة الحديدية أحد أهم البرامج الاستيطانية التي اعتمدت عليها فرنسا في الجزائر خلال فترة الاستعمار، حيث هدفت من خلاله إلى إثراء الاقتصاد الأوروبي على حساب الاقتصاد الجزائري المحلي، مجندة في ذلك كل إمكانياتها العسكرية والمالية والبشرية، وقد نتج عن ذلك معادلة غير متوازنة إذ قلبت الموازين وعملت على خلق طبقتين مختلفتين (غنية يمثلها المستوطنون وفقيرة تتكون من السكان الأصليين أصحاب الأراضي).

ساهمت الخطوط الحديدية التي انجزتها سلطات الاحتلال خلال الفترة الممتدة من 1857 الى 1954 في تحقيق أهداف داخل الجزائر وخارجها حيث أصبحت همزة وصل تربط بين مناطق الجزائر والبلدان المجاورة وبين الصحراء وأوروبا،

كما سهلت حركة التنقل على المستوطنين والجنود، ولعبت دورا فعالا في تحويل الثروات المختلفة من الجزائر والصحراء الإفريقية نحو فرنسا وأوروبا. إذ يعتبر القطاع الوهراني من ضمن المجالات الحيوية التي أولت سلطات الاحتلال عناية به نظرا لموقعه الاستراتيجي كون أنه يشرف على طول ساحلي مزود بموانئ، ويفتح العبور نحو الصحراء، لذا خصصت له ميزانية كبيرة من أجل إنشاء سكك حديدية قصد استغلاله.

تهدف هذه الدراسة المتواضعة إلى محاولة إنجاز موازنة بين الوضع الذي أصبح عليه المجتمع في القطاع الوهراني المتكون من سكان أصليين أصحاب الأرض والمستوطنين الأجانب المستغلين لهذه الخيرات، حيث وفرت وسائل الاستغلال والنهب وكانت منها شبكة هائلة من السكك الحديدية هدفها توسيع الاستيطان والسيطرة على ممتلكات الشعب الجزائري.

ولعل أبرز الاشكاليات التي يمكن طرحها من خلال هذه الدراسة المتواضعة كالآتي :

هل نجحت فرنسا في تحقيق أهدافها من خلال انجاز مشاريع السكك الحديدية لفرض سياسة الاستيطان في الغرب الجزائري؟ وإلى أي مدى خدمت السكك الحديدية عملية الاستيطان في القطاع الوهراني؟ كيف أثرت مشاريع السكك الحديدية على بنية واقتصاد المجتمع الجزائري؟ وكيف كان رد فعل الشعب الجزائري اتجاه المشاريع الاستيطانية القائمة على مد طرق السكك الحديدية بالغرب الجزائري؟

وللإجابة على هذه الاشكاليات تم الاعتماد على المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي والمقارن من خلال تتبع تطور مشروع السكك الحديدية عبر سنوات الاحتلال ومدى خدمته للاقتصاد الفرنسي الرأسمالي وتأثير ذلك على الاقتصاد المحلي الجزائري من خلال تحليل بعض الوثائق التي توضح مساهمة حجم الصادرات في إثراء التجارة الفرنسية والاوربية وتراجع التجارة المحلية الجزائرية

ومن ثم مقارنة الأوضاع التي آل إليها الجزائريون الذين كانوا أسيادا وملاكاً في أراضيهم والتي أصبحوا يعيشونها بعدما مجيء المستوطنين الباحثين عن حياة أفضل من التي كانت في بلدانهم .

مشاريع السكك الحديدية من خلال المرسوم الإمبراطوري 08 أفريل 1857:

إن شبكة السكك الحديدية لم تبدأ مع دخول الاحتلال سنة 1830 بشكل رسمي وقانوني، ولكن يجب الإشارة إلى أنه كانت هناك مشاريع ومقترحات من طرف مستثمرين ومهندسين فرنسيين منذ ثلاثينات وأربعينات القرن التاسع عشر، ومع توغل السلطات الاستعمارية تدريجياً نحو الداخل اكتشفت أهمية موقع الجزائر إقليمياً وقارياً وعالمياً، (بواهن، أ. 1991: ص 438).

في 8 أفريل 1857 توجه المارشال فايان (Vaillant) بتقرير حول فتح مشروع خاص بالسكك الحديدية بالجزائر يقترح فيه ضرورة تزويد المستعمرة بشبكة سكك حديدية، بغرض تلبية المصالح الاقتصادية، وتسهيل نقل الثروات الزراعية إضافة إلى تسهيل حركة المستوطنين، ويوضح أيضاً أنه تم الإعداد لهذا المشروع بمساعدة مهندسين حكوميين، تتكون هذه الشبكة على النحو التالي:

1 خط محوري موازي للبحر، يربط بين مراكز العمالات الثلاث، ويصل بين المدن الرئيسية في الشرق بين الجزائر وقسنطينة وفي الغرب بين الجزائر ووهران ويتفرع إلى تلمسان عن طريق سيدي بلعباس.

2 خطوط تبدأ من الموانئ الكبرى على طول الساحل وتتصل بالخط المحوري لترتبط عنابة وسكيكدة وقسنطينة ثم بجاية سطيف وتنس، شلف، مستغانم واريزو - غليزان، لتسهيل ربط الأقاليم، (Poggi, j. 1931: p31)، ولهذا الغرض أصدر نابوليون مرسوماً إمبراطورياً يتضمن إنجاز شبكة ضخمة من السكك الحديدية التي تربط بين مناطق الجزائر من أعماق الصحراء نحو الموانئ، احتوى على مادتين أساسيتين:

الأولى تناول فيها توزيع الخطوط الحديدية في الشمال الجزائري من الشرق الى الغرب، أما المادة الثانية كلف فيها وزير الدولة بتنفيذ المشروع: (Poggi, j. 1931 p32)، حيث تم تعديل هذا المرسوم بموجب عدة قوانين وقرارات بشكل تدريجي من سنة 1862 الى 1892، (G G A.1899: p3).

رحّب المستوطنون بهذا المرسوم الرئاسي لأنه يخدم مصالحهم ويحقق لهم أهدافهم خاصة وأن سياسة المشاريع الكبرى هذه جذبت إلى الجزائر 50000 أوروبي، (أجبرون، ش ر. 1982: ص 67). ومن أبرز الخطوط الحديدية التي باشرت الشركات الأجنبية في إنجازها تنفيذاً لمحتوى المرسوم: كانت عبارة عن خطوط رئيسية تنطلق من الموانئ وتنتهي عند الخط الموازي للبحر على النحو التالي:

- من الشرق من فيليبفيل (Philippe Ville) سكيكدة الى قسنطينة، يمر عبر سور الغزلان .
- من بجاية الى سطيف ومن عنابة الى قسنطينة مروراً بقالة.
- من الغرب من تنس الى اورليانفيل (Orléan Ville) الشلف ، من ارزيو الى مستغانم، ومن وهران الى تلمسان مروراً بسيدي بلعباس.

تدعم هذه الخطوط بتفرعات متعددة تكون عمودية على المحاور الرئيسي وتربط الموانئ، وهذا يهدف ربط عنابة وسكيكدة وقسنطينة، بجاية، سطيف، تنس، شلف، مستغانم، غليزان، (حوحو، ر. 2006، 2005: ص 64). يتضح من هذا المرسوم أن مشروع السكك الحديدية أعطى شرعية قانونية تسمح للمستوطنين والشركات الاستثمارية صلاحيات لمباشرة إنجاز هذه الخطوط، والانطلاقة الهامة لمباشرة استغلال ثروات البلاد، كما يلاحظ أنه ركز على المناطق الاستراتيجية القريبة من الموانئ، وذلك من أجل عملية تصدير المنتجات نحو أوروبا مثل وهران، سكيكدة، عنابة.. الخ

يكمن القول أن هذا المرسوم كان اللبنة القاعدية لبرجمة مشاريع السكك الحديدية في الجزائر بشكل رسمي، كما أنه سيفتح المجال لإنجاز خطوط أخرى في السنوات اللاحقة.

شبكة السكك الحديدية من ضمن أهداف الاستيطان:

تعتبر الجزائر بوابة إفريقيا، لذا اهتمت فرنسا الاستعمارية بالجزائر كمستعمرة نظرا لأهمية موقعها الاستراتيجي فهي نقطة عبور بين الساحل والداخل وصولا الى الصحراء، معنى ذلك انه من الضروري تكريس فكرة الاستيطان الفرنسي بالجزائر من أجل الاحتفاظ بها واستغلال خيراتها، وبالتالي فان تحقيق هذا الهدف يتطلب مجموعة من المخططات أهمها السكك الحديدية كمشروع فعال يخدم فرنسا في كل الميادين اقتصاديا، عسكريا، ديموغرافيا، سياسيا، اجتماعيا...الخ.

زيادة على ذلك اعتبر مشروع مد السكك الحديدية بمثابة الوسيلة الفعالة لتوطين ونشر القرى الكولونiale في جميع أنحاء المستعمرة وكان في نفس الوقت أداة فعالة للتوغل به نحو أعماق الصحراء، حيث قال بيردو "Burdeau" ان خريطة السكك الحديدية هي خريطة للكثافة السكانية الأوروبية وكما تلاحظون ان خط الحديد يشبه مجرى مائي استيطاني ينقل المستوطنين واضعا إياهم على ضفتيه"، (Bernard, Augustin. 1929: p 495).

يتضح من خلال هذا التصريح الأهداف المنتظرة من وراء تمديد الخطوط الحديدية بالجزائر فحسب تعبيره أن ربط المشروع بمصالح المستوطنين هو وسيلة فعالة وضرورية لتكريس الهيمنة ودعم الاستيطان، دون إعطاء أي اعتبار للسكان الأصليين أصحاب الأراضي التي ستقام عليها تلك الشبكة.

لقد شمل المشروع جميع أنحاء الجزائر من الشمال الى الجنوب ومن الشرق الى الغرب عبر سنوات الاحتلال، إذ عملت الإدارة الاستعمارية على تشييد خطوط حديدية ومعها تجمعات سكنية وقرى خاصة في شمال المستعمرة (الجزائر)

مدعمة بقوات عسكرية وامتيازات للأقليات الأوروبية من أجل إرساء قاعدة ديموغرافية، (حوحو، ر. 2006، 2005: ص 65).

ومن الأمثلة عن ذلك المركز الاستيطاني غليزان 1850-1900 تم خلقه بموجب المرسوم الامبراطوري 24 جانفي 1857، اذ تم تهيئته في 1856 بفتح طريق تيارت لكي تصبح غليزان محور هام بين الشمال والجنوب، (بلقاسم، ل. 2015: ص 100).

كما ورد عن مكماهون Mac Mahon فان تنمية البلاد ارتبطت بالتوسع الاستعماري القائم على توفير الأراضي للمستوطنين بما فيه الهياكل القاعدية الطرق والسدود، السكك الحديدية وغيرها .. (Goldzeiguer, A. 1977 : p611)، إضافة الى ان المستوطنين خصصوا منطقة الغرب الجزائري وخاصة وهران لزراعة الكروم ذات الانتاج الوفير، (بواهن، أ. 1991: ص 438)

لذا كان من الضروري بالنسبة للسلطات الاستعمارية الاهتمام بإنجاز الطرق دعما للاستيطان ومن هنا جاءت أهمية انجاز طريق الجزائر-وهران بطول 410.9 كلم على طول الطريق الموازي للسكة الحديدية، وعمل الاستعمار على انشاء مراكز طريقية مثل Les centres routière: يلل-مطمر (Clichant)-غليزان-وادي جمعة Ferry Les Salines، (Colombrant, M. 1923: p 23) دعمت بسكك حديدية مثل الخط الرابط بين الجزائر-وهران المار بغليزان الذي انجز ما بين 1871-1892، (بن داهة، ع. 2008: ص 464). والذي كان له دور هام دعم سياسة الاستيطان بالمنطقة، (بلقاسم، ل. 20015: ص 100)

الملاحظ من خلال هذه الأمثلة أن الإدارة الاستعمارية عملت جاهدة من أجل إنجاح مشروعها الاستيطاني بشتى الأساليب، فكانت السكك الحديدية واحدة من الآليات الفعالة التي ساعدتها على تكريس فكرة الاستيطان حيث جلبت العديد من المستوطنين من كل أنحاء أوروبا وتم تدعيمهم بامتيازات ومنح من فرنسا من أجل ضمان استقرارهم.

مساهمة مشروع السكك الحديدية في تطوير الاقتصاد الفرنسي:

بعدما أحكم الاستعمار قبضته على الشمال وبعض واحات ومدن الصحراء انتقل مباشرة إلى تنفيذ المخطط الاقتصادي القائم على استغلال وتحويل خيرات الجزائر نحو المتروبول الفرنسي والأسواق الأوروبية، (عميراي، 2007: ص 68). تتمحور هذه الاستراتيجية في وضع هيكلية تنظيمية وفق ثلاث تركيبات أساسية لتحقيق الأهداف المتمثلة في ربط الاقتصاد الجزائري بالاقتصاد الفرنسي (مناجم، مزارع، ابار بترول والغاز..). عن طريق الموانئ الواقعة شرق الجزائر وغربها مثل ميناء اريزو والغزوات ووهران ومستغانم، عبر شبكة من السكك الحديدية الممتدة عبر الخط الرئيسي الرابط بين تونس والجزائر والمغرب، (بن داهة، ع. 2008: ص 464).

يتضح من خلال ما سبق أنه بعدما اكتشفت فرنسا خيرات الجزائر عبر كافة أرجاءها عملت على برمجة مخططات رأسمالية استغلالية ضخمة أهمها مد شبكة واسعة من الخطوط الحديدية من أجل الاستفادة من الثروات ونقلها وتصديرها إلى فرنسا والخارج عبر الموانئ، يقوم هذا كله على النهب والاستنزاف، وبالتالي التأكد وضمان السيطرة الاقتصادية على البلاد.

كانت السكك الحديدية واحدة من اهم الآليات والوسائل المساعدة على تحقيق التنمية الاقتصادية لفرنسا كتزويد أسواقها وأسواق أوروبا بالمنتجات الزراعية والمعدنية، ومن جهة أخرى كان لها غرض حربي عسكري من خلال إخماد نار المقاومات الشعبية مثل مقاومة المقراني والشيخ بوعمامة حيث تم تمديد خطوط حديدية في الجنوب الغربي للقطاع الوهراني على مسافة 215 كلم ووصلت الى عين الصفراء، (رواحنة، ع. 2013-2014: ص 76)، مما يظهر أنه كان لها هدف توسعي استعماري واضح.

تطورت طموحات الادارة الاستعمارية في الجزائر من خلال مشروع السكك الحديدية إذ أنها سعت الى ربط مستعمراتها في افريقيا الشمالية الجزائر، تونس،

المغرب، (حليمي، ع. 1968: ص 202) وهذا مع بداية سنة 1880 إذ وجد تأييدا كبيرا بمزايا اقتصادية وعسكرية واضحة على الامبراطورية الفرنسية، فعن طريق السكك الحديدية تمكنت من قمع الثورات الشعبية مثل مقاومة المقراني والشيخ بوعمامة كما ازدهرت التجارة الرأسمالية (رواحنة، ع. 2013-2014: ص 78).

ساهمت هذه الخطوط بشكل إيجابي في تطوير الإقتصاد الفرنسي فمثلا قدرت الشحنات المنقولة عبر الطريق الرابط بين الجزائر ووهران بـ 350 طن وهو ما يعادل عشر شاحنات كبيرة وأصبح هذا الطريق يقطع في 6 ساعات، بعدما كان في سنة 1830 يستغرق مدة 10 أيام، (بن داهة، ع. 2008: ص 464) أي أن السكك الحديدية أصبحت أكثر سرعة في نقل الأشخاص والمنتجات مقارنة مع السنوات السابقة ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى التسارع التقني في تطويرها.

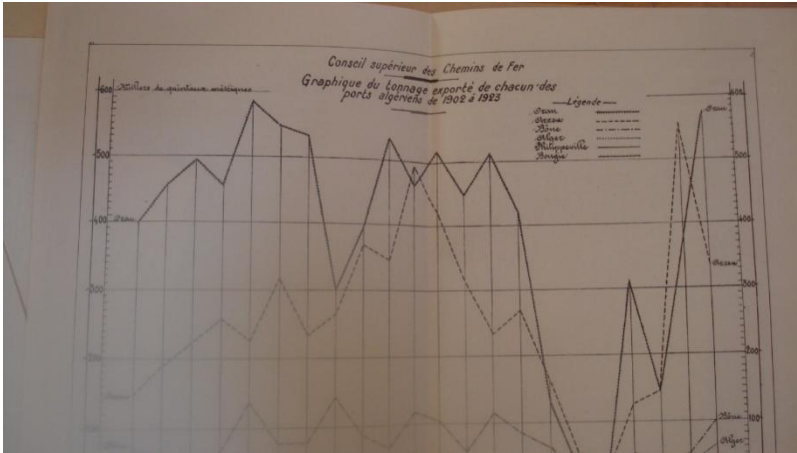
كما كان يصدر عن طريق خطوط وهران كميات تتراوح من 55000 إلى 60000 طن من البضائع بين سنتي 1873-1876 وارتفعت الكمية إلى 80000 طن سنة 1881، كما كانت تنقل الحلفاء والتمور إلى جانب الفحم من الجنوب عن طريق الخط الحديدي الرابط بين سعيدة وازيزو، وقد بلغت البضغ المنقولة عبر السكك الحديدية أكثر من مليون ونصف طن سنة 1913، (رواحنة، ع. 2013: ص 79-80).

يمكن تحويل هذه النسب إلى جدول إحصائي يوضح التطور والانتعاش الاقتصادي من خلال تزايد كمية نقل البضائع المتنوعة عبر السكك الحديدية في القطاع الوهراني فقط بين 1873 و1913

السنة	1876-1873	1881	1913
كمية البضائع المنقولة (الوحدة بالطن)	60000-55000	80000	مليون ونصف

نلاحظ أنه بمرور السنوات يتزايد حجم نقل الموارد بشكل كبير وهذا دليل على الإستغلال و الإستنزاف الكبير لثروات الجزائر.

جاء في التقارير الارشيفية الفرنسية عن إحدى المجالس المنعقدة بخصوص الحويلة السنوية لحجم الصادرات الجزائرية نحو فرنسا عن طريق السكك الحديدية رسم بياني يوضح كمية البضائع المنقولة إلى فرنسا وأوروبا من سنة 1902 الى 1923 عبر موانئ وهران و ارزو ...الخ ويتضح من خلالها ان خطوط و موانئ القطاع الوهراني كانت الأكثر تصديرا في تلك الفترة، (ANOM.1 ON p1. 1902,1923. Conseil superieur des chemins de fer.26)



العنوان: رسم بياني يوضح نسبة مساهمة شبكة السكك الحديدية الجزائرية في التصدير بين 1902 و 1923

يعرض الرسم البياني مجموعة من المنحنيات المتعلقة بحجم الكميات المنقولة من البضائع نحو موانئ الجزائر (وهران، ارزو، الجزائر، فيليب فيل، بونة، بجاية)، ويبدو انه خلال الفترة الممتدة ما بين 1902 و 1902 وهي فترة طويلة تقدر بـ 21 سنة، سجلت خلالها خطوط القطاع الوهراني تفوقا في تحويل المنتوجات

باتجاه الموانئ ذلك ان المنحنى الخاص بالخطوط الحديدية (وهران -ارزيو) سجلا تفوقا وارتفاعا مستمرا مقارنة بالخطوط الأخرى، أما خطوط فيليب فيل وبونة حققت ارتفاع متوسط نسبيا مقارنة مع الخطوط الحديدية التابعة للقطاع الوهراني.

بلغ الارتفاع أعلى نسبة خلال الفترة الممتدة بين 1908 و 1913 بالنسبة لخطوط وهران وارزيو، وذلك يعود الى تكثيف حجم الصادرات خاصة الموارد المعدنية وعلى رأسها الفحم تحضيرا للمشاركة في الحرب العالمية الاولى، اما خلال الفترة الممتدة بين 1914 و 1918 تم تسجيل تراجع ملحوظ لدى كل الخطوط نظرا لانشغال السلطات الاستعمارية بمجريات الحرب لكن بعد 1918 سيعود النشاط التجاري من جديد وفي سنة 1923 تم تسجيل أعلى نسبة في حجم الصادرات مقارنة بالسنوات السابقة.

ونظرا لتزايد أهمية السكك الحديدية شرعت السلطات الإستعمارية في إنشاء مشروع يمتد من البحر الأبيض المتوسط إلى أعماق الصحراء، بغرض نقل المعادن وبعض الموارد الزراعية وجلب القطن والأرز من النيجر مروراً عبر الموانئ الجزائرية الغربية وصولاً الى فرنسا وأوروبا، وكان مقترح أن يبدأ من وهران الى نيامي بالنيجر، وقد تطلب الإنجاز مدة 6 سنوات، كما بلغت تكلفة إنجازة أكثر من 98 مليار فرنك فرنسي، (حوحو، ر. 2006، 2005:ص66).

نستنتج ان الاستعمار الفرنسي في الجزائر أسس بنية اقتصادية قائمة على الهيمنة واستنزاف خيرات المنطقة، مدعما وجوده بقوانين وتشريعات تم تطبيقها بشق الأساليب بغرض توفير الحماية للمستوطنين في أماكن الاستيطان .

آثار السكك الحديدية على المجتمع الجزائري: (القطاع الوهراني نموذجا

نتج عن إنشاء الخطوط الحديدية انعكاسات خطيرة أثرت بشكل كبير على الحياة الاقتصادية للفلاح الجزائري بالدرجة الاولى ، فاستنزاف الثروات بشق أنواعها وتوجيهها نحو التصدير أدى الى تقلص المساحات الزراعية التي كانت

مصدر عيش أساسي للعائلات الجزائرية، إضافة الى بعض المساحات التي شملتها الإجراءات الخاصة بنزع الأراضي لصالح إنجاز شبكة من الخطوط، مما أدى إلى تهميش الاقتصاد المحلي التقليدي.

ان إفراط فرنسا في تصدير المنتجات نحو الخارج وخاصة الحبوب معتمدة على السكك الحديدية تسبب في انتشار الفقر بسبب تناقص نصيب الفرد الجزائري من الحبوب التي وجهت نحو التصدير، حيث تراجع الإنتاج من 5.9 قنطار الى 4.9 قنطار للفرد الواحد سنة 1870، (بن داهة، ع. 2008: ص 465). وأمام تضاعف مداخيل السلطات والشركات الفرنسية مما تحققه شبكة السكك الحديدية من أرباح، الى جانب حصول المستوطنين على إمتيازات إقتصادية وأمنية، كان الشعب الجزائري يزداد تأزما وتضررا بسبب ذلك، فشبكة السكك الحديدية ماكانت إلا أداة استيطانية عززت به فرنسا وجودها بالجزائر. حيث تم الاستيلاء على أراضي الفلاحين التي مستها تلك المشاريع بموجب قرارات تعسفية تقضي بانتزاع الأراضي من أصحابها الأصليين ومنحهم تعويضات حسب ما ورد عن اميل بيريه Emile Periere في جريدة الوطن National مدافعا عن ضرورة انشاءها في المستعمرة الجزائرية، (بوذراع، ا. 2018، 2017: ص 282). مما تسبب في سرقة أراضيهم التي كانت المصدر الأساسي لعيشهم، ضف الى ذلك الضرائب ونفقات المشاريع الحديدية وبناء الطرق والجسور والبنى التحتية بمختلف أشكالها التي كان يدفعها الجزائريون أجل تمويل ميزانية الميترربول، (الهواري، ع. 1983: ص 121) والتضييق والابادة التي كان يتعرض لها الشعب من طرف المستوطنين خاصة في الغرب الجزائري.

تنوعت مداخيل الخطوط الحديدية الموجهة لخدمة الاقتصاد الفرنسي فإلى جانب التنمية الزراعية عن طريق تصدير الحبوب تم تمديد خطوط حديدية أخرى الى منطقة بني صاف باتجاه الميناء نحو مرسيليا مباشرة بعد اكتشاف مناجم الحديد حيث تم تصدير 369.804 طن من خامات الحديد سنة 1882،

(Lethielleux,P.J.1974:p225) مما جعل المنطقة تشهد حركة استيطانية واسعة عبر سنوات لاحقة من أجل نهب واستنزاف المنطقة على أوسع نطاق. إن تضرر الإقتصاد المحلي الجزائري رافقه انهيار المجتمع الجزائري فبعد أن كان النظام القبلي سائدا لفترة ما قبل 1830 تغير الوضع بسبب تفكيك البنية الاجتماعية فبعد سرقة أراضي الفلاحين ومنحها للمستوطنين، أجبرت الكثير من العائلات الجزائرية إلى الهجرة بعد تجريدها من أراضيها مما تسبب في تفكك الوحدة القبلية، إضافة إلى أن خطوط السكك الحديدية رسمت معالم وحدود بين المراكز الاستيطانية والعائلات الجزائرية التي استقرت على هامش الطرق مما خلق ظاهرة التمييز العنصري والتميز في المجتمع.

موقف الجزائريين من هذه المشاريع في القطاع الوهراني:

كان رد فعل الشعب عنيفا على مثل هذه المشاريع الاستيطانية التي تعتمد على التوسع عن طريق السكك الحديدية، وذلك من خلال المقاومات الراضية لكل أشكال الاستيطان مثل مقاومة الشيخ بوعمامة 1881 التي كانت امتداد لمقاومة ولاد سيدي الشيخ 1863، حيث قام المستعمر الفرنسي بتطبيق سياسة انتقامية قائمة على إحراق الأراضي والأموال وإجبار الكثير من العائلات إلى الهجرة نحو الجبال، (بوذراع، 2018، 2017: ص 283)، ولقد كان لثورة 1871 الأثر في تمديد وتوسيع الخطوط الحديدية في المنطقة الغربية من الجزائر ومن أهمها الخط الذي يربط بين عاصمة الغرب وهران والجزائر العاصمة، وخطوط أخرى بين المدن الداخلية والساحلية لتسهيل تنقل الجنود وقمع الثورات هناك، (حوحو، 2006، 2005: ص 66).

عبرت مقاومة الشيخ بوعمامة عن الرفض المطلق لمشروع السكك الحديدية العابر نحو الجنوب الغربي للقطاع الوهراني حيث شنت هجمات واسعة استهدفت في العديد من المرات ممرات السكك الحديدية ومن أبرز تلك المعارك "معركة زناقة" ببني ونيف 31 ماي 1903 حيث كان خط السكة الحديدية قد

وصل الى منطقة بني ونيف 150 كلم جنوب عين الصفراء وكان الحفل قائما لتدشينه فقام الشيخ بوعمامة بالهجوم بعد نصب كمين للحاكم العام جوناو الذي نجا بأعجوبة ، وفي هذا الصدد صرح الجنرال ليوتي قائلا " ان هذه المعركة ومعركة تاغيت كانتا من اشد المعارك التي عرقلت وأخرت مد الخط الحديدي نحو الصحراء ، (داريب، ل. 2021: ص 11).

عارض الجزائريون مد الخطوط الحديدية على حساب أراضيهم ققاموا بهجمات مسلحة على مستغلي هذه السكك في المواقف والمحطات إضافة الى وضع الحجارة وجذوع الأشجار قصد تخريبها ونزع الكراسي والأسرة الداخلية للقطارات، كما تم إحراق البعض منها مثلما حدث سنة 1888 في القطاع الوهراني تحديدا على خط مستغانم- تيارت، واجهت فرنسا ذلك بعقوبات جماعية على القبائل الساكنة قرب السكك، (بوذراع، ا. 2018، 2017: ص 283).

تواصلت مظاهر الرفض واتخذت أشكالا أخرى مع مطلع القرن العشرين، إذ بادر زعماء الحركة الوطنية وعلى رأسهم مصالي الحاج إلى إدراج مطالب مرتبطة بضرورة استرجاع وتأميم المنشآت العمرانية مثل السكك الحديدية كأحد المطالب الأساسية ضمن برنامج الحزب، (قداش، م، قنانش، م. 2013: ص 83) ، وأمام تعنت السلطات الاستعمارية استمرت الاضرابات والاحتجاجات العمالية وعمليات الاستهداف لمحطات السكك الحديدية من قبل عناصر جيش التحرير الوطني قبل وبعد 1954، (بن عتو، ر: 2020: ص 139).

الخاتمة:

كان لشبكة السكك الحديدية بالجزائر اثناء الاستعمار الفرنسي دور حيوي في تنمية وتطوير الاقتصاد الفرنسي والاوروبي، حيث خدم مصالحها الاقتصادية والعسكرية والسياسية وحتى الديمغرافية ، إذ لم تقتصر هذه الخطوط على النقل وتنشيط الحركة التجارية فقط، بل كانت أداة ذات بعد استيطاني كرس

الهيمنة الاقتصادية على الأراضي الجزائرية والاقتصاد عموما ، كما ساهمت وبشكل فعال ، في تنشيط الحركة التجارية من خلال ربط المناطق الزراعية والصناعية ثم توجيهها نحو الموانئ قصد التصدير نحو الخارج، مما جعل هذه السكك بمثابة شريان نشط للاقتصاد الفرنسي من جهة، ومن جهة أخرى قضى على الاقتصاد التقليدي الجزائري.

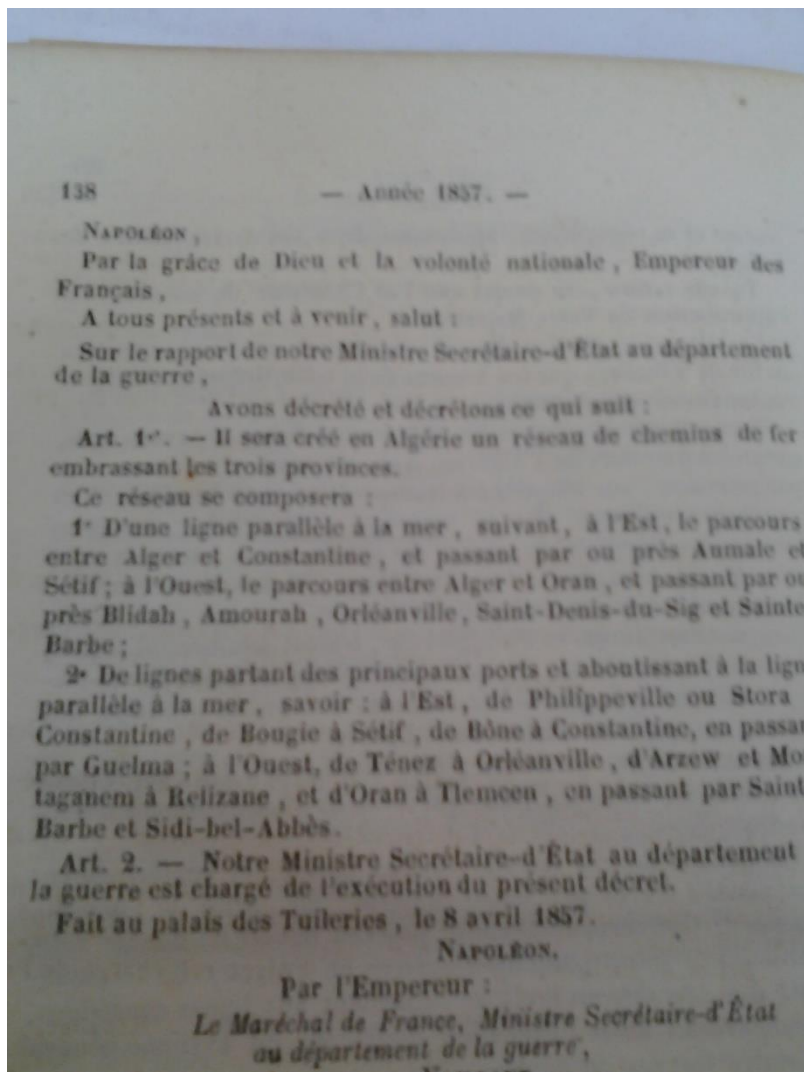
ان القطاع الوهراني كان ذا أهمية استراتيجية بالنسبة للاستيطان ، حيث أولت الحكومة الفرنسية أهمية بالغة لتشييد طرق السكك الحديدية من القرن التاسع عشر لتحقيق أهداف إقتصادية وإستيطانية وعسكرية كبرى وسخرت لهذا الغرض ميزانية ضخمة بموافقة كل الأطراف الحكومية والبرلمان والمستوطنين خدمة لتوسيع الاحتلال من جهة، ومن جهة أخرى فإن السكك الحديدية قدمت خدمة جليلة لحركة الاستيطان من الشمال نحو الجنوب ومن الشرق الى الغرب وبفضلها تمكنت سلطات الاحتلال في ظرف وجيز ربط الاقاليم الواسعة للغرب الجزائري ببعضها البعض وكانت حلقة وصل ربطت بين مناطق الغنى بالجزائر والموانئ الساحلية، مما ساعد على نقل المنتوجات والموارد بمختلف انواعها وتهجير مئات الآلاف من المستوطنين نحو الداخل الجزائري.

وجدت الحكومة الفرنسية في القطاع الوهراني أرضية خصبة ساعدتها على تمرير مشروعها الاستيطاني القائم على مد الخطوط الحديدية ومنه الى الصحراء مروراً على منطقة عين الصفراء ما ساعدها على تحقيق اهدافها الاقتصادية والاستيطانية العسكرية في المنطقة.

خدمت السكك الحديدية المشروع الاستيطاني في القطاع الوهراني بشكل كبير جدا حيث لعبت الشبكة دورا حيويا في تسهيل التنقل سواء للمستوطنين او البضائع بل وحتى الى اكتشاف اراضي زراعية غنية ومناطق منجمية ايضا مما ساهم في خلق اسواق خاضعة للاوروبيين .

كل هذا أدى إلى إحداث تحولات كبيرة داخل المجتمع سواء في القطاع الوهراني أو أي جهة في الجزائر، فبعد انتزاع الأراضي وتحولها الى مشاريع انهار الاقتصاد المحلي التقليدي وتفككت معه الوحدة القبلية مما نتج عنه تدمير البنية الاقتصادية والاجتماعية التي ميزت المجتمع لفترة طويلة قبل 1830. رغم كل تلك التحولات والمضايقات وما تبعها من مصادرة وابداء ونهب إلا ان هناك بعض السكان اختاروا المقاومة سواء مباشرة مثل مقاومة الشيخ بوعمامة أو الإنتفاضات ، بينما هناك من اختار التوجه نحو الجبال ومارس الزراعة بأساليب تقليدية لضمان قوت يومه، الى أن تطور الوعي السياسي مطلع القرن العشرين وظهرت شخصيات مثقفة أصبحت تطالب بإصلاح الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية .

(Poggi, الملحق 01: مقتطف عن القرار الإمبراطوري 8 افريل 1857 j. 1931 : p138.)



المراجع:

1. اجيرون ، شارل روبير.(1982). تاريخ الجزائر المعاصر، ترجمة: عيسى عصفور، ط1. بيروت : منشورات عويدات.
2. عميراي، أمحمد. زاوية، سليم، زغداوي، محمد.(2007). اثار السياسة الاستعمارية الاستيطانية في الجزائر، ط خ. الجزائر: منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة 1 نوفمبر 1954.
3. الهواري، عدي. (1983). الاستعمار الفرنسي في الجزائر سياسة التفكيك الاقتصادي والاجتماعي 1830-1960، ترجمة: جوزيف عبد الله، ط1. لبنان: دار الحداثة.
4. بن داهة ، عدة.(2008). الاستيطان والصراع على ملكية الأرض إبان الاحتلال الفرنسي 1830-1962 للجزائر، ج1، ط خ. الجزائر: منشورات المركز الوطني والبحث في الحركة الوطنية وثورة اول نوفمبر 1954.
5. بواهن ادو.(1991). تاريخ افريقيا العام، المجلد السابع 1880 1935، د ط . باريس :دار النشرجون أفريك.
6. حليمي، عبد القادر علي.(1968). جغرافية الجزائر، دراسة طبيعية وبشرية اقتصادية، ط1. سوريا: دار الانشاء.
7. قداش محفوظ، قنانش محمد.(2013). نجم شمال افريقيا 1926-1937، وثائق وشهادات لدراسة التيار الوطني الجزائري، د ط. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.
8. بوذراع، ايمان.(2017 2018). «آثار السكك الحديدية الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية بونة تبسة نموذج، 1857 1914». أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ل م د في تاريخ الجزائر المعاصر، جامعة العربي التبسي، جامعة تبسة، الجزائر.

9. حوحو، رضا. (2005 2006). «شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر واثرها في تدعيم سلطة الاستعمار، 1830-1914». مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير غير منشورة لنيل شهادة الماجستير في (التاريخ المعاصر)، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر.

10. رواحنة، عبد الحكيم. (2013 2014). «السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر، 1870-1930». مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة باتنة، الجزائر.

11. بلقاسم، ليلي. (2015). «السياسة الاستيطانية العقارية بالجزائر -منطقة غليزان نموذج- 1850-1900». مجلة الرواق، جامعة غليزان، العدد 2، ص ص. (54..102).

12. بن عتو، رضا. (2020). «معركة سكة الحديد بالقطاع الوهراني والتدابير العسكرية الفرنسية للحماية 1955-1959». مجلة قرطاس للدراسات الحضارية والفكرية، جامعة تلمسان، العدد 2، ص. ص (138..149).

13. داريب لطيفة، جريدة المساء، العدد 7329، السبت 06 فيفري 2021.

14. A.N.O.M 1ON26. (1902-1923). Conseil Supérieur des chemins de fer, Graphique du tonnage exporte de chacun des ports algériens.

15. Bernard, Augustin. (1929). L'Algérie. Paris: librairie Felix Alcan.

16. Goldzeigeu, Annie-Ry (1977).Le royaume arabe, La politique algérienne de 1861-1870, Napoleon3.Alger: SNED.

17. G G A .(1899). Notice sur les chemins de fer algériens.Alger : Mustapha édition.

18. Colombrant,M .(21 avril 1923).Conseil Supérieur des chemins de fer, lignes de Mostaganem a Tiaret. Alger : Section de Mostaganem a Relizane.
19. Poggi, Jaques, .(1931). les chemins de fer d'intérêt Général de l'Algérie. Paris :La Rose Édition.
20. Lethielleux, Pierre Jean.(1974) .Le littoral de l'Oranie occidentale.Alger: édition centre de documentation économique et sociale.