



قوائم المحتويات متاحة على ASJP المنصة الجزائرية للمجلات العلمية
الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية
الصفحة الرئيسية للمجلة: www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/552



المنشآت الفرنسية في الجزائر أداة هيمنة استعمارية واقتصادية

French facilities in Algeria are an instrument of colonial and economic domination

د. سعود مراد^{*1}

¹ جامعة محمد البشير الإبراهيمي - برج بوعريش - الجزائر.

Abstract

Key words:

French establishments
colonial economy
settlement
memory
road network
colonialism.

French facilities in Algeria are a witness to the colonial period to this day, and they have multiplied according to the need imposed by the expansion process from the coast and the interior regions to the desert, such as: ports, roads, bridges, railways and dams. These facilities contributed to the transfer of the Algerian economy from the traditional closed craft model to the capitalist economy open to global markets to serve the French economy. The strategic location of Algeria directed the planning of the French administration, which worked to grant Algeria important land and sea transport outlets from the south to the north to export wealth to the metropolis and thus fully exploit Algerian human, agricultural and industrial resources. It also enabled the French administration to suppress revolutions and support European colonial civilization at the expense of the Algerian nation. Interest in the transportation network increased as the penetration into the desert increased due to its vastness and difficulty of controlling it and due to the increase in its value with the mining discoveries that became a supplier to industry in France. These facilities were not a civilized tool but rather a means of colonial and economic domination and an attempt to obscure the features of Algerian memory.

ملخص

معلومات المقال

تاريخ المقال:

الإرسال: 2024-09-19

القبول: 2025-04-02

الكلمات المفتاحية:

المنشآت الفرنسية

الاقتصاد الكولونيالي

الاستيطان

الذاكرة

شبكة الطرق

الاستعمار.

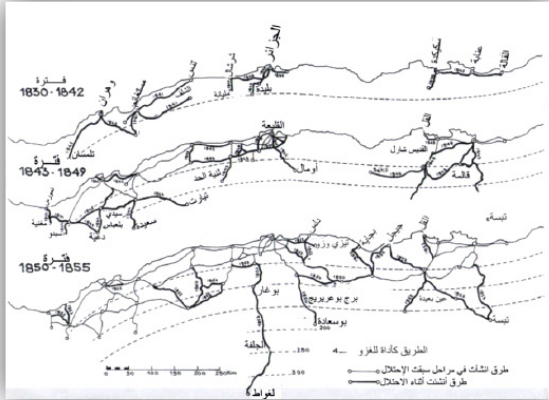
تعد المنشآت الفرنسية في الجزائر شاهدا على الفترة الاستعمارية الى اليوم، تعددت حسب الحاجة التي فرضتها عملية التوسع من الساحل والمناطق الداخلية وصولا إلى الصحراء مثل: الموانئ، الطرقات، الجسور، السكك الحديدية والسدود. ساهمت هذه المنشآت في نقل الاقتصاد الجزائري من النموذج التقليدي الحرفي المغلق إلى الاقتصاد الرأسمالي المنفتح على الأسواق العالمية لخدمة اقتصاد فرنسا، فقد عمل الموقع الاستراتيجي للجزائر على توجيه تخطيط الادارة الفرنسية التي عملت على منح الجزائر منافذ نقل برية وبحرية مهمة من الجنوب إلى الشمال لتصدير الثروة الى الميتروبول وبالتالي الاستغلال الكلي للموارد الجزائرية بشريا وزراعييا وصناعيا. كما مكنت الادارة الفرنسية من قمع الثورات ودعم المدنية الأوروبية الاستيطانية على حساب الأمة الجزائرية، تزايد الاهتمام بشبكة المواصلات كلما زاد التوغل في الصحراء نظرا لشحنتها وصعوبة السيطرة عليها ونظرا لزيادة قيمتها مع الاكتشافات المنجمية التي أصبحت ممونا للصناعة في فرنسا. لم تكن هذه المنشآت أداة حضارية بل وسيلة هيمنة استعمارية واقتصادية ومحاولة لتغيب معالم الذاكرة الجزائرية.

1. مقدمة

لبناء الركيزة الثالثة وهي الاقتصاد، ليس بغرض تنمية المستوطنة الجديدة بقدر ما هو تمويل الميتروبول الذي هو في حاجة ماسة لمستعمرات غنية مثل الجزائر. إن النشاط الزراعي الأولي يحتاج لعدة مشاريع مكملته⁽⁹⁾ أولها الطرقات بنوعيتها (حديديّة-معبدة)، إضافة إلى التركيز على المورد الحساس الضروري لكل الأنشطة-خاصة الزراعة وبالتحديد المسقية- وهي الموارد المائية المتمثلة خاصة في السدود.

تم شق الطرقات البرية الأولى من طرف ضباط الهندسة العسكرية⁽¹⁰⁾ في عهد الماريشال "راندون"، وقد بلغ طول الطرقات في 1 جانفي 1854م بالنسبة للطرق الرئيسية 3.500 كم والطرق الثانوية 734 كم⁽¹¹⁾.

مراحل تطور شبكة الطرق في الجزائر 1830-1855م



المصدر: رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن 19م ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية، أطروحة دكتوراه، جامعة قسنطينة 2، 2017-2018م، ص: 380.

تم تصنيف الطرق مئاً ما هو موجودة في الميتروبول طرق وطنية، طرق جهوية (مقاطعات إدارية)، مسارات كبرى، طرق للاستعمال المشترك وهي طرق ثانوية. بلغ طول شبكة الطرق الوطنية 2983 كم، منها في الجزائر 1559 كم، وهران 819 كم، قسنطينة 605 كم. طول الطرق الجهوية 1316.02 كم، والمسارات الكبرى 4982.32 كم، وطرق الاستعمال المشترك 1298.73 كم، وهنا يصل إجمالي طول الطرقات سنة 1879م حوالي 10580.07 كم⁽¹²⁾. ثم صنفت الطرق من 1 إلى 10 كالآتي:

– رقم 1: الجزائر – الأغواط، يمر على بليدة، مديّة، بوغار، الجلفة.

– رقم 2: المرسى الكبير-تلمسان يمر على وهران، مسرغين، عين تمبوشت.

– رقم 3: سطورة – بسكرة يمر على فليبزيل (سكيكدة)، قسنطينة، باتنة.

بدأ الكولون في الاستيطان في الجزائر ومنذ البداية كانت لديهم الروح الارستقراطية والإقطاع⁽¹⁾، وكمثال على هذا في سنتي 1835-1836م أصبح للأمير "دي مير" وهو بولندي الأصل أراضي واسعة في سهل متيجة⁽²⁾ ووسع سلطته على حساب الجزائريين يريد تشكيل إمارة. هذا النمط الذي شجعه كلوزيل بدعم العمرين الكبار لأنه هو أيضا كان يملك مساحات عقارية واسعة بالهكتارات⁽³⁾.

لم تكن لدى الإدارة الفرنسية في بداية الاحتلال تصور واضح حول الاستيطان في الجزائر وهذا ما أعطاهما صفة متناقضة بين قادتها العسكريين، ففي الفترة ما بين 1842م إلى غاية 1851م تم إتباع نظام الفلاحين أصحاب الملكيات الصغرى خاصة في سهل متيجة⁽⁴⁾، وهذا لمعالجة مشاكل فرنسا وجعل الجزائر أرضا للمتسولين الأوروبيين وتوفير سبل العيش لهم وتبقى الرأسمالية الزراعية هنا هشة. أما في الفترة 1853م إلى 1871م تحت حكم الإمبراطورية الثانية⁽⁵⁾، تحولت السياسة الزراعية إلى تشجيع الشركات الرأسمالية إلى الاستثمار الزراعي مع الحصول على أراضي كبيرة⁽⁶⁾، وهذا ما استدعى إلى تسريع عملية الربط بينها لتسهيل التواصل مع الكولون ما جعل شبكة الطرق بمختلف أنواعها أمراً حتمياً لا بد من تجسيده.

يقوم الاستعمار الفرنسي في الجزائر على امتلاك الأرض واستغلالها لفائدة المعمرين، هذا ما أعطى الصفة الزراعية للمشروع الاستعماري ففي ظرف مئة سنة 1830-1930م بلغ عدد المزارع 928 تجمعاً زراعياً. برزت هنا فترتين مثلتا النمو المتسارع للنمو الفلاحي: الأولى (1871-1877م): أنشئت فيها 200 قرية زراعية استقر بها ما لا يقل عن 30.000 أوروبي. الثانية (1901-1930): أنشئت فيها 217 تجمعاً زراعياً تضم 924 ملكية أوروبية⁽⁷⁾. هذا الاستثمار الزراعي سيمر بمراحل⁽⁸⁾ كما ذكرناها حتى تتكون رأسمالية زراعية والتي ستشكل النواة الأولى للاقتصاد الكولونيالي الذي كلما نمت كلما زادت حاجته لمنشآت كثيرة لتثبيت أسسه ومنها: الطرق البرية والسكك الحديدية السدود والموانئ هذا العنصر الأخير الذي سهل ربط الجزائر بفرنسا. وهنا نطرح الاشكالية التالية:

إلى أي حد ساهمت هذه المنشآت في تثبيت السيطرة الفرنسية و أحداث تحولات جذرية على الاقتصاد في الجزائر؟ وكيف ساهمت في نمو الاستيطان وتوجيه نشاطهم؟

1. الطرق البرية

ترتكز الحياة الاقتصادية في الغالب على المواصلات التي تترك الأنشطة الاستثمارية في حركة دائمة. والاستعمار الفرنسي في الجزائر في أولى خطواته ركز على الاستيطان والزراعة

ستمر خطوط السكك الحديدية على أخصب الأراضي فمثلا في الغرب تمر على سهول تلمسان وسيدي بلعباس وسهل حوض الشلف ومنطقة بني سليمان، وفي الشرق مرورا بسهول مجانة وأولاد عبد النور إلى غاية قسنطينة مرورا بوادي بومرزوق وحوض قالمته⁽²¹⁾. كما يبين الجدول الآتي خطوط السكك الحديدية وسنوات انجازها⁽²²⁾:

الطريق	سنة الانجاز	الطول بالكلم
الجزائر-الأربعاء-تابلاط-بئر الغزلان-سيدي عيسى	1879	181
الجزائر-تمنراست-عين قزام	1864	2335
طريق الزيانين-المرسى الكبير-وهران-عين تميشونت-تلمسان	1864	147
سكيدة-قسنطينة-باتنة-بسكرة-لغير-توقرت-حاسي مسعود-عين أمناس-اليزي-جانت	1864	2120
بوفاريك-وادي العلايق-موزاية-عين الدفلة-الشلف-وادي رهيو-غليزان-محمديّة-سيق-وادي تليلات-وهران	1864	384
الجزائر-الدار البيضاء-رغاية-بودواو-ثنية-الأخضرية-البويرة-برج بوعريرج-سطيف-قسنطينة	1864-1870	481
سيق-معسكر-سعيدة-مشرية-نعامة-عين الصفرة-بشار-لعبدلة-أدرار-رقان-برج باجي مختار-تيميواوين	1879	2130
بجاية-أوقاس-تيشي-سوق الاثنين-خراطة-عموشة-سطيف	1879	138
لخروب-سيقوس-عين الفكرون-أم البواقي-عين البيضاء-مسكينة-تبسة-الحدود التونسية	1879	150
غليزان-معسكر-تيزي-عين فكان-سفيظف-سيدي بلعباس-سيدي لحسن-طائر-أولاد ميمون-تلمسان-مغنية	1879	246

نلاحظ هنا في الجدول أن فرنسا قد ركزت بصفة خاصة منذ سنة 1879م أن تكون طرق السكك الحديدية قد شملت أغلب مناطق الجزائر و هذا يدل على حجم التراكم الرأسمالي الذي يحتاج إلى وسائل نقل أكثر تطوراً، ويدل على نمو عدد المستوطنين في الجزائر وفي هذا الصدد يقول بيردو Burdeau: "إن خريطة السكك الحديدية هي خريطة للكثافة السكانية الأوربية ألا تلاحظون أن خط الحديد يمثل نهراً استيطانيا ينقل المستوطنين واضعاً إياهم على ضفتيه"⁽²³⁾.

بلغت في 31 ديسمبر 1921م طول السكك الحديدية 3.715 كم تمت إضافة 125 كم شبكة محلية و 386 كم شبكة ترامواي "Tramways". هذه الخطوط ربط بخط رئيس مع الحدود التونسية والحدود المغربية مع فروع باتجاه البحر والصحراء⁽²⁴⁾.

رقم 4: الجزائر- وهران يمر على بليدة، مليانة، أورلينزفيل(الشلف)، غليزان، مستغانم، أرزيو.

رقم 5: الجزائر-قسنطينة يمر على منيرفيل(الثنية-بومرداس)، بويرة، برج بوعريرج، سطيف.

رقم 6: وهران - جيريضيل(البيض) يمر على سيق⁽¹³⁾، معسكر، عين سفيصيفة.

رقم 7: غليزان - المغرب يمر على سيق، سيدي بلعباس، تلمسان، لالة مغنية.

رقم 8: maison-carrée (الحراش)- بوسعادة يمر على الأربعاء، تابلاط، أو مال(سور الغزلان).

رقم 9: بجاية- سطيف يمر على واد عقريون، شعبة الآخرة.

رقم 10: قسنطينة - تبسة يمر على أولاد رحمون، عين البيضاء⁽¹⁴⁾. لكن ما الهدف من هيكلتها بهذا الشكل؟

أراد الفرنسيون التركيز على ربط المناطق الساحلية ببعضها وربطها بالجزائر، مع وضع الطرق الفرعية التي تربط المناطق الداخلية بمراكز المدن الساحلية لتنشيط المراكز الاستيطانية، كما رأينا أنها موجهة اتجاه الساحل وليس الداخل. تعد هيكلية الطرق توجيهه للاقتصاد مادام أن أي نشاط اقتصادي يعتمد على البنى التحتية العامة مثل الطرقات، هذا يدفعنا إلى البحث أكثر عن توجهات فرنسا الاقتصادية في الجزائر، هل ستتغير مسارات الطرق حسب مراحل التوسعات الاستعمارية؟.

أعيد تصنيف الطرقات في الجزائر حسب قانوني 30 ديسمبر 1909م و 13 أبريل 1915م، فأصبحت تضم شبكة الطرق والمسارات لشمال الجزائر 20 طريق وطني⁽¹⁵⁾ بطول إجمالي 5.133 كم⁽¹⁶⁾ وهنا نلاحظ زيادة تقريبا بالضعف عن إحصاء 1879م.

2. السكك الحديدية

تعود أولى طرق السكك الحديدية التي أنشأتها فرنسا بالجزائر إلى خطين بالتعاقد مع شركة "باريس-ليون"، وهما خط سكيدة⁽¹⁷⁾ (فيليب فيل)- قسنطينة و الثانية وهران-الجزائر. تم تحديد تكلفة المشروع بـ 160 مليون فرنك تموله الدولة بـ 80 مليون فرنك والباقي على عاتق الشركة بموجب اتفاق عقد في 1 ماي 1863م⁽¹⁸⁾. وقد تم تنظيم مشاريع السكك الحديدية بموجب قانون 14 و 27 جويلية 1862م وقانون 7 ماي 1874م⁽¹⁹⁾، كما كانت الصحراء ضمن اهتمامات فرنسا لمحاولة ربط المناطق التلية بالصحراوية، إذ اعتبرتها ذات أهمية كبرى بالنسبة للميتروبول خدمة لغاياتها التجارية والأمنية⁽²⁰⁾.

شبكة السكك الحديدية في الجزائر سنة 1900م

النفقات الفرنسية على بناء الموانئ في الجزائر 1848-1857م.

10 سنوات	الغزوات	المرسى الكبير	وهران	أرزو	مستغانم	شرشال	تنس	الجزائر	دلس	بجاية	جيجل	القل
1857	//	//	//	300,000	//	//	500,000	500,000	//	1,200,000	//	//
1856	//	//	//	100,000	//	//	500,000	1,500,000	//	800,000	//	//
1855	//	100,000	200,000	//	//	//	500,000	3,000,000	//	600,000	//	//
1854	//	400,000	200,000	//	//	//	300,000	3,500,000	//	300,000	//	//
1853	//	600,000	300,000	//	//	//	100,000	4,500,000	//	100,000	//	//
1852	//	600,000	400,000	//	50,000	//	//	4,500,000	//	200,000	//	50,000
1851	//	500,000	400,000	//	50,000	100,000	//	4,500,000	//	300,000	//	50,000
1850	//	300,000	200,000	//	//	100,000	//	4,000,000	50,000	200,000	50,000	50,000
1849	50,000	300,000	200,000	60,000	40,000	180,000	50,000	3,000,000	50,000	150,000	50,000	//
1848	30,000	200,000	100,000	40,000	20,000	120,000	50,000	2,500,000	30,000	150,000	30,000	//



المصدر:

Didier Guignard: L'abus de pouvoir dans l'Algérie coloniale 1880-1914, la capture de l'investissement public, Presses universitaires de Paris Nanterre, P134.

ركزت الإدارة الفرنسية على السكك الحديدية بسبب أفضلية شبكة القطار على باقي الطرق أين خصصت لها رؤوس أموال ويد عاملة كبيرة لتعرف أوج تطورها في نهاية القرن 19م⁽²⁵⁾.

3- الموانئ البحرية:

تتواصل الجزائر مع الخارج من خلال الممرات البحرية الحقيقية الوحيدة للاحتلال الفرنسي. في سنة 1840م استقبلت 3763 سفينة أما في عام 1879م استقبلت 4046 سفينة وهذا عدد متقارب لكن لابد من النظر إلى حجم السلع. في عام 1840م كانت الطاقة الإجمالية 334.369 طن؛ أما في عام 1879 هو 1.354.883 طن وهذا يعني، أهمية الملاحة الفعلية قد تضاعفت أربع مرات. كان نصيب فرنسا منها 63.79 %، إنجلترا 20.41 %، إسبانيا 6.39 % أما الباقي فنسب متفاوتة بين إيطاليا، النرويج، النمسا⁽²⁶⁾.

أهم الموانئ في الساحل الجزائري من الشرق إلى الغرب هي: القالة، بونّة (عنابة)، فيليب فيل (سكيكدة)، سطورة، القل، جيجل، بجاية، دلس، الجزائر، شرشال، تنس، مستغانم، أرزو، مرسى الكبير، وهران⁽²⁷⁾. غير أن أهمها هو ميناء الجزائر الذي خصصت ميزانية إنجازها سنة 1848م على مساحة 90 هكتار⁽²⁸⁾.

الجدول الآتي يبين حجم النفقات على بناء الموانئ في الجزائر لمدة 10 سنوات، القيمة المالية بالفرنك الفرنسي⁽²⁹⁾:

الذي ستصله إليه الجزائر.

تملك موانئ الجزائر خاصية ثلاثية تجارية وهي كالآتي:

- (1) أسواق من أجل التجارة البحرية للجزائر.
- (2) مستودعات للسلع التي يتم تبادلها بين الشرق والغرب.
- (3) موانئ تحويل بين أوروبا وإفريقيا الوسطى⁽³¹⁾.

ستكون الموانئ الجزائرية محطة تمويل المستعمرة والسوق الأوروبية وحتى تنشيط التجارة الفرنسية لفرنسا ومستعمراتها وأوروبا، وستستغل في الصيد الذي تعد مداخيله معتبرة جدا.

4- الصيد البحري:

بدء الصيد البحري منذ ثلاثينات القرن 19م⁽³²⁾، إذ كان يتكون أسطول الصيد من 3010 باخرة مسلحة على متنها 12.789 بحار. بلغ الإنتاج 20.460.957 كغ لأنواع مختلفة من الأسماك، بقيمة 9.591.268 فرنك⁽³³⁾

يبين الجدول الآتي قيمة المداخيل لبعض السنوات⁽³⁴⁾:

مداخيل الصيد البحري 1884-1882

السنوات	عدد السفن	عدد البحارة	القيمة المصطادة كغ	القيمة بالفرنك
1882	959	4.491	5.438.158	2.753.260
1883	1.042	4.474	7.768.198	3.300.498
1884	1.009	4.124	7.254.604	3.537.510
المجموع	3.010	13.089	20.460.960	9.591.268

المصدر: GGCA : op cit, p352.

أما صيد المرجان⁽³⁵⁾، فقد خصص له في السنوات ما بين 1882-1884م، 267 سفينة بتعداد 1632 بحار وقد كان الإنتاج 38.843 كغ بقيمة 1.781.390 فرنك وهذا ما يبينه الجدول الموالي:

مداخيل صيد المرجان 1884-1882م

السنوات	عدد السفن	عدد البحارة	الإنتاج بالكغ	القيمة بالفرنك
1882	126	806	20.286	1.032.760
1883	84	486	13.194	528.750
1884	57	340	5.363	219.880
المجموع	267	1.632	38.843	1.784.390

المصدر: GGCA : op cit, p352.

فليبيل و سطورة	Fort-Génois	بون	القائ	المجموع
100.000	50.000	50.000	70.000	4.500.000
200.000	50.000	50.000	30.000	3.500.000
100.000	100.000	100.000	100.000	6.000.000
100.000	100.000	100.000	100.000	6.000.000
200.000	300.000	300.000	300.000	5.000.000
400.000	300.000	400.000	400.000	4.000.000
500.000	100.000	500.000	500.000	3.000.000
500.000	100.000	500.000	500.000	3.000.000
2.100.000	1.200.000	2.000.000	100.000	45.000.000

المصدر:

M.A. Lieussou : études sur les ports de l'Algérie, éd Paul Dupont, Paris, 1850, p 103.

نلاحظ هنا أن الإنفاق على بناء الموانئ من سنة 1848 إلى 1857م بلغ 45 مليون فرنك فرنسي، ميناء الجزائر لوحده 27 مليون فرنك. وهنا نطرح السؤال: ما حجم الإنتاج الاقتصادي للجزائر؟ هل الإنفاق على بناء الموانئ يعكس تنمية المستعمرة أم حاجة الميتروبول؟

خدمت السفن الفرنسية لأول مرة النقل البحري انطلاقا من ميناء طولون إلى الجزائر مع وهران وعنابة. وفي سنة 1842م منحت الحكومة للشركات المدعومة نقل الإرساليات والركاب حتى سنة 1866م ليتم تدعيمها من قبل البحرية الملكية، ثم تم ربط العديد من الموانئ الجزائرية مع العاصمة وحتى مع البلدان الأخرى. أنشأت الشركة الأطلسية منذ عام 1880م مؤسسة بريدية أقامت العديد من الخطوط المباشرة: وهران-الجزائر وربطهم بمرسيليا، وهران-الجزائر-فيلبيفل(سكيكدة)، عنابة خطوط ساحلية تربط الجزائر بتونس، لديها مسالك ثانوية في دلس، بجاية، جيجل، القل، فيلبفيل، عنابة. هناك خط ثاني يربط وهران - طنجة يمر على الغزوات، مالغا، جبل طارق، وخطوط أخرى وهران، قرطاجنة و أليكانتي(مدينتين إسبانيتين)، تونس و طرابلس ومالطا مروراً بنقاط مهمة على الساحل الايطالي⁽³⁰⁾. تعدد الطرق عبر كل هذه المراكز يدل على التراكم الرأسمالي

خاتمة

بعد دراستنا للمنشآت الفرنسية في الجزائر وتبعنا لآلية عمل الإدارة الفرنسية في الجزائر توصلنا لمجموعة من النتائج وهي:

- ركز المستعمر في أولى خطواته على الاستيطان والنشاط الزراعي وذلك للضرورة الملحة لها؛ المستوطن لتعمير الأرض والزراعة لتوفير الغذاء اللازم.

- تطلبت المشاريع الاستيطانية ضرورة شق الطرقات البرية وهي التي أسندت مهمة إنجازها لفرق الهندسة العسكرية حيث تم التركيز على المدن الساحلية وربطها ببعضها البعض ثم ربطها بمسالك فرعية تجاه المناطق الداخلية والصحراوية مسيطرة للتوسعات الاستعمارية، لكن مع توجيه كل الطرق صوب البحر وهذا التوجيه خدمة لأغراض المستعمر الذي يسعى إلى توجيهه لخدمة الميروبول.

- تم تدعيم الطرق البرية بخطوط السكك الحديدية وهذا لنقل البضائع المتأتية من زيادة التراكم الرأسمالي داخل الجزائر مما استدعى وسائل نقل أسرع وأكثر حمولة.

- تعد الموانئ البحرية النقطة التي تتواصل بها فرنسا مع الجزائر، ولأن الهدف الحقيقي من استعمار الجزائر هو تموين الميروبول خصصت فرنسا ميزانية كبيرة لبناء الموانئ على طول الساحل.

- اقتضت الحاجة الاستيطانية على المستعمر استحداث آليات جديدة لم تعرفها الجزائر سابقا، وما دام أنه في بداياته استيطان زراعي اهتمت بعنصر الماء؛ ففي المناطق التلية وحتى الداخلية عمدت لبناء السدود وتخزين المياه وعدم تركها تصب في البحر وقد كانت ناجحة في تموين الزراعة الكولونيالية. أما في الداخل المناطق السهبية والصحراوية ارتكزت الدراسات على حفر الآبار الارتوازية والتي ستكون بداية للدراسات الجيولوجية والجغرافية المعمقة.

- شكل الصيد البحري أحد أهم مصادر الدخل بالنسبة للكولون وهذا بدليل إيراداته التي تعدت باقي المحاصيل الزراعية.

- مكنت المنشآت الفرنسية المستعمر الفرنسي من بسط هيمنتها على البر والبحر واعتبرت شبكة الطرق شريان حيويًا لاقتصادها وتوغلها في عمق الجزائر بل في شمال إفريقيا.

تضارب المصالح

يعلن المؤلف أنه ليس لديه تضارب في المصالح.

المراجع

1- يتحدث عن هذا الأمر بيليسي في كتابه "حوليات جزائرية" بقوله: «كل ضواحي الجزائر وعلى مسافة 10 كلم كلها مغطاة بحقائق وأرياف رائعة الجمال كان المغاربة والأفراك يستغلونها بكل عناية قبل مجيئنا... لمدة ثلاث سنوات وأكثر استحالت على الأهالي استغلال أراضي ضواحي الجزائر، والأراضي التي تم شرائها منهم في السهل أصبحت غير منتجة، فور اتساع رقعة الاحتلال التي أوقعت هذه الأراضي في أيادي الملاك الجدد الذين كانوا تقريبا كلهم

يشترون بغرض إعادة البيع و ليس للاستغلال الزراعي». أنظر: أ. بيليسي: حوليات جزائرية، تر: بن تركي نصيرة، دار أصالة، الجزائر، 2012م، مج 2، ج 2، ص 327-328.

2- كان سهل متيجة يستهوي الكولون لأنها أخصب الأراضي الموجودة في التل وتوفر المياه فيها إضافة إلى الانبساط الكبير، كذلك ما شاهده الكولون من المزارع التي كانت ملكا للجزائريين وللأفراك حيث أنها كانت منظمة بطريقة جيدة. واحتوائها على أنواع الفواكه مثل البرتقال الزيتون والليمون، الخروب، إضافة إلى الحيوانات، وهي منطقة لم يتوقع المستوطنون أنها موجودة في إفريقيا. أنظر:

Sabatault, Notes sur la colonisation du Sahel et de la Mitidja par un colon propriétaire, éd Marius olive, Marseille, 1842, p6-22.

3- مصطفى الأشرف: الجزائر الأمة والمجتمع، تر: حنفي بن عيسى، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983م، ص 288-289.

4- فحص الجزائر التي كانت لها ميزة خاصة أواخر العهد العثماني، كثافة الإنتاج الزراعي وهذا عائد إلى الاستغلال الواسع لأراضيها. كما أن جل البساتين والحدائق و المنازل تعود ملكيتها إلى أوقاف الحرمين الشريفين، وشهدت انتشار قباب الأضرحة ومزارات الأولياء. أنظر: نصر الدين سعيدوني: دراسات في الملكية العقارية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1986م، ص 77.

5- مع بدايات الخمسينات من القرن 19 تم منح حصص للاستغلال لفائدة شركات قادمة من أوروبا وهنا بدأ ظهور اقتصاد تقليدي للاستغلال الزراعي بأشكال جديدة (غير الاستغلال التقليدي هنا سيدخل الأوروبيون المكننة على الزراعة) فظهرت الحاجة لليد العاملة المهاجرة. أنظر:

Temime Emile : La migration européenne en Algérie au XIXe siècle, migration organisée ou migration tolérée, R.O.M.M. Monde arabe, migrations et identités, n°43, 1987, P33.

6- عبد اللطيف بن أشنهو: تكون التخلف في الجزائر، مرجع سابق، ص 89-90.

7- ناصر الدين سعيدوني: الجزائر منطلقات و آفاق، مرجع سابق، ص 35.

8- قام الفرنسيون بإعداد دراسة مسبقة عن الجزائر تتيح لهم وضع مشاريع جادة تعتمد على معطيات قريبة من الواقع و تجلت هذه الدراسة الشاملة في كتاب: aperçu historique, statistique et topographique sur l'état d'Alger a l'usage de l'armée expéditionnaire d'Afrique, paris. 1830. وهو مقسم لثلاثة أجزاء :

قسم تاريخي: يستعرض فيه حقائق تم استخلاصها من الأرشيف كالحملات التي تم القيام بها على الجزائر مثل حملة شارلكان 1541م وحملة أوربي Oreilly 1773م، وكانت من عمل لوفاردو Loverdo.

قسم إحصائي: وفيه تم دراسة المواقع الجغرافية، الجيولوجيا والمعادن، المناخ، والشبكة المائية، النباتات والحيوانات، ودراسة السكان دراسة مفصلة من حيث: عدد السكان وتوزعهم على المجال والأعراق واللغات واللهجات والعقائد والأنشطة التي يمارسونها، الحكومة والإدارة والقضاء.

قسم عسكري: تناول الحالة العامة للجزائر، المواقع المحصنة وبنية الجيش البري والبحري وتعدادها، كما تطرق للفترة المناسبة للحملة وحددها من تاريخ 10 ماي إلى 10 أكتوبر، مع ذكر مواقع كثيرة غير محصنة.

9- مثلا السكك الحديدية تحتاج إلى ملحقات كالطرق العادية، الجسور، السدود، قنوات الري، الموانئ. قدرت ميزانية إنجازها سنة 1856م بـ 300 مليون فرنك. أنظر: Jules Duval : l'Algérie et les colonies française, éd Guillaumin et cie. Paris, 1877, p22. وكذلك نفس القيمة أشار لها "Chabaud-La-tour" سنة 1855م، ذكر فيها تكاليف إنجاز المنشآت العسكرية والموانئ، المنارات، الطرق الكبرى، مشاريع الري والتجفيف، والمباني العامة بقيمة إجمالية 300 مليون فرنك فرنسي مع تخصيص قيمة كل جزء. أنظر:

De Chabaud-la-tour : sur la nécessité d'un emprunt de 300 millions pour l'exécution des grands travaux publics de l'Algérie, 2 édition, éd Baštide, Alger, 1855, P8-9.

musulmans et de la Méditerranée, May 2015, p138.

33- GGCA : statistique générale de l'Algérie années 1882-1884, éd P. Fontana et Cie, Alger, sd, p 351

34- GGCA : op cit, p352.

35- تم تنظيم صيد المرجان وتحديد شروطه بموجب قرار صادر بتاريخ: 22 نوفمبر 1883م. أنظر:

V-F Garau: Traité de pêche maritime pratique illustrée et des industries secondaires en Algérie, éd P.crecenzo, boul de France, Alger, 1909, p 101.

36- حددت مسألة ملكية المياه والتميز بينها في قانون 16 جوان 1851م، مع تبيان أملاك العامة والأفراد و أن أمور ضمانها تبقى من اختصاص المحاكم المدنية والأوصياء الطبيعيين للملكية. أنظر:

Darbon. E :De la Propriété des eaux en Algérie. éd de Bastide. Alger. 1858. p18

37- الاستيطان كان في بدايته زراعيا ثم تطور حسب تطور الأنشطة الاقتصادية وقد لخص برينو إيتيان Bruno Etienne نوعيات المستوطنين الأوروبيين الذين كانوا يتدفقون على الجزائر، وخاصة خلال الثلثين الأخيرين من القرن التاسع عشر، في الآتي:

1830 - 1842: استيطان عسكري وزراعي وتجاري؛

1847 - 1872: استيطان سياسي: الناجون في فرنسا؛

1870 - 1902: استيطان البؤساء؛

1902 - 1962: الموظفين ومختلف فئات الإطارات أنظر:

Bruno Etienne : les problèmes juridiques des minorités européennes au Maghreb, éd centre nationale de la recherche scientifique, paris. 1968. p33.

38- قام راندون بصرف مبالغ كبير على المنشآت الاستيطانية و المبالغ كالاتي: تجفيف المستنقعات والري 2.157.554 فرنك، الطرق والجسور 16.481.046 فرنك، قنوات وجسور المياه 1.647.896 فرنك، ميناء الجزائر 11.045.985 فرنك، الموانئ الثانوية والمنارات 3.399.014 فرنك، طرق المواصلات بين المراكز والمدن 2.528.950 فرنك، مراكز تعليمية وكنائس 4.065.390 فرنك، وبهذا يصبح المجموع الكلي 41.325.835 فرنك فرنسي، مع زيادة مبلغ 4.716.666 فرنك لبناء عمارات للمستوطنين والتي ترجع مشاريعها إلى سنة 1843م. للمزيد أنظر:

A. Raštol: le Maréchal Randon (1795-1871) D'Après ses mémoires et des documents inédits, éd Firmin-didot et Cie, Paris, 1890, p191.

39- كليل صالح: التنظيمات الإدارية والاقتصادية في الجزائر 1830-1871م، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة العقيد الحاج لخضر، باتنة، 2017-2018م، غ م، ص 234.

40- Jules Duval :op cit, p77.

41- لم يقتصر مجال التنظيم الهيدروليكي على بناء السدود فقط بل حفر الآبار أيضا، ففي سنة 1856م إلى سنة 1860م بمنطقة قسنطينة تم حفر 31 بئر بمعدل تدفق 33.000 لتر في الدقيقة، وفي منطقة واد ريغ و الحضنة 19 بئر بمعدل تدفق 2.800 لتر في الدقيقة. أنظر:

Antoine Ronna: les irrigations, les eaux d'irrigation et les machines, éd De Firmin-didot et Cie, paris, 1888, T1, p414.

42- كليل صالح: مرجع سابق، ص 230.

43- Antoine Ronna: les irrigations, les cultures arrosées L'économie des irrigations, éd De Firmin-didot et Cie, paris. 1890. T3. p25.

44- Zimmermann Maurice : Le nouveau sondage profond de Touggourt. In: Annales de Géographie, T 14, n°74, 1905. p189.

45- تم انجاز أول خريطة للمسح الجيولوجي المؤقت للجزائر ذات مقياس 800.000/1 سنة 1881م ، وكان هذا بمناسبة انعقاد اجتماع بالجزائر لمؤتمر الرابطة الفرنسية اتفق عليها تعيين لمحافظة قسنطينة M. Tissot مهندس

10- يذكر الباحث رضا حوجو أنه لا يوجد تاريخ دقيق لتأسيس مصلحة الجسور و الطرقات في الجزائر، غير أنه في إطار بحث ورد هذه التسمية في هيكل اداري مؤسست سنة 1843 م وكان من يشغل هذا المنصب المهندس Poirel . ففي المصادر الفرنسية تتكلم عن العمل العسكري أكثر من المدني. أنظر: رضا حوجو: شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن 19م ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية، أطروحة دكتوراه ، جامعة قسنطينة 2، 2017-2018م، ص 81-82.

11- M.O. Mac Carthy : op cit, p17.

12- Maurice Wahl : L'Algérie. éd germer baillièrre et Cie. paris. 1882. p322.

13- أصبحت "سيق Sig" مستوطنة أوروبية بموجب قرار وزاري بتاريخ 20 جوان 1845م، وكانت مشهورة بإنتاج الحبوب، الكروم، التبغ وكثرة البساتين. أنظر: G. Delphin et L. Guin: Notes sur la poésie et la musique arabes dan le Maghreb algérien, éd Ernest Leroux. paris. 1886. p6

14- Maurice Wahl : op cit, p322.

15- في إجمالي الحساب تكون 21 طريق وطني، لكن الطريق رقم 10 الرابط بين تبسة وقسنطينة مرورا بأولاد رحمون أصبح طريق جهوي لمنطقة قسنطينة.

16- Émile Larcher : op, cit, t1, p137.

17- صرح نائب سكيكة لستيبودوي Leštiboudois اثر صدور المرسوم الإمبراطوري المؤرخ في 10 ديسمبر 1860م الذي ينص على عودة الحاكم العام بصلاحيات واسعة بقوله: «ما نطلبه هو تكوين منطقة مدنية واسعة حول المؤسسات الأوربية وخلق باستعجال السكك الحديدية والموانئ». هذا يدل على الحاجة الملحة للطرق لتحريك الحياة الاقتصادية داخل المستعمرة و ربط مصالحهم بالميتروبول. أنظر: توفيق صالح: الاقتصاد الفلاحي بمنطقة سكيكة خلال الحقبة الكولونiale 1838-1962م، مجلة آفاق فكرية، المجلد 4، العدد 9، أكتوبر 2018م، ص 97.

18- GGA : notice su les chemins de fer algériens, éd Giralt. Alger. 1900. p6.

19- E.Sautayra : Législation de l'Algérie Lois, ordonnances, décrets et arrêtes, 2 édition, éd Maisonneuve et Cie, Paris, 1883, p73.

20- Colonieu Victor : Le tracé central du chemin de fer Trans-saharien, éd Langres. 1880. p8.

21- De Chabaud-la-tour : op cit, p13

22- كليل صالح: المرجع السابق، ص 332.

23- Augustin Bernard; L'Algérie, librairie Félix Alcan, Paris, p 495.

24- Émile Larcher : op, cit, t1, p138.

25- رضا حوجو: مرجع سابق، ص 360.

26- Maurice Wahl : l'Algérie, éd germer baillièrre et Cie, paris, 1882, p 320.

27- تم إعادة توسعة ميناء وهران سنة 1901م بإضافة 16 هكتار مع تخصيص 20 مليون فرنك. أنظر: DFA : session mai 1903, éd Victor Heintz, 1903. p153.

28 - M.O. Mac Carthy : op cit, p194.

29 - M.A. Lieussou : études sur les ports de l'Algérie, éd Paul Dupont, Paris, 1850, p 103.

30 - Maurice Wahl : l'Algérie, op cit, p321.

31 - M.A. Lieussou : op cit, p8.

32- نافس الايطاليون كل من البريطانيين و الفرنسيين على صيد المرجان في البحر المتوسط على طول الساحل من بونة إلى طبرق التونسية، احتكرت السفن الايطالية صيد المرجان وهذا ما اعتبرته فرنسا عامل مساعد على احتلال الجزائر في بداياته. أنظر:

HUGO VERMEREN : Des "hermaphrodites dénationalisé" ? la Colonisation maritime en Algérie et naturalisation des marins-pêcheurs italiens de Bône(Annaba) des années 1860 à 1914, Revue des mondes

ورئيس للمناجم ولحافظت الجزائر ووهران مهندس ورئيس للمناجم MM. Pouyane و أستاذ الجيولوجيا ومدير مدرسة العلوم للجزائر Pomel . وتم تحديد أسماء الجيولوجيين للعمل في الجزائر. أنظر:

Auguste Pomel : Carte géologique de l'Algérie, éd pierre Fontana et Cie, Alger. 1890. P.vj.

46 – Augustin Bernard et N. Lacroix : la pénétration saharienne (1830-1906). éd Jacques Gandini, France, 1993, p71.

- كيفية الإستشهاد بهذا المقال حسب أسلوب APA

سعودي مراد (2025)، المنشآت الفرنسية في الجزائر أداة هيمنة استعمارية و اقتصادية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 17، العدد 02، جامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف، الجزائر، الصفحات. 110-118