مجلة التربية للعلوم الانسانية

مجلة علمية فصلية محكّمة، تصدر عن كلية التربية للعلوم الإنسانية / جامعة الموصل

الصيد البحري بالمغرب خلال فترة الحماية الفرنسية: آسفي نموذجا

أنس بوسلام [1]

جامعة الحسن الثاني، الدار البيضاء، المغرب [1]

معلومات الارشفة

تاريخ الاستلام : 2026/3/22

تاريخ المراجعة : 2026/4/29

تاريخ القبول : 2026/5/6

تاريخ النشر : 2026/6/1

الكلمات المفتاحية :

آسفي، الصيد البحري، الحماية الفرنسية، التاريخ الاقتصادي، المغرب

معلومات الاتصال

أنس بوسلام

Anassbou352@gmail.com

الملخص

نتناول في بداية هذه الدراسة واقع الصيد البحري بآسفي قبل الحماية وكذا الظروف الطبيعية والبيولوجية المرتبطة بهذا النشاط خصوصا فيما يتعلق بصيد السردين ثم نرصد تنامي أهمية هذا القطاع خلال فترة الحماية ووصوله إلى الذروة بأن أصبح ميناء آسفي أول ميناء لصيد السردين في العالم ونختم البحث بمعالجة عدد من القضايا ذات الصلة بموضوع الدراسة مثل هجرة بحارة البرتغال إلى آسفي وبدايات العمل النقابي في قطاع الصيد البحري وحضور العادات والتقاليد في هذا القطاع

DOI: **********,, ©Authors, 2025, College of Education for Humanities University of Mosul.
This is an open access article under the CC BY 4.0 license (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Journal of Education for Humanities

A peer-reviewed quarterly scientific journal issued by College of Education for Humanities / University of Mosul

Fishing in Morocco during the period of French Protectorate: Safi as a case study

Anass Bousselam [1]
Hassan II University, Casablanca, Morocco [1]

Article information

Received : 22/3/2026
Revised 29/4/2026
Accepted : 6/5/2026
Published 1/6/2026

Keywords:
Safi; marine fishing; French Protectorate; economic history; Morocco

Correspondence:
Anass Bousselam
Anassbou352@gmail.com

Abstract

At the beginning of this study, we examine the state of marine fisheries in Safi prior to the Protectorate period, as well as the natural and biological conditions associated with this activity, particularly with regard to sardine fishing. We then trace the growing importance of this sector during the Protectorate era, when it reached its peak as the Port of Safi became the world's leading sardine fishing port. The study concludes by addressing several issues related to the topic, such as the migration of Portuguese fishermen to Safi, the early beginnings of trade unionism in the fisheries sector, and the presence of customs and traditions within this field

DOI: **********,, ©Authors, 2025, College of Education for Humanities University of Mosul.
This is an open access article under the CC BY 4.0 license (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

مقدمة

لم يكن الصيد البحري حينها نشاطا مهما بأسفي، حيث كان مقتصرا على السواحل وعلى بعض النقط المحددة مثل كاب كانتان (رأس البدوزة) شمال أسفي والصويرية القديمة جنوبه، وكانت الكمية المصطادة من الأسماك بميناء آسفي قبل الحماية محدودة، وذلك لعدة أسباب كالظروف المناخية وضعف الإمكانيات المادية والبشرية، وكذا شروط النقل وطرق التخزين للمحافظة على طراوة الأسماك، مما لم يسمح بتسويق مهم للمنتوج، حيث اقتصر هذا التسويق على آسفي وعبدة والمناطق القريبة المجاورة لها. لكن الوضع تغير بعد التدخل الاستعماري بالمغرب وإنشاء ميناء آسفي الحديث حيث شهد قطاع الصيد البحري إقلاعة حقيقية سواء من حيث البنيات

التحتية أو الكميات المصطادة أو الأساليب والتقنيات المستخدمة أو المكانة على الصعيد الوطني والدولي أو غير ذلك. ومن هنا تتمحور إشكالية البحث حول التساؤل المركزي الآتي: ما التحولات التي عرفها قطاع الصيد البحري بآسفي خلال الفترة الاستعمارية؟ ولمعالجة هذه الإشكالية تبنينا المنهج التاريخي فضلا عن المنهج الكمي وآليات التحليل الاقتصادي.

1- الصيد البحري بآسفي قبل فترة الحماية

ترى الباحثة جاكلين بوكريل أن الصيد المحلي قبل عام 1912 بالقرب من كاب كانتان وجنوب آسفي، الذي يمارسه الصيادون من سوس، كان هو النشاط البحري الوحيد في هذا القطاع، وكان سكان الساحل، مع بعض الاستثناءات، لا يجذبهم البحر كثيرا. وقد تفسر هذه الحقيقة حسب الباحثة نفسها بقلة الخبرة الأصلية للصيادين، وتجاهل قواعد الملاحة في أعالي البحار وعلى مسافات طويلة، والاكتفاء بالصيد على بعد أميال قليلة من الشاطئ[1].

يرى أنطونا أنه رغم امتداد منطقة عبدة على الشاطئ الأطلنتي، فإن سكانها لم يعتمدوا على الصيد كنشاط أساس لتنمية مواردهم، بل ظل استغلال هذا المورد الطبيعي قليلا خلال القرن 19 مقارنة بالأنشطة المرتبطة بالفلاحة، وأن الصيد البحري كان لصيقا بالسواحل وببعض الخلجان، وكان يمارس بالعصا، في حين كان بالمرافئ الموجودة على القرب من آسفي إما بكاب كانتان (رأس البدوزة) شمال آسفي أو الصويرية القديمة جنوبه، كان هناك بحارة محترفون لهم مراكب صغيرة يركبون بها البحر من أجل الصيد وكانوا يبيعون إنتاجهم إلى التجار بآسفي[2].

رغم ذلك، نسجل كثرة الإشارات بخصوص غنى سواحل المنطقة بالأسماك ترجع حتى عهد الاحتلال البرتغالي للمنطقة، حيث نجد أنه من بين الضرائب المفروضة على السكان قسطا من السمك. أما خلال الفترة التي تهمنا، فإننا نلاحظ، كذلك، إشارات حول (تعدد الأسماك وتنوعها)[3]، حيث نجد لكل نوع

---

[1] - Bouquerel (Jacqueline), Safi, deuxieme port du Maroc, les cahiers d'outre-mer, N° 71, 18eme Année, juillet-septembre, 1965, p. 230.

[2] - كريدية (إبراهيم)، محاولة في كشف بصمات المحيط الأطلسي في وتاريخ وعمران حاضرة آسفي، جمعية آسيف لحماية التراث الثقافي والمعماري آسفي، 2008، ص 67.

[3] - الصبيحي (أحمد بن محمد)، كتابات أحمد بن محمد الصبيحي السلاوي حول آسفي: باكورة الزبدة من تاريخ آسفي وعبدة، الرحلة الآسفية، صلحاء آسفي وعبدة، عيسى بن عمر وفظائعه، تحقيق وتعليق عبد الرحيم العطاوي وآخرون، جمعية البحث والتوثيق والنشر، الرباط، 2004، ص 28.

إسما يميزه عن باقي الأنواع الأخرى، حسب ما أورده الصبيحي الذي يؤكد على وفرة الأسماك والحيتان لاسيما نوع سركان الشبيه بالشابل حيث تباع الواحدة التي تزن خمس كيلو بثلاثة قروش، والشرغو بنحو القرشين.

وبخصوص الأعراف والطرق المتبعة لتدبير هذا القطاع، فتنعدم الإشارات إليها وينضب حولها معين المعلومات، لذلك كان اللجوء للتحريات الميدانية، وبعض بحوث الإجازة المنجزة حول الموضوع[1].

فمن حيث الطرق المتبعة في الصيد نقف على عدة طرق كان السكان يعملون بها، وهو ما التقطه أغلب الرحالة الذين زاروا المغرب خلال القرن التاسع عشر. وفي هذا الإطار نذكر ما جاء به الرحالة الفرنسي ليون كودار Leon Godard في كتابه «Le Maroc Note d'un voyageur» من أنّ صيد السمك في الشواطئ يتم بطريقتين: الأولى جماعية حيث نجد ثلاثين أو أربعين من الرجال والأطفال يقومون بجر شباك كبيرة على الشاطئ حيث يتقارب طريقها وبالتالي تحجز الأسماك داخلها[2] ويسهل بذلك أخذه بالأيدي المجردة. وإلى جانب هذه الطريقة كانت هناك طريقة جماعية أخرى لا تتطلب سوى مراقبة الشاطئ حتى يظهر نوع من السمك الصغير (السردين) فارا في اتجاه اليابسة وعندها يقوم السكان بعصيهم وأدواتهم الفلاحية الحادة التي تمكنهم من تقتيل سمك أكبر وهو نوع (سركان) الذي يكون في ملاحقة النوع السابق إلا أن هذا لا يعني أن المنطقة لم تعرف وجود صيد فردي معتمدا غالبا على خصوصيات المنطقة كالخيوط المصنوعة محليا[3]، أما الشصوص فكانت تستورد من دول أوربا المصنعة آنذاك كإنجلترا أولا ثم ألمانيا في الجزء الأخير من القرن 19[4]، ولم يقتصر الصيد على الشاطئ بل أنه بحكم وجود مرافئ طبيعية بالمنطقة. فقد مارس السكان الصيد الساحلي لاصطياد بعض الأنواع التي لا يحصل عليها في الشاطئ وذلك اعتمادا على طاقته العضلية حيث لم تستعمل السفن الشراعية بالمنطقة أبدا بل كان يعتمد على قوارب ذات ثلاثة أو أربعة صفوف من المجاديف[5]. ولتنظيم هذا القطاع وضع الصيادون لأنفسهم قوانين وأعراف تمكنهم من ضبط علاقات بعضهم ببعض علما بأن كل الصيادين كانوا من الفلاحين المستضعفين. وكانت هذه الأعراف تضمن لكل من المساهمين في العملية نصيبا محددا من الحصيلة التي كانت تتوزع كما تفيد التحريات الميدانية على الشكل التالي:

---

[1]- يُنظر مثلا: الكانون (أحمد)، جوانب من تاريخ عبدة خلال القرن التاسع عشر، بحث لنيل الإجازة في التاريخ، كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، 1985، ص 27.

[2]- Godard (Leon), Le Maroc Note d'un Voyageur, alger, 1959, p. 94.

[3]- كانت الخيوط مخصصة للصيد تصنع محليا من ألياف (الصابرة) أو تغزل من شعر الخيول، خاصة أن هذه الأنواع تزداد صلابة كلما تبللت بالماء. الكانون (أحمد)، جوائب من تاريخ عبدة خلال القرن التاسع عشر، المرجع السابق، ص 27.

[4]- De perigny (Maurice Comte), Au Maroc : Marrakech et les ports du sud, Edition Roger, Paris, 1914, p 225..

[5]- الكانون (أحمد)، جوانب من تاريخ عبدة خلال القرن التاسع عشر، المرجع السابق، ص 27.

+ "الرّايس" أو الرئيس: غالبا ما كان هو صاحب المركب ومسيره وممونه باللوازم الضرورية، ويأخذ الربع من الكمية المصطادة.

+ المُعلّم: نجار القارب الذي قام بصنعه لأول مرة. ونجاره وحداده الخاص كلما تطلب الأمر القيام ببعض الإصلاحات، وكان يأخذ هو الآخر الربع. أما باقي البحارة فلم يكونوا يستفيدون إلا من النصف المتبقي حيث كانوا يقتسمونه فيما بينهم[1].

بالإضافة إلى ذلك، كان هناك لكل ميناء رئيسان يسهران على سلامة القوارب والبحارة حيث كان يعرف أو على الأقل يتنبأ نظرا لتجربته في الميدان بالأحوال الجوية والبحرية[2].

كانت الكمية المصطادة من الأسماك بميناء آسفي قبل الحماية قليلة، وذلك لعدة اعتبارات كالظروف المناخية ومحدودية الإمكانيات المادية والبشرية، وكذا شروط النقل وطرق التخزين للمحافظة على طراوة الأسماك[3]، مما لم يسمح بتسويق مهم للمنتوج، حيث اقتصر هذا التسويق على آسفي وعبدة والمناطق القريبة المجاورة لها.

والسؤال الذي يطرح نفسه هو: ما هي الكيفية التي كانت ممكنة خلال هذه الفترة من التسويق دون التأثر بهذه الظروف الطبيعية كالحرارة؟ هنا لابد من الإشارات إلى أن البحارة قد اكتسبوا خبرة في هذا المجال، حيث نجد أن الحصيلة المصطادة كانت تسلك طريقتين:

+ الطريقة الأولى: هي أن الصيادين كانوا يبيعون ذلك في مدة لا تتجاوز يوما واحدا على الأكثر، وهذا التسويق لم يكن يتعدى مجاله مسافة قطرها مسيرة ليلة ذلك أن نقله كان يتم ليلا بعد أن يكون قد وضع في سلال من القصب تحول دون تركز المياه. وكان يطرح على شكل فرشات بين الواحدة والأخرى فرشات أخرى من الملح[4].

---

[1]– للتوسع في هذا الموضوع، يُنظر:

Ragoug (Allal), Safi: histoire et mémoire: Contribution à l'étude d'une histoire régionale, Préface de mustapha Chadli, Rabat Net, Rabat, 2013, P. 85.

[2]– بن جلون (عبد المجيد)، جولات في مغرب الأمس (1872)، مكتبة المعارف، سنة 1974، ص 110.

[3]– Ragoug (Allal), Safi: histoire et mémoire, op. cit., PP. 85 – 86.

[4]– Godard (Leon), Le Maroc…, op. cit, P. 94.

+ الطريقة الثانية: وهي أن يباع هذا الأسماك في المناطق الداخلية خاصة المدن أو الأسواق ولكي يتم ذلك كان العبدي قد تمكن من التعرف على طريقة أخرى لحفظ السمك، وهي طريقة التجفيف[1].

من خلال هذا نستنتج أن الصيد البحري كان هو الآخر يعمل على تحريك الدورة الاقتصادية بما كان يتطلبه من خدمات كالتجارة في مستلزماته من مصنوعات حرفية أو شصوص.

ولا نشك في أنه كان يساهم هو الآخر في مداخيل الدولة، ذلك أنه كان من بين المواد التي تفد على الأسواق والمدن والتي كان مفروضا عليها المكس، إلا أنه نظرا لضعف المحصول لم يكن سوى موردا تكميليا بالنسبة للمسلمين أو اليهود الذين معهم الحاجة إليه[2]، ذلك أنه لم يكن يدر من الأموال التي تسمح له بأن يكون موردا خاصا بفئة اجتماعية تتعاطاه وحده دون غيره من القطاعات أو المهن.

أما عن مساهمة هذا القطاع في الاقتصاد المحلي أو على الأقل في المستوى المعيشي، فإننا نجد هذا القطاع يتأثر بالظروف الطبيعية التي لابد وأنها كانت تجعل منه قطاعا موسميا من جهة، ثم تأثره بالحرارة مثلا، ولكن رغم ما قاله ليون كودار من أنه لم يكن مستغلا لدرجة يمكن معها تصديره، بل ظل يقتصر على تموين الموانئ[3]، إلا أنه عند متابعته عمليات الصيد يعود فيقول: "ثم ينقل على البغال لتعرج به في اتجاه المدينة قبل أن تدركه حرارة الشمس"[4]، الشيء الذي يدل على أنه كان ولا بد موردا اقتصاديا.

2- ظروف صيد السردين بأسفي

تدين آسفي بهذا التخصص باعتبارها ميناء للسردين إلى الظروف الطبيعية المواتية التي توفرها البيئة المادية، وإلى تحسين التقنيات، ناهيك عن أدوات الميناء الجيدة، والربط بين الصيد والصناعة المرتبطة بالسوق الخارجية ذات المنافذ المهمة.

---

[1]- كانت تتم هذه العملية أو الطريقة بعمل السمك على شكل فرشات يفصل بين الواحدة والأخرى شيء من الملح ثم تعرض في براميل لأشعة الشمس حتى تجف، وبذلك تصبح سهلة الاستهلاك ولا تتطلب الطمي وهي تسمى محليا (شطيبة) ومن خلال هذا الإسم يتضح أنها طريقة برتغالية لحفظ السمك.

[2]- Aubin (Descos léon eugen), Le MAROC d'haujourd'hui, Librairie Armand Colin, Paris, 1904, p. 22.

[3].- Godard (Leon), Le Maroc Note d'un voyageur, op. cit, p. 94

[4].- Ibidem

إلى الشمال من ميناء أسفي، يمتد الساحل المرتفِع والصخري، بجرف قاري تبعد حافته عن الساحل بحوالي 40 كيلومترا، ويبدو أن هناك علاقة معينة بين المظهر الجانبي للجرف القاري وتشكل خطوط الحرارة المتساوية Les isothermes.

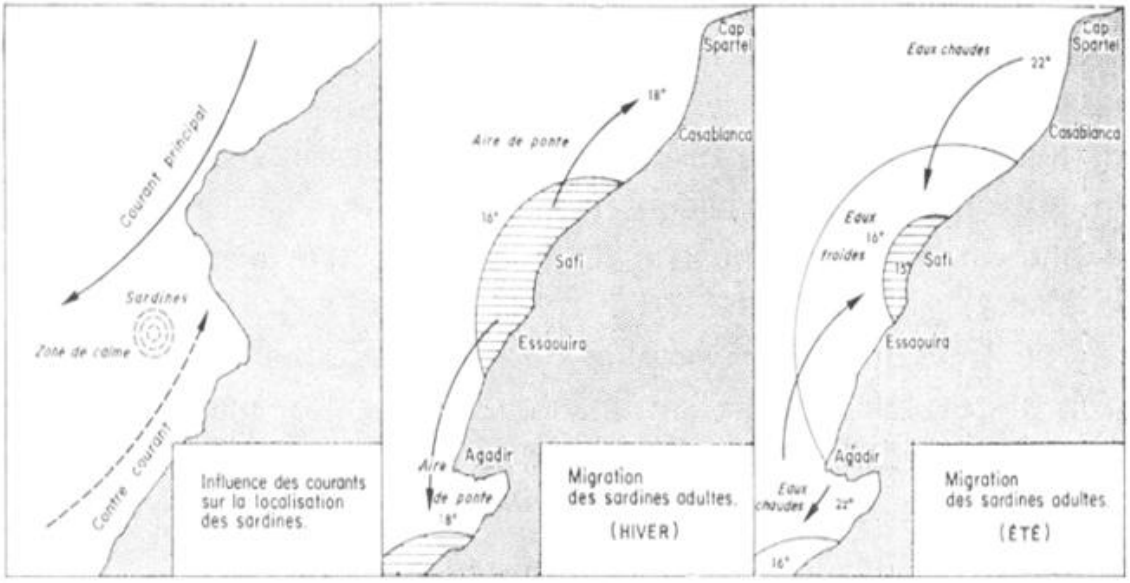
يعتبر تأثير درجة حرارة البيئة البحرية، كما يتضح من العمل والتجارب التي أجراها M. Furnestin عام 1953، ضروريا لحياة السردين. وفي الواقع، يعيش السردين البالغ في المياه البحرية في درجة حرارة ما بين 14 درجة إلى 18 درجة، ويخضع ظهوره على السطح أو على عمق معين لهذه الظروف الحرارية أكثر من احتياجاته الغذائية. يمثل متساوي الحرارة 16 درجة الحد الفاصل بين الماء البارد والماء الساخن، ويلعب وجود عتبة الماء البارد في منطقة آسفي دورا مهما في هجرة السردين. يتحرك متساوي الحرارة (16 درجة) في العمق حسب الفصول، إذ يوجد على عمق 100 متر من يناير إلى مارس؛ وعلى عمق 80 متر من أبريل إلى شتنبر وعلى عمق 110 متر في نونبر ودجنبر. وتؤدي التغيرات في درجة حرارة البيئة البحرية إلى هجرات سريعة لسمك السردين الذي يتم طرده من منطقته المعتادة.

كانت منطقة آسفي خلال هذه المرحلة تحتوي أكبر عدد من أسماك السردين البالغ، ولكنه بعيد عن مناطق التفريخ في الشمال والجنوب، لأن المياه الساحلية على مدار العام تقل عن 16 درجة ويتطلب التكاثر درجة حرارة تبلغ حوالي 18 درجة. وقد تم تأكيد الهجرات الدورية، ذات السعة الكبيرة، من خلال الغياب التام لبيض السردين في العوالق في هذه المنطقة الباردة.

كما أن درجة الملوحة (بين 35 و36 غرام من الأملاح الذائبة في كل ألف غرام)، وحركات المياه على طول الساحل لها تأثير، أيضا، على تحركات أسراب السردين، هذا الأخير الذي يعتبر من الأسماك العائمة التي تتحرك مع الريح. كما يبحث السردين عن مياه هادئة ومحمية حيث تكون درجات الحرارة مواتية. وبالتالي، فهذه المناطق هي، أيضا، مناطق صيد سمك السردين، وهي معروفة منذ العصور القديمة حيث كانت قوارب الصيادين الأمازيغ ترتاد رأس كانتان le cap Cantin (يُعرف حاليا بالكاب" أو "البدوزة"، وتبعد 30 كلم شمال آسفي).

اتجاه الرؤوس caps شمال آسفي يجعل حافتها الجنوبية تحمي الخليج من الرياح الشمالية والشمالية الشرقية، والتيار السطحي الرئيس على طول الساحل له اتجاه عام بين الشمال والجنوب، ومع انحراف النقاط الصخرية عنه، فإنه ينتقل من واحد إلى آخر ويترك وراءه منطقة هادئة حيث يتشكل تيار معاكس ضعيف، وبذلك يجد السردين في هذه المنطقة، المهتاجة قليلا، المأوى الذي يناسبه (تُنظر الخرائط الموالية).

خرائط: موقع وهجرات السردين قبالة الساحل المغربي[1]



كما نلاحظ من خلال الخرائط أن السردين يهاجر نحو منطقة أسفي في فصل الصيف حيث المياه الباردة، ويغادرها في فصل الشتاء في اتجاه الشمال والجنوب.

وأخيرا، لا تخلو الاختلافات اليومية من التأثير على بيئة السردين، فقد ثبت أن هذه الأسماك غالبا ما تتجمع في تكوينات أقوى وأكثر تجانسا أثناء الليل وتبقى قريبة من سطح الماء عند الفجر. ينتقل السردين بين الشاطئ وأعماق المنطقة الساحلية التي يبلغ عمقها 200 متر.

أما موسم الصيد، فيبدأ بأسفي خلال شهر ماي بعد التفريخ. حيث تعتبر المنطقة المذكورة بمثابة ملجأ للسردين البالغ (من 2 إلى 4 سنوات) إذ لا يمكنه إيجاد مثل هذه الظروف المعيشية المواتية في مكان آخر. لكن السردين، مثل التونة، من الأنواع المهاجرة وعرضة للظهور والاختفاء وذلك تبعا للتغيرات في البيئة الهيدرولوجية المحلية.

3- تنامي أهمية قطاع الصيد البحري خلال فترة الحماية

كان الصيادون المحليون يستخدمون الوسائل التقليدية في الصيد الساحلي (الصيد بالحبل مثلا) حتى بداية الفترة الاستعمارية (تُنظر الصورة الموالية).

[1] - Croquis exécutés d'après les travaux de l'Institut des Pêches de Casablanca.

صورة: خليج سيدي الغازي على بعد 7 كيلومترات جنوب أسفي وبعض الصيادين المحليين يصطادون السمك بالحبل (7 يونيو 1922)[1]

لكن سرعان ما بدأت الثروة السمكية للمنطقة تدخل في ميدان الاستثمار منذ فترة الحماية، وهكذا، ففي سنة 1928 تم صيد 731534 كلغ من السمك بقيمة 939828 فرنك، وفي سنة 1929 أفرغ الصيادون بآسفي 837064 كلغ من السمك بلغت قيمتها الإجمالية 1170704 فرنك.

والجدير بالذكر أن النشاط في هذه الصناعة دفع إلى تأسيس أسطول صغير بميناء آسفي من مراكب الصيد، بلغ عددها في فاتح يناير 1930 مثلا أسطولا من 82 وحدة، منها قارب صيد ذي محرك بخاري وخمس سفن بالمحرك الوقودي و76 قارب بالمجادف، وإضافة إلى ذلك، كان هناك ثمانية قوارب بالمجداف برأس كانتان، مما أدى، منذ البداية، إلى تدفق جالية واسعة إلى حد ما من الصيادين البرتغاليين، كما أدى إلى تشجيع مؤسستين اثنتين، من الدار البيضاء متخصصتين في الإنشاءات البحرية على إنشاء ورشات بآسفي.

[1] – Crique de Sidi er Razi à 7 km au sud de Safi (face au Nord): quelques pêcheurs arabes ont capturé des poissons à la ligne, 7 juin 1922, archives Départementales de la haute-garonne, accedé le 12-01-2026, à: https://archives.haute-garonne.fr/ark:/44805/vtafac857f020d9c8d7/daogrp/0#id:893546476?gallery=true&brightness=100.00&contrast=100.00&center=998.295,-481.845&zoom=5&rotation=0.000

ويعد حِذق أهل آسفي في الصيد وصناعة القوارب والمراكب حقيقة لا سبيل إلى إنكارها، فقد أكد السيد حسن السعدوني وهو عضو جمعية المحيط للسمك الصناعي بآسفي، أن البرتغاليين – وهم من هم في الصيد وصناعة المراكب – كان لهم الفضل في نقل صناعة المراكب إلى هذه المدينة على يد عدد من المُعلمين أشهرهم "زاي" الذي استقدم تقنية تعتمد استخدام خشب الكاليبتوس الذي يصنع منه أساسا جسم المركب، أما "التّجلاد" (قطع اللوح الذي يغطى به جسم المركب) فيكون من خشب "الأكاجو" أو خشب "التِّياما الحرة" (نوع يتم استيراده من الخارج)، أما معدل طول المراكب فقد بلغ 24 متر والعرض 7 أمتار، وتابع السيد حسن السعدوني أن صناعة المراكب كانت تتوفر على يد عاملة مؤهلة، وأن ملاك السفن من أكادير والعرائش وباقي مناطق الشمال كانوا يصنعون مراكبهم بورش بناء مراكب الصيد البحري (يسمى "البَراسيون" في عرف أهل المدينة) والمتواجد بميناء آسفي[1].

ونتيجة غنى شواطئ منطقة عبدة كان يقصدها الصيادون البروتونيون Bretons (المنسوبون إلى إقليم Bretagne بفرنسا) هؤلاء الذين كانوا يظهرون بمجرد حلول شهر نونبر، وبانتظام على السواحل العبدية على متون سفنهم للصيد، بحيث كانوا يستقرون بالمنطقة إلى أن يتموا شحناتهم الكاملة من سمك السردين، ثم يتوجهون إلى معامل دوارنينيز Douarnenez وكونكارنو Concarneau.

لقد كان للوفرة في هذا النوع من السمك بسواحل عبدة (بين آسفي ووادي تانسيفت بالخصوص)، ولاسيما فيما يخص جودة النوع، تبعا لرأي المختصين، والذي مفاده أن هذه الجودة لا مثيل لها، مما أدى، والحالة هذه، إلى إنشاء ثلاثة معامل لمعالجة السردين المملح، والمصبر، والتي تقوم، على هامش ذلك، بإنتاج زيت السمك و مسحوق السمك أو الغوانو[2] Guano).

وقد كان يلاحظ في فترة محددة من السنة، لاسيما في الصيف، أن صيد السردين يتعرض لبعض العرقلة من خلال وجود عدد مهم بالساحل العبدي لنوع من السمك يدعى " تاساركات" أو "ساركان" أو "ساركالة" (بكاف معقودة)، وهذا النوع يقوم بتشتيت أسراب السردين ويطاردها، وجدير بالذكر أن سمك "ساركان" نوع سمكي زيتي من 60 إلى 80 سنتمتر طولا، ويزن من 5 إلى 6 كيلوغرامات، وهو يأتي من خليج المكسيك مدفوعا بتيار الخليج، كما أن منطقة جولاته لا تتجاوز أبدا رأس البدوزة. أما بالساحل قرب الدار البيضاء فلا يصادف في الواقع إلا نادرا، وإذا ما صعدنا نحو الشمال أكثر، فهو غير معروف. هذا، وكان يصطاد "ساركان" بكميات

[1]– رواية شفوية للسيد حسن السعدوني عضو جمعية المحيط للسمك الصناعي بآسفي لبرنامج "كان يا ما كان"، الحلقة بعنوان: "ميناء آسفي روايات من الحقبة الاستعمارية"، القناة المغربية الثانية 2M، فبراير 2018، تم الولوج بتاريخ 01/ 2026/02، في: https://www.youtube.com/watch?v=4V07OuB8ZLk

[2]– الغوانو/ الكوانو (تنطق بجيم قاهرية): نوع من الأسمدة يصنع من رؤوس وأحشاء مختلف أنواع الأسماك، كما يُستخدم مادة مغذية لتسمين الدواجن.

كبيرة، وبالنظر إلى رخص ثمنه، فقد كان يروج بسرعة ويباع بسهولة لدى المغاربة، سواء بآسفي أو بالأسواق الداخلية وكذا بمراكش، والحاصل أن صيد هذا النوع كان ذا مردودية جيدة. وفيما يتعلق بالأسماك الرفيعة وبالقشريات المصطادة بسواحل عبدة، فكانت تصدر بأتمها – تقريبا – نحو الدار البيضاء ومراكش.

4- آسفي، أول ميناء لصيد السردين في العالم خلال فترة الحماية

لم يكن السكان المحليون بآسفي يهتمون بحرفة الصيد البحري بواسطة المراكب، فقد كانت حكرا على الأجانب مثل الإسبان والبرتغال والإيطاليين الذين زودوا ميناء آسفي بسفن صيد عصرية، بعدما علموا – حسب بعض الدراسات التي أجريت سنة 1925 – بأن آسفي تزخر باحتياطي مهم من سمك السردين، ويبدو أنه منذ سنة 1922 بدأ صيد السردين بآسفي من طرف سفن من بروتاني Bretagne حيث كان يتم تصبيره أيضا، وقد جذب هذا الاكتشاف بحارة المرافئ الصغيرة بجوار آسفي مثل مرسى الصويرية القديمة وكاب كانتان الذين التحقوا بمرسى آسفي للعمل في المراكب التي بلغ عددها 10 مراكب سنة 1926 وكانت تشغل 30 بحارا، وقد ارتفع هذا العدد إلى حوالي 40 مركبا سنة 1936 اصطادت حوالي 45000 طن من السردين.
خولت سلطات الحماية سنة 1927 الحق في تأسيس محل لصيد السمك بالشبكة المعروفة بالحبالة الكبيرة (مادراك) على شاطئ المنطقة الفرنسوية بالإيالة الشريفة بين رأس آسفي ورأس كانتان (أي رأس الأرض الداخلة بالبحر)[1]، وذلك بطريق السمسرة ولمدة معينة.

وجدير بالذكر أن المغاربة لم يتعاطوا هذا النشاط إلا بعد سنة 1930، وقد أصدرت سلطات الحماية في هذا الصدد ظهيرا بتاريخ 17 أبريل 1934[2] والقاضي بتكوين أطقمة بحرية من البحارة المغاربة في حدود نصف الطاقم.
ومنذ عام 1930، كانت مدينة آسفي تضم منطقة صيادين يتواجد بها أكثر من 300 صياد، من بينهم الإسبان والبرتغاليون. قبل ذلك ببضع سنوات، وبفضل زخم مالكي السفن البرتغاليين، تم إنشاء أسطول سردين. كما كان الصيادون البروتانيون bretons يشتغلون بقطاع الصيد بآسفي، وقد عملوا على تحديث طرق الصيد بالمدينة. وكانت هذه التحولات، أيضا، نتيجة اختيار الصناعيين الفرنسيين الذين أنشأوا مصنعا لتعليب السردين بآسفي.

في عام 1938، وفي الأيام الأولى من الصيد بآسفي كنشاط صناعي، كانت حمولة الأسماك بالطن تبلغ 9600 طن؛ وفي عام 1944، وصلت هذه الحمولة إلى أكثر من 12000 طن، و24300 طن في عام

[1]- قرار وزيري بتاريخ 4 رجب 1335 (1927/01/8) يتعلق بتخويل الحق في تأسيس محل لصيد السمك بالشبكة المعروفة بالحبالة الكبيرة (مادراك) على شاطئ المنطقة الفرنسوية بالإيالة الشريفة بين رأس آسفي ورأس كانتان، الجريدة الرسمية، عدد 1927/01/18، رقم 743.

[2]- المنوني (عياد)، الحركة العمالية المغربية، صراعات وتحولات، توبقال للنشر، الدار البيضاء، 1985، ص 36.

1948. في هذا التاريخ، كانت آسفي بالفعل ميناء سردين عالمي. تمت زيادة حمولة الأسماك في عام 1952 إلى 50000 طن، وتتكون في معظمها من السردين.

وقد بلغ عدد البحارة المؤهلين بمرسى آسفي الألفي بحارا، كان الأجانب منهم حوالي 350 نفرا، معظمهم برتغاليين وإسبان وإيطاليين وبريطانيين وفرنسيين، في حين وصل عدد البحارة المغاربة إلى1860 بحارا"[1].

وفي فترة لاحقة، أصبحت أسفي تتوفر على حوالي 2500 صياد، أكثر من 350 منهم من الأجانب و110 قارب سردين، كما أدى التوسع الهائل، من عام 1945 إلى عام 1955، إلى جعل آسفي، تنتقل من كونها مجرد ميناء صيد متواضع، إلى أول ميناء سردين في شمال إفريقيا والعالم[2]. لكن أزمة صناعة التعليب، التي حدثت بين عامي 1953 و1956، أدت إلى انخفاض حمولة عام 1955 إلى أقل من 23000 طن.

جدول رقم 1: تطور عدد مراكب الصيد والحمولة والبحارة بميناء آسفي ما بين 1937 و1946[3]

السنوات	البحارة		عدد المراكب	الحمولة بالطن
	المغاربة	الأوربيون		
1937	417	25	97	259
1938	525	31	109	349
1939	628	33	126	493
1940	756	112	143	620
1941	842	176	194	727
1942	902	185	215	851
1943	870	183	206	904
1944	975	88	204	936
1945	1144	125	232	964
1946	1136	108	251	1082

[1]– كريدية (إبراهيم)، محاولة في كشف بصمات المحيط الأطلسي في تاريخ وعمارة حاضرة أسفي، المرجع السابق، ص 87.

[2]– Bouquerel (Jacqueline), Safi, deuxieme port du Maroc, op. cit., p. 230 – 231.

[3]– Le petit Casablancais, 21 fevrier 1948.

من خلال الجدول نلحظ ارتفاعا مستمرا في المعطيات المتعلقة بقطاع الصيد البحري بأسفي سواء تعلق الأمر بعدد مراكب الصيد أو الحمولة أو البحارة بميناء آسفي وذلك في الفترة موضوع الجدول (ما بين 1937 و1946)، حيث تضاعف عدد البحارة المغاربة حوالي ثلاث مرات (من 417 بحار سنة 1937 إلى 1136 بحار سنة 1946)، وأكثر من أربع مرات بالنسبة للبحارة الأوربيين (من 25 بحار سنة 1937 إلى 108 بحار سنة 1946)، وتزايدت أعداد المراكب بأكثر من مرتين ونصف (من 97 مركب سنة 1937 إلى 251 مركب سنة 1946)، كما تضاعفت الحمولة بأكثر من أربع مرات (من 259 طن سنة 1937 إلى 1082 طن سنة 1946).

في بداية عام 1949، كان بالمغرب 180 مركبا خاصا بصيد السردين (الفئة المتوسطة: من 10 إلى 30 طنا). ثلثاها كان بآسفي، وكان قطاع الصيد البحري بهذه المدينة وحدها يوظف ما مجموعه 1500 بحار و1250 قارب سردين، بما في ذلك 1000 مغربي، منهم 120 "خليفة" (خليفة الرّايس) أو ميكانيكيا. وهذا يعني أن عددا قليلا من الأطر المحلية بدأ في الظهور من مجموعة متعلمة على يد صيادين فرنسيين أو إسبان أو برتغاليين؛ وقد لعبت مدرسة التكوين البحري بأسفي l'école d'apprentissage maritime de Safi ، دورا أساسيا لتدريب البحارة المغاربة.

كان رئيس المركب (الرّايس) هو الأعلى دخلا يليه الميكانيكي فالبحار ثم البحار قيد التعلم (الموس)، وهذا ما تؤكده معطيات الجدول التالي:

جدول رقم 2: متوسط الدخل للعاملين في القطاع لموسم 1949–1950[1]

العامل	أجره
رئيس المركب (الرّايس)	675000 فرنك
الميكانيكي	450000 فرنك
البحار	225000 فرنك
"الموس" le mousse[2]	112000 فرنك

[1] – Raynal (René), L'activité de la pêche maritime au Maroc, Annales de Géographie, tome 60, N° 319, 1951, p. 152.

[2] – "الموس" le mousse: هو بحار قيد التعلم وغالبا ما يُكلف بمهام مثل ملء سلال السردين ورفعها من مخزن المركب (العنبر) إلى البحارة من أجل تفريغها في الصناديق.

بلغ حجم الكميات المصطادة من السردين بأسفي 45077 طن عام 1949 محتلا بذلك الرتبة الأولى بالمغرب، تلته أكادير بـ 19663 طن، وفي العام الموالي بلغ حجم المصيد من السردين بالمغرب 107000 طن كانت حصة أسفي منه 50000 طن تلته أكادير بـ 30000 طن والصويرة بـ 20000 طن، ويبدو واضحا من خلال هذه الأرقام القفزة الهائلة التي عرفها قطاع الصيد البحري بأسفي بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، حيث لم يتجاوز حجم الأسماك المصطادة بميناء أسفي 964 طن فقط سنة 1945 (يُنظر الجدول الخاص بتطور عدد مراكب الصيد والحمولة والبحارة بميناء آسفي ما بين 1937 و1946).

ويفسر هذا الارتفاع بجملة من العوامل، على رأسها العوامل الطبيعية والبحرية الملائمة لسمك السردين وأهمية الاستثمارات التي عرفها قطاع الصيد البحري خلال فترة الحماية وغير ذلك.

وتجدر الإشارة إلى أنه قبل الحرب العالمية الثانية كان على مراكب الصيد التي لم تتفق مع أرباب المعامل على بيع ما تصطاده من السردين إما أن تبيعه لهم بأقل من نصف الثمن المقدر وإما أن ترجع به إلى داخل البحر لترمي به إن لم تجد من يشتريه منها، وفي إبان الحرب تألف مكتب قام بتوزيع السردين على المعامل يسمى comptoir d'achat، فألغيت بسببه جميع الاتفاقات التي كانت بين أرباب المعامل وبين بعض أرباب المراكب واستمر العمل به جاريا سنوات.

5- هجرة بحارة البرتغال إلى آسفي

في مطلع الأربعينات من القرن العشرين شهدت مدينة آسفي هجرة مجموعة من دولة البرتغال (سماهم الوطني الآسفي عبد الرحمان بن الشيخ "شرذمة من أوباش")[1]، وقد أشهرت هذه المجموعة حربا اقتصادية على ساكنة المدينة المشتغلين بالبحر، وقد انبهر الآسفيون واندهشوا لهذا الغزو المدعم من طرف سلطات الحماية الفرنسية والمسلح بآلات ووسائل المعرفة وقدرة على اقتحام الأمواج الهائجة والولوج إلى أعماق البحر واستخراج ما بها من أفضل أنواع الأسماك ذات الجودة العالية والإقبال المنقطع النظير عليه داخل البلاد وخارجها، وأمام هذا الغزو من أناس لهم دراية ومراس وحنكة ومعرفة واسعة على اصطياد أجود ما يزخر به البحر من خيرات. وقف بحارة آسفي الذين كانوا وهم على خطأ يظنون أنهم يحسنون ركوب البحر وينتزعون منه ما تحتضنه من أسماك، وقفوا مشلولي الحركة وقفة المغلوب على أمره الفاقد لعقله، والذي أصبح أمره بيد غيره، ولم يكن هذا الموقف من بحارة آسفي قصيرا، بل إنه كان وقوفا طال أمده وتطاولت عليه الأعوام والسنون و"الغزاة" من البرتغاليين يتكاثرون في مدينة آسفي نظرا لكونهم قد تغلب عليهم الفقر وقهرهم الجوع[2].

[1]- بن الشيخ (عبد الرحمان)، جريدة العلم (دون عنوان)، العدد 1176، الجمعة 16 يونيو 1950، ص 2.
[2]- نفسه، ص 2.

وهكذا، وبينما كان رجال البحر من المحليين في حيرتهم كان "الغزاة" من البحارة البرتغاليين يتكاثرون ويتمركزون في المدينة ويكتسحون العمل في البحر لتتغير حاتهم المادية والاجتماعية، ويتخذون لهم أنصارا من رجال الدولة المحتلة للمغرب إما بالارتشاء أو بالمشاركة في الأرباح وإنشاء الأساطيل البحرية للصيد الساحلي وحتى الصيد في أعالي البحار وكذلك إنشاء المعامل كما هو الحال مع المسمى الكومندار كاين ومع غيره من المتمولين من الفرنسيين أو اليهود.

وسرعان ما دخل إلى ميدان المعركة البحرية شباب البوادي الذين عرضوا أنفسهم على البرتغاليين المحتاجين إلى يد عاملة رخيصة، وكانت الأكثرية من هؤلاء الشباب من رجال الساحل لهم صلة وثيقة بالبحر، وقد نجحوا في تحمل غلظة وجفاء البرتغال في مقابل إدراك المعرفة والحصول على الخبرة التي اكتسبها هؤلاء القساة من أساليب وتقنيات وصبر وجلد.

كان المشرفون على مراكب الصيد من الأجانب لا يسمحون للبحارة المغاربة بالتصرف واستخدام التقنيات الفنية كمسير دفة المركب أو مباشرة المحرك ومعرفة ما ينقصه، إذ يعتبرون أن هذه الأشياء فنية لا يباشرها ويستعملها إلا بحارة البرتغال وكذلك رئاسة البحر والخروج بع إلى داخل البحر، واستعمال الآلات الفنية، غير أنه مع ما وصل إليه الشباب البدوي من معرفة وتقدم في خوض عباب البحر ودراية وإخلاص وتفان في العمل، بدأ الخلاف والمشادة التي نشبت بين البحارة البرتغال والبحارة الآسفيين الذين أصبحوا يدركون أنهم فاقوا أقرانهم البرتغال معرفة وخبرة في التصرف في الأمور السابقة، لتتصاعد المنافسة بين الفريقين، فتدخل بعض الممولين المغاربة لمناصرة مطالب البحارة المغاربة، لكن بحارة البرتغال وجدوا في سلطة الحماية الحليف والنصير بدعوى أن البحارة المغاربة لازالوا قاصرين عن تسيير ورئاسة المراكب والخروج بها إلى الى المصايد.

وبعد انتهاء الحرب شرع أرباب المعامل ينشئون مراكب ضخمة أزيد من 20 طنا، ويطالبون بحل مكتب التوزيع ويعقدون مؤتمرات لأجله وفي آخر سنة 1948 خير أرباب المعامل في أخذ ما يحتاجونه من السردين إما بواسطة مكتب التوزيع وإما باتفاق مع أرباب المراكب مباشرة وأخذ أرباب المعامل يتفقون مع رب المركب ورئيسه على شراء قدر معين من أطنان السردين يوميا. وبقيت تحت نظر المكتب المراكب التي لم تتفق مع أي معمل، وصار المكتب يوزع على عدد منها ما تطلبه بعض المعامل بالمناوبة. ولما تبين للبحارة ما ستجره عليهم هذه الاتفاقيات من خطر وأنها ستؤول إلى حل المكتب أخذوا يطالبون بفسخ هذه الاتفاقيات وتولي مكتب التوزيع أمر بيع السردين كما كان من قبل، ووجهوا رسائل في هذا الشأن إلى المسؤولين وأنهم سيضربون عن العمل إن لم يلبى طلبهم، ومساء 2 غشت 1949 حضر البحارة لدى الباشا وألزمهم بالشروع في العمل بعدما أضربوا عن العمل في اليوم نفسه.

كتبت جريدة العلم سنة 1950: "ميناء آسفي يضرب الرقم الأول في العالم رقما قياسيا لم يتقدم له نظير، بأكثر من ألف طن من السردين تستخرج في يوم واحد. في يوم 7 يوليوز (1950) ضرب ميناء آسفي الذي يعد اليوم أول ميناء لصيد الأسماك في العالم رقما قياسيا حيث استخرج الصيادون من قعر المياه 1030 طنا من السردين في يوم واحد، أي ما يعادل النشاط السنوي لا الشهري للميناء الفرنسي (داور نونيز) الذي يعد أنشط ميناء للصيد بفرنسا. وما تجب ملاحظته أن ميناء آسفي لم يبلغ هذا الرقم فيما سبق حيث لم يتجاوز إنتاجه اليومي في أحسن فصول السنة 200 إلى 600 طن في اليوم"[1].

6- الصيد البحري وبدايات العمل النقابي بآسفي

لم يتعاط المغاربة هذا النشاط إلا بعد سنة 1930، وقد أصدرت سلطات الحماية في هذا الصدد ظهير بتاريخ 17 أبريل 1934[2]، وكان الصيد البحري أول قطاع يشهد العمل النقابي بآسفي، وبخصوص البدايات الأولى للعمل النقابي بالمغرب في قطاع الصيد البحري، فإنه يعود لسنة 1936، وحسب المصادر يظهر أن أول تنظيم ضم البحارة الصيادين للدار البيضاء في شكل نقابة[3] هي الجمعية المهنية للبحارة الصيادين للدار البيضاء ولباقي مدن المغرب، وذلك في في يونيو 1934، وضمت 350 منخرطا وكانوا عبارة عن إسبان وبرتغاليين ومغاربة، وكانوا يريدون الرفع من سعر السردين الذي كانوا يبيعونه لأصحاب المصانع، ولما قوبل طلبهم بالرفض، دخلوا في إضراب لمدة 15 يوما وقبل 26 يوليوز 1934 وقع اتفاق بين البحارة وأرباب المصانع.
ومنذ ذلك التاريخ ظهرت تحركات الشيوعيين في الساحة محاولة لتنقيب كل العمال في الساحة، لكن هذا الأمر لم يكن باليسير، نظرا لتخوف العمال وتمثلاتهم المسبقة حول التيار الشيوعي المتسم بـ"الإلحاد"، لكن حزب الاستقلال شجع العمال للانخراط في النقابات الشيوعية لكسب هذا الحق والذين استجابوا بكثرة. ويعتبر البحار عبد السلام السلوم الذي كان يشتغل في الدار البيضاء وكان يأتي للصيد في آسفي هو أول من دفع الآسفيين إلى الانخراط في النقابة، لأن الفقيه إدريس بناصر كان قد نصح البحارة بآسفي بعدم الانضمام إلى النقابات لأنها شيوعية، لكن الرايس عبد السلام السلوم أقنعه بأنهم على دين الإسلام، وأن تنظيم البحارة داخل نقابة شيوعية لا يمس بعقيدتهم بقدر ما يحافظ أو يضمن لهم حقوقهم، وبهذا سمح لهم الفقيه بناصر بالانخراط في النقابة الفرنسية الشيوعية CGT، ويعتبر سعيد البوشتاوي أول النقابيين، حيث كان دائما معرضا للاعتقال والاستنطاق، وبعد مجموعة من النضالات استطاع البحارة تكوين مكتب نقابي بالمدينة يوحد كلمتهم. وضم هذا

[1]- "آسفي: ميناء الصيد الأول في العالم"، جريدة العلم، العدد 1208، الأحد 23 يوليوز 1950، ص 2.
[2]- المنوني (عياد)، الحركة العمالية المغربية..، المرجع السابق، ص 36.
[3]- La vigie Marocaine, 14 juillet 1934 et 11 aout 1934.

المكتب مجموعة من البحارة أمثال إبراهيم الحلاوي وسعيد البوشتاوي ومحمد البركة وعبد السلام بلفارسي وإدريس الشطبي والرايس العبدي والطاهر الرتناني ومحمد بنعلال وولد الدحانية وعلي بنصنايكي.

بلغ عدد البحارة المنخرطين في نقابة الصيد البحري بآسفي 300 منخرط سنة 1938، وفي اليوسفية 150 منخرط، وتضم البحارة والسككيين وعمال الفوسفاط وبعض العشرات من الموظفين بينما كانت الدار البيضاء تضم 6000 منخرطا ومراكش 1000 والقنيطرة 650[1].

منذ تأسيسه بادر المكتب بوضع مجموعة من المطالب التي كان القطاع محروما منها، وما زال الحيف يطاله جراءها. فانطلقت تحركات المكتب عن طريق تقديم المطالب والمفاوضات لكنه لم يكن يتردد في استخدام ورقة الإضرابات الإنذارية، وقد شهدت، بالفعل، فترة ما بين سنوات 1947 و1950 مجموعة من الإضرابات مثل إضراب غشت 1949، حيث "بلغ عدد الصيادين المضربين عن العمل نحو 3 آلاف وعدد العمال في مختلف معامل التصبير نحو 6 آلاف، وقد اضطرت 30 من المعامل إلى إغلاق أبوابها من مجموع المعامل التي تبلغ 60 معملا"[2].

لكن سياسة الحماية كانت دائما تحاول كسر شوكة المناضلين بضرب رموز التحرك، وفي هذا الإطار كان رجال السلطة بتعاون مع "الباطرونة" يقومون بنصب كمائن وتلفيق تهم مخلة بالقوانين لزعماء القطاع من البحارة، وبالتالي يكون مصيرهم الطرد من العمل أو النفي خارج المدينة أو السجن أو التهديد...

تميزت بداية الخمسينات بتصاعد الصراع بين سلطات الحماية ورجال الحركة الوطنية والعمل النقابي، ففي سنة 1950 طالب بحارة آسفي بعدد من المطالب منها الرفع من ثمن السمك الذي يبيعونه لمعامل التصبير وتعيين نصيب الصيادين بناء على ثمن بيع السمك التام ومراقبة عمليات تقدير قيمة الصيد التي يقوم بها شباب لا خبرة لهم وإجبار أصحاب البواخر على الانخراط في صندوق التعويض العائلي والاعتراف بالمندوب النقابي الذي ينوب عن عَمَلة كل باخرة...،[3] ورغم المحاولات المتكررة لم يستجب لمطلبهم مما جعلهم يعلنون عن سلسلة من الإضرابات خلال سنة 1950، انتهت بالاستجابة الجزئية لعدد من مطالب البحارة، وهي:

+ تأسيس مركز لاستخدام العملة الصيادين المغاربة على أساس المساواة ومراعاة الأقدمية وعدد أفراد العائلة للصيادين في وضع سلك لهم.

---

[1]– عياش (ألبير)، الحركة النقابية في المغرب، الجزء الأول، ترجمة نور الدين سعودي، مراجعة العربي مفضال، الدار البيضاء، سنة 1988، ص 243.

[2]– "آسفي: إضراب الصيادين"، جريدة العلم، العدد 911، بتاريخ 11 غشت 1949، ص 1 – 2.

[3]– "آسفي: شؤون نقابية"، جريدة العلم، العدد 1230، بتاريخ 18 غشت 1950، ص 1.

+ قبول رقابة الصيادين على السمك الذي وقع صيده والذي كان يرجع أمره لحد الآن إلى بعض من لا خبرة لهم.

+ قبول دفاتر العمل في جميع الموانئ المغربية.

+ اعتراف أصحاب المراكب بالمسيرين النقابيين في علاقتهم مع بحارة كل سفينة[1].

وخلال سنة 1951 وبعد تنفيذهم للإضراب قامت سلطات الحماية باعتقال ثلاثة من أعضاء المكتب، ليتم إطلاق سراحهم فيما بعد واستئناف المفاوضات، وفي 27 نونبر 1951 قامت المكاتب الثلاث للبحارة والتصبير والنسيج بالتنسيق النقابي لتنظيم تجمعات عامة محلية، واتخاذ الخطط اللازمة للمواجهة.

وفي 3 دجنبر 1951 أعلن بحارة آسفي عن يوم إضراب تضامنا مع اعتقال المناضل المحجوب بن الصديق، وبهذا نلاحظ بأن الإضرابات المسفيوية لم تكن فقط من أجل مطالب مهنية أو اجتماعية، بل كانت تعلن من أجل مطالب وطنية تتجاوز ما هو محلي.

خلال سنة 1952 توالت صراعات البحارة مع سلطات الحماية، وكانت ذروتها ما اصطلح على تسميته "أحداث دار الباشا" يوم 30 مارس 1952، بمناسبة عقد الحماية، حيث نظم فرع حزب الاستقلال بآسفي إضرابا يشمل المدينة بما فيه من تجارة ووسائل النقل والبحر بما فيه من مراكب صيد وغيرها ولا بادية وما فيها من عملية الحرث، وكان هدف الإضراب أن يكون سلميا ودون مقاومة، غير أن الباشوية توجهت إلى بعض البحارة لإقناعهم بالخروج إلى البحر وكسر شوكة الإضراب، ذلك أن سلطة الحماية كان يهمها هو كسر الإضراب بخروج ولو مركب واحد للصيد، ولما علم البحارة بإرسال الباشا للأعوان إلى بعض البحارة ظنوا أن الباشا يريد سجنهم، فتجمعوا قرب المحكمة الباشوية، فواجهت السلطات هذا التجمهر بالقمع مما خلف عددا من القتلى والجرحى والمعتقلين.

وبحلول سنة 1953 كان جميع البحارة المناضلين النقابيين الآسفيين لازالوا في السجن لقضاء المدد التي حوكموا بهابعد أحداث سنة 1952، وخلال سنة 1955 تم نفي خمسة من أعضاء المكتب ثم اعتقال أربعة آخرين وفتحت باب التفاوض مع من تبقى منهم، بوساطة أحد رجال الباطرون الكبار وهو الحاج اعبيد، فتم إنهاء الإضراب الذي دام 27 يوما مقابل إطلاق سراح المعتقلين، وتجدر الإشارة إلى أن بحارة آسفي كانت تربطهم صلات مع بحارة الدار البيضاء الذين كانوا يقيمون بآسفي للإبحار، بل إن بحارة الدار البيضاء قرروا

[1]– "آسفي: شؤون نقابية"، جريدة العلم، العدد 1252، الأربعاء 13 شتنبر 1950، ص 1.

أن يضربوا هم أيضا تضامنا مع إخوانهم الآسفيين إلى أن تلبى مطالبهم[1]، وقد شارك بحارة آسفي بعد ذلك في مظاهرات 20 غشت 1955، والتي أسفرت عن خسائر بلغت 22 قتيل و30 جريح.

وفي 5 دجنبر 1955 انعقد اجتماع بين مكتب نقابة البحارة وبين إدارة الميناء حضره كذلك ممثلون عن أرباب المعامل وآخرون عن أرباب مراكب الصيد كما حضره مراقب الشؤون الحضرية، وأسفر الاجتماع عن النتائج التالية:

+ زيادة فرنكين اثنين عن الكيلو الواحد من السردين ابتداء من فاتح أكتوبر 1955.

+ تعويض البحارة عن سفر المراكب إلى خارج أسفي ب 7500 فرنك وعن كل سفر في الداخل بـ 5000 فرنك"[2].

أما عن علاقة حزب الاستقلال بالبحارة وعمال المصبرات، فإنه لما كانت هذه الطبقة من رجال ليس لهم مستويات تعليمية عالية، وأغلبهم نزحوا من البوادي ويصعب استمالتهم وكسبهم عن طريق السبل السياسية. فقد كانت خطة حزب الاستقلال في البداية هي تقريب هذه الفئة عن طريق الوساطة العقدية وذلك بتوسيل نشر الوعي الديني والوطني في صفوف هذه الفئة عن طريق رجال الحركة الوطنية من العلماء والفقهاء وعلى رأسهم الفقيه ادريس بناصر.

وكانت سلطات الحماية تعمد إلى تشغيل بعض العمال غير المؤهلين لمحاربة إخوانهم من البحارة المتمرسين بالعمل في البحر، والذين يزعجون السلطات وأرباب المراكب والمعامل بمواصلة المطالبة بحقوقهم التي هي مطالب مشروعة يقرها القانون، هؤلاء العمال المسخرين من السلطات ينقصهم النضج السياسي نظرا لما هم عليه من فقر، خصوصا وأن الرأسمالية المتواجدة بالمدينة قد تستغلهم وتصيرهم سلاحا حادا تحارب بهم إخوانهم البحارة الرسميين، الذين يطالبون بحقوق مهضومة من طرف أرباب المراكب والمعامل على السواء، كما أنها سلطت على البحارة لضرب وحدتهم باشا المدينة الطاهر المقري الشخصية الممقوتة داخل الوسط الآسفي، والتي لا ولاء لها إلا لمصالحها الشخصية.

هذا، ولم يكن بحارة آسفي خياليين في مطالبهم، بل إنهم كانوا عمليين، حيث إن مطالبهم كانت تنحصر في تحديد أثمان معقولة توضحها اتفاقات محددة ويطالبون أرباب المعامل بقبول كل الكميات المصطادة من

[1]– "آسفي: إضراب بحارة الدار البيضاء تضامنا مع بحارة آسفي"، جريدة العلم، العدد 1369، بتاريخ 5 شتنبر 1950، ص 1.
[2]– "آسفي: الحياة النقابية"، جريدة العلم، العدد 1375، بتاريخ 5 فبراير 1956، ص 3.

السردين، والتي تحملها المراكب من البحر، ذلك لأن المعامل كانت تعامل المراكب التي تأتي بالسردين بكمية وافرة بقديم الأثمان.

وقد أقبل على النقابة الشيوعية المغاربةُ، خصوصا الطبقة العاملة وشاركوهم الآراء والأهداف التي يقصدون إليها وركنوا إليها لا ركون المتمذهب بالفكر الشيوعي، بل ركون الذي يشعر من نفسه بالنقص وعدم الاكتمال، فيركن إلى الذي له خبرة واسعة وحنكة واحتكاك وتجربة واستعانوا بهم في وضع الأنظمة وقانون العمل مع أرباب المعامل وكيف يجب على أرباب المعامل قبول السردين المعروض عليهم وكيف تقنن الأثمان، وهذه خبرة كان يسعى إليها وإلى معرفتها البحارة المغاربة، وكانوا بسبب عدم الحصول عليها يقعون في الأغلاط وارتباك مع أرباب المراكب والمعامل على السواء مما يضع في طريقهم عقبات كانوا يكونون في غنى عن الوقوع فيها.

وقد عرفت سنة 1956 انتخاب عدد كبير من مكاتب النقابات المحلية بآسفي مثل نقابة تجار الخضر بالجملة ونقابة العطارين ونقابة النجارين صانعي مراكب الصيد[1]، ونقابة سائقي سيارات الأجرة ونقابة البحرية[2].

7- الصيد البحري والتقاليد

بمناسبة افتتاح موسم الصيد، كان الصيادون بأسفي يحتفلون بهذا الحدث عند الولي سيدي بوزكري[3] حيث يجتمعون ويضحّون بخروف. ويكرس يوم الاحتفال لقراءة القرآن والأمداح، وبعد ذلك يتم رفع الأيادي بالدعاء على أمل موسم صيد غني. كان يتم تمويل هذا الحفل من مساهمات الصيادين أو غيرهم من المتبرعين. وقد كان الأمين المسمى في ذلك الوقت رئيس ميناء الصيد هو من يعتني ويشرف على هذا الموسم.

خاتمة

بدأت الثروة السمكية بآسفي تدخل في ميدان الاستثمار منذ فترة الحماية، فارتفعت وتيرة بناء المراكب وارتفعت الكميات المصطادة بشكل كبير، ولم يكن السكان المحليون بآسفي يهتمون – في البداية – بحرفة الصيد البحري بواسطة المراكب، فقد كانت حكرا على الأجانب مثل الإسبان والبرتغال والإيطاليين الذين زودوا ميناء آسفي بسفن صيد عصرية، بعدما علموا – حسب بعض الدراسات التي أجريت سنة 1925 – بأن آسفي تزخر باحتياطي مهم من سمك السردين، ويبدو أنه منذ سنة 1922 بدأ صيد السردين بآسفي من طرف بواخر من

[1]– "آسفي: الحياة النقابية"، جريدة العلم، العدد 2072، 6 فبراير 1956، ص 3.

[2]– "آسفي: الحياة النقابية"، جريدة العلم، العدد 2076، 10 فبراير 1956، ص 3.

[3]– سيدي بوزكري هو واحد من أبناء الولي الصالح أبو محمد صالح، غرق في البحر، ويقع ضريحه بالقرب من ميناء أسفي، وقد كان الصيادون كل عام ينظمون موسما عنده.

بروتاني Bretagne، وجدير بالذكر أن المغاربة لم يمارسوا هذا النشاط إلا بعد سنة 1930، وقد أصدرت سلطات الحماية في هذا الصدد ظهيرا بتاريخ 17 أبريل 1934 والقاضي بتكوين أطقمة بحرية من البحارة المغاربة في حدود نصف الطاقم، لتتوالى بعد ذلك التطورات، ففي بداية عام 1949، كان بالمغرب 180 سفينة خاصة بصيد السردين (الفئة المتوسطة: من 10 إلى 30 طنا)، ثلثاها كان بآسفي، كما وصلت حمولة الأسماك في عام 1952 – مثلا – إلى 50000 طن، وتتكون في معظمها من السردين، كما أصبحت أسفي تتوفر على حوالي 2500 صياد، أكثر من 350 منهم من الأجانب و110 قارب سردين، كما أدى التوسع الهائل، من عام 1945 إلى عام 1955، إلى جعل آسفي، تنتقل من كونها مجرد ميناء صيد متواضع، إلى أول ميناء في صيد السردين في العالم. وعلى صعيد آخر، كان الصيد البحري أول قطاع يشهد العمل النقابي بآسفي وذلك خلال فترة الثلاثينات حيث نظم عددا من الإضرابات كما انخرط في العمل الوطني.

قائمة المصادر والمراجع :

- "آسفي: إضراب الصيادين"، جريدة العلم، العدد 911، بتاريخ 11 غشت 1949.
- "آسفي: ميناء الصيد الأول في العالم"، جريدة العلم، العدد 1208، الأحد 23 يوليوز 1950.
- "آسفي: شؤون نقابية"، جريدة العلم، العدد 1230، بتاريخ 18 غشت 1950.
- "آسفي: شؤون نقابية"، جريدة العلم، العدد 1252، الأربعاء 13 شتنبر 1950.
- "آسفي: إضراب بحارة الدار البيضاء تضامنا مع بحارة آسفي"، جريدة العلم، العدد 1369، بتاريخ 5 شتنبر 1950.
- "آسفي: الحياة النقابية"، جريدة العلم، العدد 1375، بتاريخ 5 فبراير 1956.
- "آسفي: الحياة النقابية"، جريدة العلم، العدد 2072، 6 فبراير 1956.
- "آسفي: الحياة النقابية"، جريدة العلم، العدد 2076، 10 فبراير 1956.
- بن جلون (عبد المجيد)، جولات في مغرب الأمس (1872)، مكتبة المعارف، سنة 1974.
- بن الشيخ (عبد الرحمان)، جريدة العلم (دون عنوان)، العدد 1176، الجمعة 16 يونيو 1950.
- رواية شفوية للسيد حسن السعدوني عضو جمعية المحيط للسمك الصناعي بآسفي لبرنامج "كان يا ما كان"، الحلقة بعنوان: "ميناء آسفي روايات من الحقبة الاستعمارية"، القناة المغربية الثانية 2M، فبراير 2018، تم الولوج بتاريخ 01/ 2026/02، في: https://www.youtube.com/watch?v=4V07OuB8ZLk
- الصبيحي (أحمد بن محمد)، كتابات أحمد بن محمد الصبيحي السلاوي حول آسفي: باكورة الزبدة من تاريخ آسفي وعبدة، الرحلة الآسفية، صلحاء آسفي وعبدة، عيسى بن عمر وفظائعه، تحقيق وتعليق عبد الرحيم العطاوي وآخرون، جمعية البحث والتوثيق والنشر، الرباط، 2004.

- عياش (ألبير)، الحركة النقابية في المغرب، الجزء الأول، ترجمة نور الدين سعودي، مراجعة العربي مفضال، الدار البيضاء، سنة 1988.
- قرار وزيري بتاريخ 4 رجب 1335 (1927/01/8) يتعلق بتخويل الحق في تأسيس محل لصيد السمك بالشبكة المعروفة بالحبالة الكبيرة (مادراك) على شاطئ المنطقة الفرنسوية بالإيالة الشريفة بين رأس آسفي ورأس كانتان، الجريدة الرسمية، عدد 1927/01/18.
- الكانون (أحمد)، جوانب من تاريخ عبدة خلال القرن التاسع عشر، بحث لنيل الإجازة في التاريخ، كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، 1985.
- كريدية (إبراهيم)، محاولة في كشف بصمات المحيط الأطلسي في تاريخ وعمارة حاضرة أسفي، جمعية آسيف لحماية التراث الثقافي والمعماري، 2008.
- المنوني (عياد)، الحركة العمالية المغربية، صراعات وتحولات، توبقال للنشر، الدار البيضاء، 1985.
- Aubin (Descos léon eugen), Le MAROC d'haujourd'hui, Librairie Armand Colin, Paris, 1904.
- Bouquerel (Jacqueline), Safi, deuxieme port du Maroc, les cahiers d'outre-mer, N° 71, 18eme Année, juillet-septembre, 1965.
- Crique de Sidi er Razi à 7 km au sud de Safi (face au Nord): quelques pêcheurs arabes ont capturé des poissons à la ligne, 7 juin 1922, archives Départementales de la haute-garonne, accedé le 12-01-2026, à: https://archives.haute-garonne.fr/ark:/44805/vtafac857f020d9c8d7/daogrp/0#id:893546476?gallery=true&brightness=100.00&contrast=100.00&center=998.295,-481.845&zoom=5&rotation=0.000
- Croquis exécutés d'après les travaux de l'Institut des Pêches de Casablanca.
- De perigny (Maurice Comte), Au Maroc : Marrakech et les ports du sud, Edition Roger, Paris, 1914.
- Godard (Leon), Le Maroc Note d'un Voyageur, alger, 1959.
- Le petit Casablancais, 21 fevrier 1948.
- Ragoug (Allal), Safi: histoire et mémoire: Contribution à l'étude d'une histoire régionale, Préface de mustapha Chadli, Rabat Net, Rabat, 2013.
- Raynal (René), L'activité de la pêche maritime au Maroc, Annales de Géographie, tome 60, N° 319, 1951.
- La vigie Marocaine, 14 juillet 1934 et 11 aout 1934.

Bibliography of Arabic References (Translated toEnglish)

- "Safi: Fishermen's Strike," Al-Alam newspaper, Issue 911, dated 11 August 1949.
- "Safi: The World's First Fishing Port," Al-Alam newspaper, Issue 1208, Sunday, 23 July 1950.
- "Safi: Trade Union Affairs," Al-Alam newspaper, Issue 1230, dated 18 August 1950.
- "Safi: Trade Union Affairs," Al-Alam newspaper, Issue 1252, Wednesday, 13 September 1950.
- "Safi: Strike of Casablanca Sailors in Solidarity with the Sailors of Safi," Al-Alam newspaper, Issue 1369, dated 5 September 1950.
- "Safi: Trade Union Life," Al-Alam newspaper, Issue 1375, dated 5 February 1956.
- "Safi: Trade Union Life," Al-Alam newspaper, Issue 2072, 6 February 1956
- "Safi: Trade Union Life," Al-Alam newspaper, Issue 2076, 10 February 1956.
- Benjelloun, Abd al-Majid. Tours in the Morocco of Yesterday (1872). Maktabat al-Ma'arif, 1974.
- Ben Cheikh, Abd al-Rahman. Al-Alam newspaper, "Untitled," Issue 1176, Friday, 16 June 1950.
- Oral testimony of Mr. Hassan Saadouni, member of the Ocean Association for Industrial Fish in Safi, for the program Kan Ya Ma Kan, episode entitled "Safi Port: Narratives from the Colonial Period," Moroccan Channel 2M, February 2018. Accessed on 01/02/2026 at: https://www.youtube.com/watch?v=4V07OuB8ZLk
- Al-Subaihi, Ahmad ibn Muhammad. Writings of Ahmad ibn Muhammad al-Subaihi al-Salawi on Safi: The First Extract from the History of Safi and Abda; The Safi Journey; The Saints of Safi and Abda; Isa ibn Omar and His Atrocities. Edited and annotated by Abd al-Rahim al-Attawi and others. Association for Research, Documentation and Publishing, Rabat, 2004.
- Ayache, Albert. The Trade Union Movement in Morocco, Part One. Translated by Noureddine Saoudi, reviewed by Al-Arabi Mefdal. Casablanca, 1988.
- Ministerial Decree dated 4 Rajab 1335 AH (08/01/1927) concerning the granting of the right to establish a fishing site using the net known as the large habala (madrak) on the coast of the French Zone of the Sharifian Empire between Cape Safi and Cape Cantin. Official Gazette, Issue dated 18/01/1927.

- Al-Kanoun, Ahmad. Aspects of the History of Abda during the Nineteenth Century. Undergraduate thesis in History, Faculty of Letters and Human Sciences, Rabat, 1985.
- Kridia, Ibrahim. An Attempt to Reveal the Imprints of the Atlantic Ocean in the History and Architecture of the City of Safi. Asif Association for the Protection of Cultural and Architectural Heritage, 2008.
- Al-Manouni, Ayyad. The Moroccan Labor Movement: Conflicts and Transformations. Toubkal Publishing, Casablanca, 1985.
- Aubin (Descos léon eugen), Le MAROC d'haujourd'hui, Librairie Armand Colin, Paris, 1904.
- Bouquerel (Jacqueline), Safi, deuxieme port du Maroc, les cahiers d'outre-mer, N° 71, 18eme Année, juillet-septembre, 1965.
- Crique de Sidi er Razi à 7 km au sud de Safi (face au Nord): quelques pêcheurs arabes ont capturé des poissons à la ligne, 7 juin 1922, archives Départementales de la haute-garonne, accedé le 12-01-2026
- Croquis exécutés d'après les travaux de l'Institut des Pêches de Casablanca.
- De perigny (Maurice Comte), Au Maroc : Marrakech et les ports du sud, Edition Roger, Paris, 1914.
- Godard (Leon), Le Maroc Note d'un Voyageur, alger, 1959.
- Le petit Casablancais, 21 fevrier 1948.
- Ragoug (Allal), Safi: histoire et mémoire: Contribution à l'étude d'une histoire régionale, Préface de mustapha Chadli, Rabat Net, Rabat, 2013.
- Raynal (René), L'activité de la pêche maritime au Maroc, Annales de Géographie, tome 60, N° 319, 1951.
- La vigie Marocaine, 14 juillet 1934 et 11 aout 1934.