

ميناء أسفي قبل التدخل الاستعماري الفرنسي

أنس بوسلام

جامعة الحسن الثاني (المغرب)

The Port of Safi before the French Colonial Intervention

Anass Bousselam

<https://orcid.org/0009-0004-1670-0252>

Hassan II University (Morocco)

Anassbou352@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2026/.. /.. تاريخ القبول: 2026 / 08/ 08 تاريخ النشر: 2026 / 09/ 01

الملخص: بعد تبيان وظيفة مرسى أسفي قبل التدخل الاستعماري، نحدد في هذه الدراسة فئات التجار بأسفي ثم نبين وضعية النشاط الملاحي والحركة التجارية بمرسى أسفي قبل الحماية وكذا مكانة هذا المرسى بين المراسي المغربية ونفوذ الدول الأوروبية به والدور التجارية الموجودة فيه ثم نوضح دور السماسرة في تجارة هذا الميناء ومساهمة هذا الأخير في النشاط الاقتصادي للمغرب ونحدد أبرز الشركات الملاحية الدولية بأسفي مطلع القرن 20 ونختم البحث بتناول علاقات مرسى أسفي الداخلية والخارجية والحضور اليهودي في تجارته.

الكلمات المفتاحية: أسفي، مرسى أسفي، التاريخ الاقتصادي، المغرب.

Abstract:

After clarifying the function of the port of Safi prior to colonial intervention, this study identifies the categories of merchants in Safi and examines the condition of maritime activity and commercial traffic at the Port of Safi before the Protectorate. It also highlights the position of this port among Moroccan ports, the influence of European powers within it, and the commercial houses established there. Furthermore, the study explains the role of brokers in the trade of this port, its contribution to Morocco's economic activity, and identifies the major international shipping companies operating in Safi at the beginning of the twentieth century. The research concludes by addressing the internal and external relations of the Port of Safi and the Jewish presence in its trade.

Keywords: Safi; Port of Safi; economic history; Morocco.

مقدمة:

ترتبط أهمية الموضوع بالكشف عن جزء مهم من ماضي مدينة كانت وما تزال لها أهميتها الاقتصادية المحورية وهي مدينة أسفي، وذلك من خلال دراسة تاريخية متنوعة الجوانب حول مينائها قبل التدخل الاستعماري الفرنسي، ويزداد الموضوع أهمية حينما نعلم أن هذا المرسى قد لعب دورا جوهريا في صناعة التاريخ المحلي للمنطقة، خاصة وأن أسفي اعتبرت الميناء الأساسي للعاصمة مراكش، هذه الأخيرة التي كانت تطلق إسمها دالا على المغرب ككل.

أعتبر ميناء أسفي حتى فترة ما قبل الحماية أحد أهم الموانئ بالمغرب، واستمرت الأهمية التاريخية والاقتصادية لهذا الميناء خلال فترة الحماية رغم التراجع النسبي الذي خلقه إحداث ميناء الدار البيضاء. ومن هنا، تتمحور إشكالية البحث حول التساؤل الآتي: كيف كانت المكانة التاريخية لمرسى أسفي في التاريخ الاقتصادي لهذه المدينة وللمغرب ككل في الفترة ما قبل الحماية الفرنسية؟ ولمعالجة هذه الإشكالية تبيننا المنهج التاريخي فضلا عن آليات التحليل الاقتصادي.

1- وظيفة مرسى أسفي

ميناء أسفي بالسهول الأطلسية أقرب ميناء لمراكش التي تبعد عنه 155 كيلومترا – بينما تبعد الدار البيضاء بـ 250 كيلومترا عن عاصمة الجنوب. كانت مدينة أسفي ذات يوم قبل إنشاء ميناء الدار البيضاء منافسها الرئيس المنفذ والبوابة إلى السهول الأطلسية الوسطى، وما وراء ذلك، منطقة شاسعة تشمل الحوز والأطلس الكبير ومغرب ما قبل الصحراء. في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، كانت أسفي قبل كل شيء ميناء حبوب خرج من سهل عبدة. كانت توجه الحبوب بانتظام إلى الرباط وطنجة وحلت محل جارتها الصويرة في حركة المرور هذه. لكن أسفي، في ذلك الوقت، بالإضافة إلى القمح والشعير، قامت، أيضا، بتصدير الصوف الأحمر والزيت واللوز القادم من مراكش¹.

يذكر محمد الكانوني أن ميناء أسفي كان بمثابة نواة تجارية في منطقة الجنوب تصل إليها المنتوجات الآتية من مراكش، ثم تكلم على العلاقات التجارية مع الخارج وتطورها عبر التاريخ. يقول الكانوني في هذا الشأن: "أسفي منفذ المحصولات الواردة من سهول الحوز ومراكش وهي المرسى الوحيد الجنوبي للواردات من هذه النواحي وبالأخص واردات الحبوب على اختلاف أنواعها وما كانت عمارة أسفي إلا على كونه مرسى مراكش وخصوبة أرضه القليلة النظير كما أنه مقصد البواخر التجارية من أوروبا وغيرها"².

صورة رقم 1: عمال بحارة يفرغون حمولة البواخر الراسية بعيدا عن الشاطئ بواسطة "غرابو" (Les Barcasses) وهي قوارب مجدافية تستعمل في نقل السلع من وإلى السفن وذلك قبل تشييد الميناء الجديد³



نلاحظ من خلال الصورة أن المرسى القديم لم يكن يتوفر على الحد الأدنى من التجهيزات المينائية الضرورية وعلى رأسها الأرصفة، ولهذا نجد السفن التجارية ترسو بعيدا عن الشاطئ وتتولى قوارب صغيرة عملية نقل البضائع من وإلى هذه السفن. كان لمرسى أسفي عدد من الأمناء يتولون عملية إدارة عملياته، والملاحظ من خلال أسمائهم أنهم لا ينحدرون من مدينة أسفي، بل إن جميعهم ينحدر من النخبة الحضرية لعدد من المدن العريقة، وهذا ما يتضح من خلال الجدول التالي:

جدول رقم 1: أسماء الأمناء بمرسى أسفي أواخر القرن 19 وبداية القرن 20⁴

السنوات	أسماء الأمناء
1888 - 1884	الحاج الطالب بنيس الفاسي – الطالب سيدي عبد الهادي زنيبر السلاوي.
1902 - 1903	الطالب محمد الحاج التطواني – الحاج محمد بن المدني القباج الفاسي.
1905	عمر بن الحاج بن سحيل السلاوي.

تحتوي هذه اللائحة على أسماء التجار الأغنياء الذين يتوفرون على خبرة واسعة، ويقوم بمساعدة أمين الديوانة في مهامه مجموعة من العدول المعيّنين من طرف القاضي، وهناك أيضا الوزّانون وحراس الأبواب ورجال الفرقة، كل هؤلاء الموظفين يعينون من طرف أمين الديوانة، تؤدي أجورهم من طرف المخزن، وهذه الأجور تقتطع من الرسوم الجمركية المحصلة وهي هزيلة⁵.

انحصرت مهام هؤلاء الأمناء في عدد من الأدوار، وهي مراقبة التجارة الخارجية، وفرض الرسوم الجمركية سواء الأعشار أو الصاكة، وتحصيل هذه الواجبات، وكذا واجبات المخطاف.

صورة رقم 2: مرسى أسفي في مطلع القرن العشرين⁶، ويلاحظ على يسار الصورة مكاتب الديوانة المغربية وفي عمق الصورة ساحة الديوانة⁷ المعروفة حاليا بساحة "سيدي بوالذهب"



2- فئات التجار:

+ التجار الأغنياء: ينتمون إلى فئة الأعيان، وكثيرا يُدْعَو تجار السلطان، ومن بينهم نجد بعض اليهود والأجانب، هؤلاء التجار غالبا ما يعقدون تجارة مع الخارج، وذلك بربط علاقات مع مراكز تجارية خارجية، وفي مرحلة ثانية يربطون علاقات بين

حكامها والمخزن، فهتمون بتصدير الحبوب والمواشي إلى جبل طارق ويقومون باسترداد الأثواب الفاخرة، وقد كان أغلب هؤلاء التجار من الأسر المتأصلة بالمدينة، ومنهم من يفد من مدن أخرى ومن أشهرهم نجد عائلة "احدادو"، والتي كانت تتاجر على مستوى أوسع بحيث كانوا يمتلكون عددا من "الهرايا" والخدم لتسجيل المعاملات التجارية، إضافة إلى هذه العائلات كانت تتعاطى عمليات القروض وذلك إما بواسطة الرهن أو الفائدة، وهذه حالة عدد من العائلات الأخرى كأولاد مرحابو وعائلة بنهيمه وغيرها.

أما التجار الأجانب، فقد كان معظمهم من الإنجليز والألمان والفرنسيين هؤلاء كانوا يقومون بعملياتهم انطلاقا من المرسى بحيث يستوردون سلعا مختلفة من أثواب ومواد استهلاكية، ثم يتاجرون فيها بإحدى الطريقتين: إما بيعها بالجملة لتجار متوسطين إما مغاربة أو يهود يحملونها إلى داخل المناطق المجاورة قصد إعادة بيعها، وإما يحملونها إلى الأسواق عن طريق مخالطهم⁸ لتباع مباشرة إلى المستهلكين، وفي هذه الحالة الثانية تكون الأرباح مرتفعة بالمقارنة مع الحالة الأولى.

وفيما يخص عمليات شراء البضائع، فإنهم كذلك يقتنون المنتوجات الفلاحية بطرق مختلفة إما بواسطة البرغازة عن طريق السماسرة، حيث إن التاجر يطلب أية كمية ويؤدي ثمنها للبرغاز الذي يوفرها له، وإما أن يشتري التاجر بواسطة مخالطيه من الأسواق، وهناك طريقة ثالثة تتمثل في الريفيين الذين يتوافدون بأحمالهم على المدينة قصد بيعها أو استبدالها بمواد أخرى.

+ التجار اليهود: كان أغلبهم من الشباب المتعلم يجمعون ثروتهم عن طريق الادخار الذي كان يتم على شكل حلي، وهي طريقة تمكنهم من إخفاء تلك الأموال عن المطالبات الجبائية، بحيث لم يعرف عنهم أنهم ادخروها في شكل عقار فلاحي، إذ لم يكن هناك سوى يهودي واحد فلاح كما سجل ذلك أوجين أوبان، ولهذا السبب يصبحون من كبار التجار كما تتوطد علاقاتهم مع المخزن المحلي، حيث يقدمون له القروض ويمولوه بالملابس والسروج.

وعن نوع معاملاتهم التجارية، فهؤلاء كانوا يشترون السلع إما من عند دور التجار الأجانب كما سبقت الإشارة إلى ذلك، أو من السفن مباشرة ويقومون بحملها بعيدا عن المدينة لبيعها. وجدير بالإشارة أن هؤلاء كانوا متخصصين في تزويد أكبر العائلات بما تحتاج من بضائع، ولم يكونوا على اتصال بالسماسرة ولا بالوكلاء.

+ المحميون: لعبوا دورا بارزا في التجارة، وكان عددهم يتزايد بتزايد الأوربيين بالمغرب، وفي هذا الإطار كانت الحماية الشخصية تدر على أصحابها مداخيل مهمة، وذلك عن طريق بيعها، وهكذا أضحت هذه الطريقة وسيلة للتجار أو الاغتناء مما أدى إلى تكاثر عدد المحميين، وهذا ما أشار إليه مبيج Miège أنه خلال سنة 1893م كان الوكيل القنصلي الفرنسي بأسفي لا يعيش إلا من بيع الحماية، وما يحصل عنه عن طريق المخالطات، وذلك إما داخل المدينة أو في أسواق الناحية⁹، فتكون من نصيب ذلك الشخص الذي يدفع أكبر سعر في مقابلها.

ولا تخص الحماية الشخص المعني بالأمر وحده، بل مجموع عائلته والمتعاونين معه، ونظرا لتزايد عددهم، فقد قرر السلطان إلغاء لفظ الوكلاء التي وردت في البند الرابع من الاتفاقية التجارية المغربية الألمانية سنة 1890م والاقتصار على لفظة السماسرة الحاملين لبطاقة الباشدور الذين لهم الحق وحدهم في الحماية، لكن عددهم عرف تزايدا مهولا واتخذها السكان المحليون ذريعة للتخلص من واجبات المخزن والإفلات من قبضته، كما جاء ذلك في رسالة السلطان عبد العزيز للقائد عيسى بن عمر العبدى والمؤرخة بـ 8 شعبان 1324هـ / 1906م: "القائد عيسى بن عمر قد أخبرنا الألمان بأنك تعامل تجارهم الذين في إيالتك بغير الجميل وبما فيه خرق للشروط، وكلما كتب لك في ذلك قنصلهم بأسفي لا تجيبه ولا تظهر أثر اعتناء بأمرهم كتب له خديمتنا النائب الحاج محمد الطريس وإجراء الأمر معهم على القواعد المقررة فلم يظهر أثر لذلك وبعده قبضت على المقيدين طرته (عياد بن أحمد الجرמוني ومحمد بن عمر الشريشي) المخالطين للتاجر ويخطر الألمان من غير تقديم لإعلام (***) قنصلهم كما هو الشأن، وظالبتهم بأداء ألف ريال لتسريحهما وحمل ضرر للتاجر المذكور بسبب سجنهما. ثم قبضت

على ولدي المكي بن الحاج المسعودي الأسفي وأخيه عمر مخالطي التاجر وأيسر ما ورد الألماني وطالبتهما بأداء خمسة عشرة مائة ريال لتسريحهما. وقد حل الضرر الكبير لتجارهم وتضررت أمورهم. وعليه فقد استغربنا صدوره ذلك منك ونأمرك إن كان الأمر كما ذكر أن تعجل بتسريح المخالطين المذكورين. ثم إن كان عليهم تابعة لجانب المخزن أو لأحد من الرعية فوجههم مسرحين لدى خديمنا النائب الحاج محمد الطريس ليقف في استخراج الحق منها على وجهه بعد أن تبين لهم ما هم متبرعون به بحججه ومشكل لا يحمل ما ينشأ عن التراخي في تسريح المقبوضين وما يعظم به أمر القضية إن تساهلت فيها. والسلام. 8 شعبان عام 1324هـ¹⁰.

في هذه الرسالة طلب السلطان من القائد المذكور إخلاء سبيل عدد من الأشخاص المحميين الذين سبق وأن ألقى عليهم القبض من طرف القائد بن عمر، والذي طلب منهم أداء ما قيمته 1000 ريال مما يدلنا على حجم تجارتهم الكبير. هذه الفئة كانت مختصة في تجارة الحبوب والمواد الفلاحية والمنتجات الحيوانية، بحيث تزود بكل المواد الموجودة لترويجها في الأسواق والبوادي، وبالمقابل، تزود الأجانب بالمواد الفلاحية.

وفيما يخص الأسواق، فقد أشار الرحالة الفرنسي أوبان أوديسكوس أوجين، الذي زار أسفي وعبدة سنة 1902، إلى أن هذه المدينة "لا تمتلك إلا قليلا من التاريخ والآثار كسائر المدن الشاطئية، لذلك لا توجد فيها مساجد فخمة ولا أسواق كبيرة"¹¹.

3- وضعية النشاط الملاحي بأسفي قبل الحماية

• حركة الملاحة في ظل الظروف الطبيعية للمرسى

مع بداية القرن 19 تتوالى الإشارات إلى مرسى أسفي بشيء من التفصيل وذلك راجع إلى كثرة الرحالة الذين زاروا هذا المرسى والذين كانت لهم مهام تجارية ودبلوماسية أو استكشافية، وقد تركوا لنا عدة كتابات إما عبارة عن تقارير أو مذكرات أو أبحاث¹²، وعن طريق فحص ومقارنة هذه الإشارات يمكن أن نعطي نظرة حول طبيعة المرسى خلال القرن 19 وإلى غاية 1916 أي سنة الشروع في بناء الميناء الجديد.

مع ازدياد حجم التجارة المغربية مع القوى الأوربية في القرن التاسع عشر وبعده، تصاعد الضغط الأجنبي على المخزن المركزي حتى يباشر إصلاحات وتوسيعات بالموانئ الأطلنتية، ومنها ميناء أسفي، وقد ذكرت تقارير القناصل الأجانب أن مرسى أسفي، كانت تشكو من عدم كفاية قوارب الشحن والإفراغ ومنها تقرير للسفير الفرنسي، مؤرخ في العاشر من يونيو 1890، ورد فيه أن عددها لم يكن يتجاوز ستة عشر قاربا¹³.

وقد أجابهم المخزن المركزي بصنع مزيد منها¹⁴، بل أقر المخزن بضرورة تجهيز أسفي بمنشأة للحماية من شأنها أن تيسر عمليات شحن السلع وإفراغها في ظروف أحسن من تلك التي ظلت قائمة حتى ذلك الوقت، فتم تشييد رصيف قنطري wharf، يربط شاطئ المرسى بالسفن الراسية داخل البحر المقابل، وقد انتهى العمل منه سنة 1908، لكن موج البحر حطمه، ثم عاود السلطان المولى عبد الحفيظ تشييده سنة 1910، وعهد بإنجازه إلى شركة فرنسية باسم الكمبانية المغربية compagnie marocaine فشيدت رصيفا قنطريا جديدا، في شكل جسر معدني ضيق passerelle، بلغ طوله مائتي وثمانية وعشرين مترا، بحيث تجاوز خط انكسار الموج ligne des brisants، وبفضله أصبح بالإمكان شحن السفن أو إفراغها من أو في القوارب، عن طريق آلة رفع عصرية le treuil ركبت فوقه، لكن العواصف البحرية لم تلبث أن عبثت به كسابقه، وكسرت جزءا منه، لتعطله نهائيا سنة 1912¹⁵.

وحتى عشية الحماية الفرنسية كانت السفن تقصد المرسى القديمة لأسفي، من موانئ كبيرة معروفة بأوروبا والعالم، بقوة حركتها التجارية واتساع علاقاتها ومعاملاتها التجارية، ومنها على سبيل المثال نابولي وجنوة ومارسيليا وبوردو ولوهافر

ودانكرك وأنمفرس وروتردام وأمستردام وبريم وهامبورغ ولندن ونيوكاسكيل ولغريبول ومن الجزر الخالدات وغيرها. كما أن مرسى أسفي وبحكم نشاطها التجاري الواسع مع الخارج، فإنها كانت مستقرا لعدد من الشركات الملاحية، قارب عددها العشرة عشية الاستعمار الفرنسي.

وإذا كانت بعض المراسي والموانئ لها إسهامها الكبير في بناء بعض المدن، فكذلك الشأن لمرسى أسفي التي اضطلعت بأدوار بارزة في تاريخ المغرب لازالت حتى الآن لم تسلط عنها الأضواء. ويمكن القول أن مدينة أسفي، تدين في وجودها واستمراريتها منذ غابر الأزمان وحتى اليوم، وفيما عرفته وتعرفه حتى اليوم من ازدهار تجاري وإشعاع اقتصادي وتوسع عمراني، إلى مينائها وما يشهده قديما وحديثا وراهنا، من حركات وضع ووسق تجاريين.

لقد كان بإمكان مرسى أسفي أن يستقطب جزءا من تجارة المغرب الخارجية لولا وجود عراقيل حالت دون ذلك، فموقعه مفتوح أمام الرياح الغربية التي كانت كثيرا ما تشكل عائقا في وجه العمليات الملاحية، ونظرا لعدم توفر العمق الكافي، فإن السفن كانت ترسو على بعد أكثر من 500 متر من الحافة الشيء الذي كان يجعل عملية الوسق والوضع صعبة جدا، وفي بعض الأحيان تتوقف تماما، ويعزز هذا كذلك وثيقة تعود للقرن 19، وهي عبارة عن تقرير لقنصل فرنسي (السيد ماجيار Mr Maggiar) سنة 1880 حول مشكل قلة القوارب وطبيعة المرسى، حيث يذكر أن المرسى لا يتوفر سوى على 8 قوارب، وهي محتكرة من طرف الدور التجارية البريطانية المستقرة بأسفي وتستخدم للبواخر التي تمر بالمرسى حسب المناسبات، وحينما تصل البواخر ذات الخطوط الرسمية، فتضطر للانتظار في عرض المياه، وقد تطول المدة في بعض الحالات، ونظرا كذلك لصعوبة المرسى، فقد تضطر البواخر إلى إفراغ أو وسق حمولتها عن طريق مرسى الصويرة بعد إرسالها عن طريق القوافل، وبعد عدة اتصالات مع الأمناء وباشا مدينة أسفي حصل القنصل على موافقتهم ببناء قوارب جديدة خلال مدة ثلاثة أشهر¹⁶، ومن ضمن ما يؤكد هذا التعطيل فيما يخص عمليات الوسق والوضع إحدى الرسائل بين المخزن وأمناء المرسى يشعروهم فيها بأن التجار الألمان يشتكون من قلة القوارب بالمرسى ووقوع التعطيل، لذلك نجد المخزن يأمر الأمناء بتوفير القوارب للخدمة وتسهيل العمليات كما يلي: "أمناء مرسى أسفي قد أخبر سفير الألمان أن تجارهم هنالك يشتكون من قلة القوارب بالمرسى ووقوع التعطيل بسبب ذلك في أمور التجارة، وعليه نأمرهم أن تقوموا على ساق الجد في تقويم المرسى بالقوارب الكافية للخدمة بها حتى لا يقع التعطيل للتجار بقلتها وإن تراخيتم في ذلك فالعهدة عليكم والملامة راجعة إليكم والسلام. رمضان عام 1324هـ (1906م)¹⁷. وهذا ما دعا المخزن، أيضا، سنة 1908 إلى الاهتمام بتحسين شروط الإنزال ببناء قنطرة طولها 220 مترا تنتهي داخل البحر حتى تتجاوز منطقة تكسر الأمواج، لكن عنف العواصف حطمها، وهو ما جعل العودة إلى العمل في الشاطئ بواسطة القوارب أفضل في ظل هذه الظروف¹⁸.

وقد استرعت هذه العملية (أي الوسق والوضع عن طريق القوارب) اهتمام كل من زار المرسى لأنها - حقيقة - عملية كانت صعبة وتكتسي عدة مخاطر فالمواصلات بين السفينة والشاطئ كانت تتم بواسطة قوارب خفيفة متقنة الصنع، حيث نجدها عالية في الواجهات الأمامية والخلفية لتتمكن من مواجهة الأمواج، كما تخرج هذه القوارب أو "البركاسات" حتى الرمال حيث يقوم العمال بشحن أو إفراغ البضائع. وفي هذا الصدد يصف لنا عبد المجيد بن جلون هذه العملية: "ومن المسلي مشاهدة المهارة والجرأة التي يخوض بها البحارة في قواربهم المحملة بالحبوب والأمواج الخطيرة إلى البواخر التي تنتظرها في عرض البحر وتوجد بالقرب من الساحل صخرة تحيط بها المياه حينما يكون المد عاليا يقف عليها رجل مغربي يراقب سير الأمواج حتى إذا حل الوقت الذي يصبح فيه من الممكن أن تحضر المراكب أعطاها إشارة بذلك، وتكون كل موجة سابعة هي أعنف الأمواج عادة لذلك فهو يعطي هذه الإشارة بعد الموجة السابعة لتتمكن القوارب من اجتياز أماكن الخطر قبل أن يحل ميعاد الموجة السابعة التالية، ولكن بالرغم من مهارة البحارة وحذرهم، فإنه تقع حوادث كثيرة وتغمر المياه أكياس الحبوب ويموت البحارة في بعض الأحيان¹⁹.

كانت مدة التوقف بمرسى أسفي قد تبلغ أربعة شهور من نونبر حتى فبراير، وهذا ما جعل جزءا مهما من تجارة مراكش تتحول نحو الجديدة²⁰، وهذا ما صورته De perigny بقوله: "وهكذا شاهدنا مشهدا مؤلما لسفينة بقيت عدة أيام راسية قرب الساحل دون أن تستطيع إفراغ حمولتها"²¹.

• تجهيزات المرسى

نقصد بالتجهيزات البنية التحتية للمرسى والتي تسهل عمليات التجارة والمبادلات، وخلال هذه الفترة حظي المرسى بعدة تجهيزات:

* المخازن: وهي عبارة عن أماكن كانت توجد بمرسى أسفي وكانت لا تسع كميات هائلة من البضائع، هذا ما تؤكدته إحدى الرسائل بين المخزن وأمناء المرسى حيث طلب هؤلاء من السلطان السماح لهم ببناء مخازن جديدة بدعوى أن المخازن القديمة لم تعد كافية لهذا الغرض. وفعلا رخص لهم المخزن بذلك على أن يحتفظوا بالمخازن القديمة للتجار الأجانب، أما نفقات هذا البناء فتتم من المداخل الجمركية المحصلة على البضائع. تقول الوثيقة: "أمني مرسى أسفي حرسها الله وبعد وافاني كتابكم باحتياج المرسى إلى خزين لوضع السلع الموضوعة والموسوقة المعشرة وغير المعشرة حيث إن خزين المرسى صغيرة جدا وفيه خمس بيوت لبعض تجار الأجناس ولا طريق لها من داخله وأن غالب تعشير الموسوقات ثمة إنما يكون عشية ونبيتها بالمخزن المذكور ولا يدري ما في داخل البيوت المذكورة صار ذلك بالبال.

فحيث كانت الديوانة محتاجة للخزين فلتشرعوا الآن على بركة الله على نحو ما اختطه الأمناء قبلكم بأمرنا الشريف وعجلوا به ولا بد وأما البيوت الخمسة فهي لجانب المخزن وشغل التجار المذكورين لها إنما على سبيل وضع موسقاتهم بها نحو اليومين والثلاثة على نحو ما اعتدت له فابقوا مفاتيحها عندهم.

وعليه فتحوزها أنتم ولتشرعوا أنتم بالموسوقات والموضوعات فإنما بنيت لذلك لا غير وإن امتنعوا من تمكينكم منها فاشرعوا عليهم بالامتناع وبينوا كل واحد باسمه وجنسه وحاميه ليقع الكلام مع كبرائهم في ذلك. والسلام. في فاتح ربيع الأول عام 1302هـ (1884م)²².

* الفنادق: كانت وسائل النقل بين المرسى ومرافق المدينة تتم بواسطة العربات أو الدواب، ولما كان الأمر كذلك فقد كان المرسى يتوفر على عدد من الفنادق وهي عبارة عن إسطبلات كبيرة ذات سقوف من الخشب لها بابان أو ثلاث متسعة جدا وعلى شكل قوس وقد كان المسؤولون عن المرسى يتركون فيها البغال والخيول التي تستعمل في نقل البضائع أو التي في حوزة الحراس. وقد كان يقوم بحراسة هذه الدواب ثلاثة حراس يعتنون بها ويقدمون لها التبن والشعير والمعالجة وغيرها وكل نفقاتها يدفعها الأمناء. ومما تجدر الإشارة إليه أن هناك فنادق أخرى خارجة عن المرسى وتوجد إما في المدينة أو الأسواق لكنها تعتبر بمثابة محل للحراسة حيث يترك فيها السكان دوابهم ليعودوا لها في المساء.

* المنجرة: نظرا لعدم وجود رصيف يتجاوز منطقة تكسر الأمواج، فإن السفن كانت لا تقترب من الشاطئ وكانت عملية الوسق والوضع تتم بواسطة قوارب صغيرة تدعى "البركاسات". هذه القوارب كان يقوم بصنعها أو اقتنائها الأمناء لهذا كان المرسى يتوفر على منجرة وهي عبارة عن ورشة كبيرة ينحصر دورها في الصناعات الخشبية، حيث كان تصنع بها القوارب التي كانت تقوم بعملية النقل بين الشاطئ والسفن أو بإصلاحها إذا تعرضت لعصف الأمواج كما تقوم بترميم كل ما

يتعلق بالأبواب أو غيرها من المصالح التابعة للأمناء أما من حيث التمويل فتعتبر هذه الورشة تابعة مباشرة للأمناء الذين يقومون بتسديد جميع النفقات المترتبة عنها.

* العمال: نظرا لما كان يتوفر عليه المرسى من مرافق كان من الضروري تواجد عدد مهم من العمال للقيام بأعمال متنوعة كحمل البضائع من العربات أو المخازن إلى القوارب التي تحملها السفن أو ينزلون البضائع من القوارب إلى المخازن، إضافة إلى كونهم يقومون بأعمال المنجرة وحراسة الفنادق ومراقبة المخازن كما نجد آخرين يشتغلون في مصلحة الديوانة ومن الملاحظ أن هؤلاء العمال يتقاضون أجورهم إما من التجار أو من عند الأمناء ولقد كان جل هؤلاء العمال من المهاجرين الفقراء الوافدين من المناطق المجاورة.

4- الحركة التجارية بمرسى أسفي مطلع القرن 20

- حركة البضائع بمرسى أسفي مطلع القرن 20

* حركة الصادرات

+ الحبوب:

كان يتم - بشكل أساسي - تصدير الشعير والقمح والذرة، وكان يتم جلب الحبوب التي يتم تصديرها من مناطق عبدة والحوز والتي شكلت السهول الخصبة لإنتاج الحبوب.

- الشعير والقمح: يعتبران عماد الاقتصاد العبيدي قبل الحماية، نظرا لملاءمة ظروف المنطقة الطبيعية لهذا النوع من الزراعات، وقد كانت الكمية المهمة من هذا الإنتاج خلال القرن 19 توجه نحو إنجلترا التي استوردت ما قيمته 6200000 فرنك بنسبة 65% من مجموع الإنتاج الإجمالي لهذه المادة سنة 1862، أما البرتغال، فقد تزودت بما قيمته 200000 فرنك واستوردت إسبانيا ما قيمته 1200000 فرنك، وفي السنوات الأولى من القرن 20 توزع الإنتاج العبيدي بين عدة دول كفرنسا وهولندا وإيطاليا وألمانيا، هذه الأخيرة التي حازت 2/3 من الإنتاج العبيدي سنة 1910، وفيما يخص القمح وحده، فقد صدر المرسى سدس الصادرات المغربية من هذه المادة سنة 1910.

ولم يتجاوز عدد الدور التجارية الفرنسية بأسفي إلى غاية سنة 1906 أربعة دور، وقد كانت تتاجر هذه الدور في السميد والفرينة واللوتين قاربت قيمة تجارتهما مليوني ونصف المليون فرنك من أصل 2743100 فرنك هو مجموع التجارة الفرنسية بأسفي²³.

مع بداية القرن العشرين، كانت التجارة، بشكل ما حكرا على بعض الأوروبيين المقيمين بأسفي، والذين كانوا يتعاطون - في الوقت نفسه - جميع أنواع المعاملات، من قبيل التصدير والاستيراد والسمسرة ونقل البضائع والعبور وشراء الأراضي والقرض... وذلك في مخازنهم وأهريتهم. ومن هنا كانت قوافل الجمال القادمة من الأرياف، تفرغ حمولاتها من الحبوب، ومن أحزمة الجلود أو الصوف، ثم تحول نحو الداخل السكر والشاي والأثواب والشموع وغيرها. وبالنسبة لتسليم المنتجات والمحاصيل، فكان يتم بمكان الإنتاج وذلك عبر وسيط يعمل نيابة عن التاجر. ثم تودع الصناديق المنقولة في مستودعات المرسى في انتظار السوق.

- الذرة: كانت منتشرة في سهلي عبدة والحوز، ومما يدلنا على أهميتها النسبة التي مثلتها من مجموع الصادرات بمرسى أسفي سنة 1862 والتي وصلت 41% بما قيمته 920000 فرنك، أما الدول التي كانت تصدر لها فنجد إنجلترا على رأس القائمة، حيث استوردت ما قيمته 600000 فرنك أي بنسبة 66% ثم البرتغال التي استوردت ما قيمته 200000 فرنك بنسبة 13%،

أما في بداية القرن 20 فقد أصبح الزبون الوحيد للمغرب وخصوصا لمرسى آسفي، فرنسا التي مثلت وارداتها من الذرة ما قيمته 600000 فرنك²⁴.

+ القطاني:

تعتبر من المنتوجات المنتشرة بعبدة والحوز، كمياتها وافرة ومن أهمها الفول والحمص. فالفول نجده ضمن المنتوجات المصدرة من المرسى إبان القرن 19، فخلال سنة 1862 صُدِّر ما قيمته 415000 فرنك بنسبة 19% من مجموع صادرات المرسى موزعة على الشكل التالي:

- إسبانيا تزودت بما قيمته 63000 فرنك.

- البرتغال تزودت بما قيمته 1500000 فرنك.

- إنجلترا استوردت ما قيمته 342000 فرنك.

وخلال سنة 1910 بقي الفول في إطار المعاملات حيث كان يصدر نحو فرنسا وإسبانيا، وبلغ حجم تجارته 2000000 فرنك خلال السنة المذكورة.

أما الحمص، فنجد كذا، ضمن المواد المتداولة تجاريا، وقد بلغ حجم تجارته سنة 1862 ما قيمته 60000 فرنك، وكان يوجه خصوصا إلى إنجلترا وإبان السنوات الأولى من القرن الحالي ارتفع إنتاجه وأصبح متداولاً جداً في السوق الدولية حيث صدر المرسى ما قدره 40000 قنطاراً بما قيمته 1500000 فرنك، وقد أصبح لهذه المادة عدة زبناء جدد كفرنسا وإيطاليا وإسبانيا.

كان المخالطون هم الذين يقومون بجمع القطاني وذلك بشراء الكميات مباشرة من عند المنتجين في الأسواق وبعد جمع هذه الكميات ترسل إلى التجار الأجانب بالمرسى الذين يتكفون بعملية الوسق.

+ الأصواف:

لقد أدى تطور صناعة الأصواف بأوروبا إلى المزيد من الطلب عليها ومن ثمة أصبح لجوء بلدان الصناعة المانيفاكتورية إلى الاستيراد يفرض نفسه يومياً، وكان اللجوء إلى السوق المغربية يندرج في هذا السياق لأن الأصواف كانت تستخدم في أوروبا لحاجيات الجيش.

عرفت تربية الماشية خاصة الأغنام ازدهارا بمنطقة عبدة، وقد تجاوز إنتاج الصوف بهذه المنطقة مطلع القرن العشرين المائتي طن سنوياً، وكان يتم تصديره بالكامل إلى فرنسا.

وقد كانت الأصواف المغربية تصنف إلى عدة أنواع: الوردية وتادلة والبلدية من الشاوية والعبودية من عبدة، أما عن الأصواف بمنطقة عبدة، فنجد عند جون- لوي ميج Jean-Louis Mieg إشارات بأن الأوروبيين كانت لهم مستودعات بأسفي لجمع الأصواف ثم تصديرها إلى مونتبولي Montpellier، وبالفعل فإن وجود هذه المستودعات دليل على ازدهار قطاع الماشية بالمنطقة وأهميته حيث كانت منطقتا عبدة والحوز تتوفران على قطاعان مهمة من الماشية الشيء الذي جعلهما يوجهان منتوجاتهما نحو التصدير كالصوف والجلود والعظام والقرون.

والأصواف العبودية نوعان:

- الأصواف المصبنة أو المنظفة: هذه الأصواف كانت توجه بالخصوص نحو إنجلترا وذلك نظراً لحاجتها الماسة لهذه المادة قصد تموين صناعاتها، ففي سنة 1862 استوردت ما قيمته 27000 فرنك. وفي بداية القرن 20 انخفض الإنتاج وأصبح يعادل ما قيمته 5000 فرنك بكمية تقدر بـ 604 قنطار من الأصواف، وقد أصبحت الحصصة بكاملها توجه نحو فرنسا لولدها.

- الصوف الخام أو الودحة: وهي أقل قيمة من المصبنة يعني أنها تنتزع من جلود الأغنام بدون غسلها، وقد كانت إنجلترا في طليعة الدول التي تتزود بهذه المادة حيث بلغت وارداتها من مرسى أسفي سنة 1862 ما قيمته 96500 فرنك، كما أن الولايات الأمريكية استوردت ما قيمته 84000 فرنك، ثم فرنسا وحصلتها 3000 فرنك. أما في بداية القرن 20، فقد بلغ الإنتاج 200542 كيلو غرام بما قدره 5291660 فرنك، وأصبحت فرنسا هي الزبون الوحيد فيما يخص هذه المادة. أما عن كيفية التبادل بالنسبة لهذه المادة، فقد كان التجار يشتررون الأصواف من عند السكان في الأسواق الأسبوعية أو من "رحبة الصوف" أو من عند أصحاب القطعان مباشرة وذلك في الفصل الذي تجتز فيه الأغنام ثم تجمع الأصواف في مستودعات قبل أن توسق إلى أوروبا.

+ الجلود:

وهي من المواد التي يوفرها قطع الماشية ومن الملاحظ أن الجزء المهم من هذه المادة كان يصدر إلى أوروبا واعتمادا على بعض الكنانيش الخاصة بمرسى أسفي نجد أن الجلود متنوعة: جلد البقر الذي بلغ 68000 قطعة سنة 1900، وقد تم تصديرها إلى كل من فرنسا وإنجلترا وجبل طارق.

أما جلود الغنم والماعز، فقد كانت متوفرة، كذلك، بالمنطقة المدروسة، وجدير بالذكر أن ممثلي الدور التجارية بالمرسى كانوا يتهافون على هذه الجلود قصد وسقها لبلدانهم. وقد بلغت كمية جلود الغنم المصدرة سنة 1900 حوالي 30000 قطعة، وكانت توجه إلى إنجلترا بالخصوص. أما في بداية القرن 20، فقد أصبح مجموع الجلود يصدر نحو فرنسا وبلغت تجارتها قيمة مادية تساوي 1400000 فرنك.

+ العظام والقرون:

هذه المواد كانت موجودة بكثرة بمنطقتي عبدة والحوز، وقد حدث أن أمناء مرسى أسفي قد منعوا أحد التجار الإسبان من وسق العظام وبعد مراسلة محمد بركاش أمناء المرسى خول للتاجر الإسباني وسق العظام. أما القرون، فقد كانت توسق إلى إنجلترا وإسبانيا، وهذا لا يعني أن مجموع المواد كان موجها نحو التصدير، بل نجد جزءا مهما كان يدخل في الصناعات الحرفية المحلية. كل هذه المواد كان السكان يبيعونها للتجار الأجانب الذين يجمعونها في مستودعاتهم قبل تصديرها إلى جبل طارق.

+ مواد الاستهلاك

تتمثل هذه المواد في المنتوجات التي كانت موجودة بمنطقتي عبدة والحوز بكميات وافرة تزيد عن الاستهلاك المحلي، هذه المنتوجات كانت تصدر خارج البلاد بكميات هائلة وتدخل ضمن المبادلات التجارية للمرسى ومنها على الخصوص زيت الزيتون والبيض واللوز.

- زيت الزيتون: تعتبر شجرة الزيتون من الأشجار التي نجحت زراعتها بحوز مراكش على الخصوص، إذ بلغ عدد الأشجار ما يفوق 1500000 شجرة بمرودية 20 إلى 30 لتر بالنسبة للشجرة الواحدة، وفي وقت الغلات يقوم المخالطون بجمع كميات هائلة من الأسواق ثم يقدمونها إلى التجار الأجانب بمرسى أسفي الذين يسوقونها نحو أوروبا.

- البيض: من المنتوجات التي كانت موجودة بكثرة بمنطقة عبدة، ومما يدلنا على ذلك أنها كانت تباع بالآلاف حيث كان يجمعها وكلاء التجار الأجانب من الأسواق داخل المنطقة ويرسلونها إلى المرسى لتصدر إلى مختلف الدول. وفي بداية القرن 20 بلغ حجم تجارة البيض المصدر من مرسى أسفي ما قيمته 132634 فرنك توجهت بصفة كلية نحو إسبانيا.

- اللوز: عرفت أشجاره انتشارا واسعا بمنطقة الحوز التي كانت تحتوي على 3/1 أشجار اللوز بالمغرب وعن طريق المخالطين كان يُنقل إلى المرسى ليصدر إلى إنجلترا خاصة.

إجمالاً، يمكن القول أن هذه المواد الموسوقة من المرسى كانت تأتي سواء من عبدة والحوز أو المناطق المجاورة، ولتسهيل هذه العمليات التبادلية، فقد أسست جميع الدول التجارية بالمرسى فروعاً صغيرة لها للتبادل أيام الأسواق الأسبوعية. كذلك كنا نجد مجموعة من التجار المخالطين والبرغازة الذين ينقلون المواد إلى المرسى بواسطة قوافل وعربات تحمل أكياس المنتجات المحلية، وفي المقابل كانت تعود إلى داخل البلاد بالمواد الموسوقة.

* حركة الواردات:

منذ أن كان المغرب يعتمد على الإنتاج الفلاحي وبعض الأنشطة الحرفية، كان من الضروري الحصول على المنتجات المصنعة من الدول الأوروبية، وقد اعتبرت المواد الغذائية والاستهلاكية الفئة الأكثر أهمية، ليس فقط من حيث حجمها ولكن، أيضاً، من حيث رقم معاملاتها، وعموماً يمكن إجمال الواردات من مرسى أسفي كالآتي:

+ السكر

كان إنتاج السكر مهماً بالمغرب خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر، لكن هذه المكانة تراجعت عندما أصبحت أمريكا اللاتينية واحدة من المنتجين الرئيسيين لهذه المادة. وفي الحقيقة لا نعرف أسباب هذه الوضعية. ما يمكن أن نقوله هو أن السكر كان منتجاً نادراً بالمغرب خلال القرن التاسع عشر، وكان سعره مرتفعاً جداً خصوصاً أن السكر كان عليه طلب كبير من المستهلك المغربي كما قال جون-لوي ميبج في كتابه "المغرب وأوروبا".

مع بداية القرن 20 شكلت نسبة الكمية المستوردة من السكر حوالي 50% من حجم المبادلات وحوالي 56% من النصيب المالي، واعتبرت كل من إنجلترا وفرنسا أهم ممولي المرسى بالسكر. وقد كان التجار ينقلون مادة السكر إلى جبل طارق الذي كان يضمن ما بين 85% و100% من السكر المستهلك بالمغرب، ثم ينقلها التجار الأوروبيون إلى وكلائهم في المراسي.

وفي أسفي كان التاجر "مردوخ" هو المكلف بمثل هذه العمليات حيث كان يقوم هذا التاجر بتوزيعها إما على التجار المتوسطين من اليهود أو المسلمين، وتنقل مباشرة إلى أسواق المنطقة لتباع إلى جمهور المستهلكين.

بصرف النظر عن السكر الذي كان يعرف طلباً كبيراً من المغاربة، وصلت منتجات أخرى إلى الميناء مثل الشاي، الأرز، الزيت، القهوة، الشوكولاتة... ووفقاً للإحصاءات المتاحة التي تغطي الفترة التي تمت دراستها، يمكننا القول أن المستهلك المغربي بدأ في التعرف تدريجياً على هذه المنتجات، مع زيادة استيرادها بلا توقف.

+ الشاي

إن تداول الشاي في المغرب ليس حديث العهد، فقد ذكر الدبلوماسي الفرنسي لويس دو شينيي Louis De Chénier والذي كان قنصلاً بأسفي في عهد السلطان محمد بن عبد الله أن المغاربة يحبون الشاي كثيراً واقتبسوا تداوله من الشمال²⁵، وقد كان ثمنه مرتفعاً جداً مما جعل استهلاكه مقتصرًا على أقلية محدودة، وقد مثلت نسبة الشاي بمرسى أسفي 2,97% من النصيب المالي للواردات سنة 1862 بما قيمته 60000 فرنك، وقد اعتبرت إنجلترا الممول الرئيس لهذه المادة.

أما عن آليات التبادل، فكان التاجر مردوخ نفسه هو المكلف بهذا المنتج، والذي كان يحتكر تجارته - تقريباً - بالمرسى، وكان فور وصول واردات الشاي توجه كمية منه نحو مراكش، حيث تباع في الأسواق بواسطة التجار أصحاب القوافل الذين ينقلون الحبوب إلى المرسى.

وهذه لائحة بمستوردي الشاي بأسفي²⁶:

- برانشفيك وشركاؤه Braunschvig et Cie

- الشركة المغربية Cie Marocaine

- شركة الدراسات والتجارة والتجارة Société d'études et de commerce

- مردوخ باتلر Murdoch Butler

- لامب إخوان Lamb Brothers

- بيميانتا وأبيكسيس Pimmeinta et Abecassus

- ج. مرسيانو المليح J.Mursiano El Maleh

- حمزة بنهيمه Hamza Benhima

- موييز ليفي Moise Levy

- بن دافيد أوحايون Ben David Chayon

- مسعود أبيكاسيس Messaoud Abecassis

- محمد الكرواني Mohammed El Guerrouani

- بنسوسان Bensussan

+ الأرز

أما الأرز، فقد بلغت الكمية المستوردة منه سنة 1895 حوالي 20 طن بما قيمته 17000 فرنك، وقد كانت إنجلترا الممّون الرئيس لهذه المادة، وانطلاقاً من بداية القرن 20 ستنافسها فرنسا.

+ الزيوت

من المواد الأساسية في التغذية، وعرفت ترويجاً مكثفاً من طرف الأجانب الذين كانوا لا يزالون في مرحلة أولى من غزو السوق المغربية، وقد تكاثرت إلى درجة أنها أصبحت تنافس الزيوت المحلية. وقد بلغت الكمية المستوردة بأسفي سنة 1895 حوالي 10 طن بما قيمته 31162 فرنك، أما عن مصدرها فهو إنجلترا.

+ القهوة

لم تكن هذه المادة مطلوبة بكثرة إلا بعد استقرار الأوروبيين بأسفي، وهذا هو سبب انعدامها ضمن الوثائق التجارية للقرن 19، ومع بداية القرن العشرين نجدها قليلة وكان مصدرها هو فرنسا²⁷.

هذه المواد سواء الأرز أو الزيوت أو القهوة كان يشتريها التجار المغاربة مباشرة من السفن ضمن موضوعاتهم الأخرى ثم يقومون بتوزيعها سواء في مدينة أسفي ومراكش أو في الأسواق المجاورة.

- الشكولاتة والحلويات والمياه المعدنية

رغم أن هذه المواد لم تكن إلا مكملات للاستهلاك، فإننا نجدها ضمن الموضوعات بالمرسى، ومن الملاحظ أن هذه المواد لم تصبح متداولة إلا بعد استقرار الجالية الأوربية بالمدينة التي كانت من متطلباتها التزود بهذه المواد كما نستخلص من خلال الكنانيش، أما عن نسبتها، فكانت ضئيلة ومصدرها الأول إنجلترا ثم فرنسا²⁸.

+ الأثواب

الأثواب: تظهر واردات الأثواب أن المغاربة لجأوا إلى السوق الخارجي للحصول على الإمدادات من هذه المادة، إضافة إلى الضغط الذي كانت تمارسه الدول الأوروبية من أجل إجبار المغرب على الانفتاح على التبادلات مع الأجنبي. زد على ذلك أن سعر النسيج الأوروبي كان الأقل ارتفاعاً في السوق الدولية، ففي أوروبا شهدت الصناعة القطنية تقدماً سريعاً في القرن 19 مما أدى إلى انخفاض ثمنها هذا زيادة على تكيفها مع حاجيات الزينة وأذواقهم، كما ساعد الانخفاض الملحوظ للإنتاج المصنع على بيعه بثمن أقل من المنتجات المغربية على الأقل في المناطق الساحلية. كل هذا يشرح الوجود الوفير للأنسجة الأوروبية في المناطق الساحلية التي تحتوي عليها الأقمشة المحلية والتي تعرف منافسة قوية من المنتجات المستوردة.

قامت إنجلترا بتصدير الأقمشة إلى مرسى أسفي من خلال شركة مانشستر la compagnie de Manchester أما بالنسبة لفرنسا، فقد تولت هذه المهمة شركة بروتاني la compagnie de Bretagne أصبحت كمية المنتجات المستوردة مهمة خصوصا إذا علمنا أن السكان أصبحوا يتهافتون على هذا النوع من الأثواب المصنعة أو "البيثا" كما ورد في الكنائش، لكن هذا لا يعني أن السكان استغنوا نهائيا عن المنتجات المحلية التقليدية، بل على العكس من ذلك أضحت هذه المنتجات الأصلية بجانب المستوردة في السوق. وقد تعددت الأثواب حسب نوعيتها وأثمنتها، وهي:

- الأثواب القطنية: ذات أهمية من حيث الكمية، مصدرها إنجلترا.
- الأثواب الحريرية: قليلة جدا نظرا لارتفاع ثمنها، وتستورد من فرنسا.
- الأثواب الصوفية: كانت قليلة والسبب هو الظروف المناخية للمنطقة، ومصدرها هو إنجلترا وفرنسا.
- الأثواب الجديدة NOUVEAUTES : كانت نادرة نظرا لقيمتها، واعتبرت إنجلترا المزود الأول بهذه المادة. وعن هذه العمليات التبادلية فقد كان وكلاء الشركات المذكورة يستقبلون الموضوعات ثم يبيعونها إلى التجار الكبار المتنقلين سواء عينا مقابل الحبوب أو القطني أو نقدا، ويقوم هؤلاء التجار بنقلها اتجاه مراكش أو يبيعونها إلى التجار المتوسطيين الذين ينقلونها إلى الأسواق المجاورة.

+ منتجات أخرى: يدخل ضمن هذه المجموعات كل البضائع المكملة للحياة المنزلية والمواد الكيميائية ومواد البناء وغيرها، ومن أهم المنتجات التي كانت يتم استيرادها بانتظام أواخر القرن 19 ومطلع القرن 20 نذكر الشمع والخشب:

- الشمع: وهو من المواد المهمة للحياة اليومية، ذلك أنه يعتبر وسيلة الإنارة بالنسبة للسكان، لذلك نجد أن كميته تزداد دائما، ففي سنة 1895 بلغت موضوعات الشمع بأسفي 203000 فرنك، وقد كانت هذه المادة تُستورد من إنجلترا وبلجيكا خلال القرن 19 وإيطاليا مع بداية القرن 20.

- فرود الخشب: كانت هذه المادة تدخل في الصناعات المحلية كبناء البيوت والمراكب إلى غير ذلك، الشيء الذي جعل كميته مرتفعة، وقد بلغت قيمة موضوعاتها 300000 فرنك سنة 1902، أما عن مصدرها فكان هو إنجلترا وسويسرا.

إضافة إلى المنتجين السابقين كان مرسى أسفي يستورد، أيضا، الحديد والزنك والنحاس والأسلحة التي تتكون معظمها من بنادق مستوردة لحساب المخزن.

• الميزان التجاري

جدول رقم 2: الميزان التجاري لميناء أسفي قبل الحماية الفرنسية²⁹

السنوات	الواردات (القيمة بالفرنك)	الصادرات (القيمة بالفرنك)	المجموع
1900	2116550	3830050	5946600
1901	2108225	2378425	4486650
1902	3064525	3210125	6274650
1903	3529750	3426500	6956250
1904	6278150	4904250	11182400
1905	5091650	4379150	9470800

12912725	4198375	8714350	1906
11120675	6242200	4878475	1907
16847900	10107050	6740850	1908
16699300	8006750	8692550	1909
11663700	4678825	6984875	1910
22196025	13760775	8435250	1911

جدول رقم 3: الحركة التجارية الملاحية بمرسى أسفي سنة 1903 (بالفرنك)³⁰

البلدان	الصادرات	الواردات	حجم التجارة
فرنسا	183125	334750	517875
أبريطانيا	2038375	1939750	3918125
ألمانيا	760125	124375	884500
إسبانيا	---	---	---
بلجيكا	---	695125	695125
النمسا	---	---	---
إيطاليا	---	---	---
و.م.أ	---	---	---
البرتغال	121000	---	121000
دول أخرى	323875	436250	760125
المجموع	3426500	3530250	6956750

جدول رقم 4: الحركة التجارية الملاحية بمرسى أسفي سنة 1904 (بالفرنك)³¹

البلدان	الصادرات	الواردات	حجم التجارة	عدد المراكب والحمولة
فرنسا	872440	222275	1094715	34 مركب/ 29632 طن
أبريطانيا	2315080	2114532	4720612	3308 /34
ألمانيا	115431	1150315	3620815	33488/45
إسبانيا	130	---	414138	5840/14
بلجيكا	---	778904	778904	---
النمسا	39250	---	39250	---
إيطاليا	3440	220200	232640	9290/15
البرتغال	---	11880	11880	3651/24

220/02	300	---	300	هولندا
4331/21	51700	---	51700	أخرى
119255/187	8618884	4442210	3282340	المجموع

جدول رقم 5: الحركة التجارية الملاحية بمرسى أسفي سنة 1907 (بالفرنك)³²

البلدان	الصادرات بالفرنك	الواردات بالفرنك	حجم التجارة بالفرنك
فرنسا	530403	1138543	1668946
أبريطانيا	1689832	1450355	3140187
ألمانيا	2188998	142605	2331603
إسبانيا	21580	1120	22700
بلجيكا	---	664105	664105
النمسا	4136	41709	45845
إيطاليا	58430	4600	63030
و.م.أ.	---	24496	24496
مصر	27154	---	27154
السويد/ النرويج	---	22094	22094
المجموع	4520533	3489627	8010160

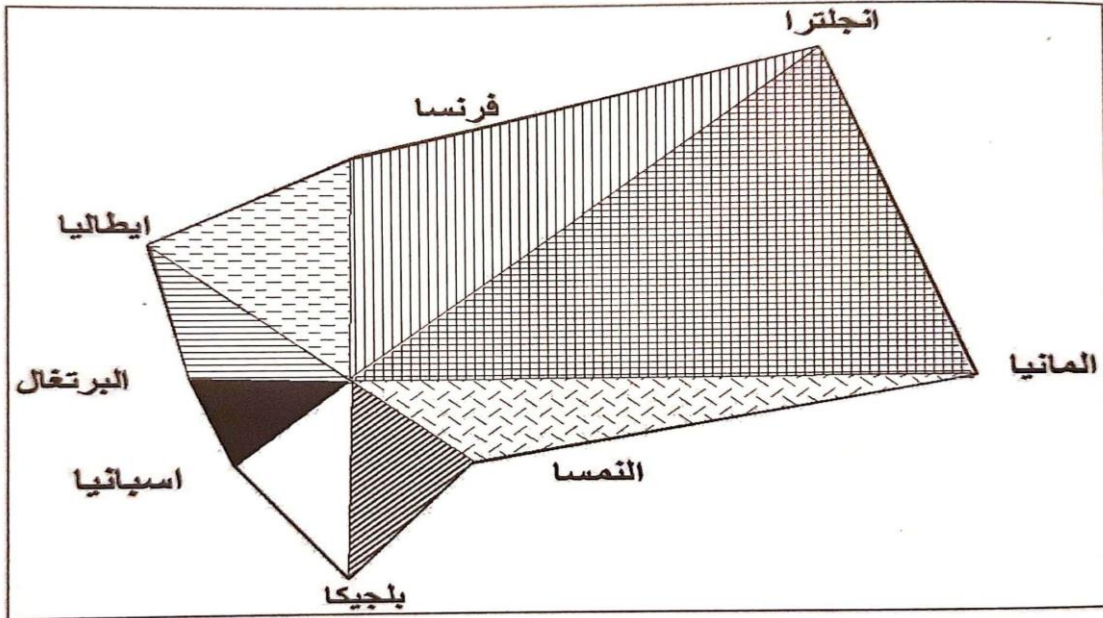
إذا كان مرسى أسفي منفذ تصدير بالأساس، فإن الميزان التجاري منذ النصف الثاني من القرن 19 وبداية القرن 20 بدأ يعرف اضطرابا واضحا، فتارة يكون فائضا (بالموازاة مع السنوات الفلاحية الجيدة)، وتارة يكون عاجزا (بالموازاة مع السنوات الجافة)، وتارة أخرى يكون متوازنا نسبيا.

ابتداء من سنة 1902 عرفت الحركة الاقتصادية لمرسى أسفي فترة اضطراب، كما نسجل ذلك في أغلب المراسي المغربية. وكان من أهم الأسباب التي أدت إلى هذه الوضعية الاضطراب السياسي الذي عرفتته هذه الفترة التي اتسمت بالصراعات احتجاجا على ضريبة الترتيب الفلاحية التي أحدثها السلطان عبد العزيز سنة 1901، كما شهدت ثورة الجيلالي الروكي، إضافة إلى امتناع بعض القبائل عن أداء الواجبات. وبشكل عام اتسمت هذه الفترة بعدم الاستقرار السياسي وانعدام الأمن الشيء الذي أعاق السير الطبيعي للمبادلات والأنشطة التجارية.

إذا أردنا أن نقوم بتقويم الوضعية التجارية للمرسى على ضوء الأحداث الكبرى في المغرب يجدر بنا أن نتحدث عن أسباب العجز والتدهور الذي أصاب التجارة المغربية منذ سنة 1860. فالمغرب بلد فلاحي لهذا تعتبر الفلاحة هي الثروة الوحيدة المستغلة، فمن الطبيعي - إذن - أن لا يصدر هذا البلد سوى المواد الاستهلاكية ويستورد أنواع المواد المصنعة، لكن ثمة عدة

عوامل ساهمت في قلقلة الأوضاع بالبلاد خلال تلك الفترة، ومن أبرز هذه العوامل حرب تطوان والديون الإسبانية والإنجليزية ثم الأزمة المالية التي تبعت هذه الأحداث. ومن المعلوم أن المخزن حاول أن يسد هذا العجز، لكن دون جدوى، وذلك نظرا لتراكم القروض وكثرة المشاكل. وفي إطار محاولته كذلك لحل الأزمة فكر المخزن في تصدير الذهب، لكن ارتفاع الصرف جعل قيمة المسكوكات تنخفض عن قيمتها الفعلية ثم فكر في ترخيص تصدير المواشي إلا أنه تراجع نظرا لاستنزاف القطيع. هكذا، وبشكل عام كانت للوضعية الداخلية والخارجية بالمغرب انعكاسها على نشاط المرسى بأسفي. بلغت صادرات مرسى أسفي سنة 1907 سواء مع الدول الواردة في الجدول السابق وهي الأهم أو غيرها وهي ضعيفة، ما قيمته 4606788 فرنك، وبذلك يأتي في المرتبة الثانية بعد الصويرة، وهذا مؤشر آخر على أهمية المرسى على صعيد المغرب. وخلال هذه الفترة اعتبرت ألمانيا الشريك التجاري الأول لمرسى أسفي بنسبة 50%، تلتها إنجلترا بنسبة 25%، ثم فرنسا بنسبة 10% وبقية العالم بنسبة 15%، وقد عرفت السنة الموالية بعض التغيير في هذه النسب، كما يوضح ذلك المبيان الموالي:

مبيان: المبادلات الخارجية لميناء أسفي سنة 1908³³



وعموما، ومن خلال الجداول الأربعة والمبيان السابق يتضح هيمنة بريطانيا وألمانيا مطلع القرن 20 وقبيل فرض الحماية على التجارة بميناء أسفي استيرادا وتصديرا تليهما فرنسا ثالثة، وهي وضعية تخالف التطور العام الذي عرفه المغرب والذي كان يتسم بترسيخ التمرکز الاقتصادي والإمبريالي الفرنسي.

5- مكانة مرسى أسفي بين المراسي المغربية

إن الحديث عن مساهمة مرسى أسفي في الاقتصاد المغربي، يدفعنا إلى القيام بمقارنات بين هذا المرسى والمراسي المغربية التي كانت نشيطة في هذه الفترة، كما يدفعنا للقيام بتعليقات انطلاقا من الأرقام والإحصائيات التي تتعلق بالحركة التجارية والملاحية وكذا المداخليل. وقد شهدت مرسى أسفي نموا ملحوظا في النصف الثاني من القرن 19 وبداية القرن 20 بفضل عاملين رئيسين:

- + انفتاح المغرب على المبادلات التجارية مع أوروبا بعد التوقيع على المعاهدة المغربية البريطانية سنة 1856.
- + تقدم الملاحة البخارية في عرض الشواطئ المغربية، والتي أدت إلى تدهور الموانئ النهرية (تطوان، الرباط) لصالح الموانئ القادرة على استقبال البواخر الكبيرة. ونظرا لهذين العاملين لعبت المرسى دورا مهما ساهم في إنعاش الحياة الاقتصادية.

رغم الاضطراب الذي شهدته حركة الصادرات والواردات من سنة إلى أخرى، فإن فترة أواخر القرن 19 وبداية القرن 20 عرفت انتعاش الحركة التجارية بالمرسى نتيجة لعدة عوامل منها: عقد اتفاقية تجارية مع ألمانيا، ونشاط التبادل التجاري مع الدول الأوروبية والذي أدى إلى تنافسهم في بعض الأحيان، إضافة إلى ظروف طبيعية ملائمة وسنوات فلاحية جيدة. لعبت هذه الظروف دورها في إحياء نشاط الميناء من جديد وجعلته يسترجع حركته وعلاقته التجارية الماضية. وهذا ما يتضح من خلال الأرقام المسجلة في نهاية القرن 19 وبداية القرن 20، حيث صدر المرسى وحده ما يعادل خمس الصادرات المغربية من الحبوب، كما صدر سُدس الصادرات المغربية من القمح، ويزكي هذه الحقائق الجدول التالي:

جدول رقم 6: حجم تجارة المراسي المغربية سنة 1907³⁴

المرسى	حجم التجارة (بالفرنك)
تطوان	1356421
العرائش	8526162
الرباط	5578815
الدار البيضاء	9268668
الجديدة	8417072
أسفي	8676368
الصويرة	11606050

تعبّر معطيات الجدول عن فترة 1907 أو فترة الأزمة المغربية، ومن خلالها يتضح مكانة وأهمية المرسى، وقد احتل المرتبة الثالثة بعد كل من الصويرة والدار البيضاء.

6- نفوذ الدول الأوروبية بمرسى أسفي

اعتبرت أسفي، على مدى قرون، ميناء مراكش، غير أن الرحالة والصحفي الفرنسي أوبان أوديسكوس أوجين، الذي زار المدينة وبدايتها العبدية سنة 1902، أشار إلى "أن الوضعية التجارية لأسفي لم تكن لتساعدها على الازدهار، لأنها لا تتلقى إلا قسما ضئيلا من المواد المستوردة المخصصة لعاصمة الجنوب مراكش، وتجارتها في تناقص لصعوبة المرسى، وبذلك أصبح مرسى أسفي مجرد مرسى محلي لعبدة واحمر وجنوب دكالة يصدر بعض الحبوب والجلود لا تتجاوز حمولتها 60000 طن سنويا، في حين بلغت هذه الحمولة بالصويرة 250000 طن"³⁵.

وتحدث الرحالة المذكور عن نشاط ميناء أسفي من سنة 1888 إلى 1901 والدول التي كانت تتعامل مع أسفي، حيث كانت إنجلترا في القمة تليها ألمانيا، بينما تبقى فرنسا في الدرجة الأخيرة ويفارق كبير، ويتجلى تفوق إنجلترا بمرسى أسفي في الاستيراد، إلا أنها تلاقى منافسة قوية في التصدير من الألمانين، ويسجل المؤلف بمرارة مختلف مظاهر تدهور الحضور التجاري الفرنسي بأسفي سنة 1902، في هذه العبارة: "ولسوء الحظ، فإن تجارتنا تميل إلى الاضمحلال من أسفي، إذ ليس فيها أي تاجر فرنسي والمحل القنصلي فارغ، وشركة باكي هي الوحيدة التي تظهر سفنها في المرسى من حين لآخر، ولا يوجد من بين الجالية الأوروبية البالغ عددها 150 نسمة إلا أسرة فرنسية واحدة، يحاول رهبها في هذا الوقت (1902) إقامة طاحونة تجارية في المدينة"³⁶، وتابع أوبان في حديثه عن الجالية الأوروبية بأسفي، فذكر أن معظمهم من الإسبان أو من جبل طارق، بحيث يشتغلون بالصناعة كما يستحوذ الإنجليز والألمان على التجارة.

ورغم ذلك، فإن الإحصاءات تبين في هذا الصدد أن عاصمة الجنوب قد ظلت من سنة 1905 إلى 1913 تتوجه بالخصوص إلى أسفي سواء فيما يخص الاستيراد أو التصدير، ولقد استمرت هذه الوضعية حتى حلول 1914، أي في تلك الفترة التي جرى فيها إنشاء خط السكة الحديدية ذي فرجة ضيقة بين العجلات، تحولت فيما بعد إلى خط سككي عادي بين مراكش والدار البيضاء، حيث ابتدأ الرواج التجاري بين أسفي وعاصمة الجنوب في التناقص، حتى لم يعد يذكر، ومع استئناف الاستغلال للسكة الحديدية بين أسفي وبنكير تغيرت الأمور واستعادت العلاقة التجارية بين المدينتين بعض النشاط. انطلاقاً من سنة 1904، وإلى عشية الحرب العالمية الأولى كان الألمان والإنجليز هم سادة السوق بهذه المدينة، وللإشارة لم تكن لألمانيا علاقات تجارية مع مرسى أسفي حتى سنة 1890، لكنه سرعان ما أصبح الألمان يملكون مصالح كبرى بهذه المدينة، وقد بنوا أسس استئثارهم بميناء عبدة، من منطلق أنهم كانوا يريدون أن يجعلوا من هذا الأخير، نقطة الانطلاق نحو المنطقة المغربية الجنوبية حيث توجد دائرة أعمالهم هناك. ولقد كانوا منظمين جيداً بالجنوب، حيث إنهم دأبوا على شراء الأراضي، وكذا على الاشتراك مع المغاربة، وعمدوا إلى توزيع بطاقات الحماية عليهم، بهدف توسيع نفوذهم، وفي الوقت نفسه، بهدف ترويج منتوجاتهم. والظاهر أن أهم الشركات الكبرى التي كانت مقامة عندها هي لاماروكو مانيسمان Marokko La Mannesmann G.M.B.H، وواي ومور yeis et Maur وهـ. ريشتر H. Richter، وأ. فرايتاغ ويو. كرام Freitag – W.Kramm، وكانت تستورد السكر والجعة والكحول والمصنوعات الزجاجية والورق والحديد، بينما كانت تصدر الشعير والقمح والجلود.

7- الدور التجارية بمرسى أسفي

تتجلى أهمية المرسى من جهة أخرى في تعدد الدور التجارية هذه الدور كانت تقوم بتصدير المنتجات الفلاحية وبعض اللوازم الضرورية للصناعات الأوربية كالجلود والأصواف والعظام، كما تقوم باستيراد مواد استهلاكية كالشاي والسكر التي كانت أسفي تزود بها مباشرة من سان لويس ومن السنغال لتعمل على ترويجه داخل أسواق عبدة ونواحيها³⁷، كما تستورد المنسوجات الصوفية وقضبان الحديد خاصة من إنجلترا. وقد كانت تجارة المرسى مقسمة بين هذه الدور التجارية وأهمها الدور الإنجليزية التي تصدر القائمة والدور التجارية الألمانية ثم الدور التجارية الفرنسية.

* الشركات التجارية الإنجليزية:

يرجع الفضل في حصول الإنجليز على بعض الامتيازات من طرف المخزن إلى معاهدة سنة 1856 المبرمة بين المغرب وإنجلترا والتي كان من بنودها، تحديد الرسوم الجمركية بنسبة 10% كما سمح لهم باحتكار تجارة الحبوب، وبما أن منطقة عبدة كانت من أعلى المناطق في إنتاج الحبوب، فقد عمل الإنجليز على خلق شركات بالمدينة تمكنهم من استيراد وتصدير البضائع التي كانوا يتاجرون فيها ومن أهم شركاتهم:

+ فيرمان وهونو Ferman and Hunot

+ الإخوة لامب Lamb Brothers

+ مردوخ وشركاؤه Murdoch and co

هذه الشركة الأخيرة تأسست بعد أربع سنوات من عقد الاتفاقية التجارية مع الإنجليز أي سنة 1860³⁸، ويظهر أنها تأسست على يد عائلة إنجليزية مقيمة بالمنطقة قبل الفترة التي تهمنا.

ويذكر عبد المجيد بن جلون أن هؤلاء التجار كانوا يتوفرون على أموال طائلة وجاه ونفوذ بحيث توجد في ملكيتهم دور خاصة وحدائق مخصصة للزوار الإنجليز الذين يتوافدون على المدينة من حين لآخر، ومن أبرز هذه الشخصيات مستر مردوخ ومستر هونت.

* الشركات التجارية الألمانية:

إن اهتمام الألمان بأسفي يدخل ضمن اهتمامهم بالجنوب المغربي خاصة وأن هذا المرسى كان يضم أكبر جزء من تجار مراكش، كما أنهم كانوا يرون في هذه المرسى نقطة انطلاقهم في اتجاه جنوب المغرب³⁹ ورغبة في تحقيق مشاريعهم اعتمدوا على نشر بطاقات الحماية الشخصية بصورة تكاد تكون مجانية في الوقت الذي كان الفرنسيون يسلمونها مقابل مبالغ يحسب لها حسابها وجعلوا من محبيهم وسيلة لترويج بضائعهم بالمنطقة. إلا أن هؤلاء المحبيين كانوا يعانون من مضايقات واستفزازات من طرف موظفي المخزن وعلى رأسهم القائد عيسى بن عمر العبدى، مما دفع بنائب الألمان للاشتكاء به إلى النائب محمد الطريس، كما طلب هذا الأخير من عيسى بن عمر حسن معاملة هؤلاء⁴⁰، ومن أهم الشركات الألمانية بالمرسى:

C.M.B.H -

- شركة Marrokko

- شركة Mannes Man

وجدير بالذكر أن هذه الدور التجارية الألمانية سواء على مستوى أسفي أو باقي مراسي المغرب تطورت بصورة فائقة منذ 1890 إلى سنة 1904 لتحتل المرتبة الأولى في الاتجار مع المرسى مزيحة بذلك كل من انجلترا صاحبة الصف الأول، ثم فرنسا التي علق عنها أوبان أوجين بأن تجارتها كادت تصبح منعقدة في هذا المرسى بسبب الوجود الألماني⁴¹. وقد بدأت نتائج المنافسة بين هذه الشركات الأوروبية بصورة واضحة ومسرعة، حيث ارتفعت مبادلات هذا المرسى مع الدول الأوروبية بصورة فائقة خاصة بداية القرن 20، كما يتضح ذلك من خلال الجدول السابق الخاص بالميزان التجاري لميناء أسفي قبل الحماية الفرنسية (الجدول رقم 2).

* الشركات التجارية الفرنسية.

إن العلاقات التجارية الفرنسية المغربية توطدت بعد المعاهدة التجارية المبرمة بين الطرفين سنة 1863، ومنذ هذه الفترة بدأ الفرنسيون يركزون تجارتهم عن طريق ممثلين في المرسى.

وبخصوص مرسى أسفي نجد أن أقدم الدور التجارية الفرنسية دار "لوجوندر" والتي احتلت منذ سنة 1918 المرتبة الأولى في التجارة مع المرسى. وقد تمكنت من احتكار التجارة نسبيا بمساعدة القناصل ومخاطبتهم والذين ساهموا في إبرام عقود مع الأهالي بالداخل والذين كانوا يمدونهم بالمواد الفلاحية مقابل مواد استهلاك كالسكر والشاي والشمع.

8- دور السماسرة في تجارة الميناء

تعتبر تجارة الحبوب العنصر الأساس للنشاط التجاري الذي يتمتع به مرسى أسفي، وتمارس هذه التجارة بمنطقة عبدة في ظروف خاصة، فتجار المنطقة بصفة عامة لا يشترون بطريقة مباشرة من عند المنتجين بل هناك سماسرة ووسطاء.

* السماسر: ما هو إلا صلة وصل بين التجار والبرغاز (الوسيط) وينحصر دوره في أن يجعل الطرفين يبرمان علاقة عمل فهو يخبر التاجر أن البرغاز لديه كمية معينة من سلعة ما بثمن معين، وحينما تتم الصفقة يمضي الطرفان عقدة عمل وفي نفس الوقت يؤدي التاجر مباشرة ثمن الصفقة للسماسر الذي سيدفعه للبرغاز بعد حذف مقابل سمسرتة. وغالبا ما يبيع البرغاز سلعة غير متوفرة لديه ويستعمل النقود لشراء السلعة التي وعد بها، فإذا ارتفع الثمن يكون البرغاز قد خسر الصفقة وإذا كان العكس فإنه يكون قد ربح.

* البرغاز: لا تؤدي أجرته عن طريق السمسرة وعمله يمكن أن ينتج عنه ربح كما يمكن أن تنتج عنه خسارة، إنه - إذن - تاجر بمعنى الكلمة، والرأسمال النقدي الذي يتجر به إما أن يكون في ملكه التجار الآخرون الذين يعطونه على شكل مدفوعات ويتلخص دور البرغاز في كونه يشتري من المنتجين بواسطة "الخروبة" ويبيع للتجار بواسطة القنطار. وقد بلغ عدد البرازة بمنطقة عبدة حوالي 70 سنة 1910 وجلهم يمارس عمله بمرسى المدينة، ويتم إفراغ التلاليس التي تحملها الجمال في "الهرابا". وللبرغازة الكبار معاونون في أسواق الناحية، وحينما يكون السوق مهما فإنهم يذهبون إليه بأنفسهم، وحسب أنطونا شهدت عبدة عدة إصلاحات للحد من وساطة البرغاز لأنه يعتبر من الطفيليات في عالم التجارة، ووسيط غير نافع.

9- مساهمة المرسى في النشاط الاقتصادي للمغرب

* مداخيل الدولة:

إن المصادر الأساسية التي تعتمد عليها الدولة هي: إيرادات الجمارك، والضرائب الفلاحية ومستفادات المدينة والأسواق. فالرسوم الجمركية هي إما أعشار مفروضة على الواردات أو صاكة وهي التي تفرض على الصادرات. يضاف إليها واجب المخطاف الذي يفرض على كل سفينة تجارية رست في المرسى. أما مستفادات المدينة فهي مداخيل المخزن من المدينة والمناطق المجاورة لها. وتتكون من الضرائب المفروضة على التجارة الداخلية وموارد الأملاك المخزنية المتمثلة في المباني تشمل الدور والدكاكين والفنادق والأهراء والمطاحن والحمامات والسواني والحقول وواجبات البريد والمعادن. أي أنها تتضمن جميع موارد المدينة، ما عدا رسوم التجارة الخارجية التي يجلبها أمناء المرسى، وهدايا الأعياد التي يتكلف العامل بتقديمها للسultan. يضاف إلى هذا مداخيل المكوس وهي ضرائب غير شرعية وغير مباشرة كانت تؤدي على بضائع التجارة الداخلية. وكان المخزن يفرض هذه المكوس أو يلغها حسب أوضاعه المالية. إجمالاً، كانت هذه هي الموارد المالية الأساسية للدولة.

يمكن تفسير التطور الذي عرفته مداخيل مرسى أسفي أواخر القرن 19 وبداية القرن 20 بالاتصال الوثيق بأوروبا عن طريق المعاهدات التجارية والمنافسة بين الدول الأوروبية. وقد اشتدت هذه المنافسة بدخول ألمانيا على الخط، وهناك عوامل داخلية لا تخلو من أهمية مثل تعاقب سنوات ذات محاصيل فلاحية مهمة مكنت من تصدير الحبوب إلى أوروبا، وعموماً تميزت الفترة باستقرار سياسي وانفتاح، الشيء الذي فسح المجال لنشاط التبادل التجاري وتطوره بسرعة. وهذا ما تؤكدته مداخيل مرسى أسفي كنموذج من مداخيل المراسي المغربية الأخرى، ذلك أن هذه المداخيل كانت مرتفعة بحيث كانت تمثل الرصيد الأكبر من مداخيل الدولة. وبعد جمع المداخيل يقوم الأمناء في كل شهر بتغطية الصوائر وإرسال الباقي إلى بيت المال.

* الصوائر:

يتولى أمناء المرسى الإنفاق على المرسى والمدينة والمراسي المجاورة لها، كما يتولون صرف نفقات تتصل بتسيير أمور الدولة وتجهيز مرافقها من رواتب الموظفين وشراء الأدوات اللازمة لعمل الأمناء ومساعدتهم، وما يلزم لتجهيز المرسى من لوازم وقوارب وغيرها، كما ينفقون على أملاك المخزن والمنشآت العمومية من قلاع وسجون.

وللمزيد من التفصيل ندرج هذه اللائحة التي تتضمن مصاريف أسفي خلال شهر أبريل من سنة 1905⁴²:

- الرواتب الشهرية: 10517 مئقال.

- الرواتب الشهرية: 19308 مئقال.

- العسكر السعيد: 115920 مئقال.

- الأكرية:

دار الأمين الفاسي ودار العدول الرباطي والعدول السلاوي والعدول الفاسي: 14000 مثقال.

- المنجرة:

فروود إصلاح القوارب، نجارون، صناع، حبال، مسمار روسي: 104327 مثقال.

- الإصلاحات:

إصلاح أحد الأبراج، إصلاح حمام رزوق، إصلاح دار الأمين الفاسي وأمين المستفاد: 38248 مثقال.

- الحوادث:

عساسة القوارب ومسح مكاحيل العسة، وعساس بالأبواب على المرسى والقرطاس، كاغط للديوانة ومكاتب الأسبوع وقفل لباب المرسى، المجموع: 333716 مثقال.

تركيب زجاج وصبغ الديوانة وتقليع حجر من المرسى وما تم توجيهه للأمين الحاج محمد الدكار من واجب السلف الشهر وما حازه بعض الأمناء.. المجموع: 339373,16 مثقال⁴³.

إن هذه اللائحة المأخوذة من كناش المرسى لسنة 1905 تمكننا من الاطلاع - بصفة أوضح - على نوعية الصوائر وقيمتها. كما أنها تمكننا من المقارنة بين المداخل والصوائر. وبالنظر إلى جل الشهور نجد أن مجموع مداخل المرسى تكفي دائما لتغطية الصوائر الواجبة والضرورية. بعبارة أخرى: بطرح المصاريف من المداخل نحصل دائما على العائد الصافي الذي يرسل إلى بيت المال.

ثمة سببان لهذه الوضعية:

- الأول: نشاط المرسى التجاري الذي يتمثل في الزيارات اليومية لعدد من السفن، والذي يوفر إيرادات جمركية مهمة.
- الثاني: قلة المصاريف، ذلك أن المرسى كانت له مهمة تجارية فقط، كما أن عدد موظفيه كان قليلا إذا ما قارناه مع مرسى الرباط مثلا، حيث إن الداخل كان لا يكفي حتى لتسديد الصوائر.

10- الشركات الملاحية الدولية بأسفي مطلع القرن 20

ذكر موريس دوبريني Maurice De Perigny أن ميناء آسفي قبل الحرب العالمية الأولى اعتبر أفضل ميناء خدمي بعد الدار البيضاء بالنسبة لشركات الملاحة التالية⁴⁴:

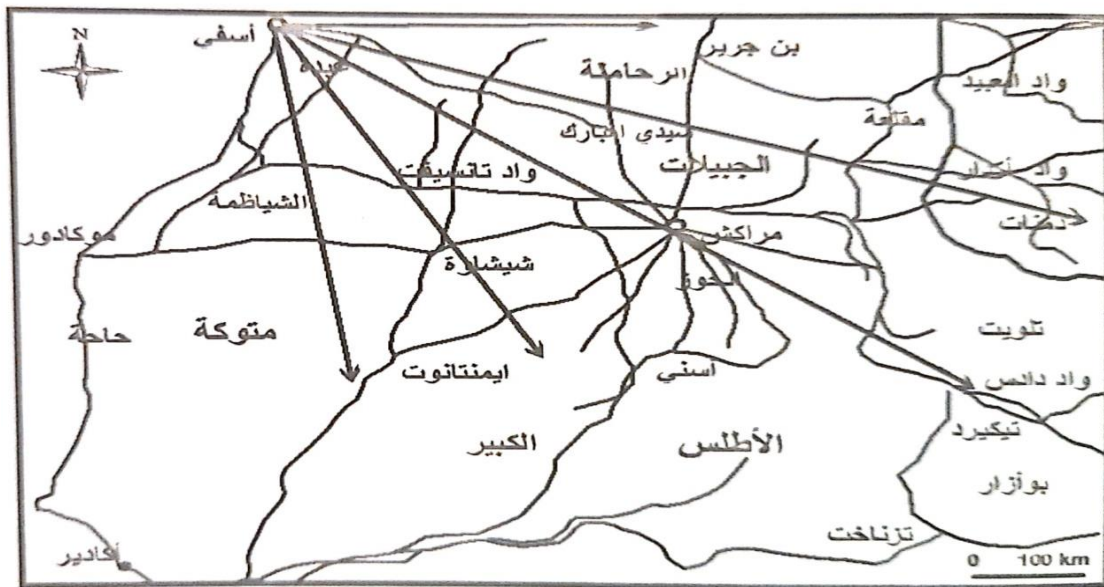
- Compagnie générale transatlantique
- Compagnie paquet
- Correrros de Africa
- Ligne bland
- Linea italiana
- Oldenburg portugiesche Dampschiff Rhederei Gt
- Royal Mail
- Ruis et Torres
- J.Power et C° Limited

- ويذكر الكاتب أن ميناء أسفي قصده سفن من مدن مختلفة: من نابولي، ليفورن، جين، مارسيليا، فالنسيا، أليكانتي، مالقة، جبل طارق، لشبونة، بوردو، نانت، سان نازير، لوهافر، دانكيرك، أنفيرس، روتردام، أمستردام، بريم، هامبورغ، لندن، نيوكاسل، ليفربول، جزر الكناري⁴⁵.
- كانت هناك - إذن - مجموعة من الشركات الملاحية الدولية التي كانت لها خطوط تربطها بمرسى أسفي، والملاحظ أن هذه الشركات تمثل معظم البلدان الأوربية والأمريكية، ونسجل فيما يلي بعضا من هذه الشركات⁴⁶:
- شركة باكي Compagnie paquet: كان لها خط يربط ما بين مرسيليا وأسفي مرة خلال أسبوعين / 12 يوما بسفينة متوسطة الحجم حوالي 4000 طن.
 - الشركة العامة عبر المحيط Compagnie générale transatlantique: لها خط يربط ميناء دانكيرك بأسفي عبر الدار البيضاء كل ثلاثة أسابيع، وخط آخر يربط ميناء الجزائر العاصمة بأسفي عبر طنجة والدار البيضاء مرة كل أسبوعين بسفن بحمولة حوالي 3500 طن، وكان وكيلهما هو السيد أندري André.
 - شركة Compagnie Valenciana de vapores correos de Africa: لها خط يربط بين برشلونة وأسفي عبر سبتة وطنجة، ويذهب إلى غاية تينيفي مرتين في الشهر بسفن متوسطة الحجم.
 - شركة Royal Mail steam Packet: لها خط للساحل يربط لندن بأسفي عبر طنجة في اتجاه جزر كناري كل أسبوعين بسفن كبيرة الحجم من 5000 طن، وكيلاها بأسفي M. Mooper.
 - The Power Steam Ship Co Limited: لها خط من لندن إلى موانئ الساحل الغربي للمغرب كل نصف شهر، وحمولتها من المسافرين فقط، وكيلاها بأسفي M. Carrara.
 - شركة Compagnie bland de gibraltar: لها خط من جبل طارق وطنجة نحو موانئ الجنوب كل أسبوعين بسفن صغيرة من حجم 900 طن، وكيلاها بأسفي هي Lamb Brothers.
 - شركة Dampafschiff Bhederei OLDENBURG Portugiesische: خط من هامبورغ إلى أسفي: عبر طنجة ذهابا وإيابا، وذلك خلال - ثلاثة أسابيع بسفن متوسطة ذات حمولة 4000 طن، وكانت تقوم بحمل كل البضائع النمساوية والهولندية والبلجيكية، وتوقف الخط سنة 1914⁴⁷، وكيلاها بأسفي كان السيد weiss et Moor.
 - شركة Adria Compagnie Royale Hongroise navigation Maritime: لها خط يربط تونس والجزائر والمغرب، ولكنه كان قليلا في الوصول إلى أسفي.
 - شركة Compagnie Royale Néerlandaise de navigation à vapeur: تم إطلاق الخط منذ 1915، ويربط أمستردام وجبل طارق وكذلك موانئ الساحل الأطلسي كل شهر بسفن تصل حمولتها 3000 طن، وكيلاها بأسفي Murdoch, Butler et G°.
 - Compania Corrsos D'Africa: وكيلاها بأسفي M.Landabourru.
 - بعض السفن البرتغالية التي تحمل المحروقات وسفن شراعية تأخذ الجلود والعظام والأصواف.

من خلال هذا العدد المهم والمتنوع من الشركات الملاحية التي كانت تصل قطع أسطولها إلى مرسى أسفي، تظهر أهمية هذا المرسى وإشعاعه الخارجي الذي يعود إلى أزمنة مضت، وزاد تطور أنشطته فتفتح المتزايد على أوروبا بعد توقيع معاهدة الحماية، وتجدر الإشارة إلى أن جميع هذه الشركات - تقريباً - تعتبر الدار البيضاء محطة إنزالها الرئيسية بالمغرب. في عام 1911، عادت 220 سفينة إلى الميناء مع حمولة إجمالية قدرها 189067 طن بقيمة مقدرة بـ 8495250 فرنك. وفيما يتعلق بالأساطيل، نجد في المقدمة الأسطول الإنجليزي الذي مثل 60% من حجم حركة التنقل في ميناء أسفي، ويمثل الأسطول الفرنسي 32%، أما إسبانيا فتمثل 5% وأخيراً الأسطول الألماني بـ 3%.

11- علاقات مرسى أسفي الداخلية

خريطة: علاقات مرسى أسفي الداخلية⁴⁸



كان المرسى مركز استقطاب بمنطقة تانسيفت الواسعة (عبدة، الحوز، احمر)، هذه المنطقة التي كانت حافلة بالكثير من الإمكانات الاقتصادية التي أعطت المرسى التأثير الكبير، وهكذا يمكن الوقوف على العلاقات التالية:

- عبدة: كانت هاته المنطقة واحدة من المناطق التي لعبت دوراً مهماً في الحياة الاقتصادية بالمغرب، ولم يكن ميناء أسفي، فقط، مركز الاستقطاب في هذه المنطقة، لكنه سيطر على جل المبادلات.
- من خلال إحصائيات الرسوم الجمركية يتضح أن 70% من التجارة الداخلية للمرسى كانت تتم بين مدينة أسفي وقراها. كما يشهد تعدد المسارات والطرق التي ربطت المدينة بمناطقها المجاورة على اعتماد هذه الأخيرة على مرسى أسفي كمنفذ ومركز أساسي للتجارة.

- احمر: يبيع سكان هذه المنطقة منتجاتهم بشكل أساسي بمدينة أسفي.
- الشياظمة: كانت تصل قوافل الإبل بانتظام من هذه المنطقة محملة بالحبوب والصوف والشاي.
- الحوز: لعدة قرون شكلت أسفي منفذاً أساسياً لهذه المنطقة والتي مثلت مراكش عاصمتها، وكانت هذه المنطقة رابطاً بين المغرب الشمالي والمناطق الجبلية والصحراوية. وكانت معظم التبادلات بين هذه المنطقة ومرسى أسفي تتم بواسطة قوافل الإبل. كما كان المرسى يعرف منافسة من مراسي أخرى خصوصاً الجديدة والصويرة، لكن هذا لم يمنع مرسى أسفي من البقاء منفذاً مفضلاً في التجارة مع الحوز وهذا حتى بداية العشرين مع فتح ميناء الدار البيضاء.

12- علاقات مرسى أسفي الخارجية

+ إنجلترا: إلى حدود أواخر القرن 19 كانت التجارة مع إنجلترا تمثل 86% من حجم التجارة الخارجية لمرسى أسفي، لكن هذه النسبة ستقلص تدريجيا مقابل تزايد الحضور التجاري الألماني وكذلك الفرنسي خاصة في بداية القرن العشرين.

+ ألمانيا: لم تنطلق العلاقات التجارية الألمانية مع مرسى أسفي إلا في سنة 1890، فانطلاقا من هذا التاريخ، سيعطي الألمان أولوية كبيرة لهذا المنفذ وستنافس مع فرنسا وإنجلترا. وهكذا، ففي عام 1904 مثلت التجارة مع ألمانيا 54% من إجمالي حجم تجارة المرسى، وبالتالي احتلت المركز الأول، وقد عملت ألمانيا على تعزيز وتقوية نفوذها التجاري عن طريق دورها التجارية وممثليها الدبلوماسيين.

+ فرنسا: شهدت حركة الملاحة الفرنسية نشاطا مهما بالمغرب منذ بداية القرن 18، وخاصة مع توقيع اتفاقية التجارة بين المغرب وفرنسا عام 1864، حيث سيطرت فرنسا على التجارة مع بعض موانئ المغرب. وفيما يتعلق بالتجارة مع مرسى أسفي، يمكننا أن نقول أنها عرفت تطورا واضحا خلال النصف الثاني من التاسع عشر، وانطلاقا من بداية العقد الثاني من القرن 20، احتلت فرنسا المركز الأول في التجارة مع هذا المرسى، وقد كانت تصدر إليه بشكل أساسي السكر والأقمشة وتستورد الصوف والبقوليات.

13- الحضور اليهودي في التجارة بأسفي

تحدث الرحالة والصحفي الفرنسي أوبان أوديسكوس أوجين الذي زار مدينة أسفي وعبدة سنة 1902 عن دور اليهود التجاري بأسفي وعن وضعيتهم الاجتماعية، وأكد أنهم يتمتعون بالتسامح الديني في هذه المدينة، حيث يقول: "أما اليهود بأسفي، فيبلغ عددهم عشرة أضعاف الجالية الأوربية بأسفي، 1500 يهوديا، منتشرون في أحياء المدينة، وغير ملزمين بالإقامة في ملاح خاص بهم، وباستثناء بعض التجار البارزين فالطائفة اليهودية بالمدينة فقيرة"⁴⁹، كما تحدث الباحث السوسولوجي الكولونيالي والرحالة الفرنسي إدموند دوتي Edmond Douité عن الشخصية اليهودية التي اسقبلته عند زيارته مدينة أسفي سنة 1901 في إطار إنجاز مشروع بحث تحت إدارة معهد الآداب بالجزائر، الأمر يتعلق باليهودي لالوز الذي وصفه دوتي بأكثر شخصية معروفة لدى الأوربيين الذين يسافرون إلى المغرب، وأن هذا اليهودي ذا الأصل التونسي تمكن رغم الصعوبات العديدة من إنشاء استغلالية فلاحية مزدهرة⁵⁰. ونعته المؤرخ علال ركوك بلقب النبيل وأكبر بورجوازي أسفي والمعروف بأنشطته التجارية والفلاحية⁵¹.

وذكر أحمد الصبيحي في مؤلفه "باكورة الزبدة" عددا من بيوتات يهود أسفي القدماء الذين امتهنوا التجارة، وهم بيت أولاد الليوي وبيت أولاد شمعون وبيت أولاد ابن زكار⁵²، كما أورد كذلك عددا من بيوتات نصارى أسفي القدماء، والذين كانوا من فئة التجار الملاكين، وهم بيت دار مردوخ الإنجليزية وبيت دار جورج يونس وبيت دار ضرور وبيت دار خورخي الإسبانية وبيت دار مانويل الإسبانية وبيت دار بدرو الإسبانية وبيت دار أندري الفرنسية وبيت دار فرانسيسكو الطليانية⁵³.

خاتمة

تأسيسا على ما سلف يمكن الخروج بالاستنتاجات التالية:

- لعب ميناء أسفي دورا كبيرا في تاريخ المغرب، على اعتبار أنه كان نقطة عبور أساسية للعديد من الشعوب الباحثة عن موطن قدم بالقارة الإفريقية، كما كان مَعْبَرًا أساسيا للمغامرين والباحثين عن المواد الأولية والأسواق التجارية، مما جعل سلاطين المغرب يهتمون به.
- تحول النفوذ التجاري والاقتصادي بمدينة أسفي ومرساها من الحضور الألماني والإنجليزي القوي أواخر القرن 19 ومطلع القرن 20 (دليل ذلك عدد الدور التجارية وكمية وقيمة المبادلات التجارية بالمرسى المذكور) إلى الهيمنة الفرنسية انطلاقا من

فرض الحماية على البلاد، ولو سئل معاصر للأحداث بأسفي وعبدية في مطلع القرن 20، وفي ظل الوجود والنفوذ الاقتصادي والتجاري والقنصلي الألماني والإنجليزي القوي بالمنطقة عن مستقبل المغرب في ظل المخططات الاستعمارية القائمة آنذاك، لأجاب أنه يتوقع سقوطه في حجر الاحتلال الألماني أو الإنجليزي لا الفرنسي، وقد تكون هذه الملاحظة مخالفة للتطور العام لمجريات الأمور بالمغرب ككل.

- كان المرسى مقرا للتجار مع الإنجليز، فالألمان ثم الفرنسيين فيما بعد، ثم إن التطور الاقتصادي للمرسى كان رهينا بما يوفره المخزن من أسباب الأمن وتنظيم الضرائب وتسهيل الطرق التجارية وبعض الإصلاحات الضرورية للميناء.

- انفتاح المرسى على دول أوروبا وأمريكا من خلال وجود جالية أوروبية بالمرسى، وكذلك استقرار دور تجارية وأبنائك، إضافة إلى شركات ملاحية كانت لها خطوط تربط المرسى بمختلف المراسي العالمية، جعل المخزن يتدخل لترميم المرسى مرات متكررة وتوسيع بنياته التحتية.

- كان المرسى القديم يعاني من صعوبات تعوق عمليات الوسط والوضع، جراء الظروف الطبيعية التي كانت تحول دون رسو السفن خصوصا في فصل الشتاء.

- كانت هناك مجموعة من العراقيل حالت دون حصول تطور ونمو مستقر في أنشطة المرسى لاسيما القديم، من بينها الجفاف والمجاعات والأوبئة التي تعرض لها المغرب، إضافة إلى ما عرفه من اضطرابات مترتبة عن الأزمات السياسية.

بيانات الإفصاح:

- الموافقة الأخلاقية والموافقة على المشاركة: تم الاتفاق على المشاركة في البحث وفقاً للإرشادات الخاصة بالمجلة.
- توافر البيانات والمواد: كافة البيانات والمواد متاحة عند الطلب.
- مساهمة المؤلفين: يتحمل المؤلفين مسؤولية كافة محتويات البحث والتحليل والمنهجية والمراجعة الكاملة.
- تضارب المصالح: لا يوجد تضارب في المصالح لأي طرف من خلال تصميم البحث وتقديمه وتقييمه.
- التمويل: لا يوجد أي تمويل مخصص لهذا البحث.
- شكر وتقدير: الشكر الجزيل لمجلة التطوير العلمي "للدراستات والبحوث" (JSD) على الدعم والإرشادات

(<https://jsd.sdasmart.org>)

المصادر والمراجع

- بالوز (محمد)، صفحات من تاريخ مدينة آسفي، جمعية البحث والتوثيق والنشر، 2004.
- بن جلون (عبد المجيد)، جولات في مغرب أمس (1872)، مكتبة المعارف، 1974.
- بن جلون (عبد المجيد)، جولات في مغرب أمس (قبيل الحماية)، مكتبة المعارف، الرباط، 1975.
- التوزاني (نعيمة)، الأمناء بالمغرب في عهد السلطان مولاي الحسن، الرباط، 1979.

- الخزانة الحسنية بالرباط، فهرس الكنائش، القسم الخاص بالموانئ (الصادرات والواردات)، الكنائش رقم: 620، 626، 685.
- ركوك (علال)، أسفي من المرسى إلى الميناء: دراسة تاريخية خلال القرنين 19 و 20، مطابع الرباط نت، الرباط، 2014.
- السبتي (عبد الأحد) ولخصاصي (عبد الرحمان)، من الشاي إلى الأتاي، العادة والتاريخ، سلسلة بحوث ودراسات رقم 25، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية - جامعة محمد الخامس، مطبعة النجاح الجديدة، الرباط، الطبعة الأولى، 1999.
- الصبيحي (أحمد بن محمد)، كتابات أحمد بن محمد الصبيحي السلاوي حول أسفي: باكورة الزبدة من تاريخ أسفي وعبدة، الرحلة الأسفية، صلحاء أسفي وعبدة، عيسى بن عمر وفظائعه، تحقيق وتعليق عبد الرحيم العطاوي وآخرون، جمعية البحث والتوثيق والنشر، الرباط، 2004.
- الكانوني (محمد بن أحمد العبدوي)، أسفي وما إليه قديما و حديثا، دن، ط 1، د.ت.
- L'Action, la France au maroc – notre commerce avec les indigènes – le rapport de vice-consul français de safi, N° 1865, 6 mai 1908.
- Aimel (george), safi et sa region, exposition franco-marocain, casablanca, 1915.
- Annales du commerce extérieur avec les états barbarisques, N° 11/1862.
- Aubin (Descos léon eugen), Le Maroc d'haujourdhui, Librairie Armand Colin, Paris, 1904.
- Bouquerel (Jacqueline), Safi, deuxieme port du Maroc, les cahiers d'outre-mer, Année 1965, N° 71.
- Bulletin de l'Afrique française, 1907.
- Capitaine pandori, les services des douanes au Maroc, Bulletin D'Afrique Francaise, 1907.
- Castellin (Albert), le port de safi, revue: notre maroc, numéro spécial sur safi, mai 1949.
- De perigny (Maurice Comte), Au Maroc : Marrakech et les ports du sud, Edition Roger, Paris, 1914.
- document parlementaire – chambre, journal officiel de la république française (Annexes), 24 juin 1930.
- Douuté (Edmond), En tribu, Librairie Paul Geuthner, Paris, 1914.
- Miège (Jean-Louie), Le Maroc et L'Europe, tome 4, P.U.F, Paris, 1961.
- Miège (Jean louis), Documents d'histoires économiques et sociale au 19 éme siècle, C.N.R.S Editions, Paris, 1969.
- Safi: rgards européens 18è – 20è siècle, L. de Chenier, E. Douuté, E. Aubin, Dr. Weisgerber, M. De perigny, M. Zimmermann, textes choisis et annotés par: Allal Ragoug, Impression rabat net, rabat, 2009.
- timoule (abdelkader), Le maroc a travers les chroniques maritimes: La mer dans l'histoire du Maroc, Sonir, 1989.

الهوامش:

- ¹- Bouquerel (Jacqueline), Safi, deuxième port du Maroc, les cahiers d'outre-mer, Année 1965, N° 71, p. 220.
- ²- الكانوني (محمد بن أحمد العبدوي)، أسفي وما إليه قديما وحديثا، دن، ط 1، دت، ص 165.
- ³- ركوك (علال)، أسفي من المرسى إلى الميناء: دراسة تاريخية خلال القرنين 19 و20، مطابع الرباط نت، الرباط، 2014، ص 25.
- ⁴- نفسه، ص 70.
- ⁵- p. 207. - Capitaine pandori, les services des douanes au Maroc, Bulletin D'Afrique Francaise, 1907.
- ⁶- ركوك (علال)، أسفي من المرسى إلى الميناء: دراسة تاريخية خلال القرنين 19 و20، مرجع سابق، ص 97.
- ⁷- تعود تسمية "ساحة الديوانة" لوجود محلات أو دور الديوانة بها والتي تظهر بالصورة على يسار الساحة، وللأسف، لم يعد لهذه المباني وجود حاليا.
- ⁸- المخالطون: هم وسطاء مغاربة كان التجار الأجانب يدخلون معهم في علاقات تشارك ليتمكنوا من مزاولة أنشطتهم التجارية خاصة في البوادي، وقد تطورت هذه الظاهرة داخل المجتمع المغربي، وخلقت متاعب للمخزن وقتها.
- ⁹- Miège (Jean-Louie), Le Maroc et L'Europe, tome 4, P.U.F, Paris, 1961, p. 356.
- ¹⁰- وثيقة خاصة.
- ¹¹- بالوز (محمد)، صفحات من تاريخ مدينة أسفي، جمعية البحث والتوثيق والنشر، 2004، ص 89.
- ¹²- من الذين كتبوا عن المرسى أشير في هذا الصدد إلى كل من ليون كودار وأوبان أوجين وغيرهما.
- ¹³- Castellin (Albert), le port de safi, revue: notre maroc, numéro spécial sur safi, mai 1949, p. 25.
- ¹⁴- timoule (abdelkader), Le maroc a travers les chroniques maritimes: La mer dans l'histoire du Maroc, Sonir, 1989, p. 157 et 158.
- ¹⁵- Ibid, p. 158.
- ¹⁶- Miège (Jean louis), Documents d'histoires économiques et sociale au 19 éme siècle, C.N.R.S Editions, Paris, 1969, p. 43.
- ¹⁷- وثيقة خاصة.
- ¹⁸- voir: document parlementaire – chambre, journal officiel de la république française (Annexes), 24 juin 1930, p. 1163.
- ¹⁹- بن جلون (عبد المجيد)، جولات في مغرب أمس (1872)، مكتبة المعارف، 1974، ص 110.
- ²⁰- De perigny (Maurice Comte), Au Maroc : Marrakech et les ports du sud, Edition Roger, Paris, 1914, p. 287.
- ²¹- Ibidem.
- ²²- التوزاني (نعيم)، الأمناء بالمغرب في عهد السلطان مولاي الحسن، الرباط، 1979، ص 338.
- ²³- L'Action, la France au maroc – notre commerce avec les indigènes – le rapport de vice-consul français de safi, N° 1865, 6 mai 1908, p. 1.
- ²⁴- Annales du commerce extérieur avec les états barbaresques, N° 11/1862, P 72.
- ²⁵- Miège (Jean-Louie), Le Maroc et L'Europe, P.U.F, Paris, 1961, tome 4, p 121.
- ²⁶- السبتي (عبد الأحد) ولخصاصي (عبد الرحمان)، من الشاي إلى الأتاي، العادة والتاريخ، سلسلة بحوث ودراسات رقم 25، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية - جامعة محمد الخامس، مطبعة النجاح الجديدة، الرباط، الطبعة الأولى، 1999، ص 389.
- ²⁷- Bulletin de l'Afrique française, 1907, pp. 187, 192.
- ²⁸- الخزانة الحسنية بالرباط، فهرس الكنائش، القسم الخاص بالموانئ (الصادرات والواردات)، كناش رقم 685، ص 21.
- ²⁹- De perigny (Maurice de Comte), Au Maroc: Marrakech et les ports du sud, op. cit, p 226.
- ³⁰- ركوك (علال)، أسفي من المرسى إلى الميناء...، المرجع السابق، ص 62.
- ³¹- نفسه، ص 61.

³²- نفسه، ص 61.

³³- نفسه، ص 41.

³⁴- نفسه، ص 91.

³⁵- Aubin (Descos léon eugen), Le Maroc d'haujour'd'hui, Librairie Armand Colin, Paris, 1904, p. 21.

³⁶- بالوز (محمد)، صفحات من تاريخ مدينة أسفي، المرجع السابق، ص 90.

³⁷- Capitaine pandori, les services des douanes au Maroc, op. cit, p. 206.

³⁸- De perigny (Maurice de Comte), Au Maroc: Marrakech et les ports du sud, op. cit, p 227-228.

³⁹- بن جلون (عبد المجيد)، جولات في مغرب أمس (قبيل الحماية)، مكتبة المعارف، الرباط، 1975، ص 111.

⁴⁰- De perigny (Maurice de Comte), Au Maroc: Marrakech et les ports du sud, op. cit, p 121 - 122.

⁴¹- Aubin (Descos léon eugen), Le MAROC d'haujour'd'hui, Librairie Armand Colin, Paris, 1904, P. 21.

⁴²- الخزانة الحسنية بالرباط، فهرس الكتانيش، القسم الخاص بالموانئ (الصادرات والواردات)، كناش رقم 626.

⁴³- الخزانة الحسنية بالرباط، فهرس الكتانيش، القسم الخاص بالموانئ (الصادرات والواردات)، كناش رقم 620.

⁴⁴- Safi: rgards européens 18è – 20è siècle, L. de Chenier, E. Doutté, E. Aubin, Dr. Weisgerber, M. De perigny, M. Zimmermann, textes choisis et annotés par: Allal Ragoug, Impression rabat net, rabat, 2009, pp. 87 -88.

⁴⁵- Ibid., p. 88.

⁴⁶- تم تركيب هذه المعطيات من المرجع التالي:

- Aimel (george), safi et sa region, exposition franco-marocain, casablanca, 1915, pp. 50 – 53, 61 – 63.

⁴⁷- Ibid, p. 52.

⁴⁸- ركوك (علال)، أسفي من المرسى إلى الميناء...، المرجع السابق، ص 35.

⁴⁹- Aubin (Descos léon eugen), Le MAROC d'haujour'd'hui, op. cit., p. 48.

⁵⁰- Doutté (Edmond), En tribu, Librairie Paul Geuthner, Paris, 1914, p. 382.

⁵¹- ibidem.

⁵²- الصبيحي (أحمد بن محمد)، كتابات أحمد بن محمد الصبيحي السلاوي حول أسفي: باكورة الزبدة من تاريخ أسفي وعبدة، الرحلة الأسفية، صلحاء أسفي وعبدة، عيسى بن عمر وفظائعه، تحقيق وتعليق عبد الرحيم العطوي وآخرون، جمعية البحث والتوثيق والنشر، الرباط، 2004، ص 44.

⁵³- نفسه، ص 44 – 45.