

سفن الحج الفرانكوي خلال الحرب الأهلية الإسبانية:

الخصائص والمميزات

Francoist pilgrimage ships during the Spanish Civil War: characteristics and features

نورالدين أحميان

الأكاديمية الجهوية للتربية والتكوين لجهة الشرق - المملكة المغربية

ahmiane@gmail.com

ملخص:

تتناول هذه الدراسة توظيف الحج ضمن الاستراتيجية الدعائية للنظام الفرانكوي خلال الحرب الأهلية الإسبانية (1936-1939)، باعتباره أداة سياسية ودينية لاستمالة المغاربة في المنطقة الخليفية وتعزيز دعمهم العسكري للجنرال فرانكو. وتنطلق من فرضية مفادها أن تنظيم الرحلات الحجاجية لم يكن عملاً دينياً صرفاً، بل جزءاً من سياسة استعمارية هدفت إلى بناء شرعية رمزية داخل المجال الإسلامي. اعتمدت الدراسة على تحليل وثائق أرشيفية إسبانية ومصادر معاصرة، مع التركيز على تجربة سفينتي "المغرب الأقصى" خلال موسم حج 1937، وسفينتي "ماركس دي كومياس" خلال موسمي حج 1938 و1939.

تُبرز النتائج أن الإدارة الفرانكوية استثمرت بشكل كبير في تهيئة السفن لتتلاءم مع الخصوصيات الدينية للمغاربة، من خلال توفير خدمات دينية، مثل توفير أماكن مخصصة للصلاة وتقديم الغذاء الحلال وخدمات صحية، إضافة إلى وسائل الراحة والترفيه. كما كشفت الدراسة أن هذه الرحلات شكلت فضاء دعائياً تنافسياً، خاصة في منافسة فرنسا، حيث جرى إبراز التفوق الإسباني في تنظيم الحج مقارنة بسوء ظروف نقل حجاج المستعمرات الفرنسية في سفنها. وتخلص الدراسة إلى أن الحج الفرانكوي مثل آلية فعالة لدمج الديني في السياسي، وتوظيف الشعائر الإسلامية ضمن منطق الهيمنة الاستعمارية.

الكلمات الدالة: الحج - الفرانكوية - السفن - المغرب - الجنرال فرانكو.

Abstract:

This study explores the role of the Hajj pilgrimage in Francoist propaganda during the Spanish Civil War (1936-1939), highlighting its use as a political and religious instrument to secure Moroccan support in the Caliphate zone. It argues that organizing Hajj journeys was not merely a religious initiative, but part of a broader colonial strategy aimed at constructing symbolic legitimacy within the Islamic world. The analysis draws on Spanish archival sources and contemporary accounts, focusing on the voyages of *Al-Maghrib Al-Aqsa* (1937) and *Marques de Comillas* (1938-1939).

The findings show that the Francoist administration invested significantly in adapting these ships to Muslim practices by providing prayer spaces, halal food, medical care, and improved living conditions. These pilgrimages also functioned as a competitive propaganda arena, particularly vis-à-vis France, as Spain emphasized the superior organization and conditions of its Hajj voyages compared to those offered in French colonial contexts. The

study concludes that the Francoist Hajj operated as a strategic tool that intertwined religious practice with political objectives, reinforcing colonial authority and reshaping perceptions within the broader Islamic sphere.

Keywords: Hajj - Francoism - Ships - Morocco - General Franco

Résumé :

Cette étude explore le rôle du pèlerinage du Hajj dans la propagande franquiste durant la guerre civile espagnole (1936-1939), en soulignant son utilisation comme instrument politique et religieux pour s'assurer le soutien marocain dans la zone du califat. Elle démontre que l'organisation des voyages du Hajj n'était pas une simple initiative religieuse, mais s'inscrivait dans une stratégie coloniale plus vaste visant à construire une légitimité symbolique au sein du monde islamique. L'analyse s'appuie sur des sources d'archives espagnoles et des témoignages contemporains, et se concentre sur les voyages des navires Al-Maghrib Al-Aqsa (1937) et Marques de Comillas (1938-1939).

Les résultats montrent que l'administration franquiste a investi massivement dans l'adaptation de ces navires aux pratiques musulmanes, en fournissant des espaces de prière, une alimentation halal, des soins médicaux et de meilleures conditions de vie. Ces pèlerinages ont également servi de terrain de propagande concurrentiel, notamment vis-à-vis de la France, l'Espagne mettant en avant la supériorité de l'organisation et des conditions de ses voyages du Hajj par rapport à celles proposées dans le contexte colonial français. L'étude conclut que le Hajj franquiste a fonctionné comme un outil stratégique mêlant pratique religieuse et objectifs politiques, renforçant l'autorité coloniale et modifiant les perceptions au sein de la sphère islamique.

Mots-clés : Hajj – Francoisme – Navires – Maroc – Général Franco

مقدمة

مثل الحج مجالا خصبا لتقاطع الديني والسياسي، خاصة في السياقات الاستعمارية، حيث عملت القوى الأوروبية على توظيف الشعائر الدينية ضمن استراتيجياتها للهيمنة وإعادة تشكيل الولاءات. وفي هذا الإطار، برز الحج خلال مرحلة الحرب الأهلية الإسبانية (1936-1939) أداة مركزية في الدعاية الفرانكووية، إذ جرى توظيفه لاستمالة المغاربة في المنطقة الخليفية، وتحفيزهم على الانخراط في المشروع العسكري والسياسي الذي قاده الجنرال فرانكو ضد الجمهوريين.

انطلقت هذه السياسة من إدراك عميق للأهمية الرمزية والدينية للحج داخل المجتمع المغربي، ومن وعي بأثره في بناء صورة السلطة لدى الفاعلين المحليين. لذلك عمدت مندوبية شؤون الأهالي بتطوان، بأمر مباشر من الجنرال فرانكو إلى تنظيم ثلاث رحلات حجبة لفائدة المغاربة، في تجربة غير مسبوقة في تاريخ الحماية الإسبانية، بعدما كان الحجاج يعتمدون أساسا على السفن الفرنسية والإنجليزية المنطلقة من طنجة الدولية، في ظل شروط إدارية ومالية معقدة. وقد أتاح هذا التحول للسلطات الفرانكووية التحكم في مسارات الحج، ليس فقط من الناحية اللوجستية، بل أيضا من حيث أبعاده الرمزية والدعائية.

ولتحقيق هذا الهدف، لم تقتصر الفرانكوية على توفير وسائل النقل، بل عملت على إعادة تشكيل تجربة الحج ذاتها، من خلال تهيئة السفن بما يراعي الخصوصيات الدينية والثقافية للمغاربة، وتوفير شروط الراحة والخدمات الصحية، فضلا عن تأطير الرحلة بخطاب دعائي يبرز سعي إسبانيا "احترام" الإسلام ورعاية شعائره. كما تم توظيف هذه الرحلات في السياسة الخارجية، خاصة في الأقطار العربية، ولا سيما في الديار المقدسة، باعتبارها وسيلة لتقديم صورة عن النظام الفرانكوي باعتباره حاميا للمسلمين، في سياق تنافسي مع قوى استعمارية أخرى، وعلى رأسها فرنسا.

وعليه، تطرح هذه الدراسة جملة من الإشكالات المرتبطة بطبيعة هذا التوظيف السياسي للحج، من قبيل: ما هي خصائص سفن الحج الفرانكوي من حيث التجهيز والتنظيم؟ وإلى أي حد استطاعت هذه الرحلات تحقيق أهدافها الدعائية داخليا وخارجيا؟ وكيف تفاعلت مع السياق الاستعماري الأوسع، خاصة في ظل التنافس مع التجربة الفرنسية في نقل الحجاج؟ وتنطلق الدراسة من فرضية مفادها أن الحج الفرانكوي لم يكن مجرد خدمة دينية، بل أداة استراتيجية لإعادة إنتاج الهيمنة الاستعمارية عبر توظيف الرأسمال الرمزي للدين ضمن منطق سياسي دعائي متعدد الأبعاد.

1- سفينة دوميني أو المغرب الأقصى

كانت أول تجربة إشراف على تنظيم الحج خلال فترة الحماية الإسبانية في سنة 1937، فتم تخصيص سفينة "دوميني" (Domine)، التي تم تغيير اسمها خلال رحلة الحج إلى المغرب الأقصى، وقد مرت هذه العملية بعدة مراحل. فماهي خصائص سفينة المغرب الأقصى؟ وما مراحل تهيئتها؟

1.1- تهيئ السفينة

نظمت الإدارة الفرانكوية خلال مرحلة الحرب الأهلية ثلاث رحلات حجية إلى الديار المقدسة، حيث وفرت الفرانكوية للمغاربة السفن لنقل مئات الحجاج، من بينهم عدد من الأعيان لتأدية مناسك الحج خلال الحرب الأهلية الإسبانية (Campo Rizo, 1998, p. 217)، وكانت أول رحلة للحج نظمتها السلطات الفرانكوية لفائدة الأهالي في سنة 1937.

بدأ الاستعداد لتنظيم رحلة موسم 1937 منذ أواخر سنة 1936، حيث شرعت مندوبية الشؤون الأهلية منذ دجنبر بالعمل على توفير السفينة لنقل الحجاج، وفي هذا السياق، بعث "بيكبيدير" في يوم 9 دجنبر 1936 برقية إلى الجنرال لويس أوركات (Luis Orgaz Yoldi) جاء فيها: "[...] من أجل خدمة السياسة الإسبانية في المغرب، ونظرا للظروف الحالية، تقرر تنظيم موسم حج سنة 1937 على متن باخرة إسبانية ستحمل العلم المغربي والإسباني خلال رحلتها بين سبتة وجدة. ولإعطاء مزيد من الأهمية لهذه الرحلة ومنافسة البواخر الفرنسية والانجليزية من الضروري توفير باخرة من شركة Transmediterránea مع إدخال بعض التعديلات عليها بميناء سبتة حتى تكون موافقة لعادات المسلمين [...]". (بوهادي، 2003، ص. 601).

وبدوره أرسل المفوض السامي الجنرال لويس أوركات (Luis Orgaz Yoldi) برقية إلى الخنراليسمو في سالامانكا بتاريخ 11 دجنبر 1936، جاء فيها: في الظروف الحالية بالمغرب ينصح بتنظيم رحلة حج إلى مكة سنة 1937، على متن سفينة

إسبانية ترفع العلم المغربي، وطلب من السلطات البحرية أن تقوم بتخصيص سفينة من ميناء أليكانتي، وإرسالها إلى سبتة، وأن تتوافق السفينة مع الخصوصيات الإسلامية، وإذا كان هذا الأمر ممكناً يجب العمل على بدء الدعاية بين العناصر الإسلامية⁽¹⁾. وفي اليوم الموالي (12 دجنبر)، راسل الجنرال فرانكو رئيس أركان البحرية، لتخصيص سفينة على وجه السرعة والعمل على تجهيزها وفقاً لما يتناسب مع العادات الإسلامية للأهالي⁽²⁾. وعلى إثره أجاب فرانكو إدارة الحماية في المغرب ليخبرها بتخصيص سفينة "دوميني" (Domine) لنقل الحجاج⁽³⁾، التي توجهت من مدينة فيرول (Ferrol) في 10 من يناير 1937 إلى (Arsenal de la Carraca) (بالقرب من قادس)، قصد تفكيك مدفعيتها، ثم توجهت السفينة في اليوم 15 من الشهر نفسه إلى مدينة سبتة، ليتم تهيئتها على الطراز المغربي المناسب للفئة التي ستنقلها السفينة⁽⁴⁾. وبذلك تكون المفوضية السامية قد خطت أول خطوة في إنجاح فكرة تنظيم رحلة الحج، بعد الحصول على السفينة، رغم حاجة الفرانكويين للسفن خلال هذه المرحلة، التي تميزت باشتداد الصراع ضد الجمهوريين.

وقد نشرت جريدة "لاغسيطا دي أفريكا" (La Gaceta de África) وصفاً تقنياً دقيقاً للسفينة، وقدر وزنها الإجمالي (مع الركاب والبضائع) بـ 6914.37 طن⁽⁵⁾ وصافي الحمولة بـ 3866 طن، وحددت أبعادها على الشكل التالي: الطول الإجمالي 124.41 متر، وعرضها 16.40 متر، وسعة التخزين 5420 متر مكعب، وسعة خزان المياه 1119 متر مكعب، وفيما يخص قوة المحركات الرئيسة فتبلغ 5000 حصان، وتبلغ سرعتها 16.55 عقدة، وتحتوي على ثلاثة طوابق بطاقة استيعابية تصل إلى 884 راكب موزعة على الشكل التالي: 58 راكباً في الدرجة الأولى يقيمون في الطوابق العليا، و 40 في الدرجة الثانية، و 36 في الدرجة الثالثة، بينما تتسع الدرجة الرابعة لـ 750 راكباً. وبالنسبة للمرافق التي تتوفر عليها السفينة، فتحتوي على غرفة طعام للدرجة الأولى مع نادل، وغرفة الموسيقى، أما الدرجة الثانية فتتوفر على غرفة طعام وقاعة ومنطقة خاصة للتدخين. ويتوسط سطح السفينة مطبخاً كهربائياً كبيراً مخصصاً لخدمة الركاب، وطاقم السفينة، وتضم المخبزة أسطوانات للعجن وفرن للخبز، كما توجد مواقد فحم أخرى مخصصة للدرجة الرابعة، كما تتوفر الدرجة الأولى والثانية على سخانات كهربائية، وبالنسبة لغرف التبريد فتتكون من أربعة أقسام مخصصة للسّمك واللحوم والخضروات والبيض، إضافة إلى المستودعات المبردة والتي خصصت أربعة منها للفواكه، وُوُودت السفينة بعشر رافعات لحمل الأثقال والبضائع، وبأجهزة كشف الحرائق موزعة على جميع أنحاء السفينة. ومن جهة أخرى حظي الديكور وشروط الراحة بالسفينة باهتمام كبير، مما جعل منها أفخم السفن (La Gaceta de África, N 2009, pp. 1-2).

¹- AGMAB (Archivo General de la Marina "Alvaro de Bazan"). Carte de Alto Comisario al Generalísimo. 11-12-1936. Caja 9073.

²- AGMAB. Telegrama Oficial del Generalísimo. 12-12-1936. Caja 9073.

³- AGMAB. Nota para el Generalísimo, Salamanca, 30 de diciembre de 1936. Caja 9073.

⁴- AGMAB, Instrucción de Operaciones N°1 para el Comandante del «Domine», Salamanca 1 de enero de 1937. Caja 9073.

⁵- AGA (Archivo General de la Administración). Informe del Inspector de Sanidad, marzo 1939. Caja 81/02429.

كما قدمت السفينة خدمات العلاج والتمريض لفائدة الحجاج⁽¹⁾، إذ زودت بجميع المرافق الصحية الأساسية حتى تتناسب مع ما نصّت عليها الاتفاقية الصحية الدولية بباريس سنة 1926⁽²⁾، وقد اشترطت بنود هذه الاتفاقية أن تتوفر السفن على جهاز تقطير لإنتاج ما لا يقل عن خمس لترات من الماء لكل شخص يوميا⁽³⁾، وكانت بنود الاتفاقية قد ألزمت أيضا ربان السفينة بإخبار سلطات أي الميناء قبل ثلاثة أيام من موعد وصول السفينة إليه، وإخبارها بموعد المغادرة قبل 12 ساعة⁽⁴⁾

وحتى تتلاءم السفينة مع عادات المغاربة المسلمين أدخلت عليها عدة تعديلات، بتخصيص موضع للصلاة يتسع لحوالي 200 شخص، ووضع فيه كرسي للوعظ والقراءة، وقد امتنع الإسبان عن دخوله أو المرور به احتراماً للإسلام ومشاعر المسلمين، وعيّن أمين للأكل على السفينة، وخصص طباطب لكل درجة، وطاقم لخدمة الحجاج (الرهوني، 1941، ص. 44)، كما خصّصت على السفينة أماكن لتعليم الحجاج مناسك الحج، خلال رحلتهم إلى الديار المقدسة. (La Gaceta de África, N 2040, p. 1) وتم تغيير اسم السفينة بعد ذلك من "دوميني" (Domine) إلى "المغرب الأقصى" (الرهوني، 1941، ص. 43).

استدعى تهيئة السفينة وتكييفها بعد تحويلها من سفينة عسكرية إلى سفينة لنقل الحجاج بإدخال بعض التعديلات حتى تستجيب وتتناسب مع الغاية التي خصصت لها، ومن ذلك مثلاً اقتناء كرسي خاص لإمام السفينة بمبلغ 300 بيزيتا، وإصلاح السفينة وإطلائها بـ 23754.06، إضافة إلى 19462.59 بيزيتا لتشحيم السفينة وتزويدها بالمياه⁽⁵⁾، وهو ما فرض على السلطات الفرانكوية مصاريف إضافية لتنظيم الحج.

ولم يكن لمشروع بيكبيدير أي معنى بدون حملة دعائية مكثفة، لذلك حثت مندوبية الشؤون الأهلية المراقبين الجهويين على تكتيف الدعاية للرحلة⁽⁶⁾، من خلال نشر إعلانات تتضمن معلومات عن الباقرة التي ستقل الحجاج في مختلف المدن والقبائل (Heraldo de Marruecos, N 3339, p. 2)، فاستخدمت الصحافة المكتوبة الإسبانية والعربية، وبثت الأخبار عبر الإذاعة، ووزعت مئات المنشورات الدعائية والملصقات، التي تدعو مسلمي منطقة الحماية الإسبانية في المغرب للمشاركة في الحج (Moreras, 2020, p. 5). ومن أهم الصحف التي سخرت لهذه الغاية نجد صحيفة "ايرالدو دي مرويوكوس" (El Heraldo de Marruecos)، و لاغريطا دي أفريقيا (La Gaceta de África)، والفاو دي سبتة (El Faro de Cueta)، وغيرها من الجرائد.

¹ - N.A.NL (Nationaal Archief Nederland). Lettre de Gezant néerlandais au ministère néerlandais des affaires étrangères. 14 avril 1937. 2.05.119/ 36

² - AGA. Informe del Inspector de Sanidad, marzo 1939. Caja 81/02429.

³ - AGA. Carta del Delegado de Asuntos Indígenas, al Capitán de la Motonave «Domine», Tetuán, 22- 01- 1937. Caja 81/2428

⁴ - AGA. Carta del Delegado de Asuntos Indígenas, al Capitán del Transatlántico «Marqués de Comillas», Tetuán, 12 – 01- 1938. Caja 81/2427

⁵ - AGA. Viaje de peregrinos musulmanes a la Meca en la motonave «Domin» (Mogreb El Aksa), liquidación general, Interventor regional en Tetuán, Tetuán, 31-07-1937. Caja 81/02428

- AGA. Relación resumen de las cantidades satisfechas directamente por Don Francisco Limiñana por gastos del viaje de peregrinos a La Meca. Delegación Asuntos Indígenas, Tetuán. Caja 81/02428

⁶ - AGA. Telegráfico del Delegado de Asuntos Indígenas al Interventor Regional de Gomara-Xauen, 15-01-1937. Caja 64/0749.

ولتحقيق انتشار واسع لخبر إرسال فرانكو للسفينة من أجل نقل الحجاج المغاربة إلى الديار المقدسة، واستغلال ذلك في الدعاية للفرانكوية بغرض التأثير في وعي الأهالي ومواقفهم، جعل بيكبيدير السفينة قبلة للزائرين بتخصيص قطار خاص بين تطوان وسبتة، ووضع الحافلات رهن إشارة السكان ليتمكنوا من زيارة السفينة⁽¹⁾.

2.1- قصف السفينة

تم تحديد موعد انطلاق الرحلة نحو الديار المقدسة في 21 يناير 1937، غير أن إقدام الطائرات الجمهورية على قصف سفينة "المغرب الأقصى" بميناء سبتة في 20 يناير، أدى إلى تأجيل انطلاق الرحلة (دي ماداريغا، 2006، ص. 231)، إذ علم الجمهوريون بفضل جواسيسهم بالمنطقة، باستعداد الخليفة السلطاني مولاي الحسن بالمهدي لزيارة السفينة رفقة وزرائه، إلا أنه تخلف عن القدوم إلى سبتة بسبب غزارة الأمطار، فنجا من القصف (الرهوني، 1941، ص. 37-39). هذا في الوقت الذي كان الجهاز المخزني الخلفي قد قام بزيارة للسفينة في يوم 05 يناير، وعلى رأسه الصدر الأعظم أحمد الغنيم، ووزير الأحباس عبد الخالق الطريس، وعدد من الوزراء، حضر لاستقبالهم حوالي 500 شخص، إلى جانب فرقة من قوات "الريغولاريس"⁽²⁾.

ونتيجة لهذا القصف اندلعت مظاهرات عارمة في مختلف مدن المنطقة الشمالية، وخاصة بتطوان، وُقِرئ اللطيف في المساجد احتجاجا على هذا الفعل المعادي للعقيدة الإسلامية، كما تمت كتابة رسائل الاحتجاج إلى مختلف الجرائد المحلية منها والأجنبية خاصة الفرنسية والإنجليزية، واعتُبر هذا الفعل الذي أقدم عليه الشيوعيون عدوانا على الإسلام في جميع أقطار العالم الإسلامي، وأقيمت صلاة الغائب في بعض الدول العربية مثل الجزائر وسوريا والعراق... وغيرها اعتقادا أن القصف قد أصاب المغاربة في السفينة (الرهوني، 1941، ص. 39)، فتمت إقامة الصلاة على أرواح الحجاج.

عملت الإدارة الفرانكوية من جهتها على استغلال هذا القصف لكسب تعاطف المسلمين، إذ اعتبرته الصحافة الموالية للفرانكوية عملا عدائيا ضد الإسلام والمسلمين، ومعتقداتهم الدينية التي حاولت الجمهورية حرمانهم من تأديتها (La Gaceta de África, N 2017, p. 1).

أمام ما لحق السفينة جراء القصف، تقرر إرجاء الرحلة إلى يوم 27 يناير سنة 1937، والذي كان يوما مشهودا بتطوان، إذ خرج كل أهل البلد شيوخا ورجالا وأطفالا لتوديع الحجاج ولرؤية السفينة، لدرجة أن الحجاج لم يتمكنوا من الركوب إلا وهم في حالة من الازدحام والتدافع (الرهوني، 1941، ص. 45). وودعهم المفوض السامي، وكذا الخليفة السلطاني مولاي المهدي ووزرائه، حيث تفقد أحوالهم، فطاف بالسفينة ودخل إلى جميع طوابقها، بما فيها السفلى (الرهوني، 1941، ص. 45).

غير أن موعد انطلاق الرحلة سيعرف تأخيرا مرة ثانية، بعدما كان قد حُدد سابقا في 27 يناير، خشية إقدام الجمهوريين على شن هجوم آخر على السفينة، مما استوجب انتظار وصول مراكب الحراسة التي سترافق سفينة "المغرب الأقصى" إلى المياه

¹- AGA. Telegráfico del Delgado de Asuntos Indígenas al Interventor Regional en Xauen, 12-01-1937. Caja 64/079.

²- A.N.F (Archives Nationales de France). Communiqué du consul général, chargé du consulat de France à Tétouan, à Monsieur le Commissaire Résident Général de la République Française au Maroc, Rabat, 01 février 1937. F/60/712.

الإيطالية (الليبية)، التي كانت آنذاك حليفا للفرانكوية (الرهوني، 1941، ص. 47)؛ مما أدى إلى تأخير موعد انطلاق السفينة ليومين.

يبدو أن عملية الخفر (حراسة السفن) كانت سائدة خلال هذه الفترة التي تميزت باضطراب الأوضاع الأمنية، إذ لجأت إليها أيضا فرنسا سنة 1916 خلال رحلة الصبيحي (الصبيحي، 2016، ص. 212)، وقد يرجع ذلك إلى ظروف وحيثيات كلتا الرحلتين، فقد جاءت رحلة الرهوني في ظل الحرب الأهلية الإسبانية، وتزامنت رحلة الصبيحي مع الحرب العالمية الأولى.

3.1- صدى المغرب الأقصى

جعلت هذه المواصفات سفينة "المغرب الأقصى"، تتميز بفخامتها وجودة خدماتها، يصفها الرهوني قائلاً: "أما نظافته [المركب] ولطافته فمن باب حدث عن البحر ولا حرج، أما ربانه الكمندان كبريل فهو رجل عسكري من أعلى طبقة وفيه أخلاق جميلة غاية في التواضع وحسن معاشرة، وتحمل وصبر على ما يراه مخالفا لنظره، وفيه انبساط كبير وتودد وتحن للمسلمين إلى درجة أنه تمنى أن يتوجه معنا إلى مكة ومحج" (الرهوني، 1941، ص. 38). هكذا يبدو أن سلطات الحماية الإسبانية عملت على ضمان أبعاد الخدمات للحجاج والسهر على راحتهم وتجنب كل ما قد يثير استياءهم. أما الأشخاص الذين يزورون السفينة بالميناء في سبتة لرؤيتها فيعودون منبهرين من جمالها وفخامتها (Heraldo de Marruecos, N 3345, P. 3)، وقد عبر أيضا الصدر الأعظم أحمد الغنيمية وعبد الخالق الطريس أثناء زيارتهما للسفينة بميناء سبتة بتاريخ 05 يناير⁽¹⁾، عن حبهما لإسبانيا وامتنان المسلمين لما تلقوه منها، مما جعلهم ينظمون إلى العسكريين بقيادة الجنرال فرانكو (La Gaceta de África, N 2020, p. 6).

تركت السفينة انطبعا جيدا لدى المغاربة، وكذلك لدى مختلف الحجاج بالديار المقدسة، حيث أطلق على حجاج المغرب الخليفي لقب "حجاج الشمال"، وقد تجلّى ذلك في جانبين أساسيين:

- الأول: كشف عنه طبيب الصحة الأجنبي بجدة، الذي صنف السفينة ضمن سفن الدرجة الأولى لظروفها الصحية مقارنة مع باقي سفن حج عام 1937، وصدر التصنيف نفسه أيضا من قبل المجلس الصحي البحري في مصر.
- الثاني: إقدام السلطات الفرنسية هي الأخرى على توفير سفينة مندوزة (Mendoza) لنقل الحجاج خلال السنة نفسها، ثم سفينة بريتاني (Bretagne) خلال سنة 1938، فعانى الحجاج خلالها من الازدحام ورداءة ظروفها الصحية⁽²⁾.

كما أبدى المسلمون في باقي الأقطار العربية إعجابهم بالسفينة: "فهو مركب شهد العارفون له في بورسعيد وفي جدة لم يحمل الحجاج نظيره في الحسن والجمال والنظافة، وحتى قال أهل جدة أنه لم يرد إليها مركب حامل للحجاج مثله" (الرهوني، 1941، ص. 38). فصنفت على أنها أحسن السفن التي وردت على بلاد الحجاز، وبأن العرب لم يسبق لهم أن شاهدوا مثلها، ولعل جمالها وحسنها هو الذي جعلها تبدو في سبتة "كالكعبة يقصدها الناس رجالا ونساء وأطفالا من كل فج عميق، فيطوفون

¹- A.N.F. Communiqué de consol général, 01 février 1937. F/ 60/712

²- AGA. Informe del Inspector de Sanidad, marzo 1939. Caja 81/02429.

بها ثم يدخلونها ويطوفون بجميع غرفها، ووقع عليها ازدحام عظيم حتى كاد الناس يقتل بعضهم بعضا من كثرة الازدحام" (الرهوني، 1941، ص. 38).

وعند مقارنة هذه الرحلة بتلك التي نظمتها فرنسا بالجزائر في سنة 1937، لفائدة حجاج شمال إفريقيا، على متن باخرة مندوزة (Mendoza) التابعة لشركة الملاحة الفرنسية (جريدة البصائر، ع. 51، ص. 06)؛ والتي شهدت إقبال عدد كبير من الحجاج نتيجة للدعاية الكبيرة لهذه السفينة، فإنها كانت أقل جودة من نظيرتها الإسبانية، حيث لم تسمح سلطات مدينة الجزائر بإبحار الباخرة بسبب قذارتها ووجود الحشرات بها، كما عاملت الشرطة الحجاج بالعنف، فتعرضوا للإهانة، وتم أيضا نقل عدد كبير من الحجاج على متنها مما جعلهم يعانون من الازدحام إلى درجة وصفها بالسجن الذي يستحيل معه الحج، وبسبب هذه الوضعية المزرية تم تأسيس لجنة للدفاع عن الحجاج (جريدة البصائر، ع. 54، ص. 05)، وينضاف إلى كل ما سبق الأسعار المرتفعة لتذاكر السفر على متن السفينة (La Gaceta de África, N 2041, p. 2).

ونظراً للنقص التي رافقت سفينة مندوزة، أطلق عليها "المندوبة" لعدم صلاحيتها ورداءتها وضعف طاقتها الاستيعابية، فبسبب الازدحام توفي عدد من الحجاج، كما لم يتمكن أكثر من 152 حاجا من ركوب السفينة، رغم توفرهم على التذاكر والوثائق اللازمة (جريدة البصائر، ع. 54، ص. 05). وأمام هذا الوضع اندلعت عدة احتجاجات في ميناء الجزائر، وهو ما أضعف الموقف الفرنسي في المشرق العربي (CHANTRE, 2016, p. 106)، وقد يكون هذا من العوامل التي جعلت المسلمين في الأقطار العربية يثنون على فرانكو والسفينة التي خصصها لنقل حجاج المنطقة الخليفية.

وهكذا يبدو الفرق الشاسع بين جودة خدمات سفينة "المغرب الأقصى" مقارنة مع نظيرتها مندوزة، فتحدثت الكتابة الإسبانية على هذا الأمر بقولها: "فبينما تبعث إسبانيا الحجاج المسلمين من منطقة الحماية في الباخرة الرائعة "المغرب الأقصى" مع كل أنواع الاهتمام والخدمات، فإن الجبهة الشعبية الفرنسية تجمعهم كالماشية على متن الباخرة ميندوسا" (مارتين، 1988، ص. 160)، التي كان على متنها حوالي ثلاثة آلاف رجل من الجزائر وتونس والمغرب (الرهوني، 1941، ص. 62).

وفي ظل هذا التنافس الدعائي بين الفرانكوية وفرنسا، نورد وجهة نظر ثالثة محايدة، وهي الصادرة عن السلطات الهولندية، والتي أكدت بدورها على وجود فرق كبير بين سفينة "المغرب الأقصى" مقارنة مع تلك التي سخرتها فرنسا لنقل حجاج شمال إفريقيا، التي تفتقد إلى أبسط شروط الراحة⁽¹⁾؛ مما دفع السلطات الفرنسية إلى تحسين شروط نقل الحجاج في السنوات اللاحقة، خاصة الطبقة البورجوازية، لذلك دعت إلى تغيير السفن لتلائم هذه الفئة من المجتمع المغربي المتأثرة بالحضارة الأندلسية، من خلال توفير سفن تستجيب لشروط الراحة، تمكنهم من القيام برحلة ترفيهية تتوقف ببعض المحطات، لكن بدون أن يفقد الحج قيمته (CHANTRE, 2012, p. 532).

¹- N.A.NL. Lettre de Gezant néerlandais au ministère néerlandais des affaires étrangères. 14 avril 1937. 2.05.119/ 36.

2- سفينة ماركس دي كومياس

بعد تخصيص سفينة المغرب الأقصى عمدة الإدارة الفرانكوية إلى تغييرها واستبدالها بسفينة أخرى خلال رحلة حج موسمي 1938 و 1939، فتم تعديلها حتى تستجيب مع مهمة نقل الحجاج. فما خصائص سفينة ماركس دي كومياس؟

1.2- خصائص السفينة

خصص لحج عامي 1938 و 1939 سفينة "ماركس دي كومياس" (Marques de Comillas)، التابعة لشركة Transatlantica (El Faro de Ceuta, N 1313, p. 2)، وكان من المقرر أن تكون هذه السفينة هي نفسها التي توظف في رحلة موسم 1940 قبل أن تلغى⁽¹⁾، والتي تُعد من أبرز سفن الركاب الإسبانية في تلك الفترة، تم بناؤها في سنة 1935 في فيرول (Ferrol) وكانت تحت سيطرة الجمهوريين قبل أن يستولي عليها الفرانكويون في 26 فبراير 1937 (Heraldo de Marruecos, N 3600, p 4)، اشتغلت قبل الانقلاب الفرانكو في خط إسبانيا وكوبا والمكسيك ونيويورك، وتوفر هذه السفينة ظروف نقل مريحة واستثنائية للركاب، لما تحتويه من المرافق التي يحتاجها الحجاج، كما تتوفر على غرف كبيرة للاجتماعات ومكتبة وقاعة للموسيقى، ولهذا أُطلق على رحلتي 1938-1939 لقب "الحج الفاخر"⁽²⁾، أما طاقتها الاستيعابية فقدرت بـ 875 راكبا موزعون كما يلي:

- الدرجة الأولى: 149 موزعة على الشكل التالي:
- أجنحة (suites): 4 ركاب
- الممتازة: 8 ركاب
- العادية: 137 راكبا
- الدرجة الثانية: 53 راكبا
- الدرجة الثالثة: 673 موزعة على الشكل التالي:
- التفضيلية: 41 راكبا
- المقصورة (camarotes): 312 راكبا
- العادية: 320 راكبا⁽³⁾

عملت الصحافة الفرانكوية على الترويج للسفينة، على اعتبار أنها تحتوي على 240 غرفة من الدرجة الأولى كل واحدة مزودة بمحمام خاص، والدرجة الثانية تحتوي على 90 غرفة، أما الدرجة الثالثة فتتوفر على 570 غرفة (El Faro de Ceuta, N1008, p. 2)، وهكذا يكون مجموع غرف السفينة هو 900 غرفة.

¹- AGA. «Nota» Delegación de Asuntos Indígenas, Tetuán, 27- 10- 1939. Caja 81/2427

²- AGA. Informe del Inspector de Sanidad, marzo 1939. Caja 81/02429.

³- AGA. Nota de la Comandancia Militar de Marina, de la provincia de Cádiz, al Alto Comisario de España en Marruecos, Cádiz 25 de octubre 1937. Caja 81/02430.

لكن نتساءل عن سبب تغيير السفينة سنة 1938 وعدم توظيف سفينة 1937، أيكمن السبب في الطاقة الاستيعابية للسفينة، أم إلى سيطرة الفرانكويين على سفينة "ماركس دي كومباس" التي كانت في سنة 1937 بيد الجمهوريين، فأراد الفرانكويين إظهار تفوقهم على الجمهوريين من خلال استعمال سفينتهم وتخصيصها للمسلمين لأداء الحج؟

تحدث تقرير صحفي لصحيفة "La Gaceta de África" عن رحلة حج موسم 1937، التي سخرت لها سفينة "المغرب الأقصى"، والتي رغم روعتها، وكبر حجمها فإنها غير كافية لاستيعاب الحماس الكبير الذي أظهره المغاربة لأداء الحج (La Gaceta de África, N 2005, p. 2)، فتم تخصيص في الموسم الموالي، سفينة "مركيس دي كومباس" الأكبر والأكثر راحة من سفينة "دومين" (المغرب الأقصى) التي أثارت بعض الانتقادات خلال رحلة سنة 1937 (Moreras, 2020, p. 1937). وقد اعتبرت الصحافة أن سفينة ماركس دي كومباس تشكل أكثر تبرعات الجنرال فرانكو روعة لصالح الشعب المغربي (La Gaceta de África, N 2342, p. 8)، ويبدو أن هذا الوصف لم يكن فقط بغرض الدعاية الصحفية، حيث أكده أيضا ماء العينين بن العتيق بقوله: "هذا الوصف الذي ذكر في الجرائد من حال الباخرة وجدناه كله صحيحا، فتبارك الله أحسن الخالقين، وليس الخبر كالعيان" (ابن العتيق، 2004، ص. 104). وإن كان كلام ماء العينين لا يمكن الأخذ به بشكل كبير في هذا الباب، باعتباره واحدا من المستفيدين من التذاكر المجانية إلى الحج، وأن رحلته هو الآخر تدخل في إطار الدعاية للحركة الفرانكووية.

أما المواصفات التقنية للسفينة، فهي تزن 14 ألف طن بطول يبلغ 145 متراً (Heraldo de Marruecos, N 3600, p 4)، وقدرت حمولتها بـ 12225 طنا وسرعتها 17 ميلا في الساعة⁽¹⁾، مزودة بمحركين بقوة 9136 حصانا، وعلى أربعة أجهزة إرسال واستقبال لاسلكي، وجهاز راديو لخدمة الركاب، وأربعة مستوصفات وغرفة عمليات كبيرة وخزانة للأدوية، وموقد تعقيم وعلى متنها ثلاثة أطباء، ومساعدتي تمرير (Practicantes) وأربعة عمال صحيين، وممرضة، أما غرف السفينة فجميعها مزودة بالمياه العذبة الساخنة والباردة، مع حمام خاص، وتتضمن السفينة مبردا لحفظ الطعام وإنتاج الثلج، وتضم صالونات للحلاقة، وأجهزة لكشف الحرائق وإخمادها، ومزودة بجهاز عاز "كلايتون" (Clayton) للتبخير وإطفاء الحرائق⁽²⁾، كما تتضمن الرحلة جلسات موسيقية (CHANTRE, 2013, p. 631)، كما زودت بالسينما لعرض الأفلام، قصد توفير أقصى درجات الراحة للحجاج؛ وكل هذه الخدمات مشمولة في سعر التذكرة (Heraldo de Marruecos, N 3600, p 4).

2.2- تهيئ السفينة خلال موسم 1939

ولتناسب السفينة مع مهمة نقل الحجاج إلى مكة، أُدخلت عليها بعض التعديلات، فحسب بلاغ صادر عن مندوبية الشؤون الأهلية، تقدمت هذه الأخيرة عبر المفوض السامي بتقديم طلب إلى مندوبية الضرائب من أجل توفير مبلغ 10000 بيزيتا بالاستناد على البند التاسع من قانونها الذي يسمح بتخصيص نفقات "للطوارئ"، قصد تغطية مختلف نفقات الرحلة⁽³⁾ من قبيل: إصلاح أجزاء من السفينة وتركيب مكبرات الصوت بها، وشراء أسطوانات موسيقية، هذا بالإضافة إلى شراء الأواني الفخارية

¹- AGA. "الحج إلى مكة المكرمة". Caja 81/02430

²- AGA. Informe del Inspector de Sanidad, marzo 1939. Caja 81/02429.

³-AGA. Carta del Delegado de Asuntos Indígenas a la Ibarrola en Ceuta. 06-01-1938. Caja 881/02430.

والزجاجية التي يحتاجها الحجاج⁽¹⁾، وبعد إدخال التعديلات على السفينة، وُفر بها مصلى، وبيت للوضوء، وبهو عربي، ومطبخ إسلامي، ومستشفى⁽²⁾، ومطبخ، ومسلخ وصالون الخلافة، ويشرف على تقديم هذه الخدمات طاقم مسلم، وجميع الممارسات فوق السفينة موافقة للشريعة الإسلامية⁽³⁾.

وذكر صاحب الرحلة المعينة أن السفينة توفرت على سبع مصليات، وقد عيّن الشيخ مريبه ربه لكل مصلى فقيها خاصا به لتعليم الحجاج مناسك الحج (ابن العتيق، 2004، ص. 113) على طول الرحلة إلى الديار المقدسة؛ مع مصلى كبير في الدرجة العليا، يتسع لحوالي ثلاثمائة مصلي، وتتم فيه (المصلى) قراءة القرآن من قبل أكثر من 100 طالب (ابن العتيق، 2004، ص. 104-105)، وما يمكن استنتاجه من هذه الإشارة، هو كبر مساحة السفينة، ووجود عدد كبير من الطلبة على متنها.

ركزت الإدارة الفرنكوية خلال الاستعداد لتنظيم الحج على توفير شروط سفر مريحة لفائدة حجاج المغرب الإسباني مقارنة بباقي التجارب الأخرى، ومن أجل ذلك تم تهيئ سفينة ماركس دي كومباس بالحاجيات الأساسية التي تتطلبها عملية نقل الحجاج، حيث تم العمل على توفير السينما على متن السفينة لفائدة الحجاج، حتى يستأنسوا بها في طريقهم الطويل ذهابا وإيابا إلى الديار المقدسة⁽⁴⁾، وهو ما كلف السلطات الفرنكوية تكاليف إضافية بسبب حرصها على توفير مختلف شروط الرحلة للحجاج على ظهر السفينة، من موسيقى، وسينما، ومصليات، وغيرها من المرافق التي يحتاجها الركاب

كانت إحدى أهم الاهتمامات الكبرى للسلطات الفرنكوية خلال الاستعداد لتنظيم رحلة الحج هي توفير طعام يتناسب مع خصوصيات ركابها المسلمين خاصة من الناحية الشرعية (توفير طعام حلال)، لذا كان كل العاملين في المطبخ طهاة مسلمين، إضافة إلى الجزارين الذين كانوا يتولون ذبح المواشي على ظهر السفينة لإطعام الحجاج (Moreras, 2020, p. 05).

ونظراً لجمالية السفينة وفخامتها، أعجب حاكم ليبيا بتنظيم الخدمات المتعددة التي احتوت عليها بأمر من الجنرال فرانكو، الذي عمل على توفير أقصى درجات الراحة للحجاج، مما سهل عليهم الحج، بل وجعل منها رحلة للاستجمام لما وفرتة السفينة من عروض موسيقية وسينمائية... (La Gaceta de África, N 2300, p. 1)، ورغم التنسيق والتعاون بين السلطات الفرنكوية ونظيرتها الإيطالية، من خلال نقل حجاج إيطاليا على نفس السفينة الفرنكوية إلى الحجاز، لكن السلطات الإيطالية في طرابلس منعت وصول الأهالي إلى السفينة قصد زيارتها حتى لا تقارن مع السفن الإيطالية، إذ رغم توقف السفينة الإسبانية بطرابلس لثلاثة أيام لم يسمح بزيارتها (CHANTRE, 2013, pp. 631- 632)، لكن هذا لم يمنع التنسيق القائم بين فرانكو وإيطاليا الذي كان ناجحاً إلى أبعد الحدود، وظهر ذلك جلياً من خلال امتنان وتقدير رعاياها (إيطاليا) لهذه الرحلة، وهو ما دفع الصحافة التونسية إلى مطالبة الحكومة الفرنسية بتنظيم أفضل لعملية نقل الحجاج إلى مكة. (CHANTRE, 2013, pp. 635)

وخلال الاستعداد لتنظيم رحلتي حج 1938 و1939 تم استحضار القصف الذي تعرضت له سفينة المغرب الأقصى سنة 1937 من قبل طائرات الجمهوريين، فعملت الإدارة الفرنكوية على تأمين الحماية للسفينة تحسباً لأي هجوم، وبدأ

¹- AGA. Informe, Delegación de Asuntos Indígenas, Tetuán, 14-12-1937. Caja 81/024430.

²- AGA. "الحج إلى مكة المكرمة". Caja 81/02430.

³- AGA. «Nota para el Sr. Aragón», Jefe de Sección Política, Tetuán, 01-11-1939. Caja 81/2427.

⁴- AGA. Carpeta que contiene comprobantes de diversos gastos efectuados por el motivo del viaje de peregrinación a la Meca. Delegación de Asuntos Indígenas, Tetuán. 31.08.1939. Caja 81/02429

الاستعداد مبكراً لتأمين الحماية للسفينة قبل موعد انطلاقها، إذ أرسل الجنرال فرانكو في 04 مارس 1938 برقية إلى المفوض السامي بتطوان يطلب منه أن يعلمه بمواعيد الرحلة، للتنسيق مع إيطاليا حول أمن السفينة، والتي يهتمها هي الأخرى أمن حجاج طرابلس⁽¹⁾، وفي اليوم التاسع من الشهر نفس توصلت المفوضية السامية بتطوان ببرقية أخرى من فرانكو يخبرها فيها أن سفينة الحجاج ستلقى أوامر مباشرة من البحرية من خلال الملحق الإسباني في إيطاليا⁽²⁾.

أقدمت السلطات الفرنسية هي الأخرى في سنة 1938 على تغيير السفينة المقلدة لحجاج شمال إفريقيا، فبعد سفينة مندوزة (Mendoza) التي وظفت خلال سنة 1937، تم الانتقال إلى استعمال سفينة بريتاني (Bretagne) خلال سنة 1938، ورغم ذلك عانى الحجاج خلالها من الازدحام ورداءة ظروفها الصحية⁽³⁾.

خلاصة

استطاعت الإدارة الفرانكوية، خلال الحرب الأهلية (1936-1939)، أن توظف الحج باعتباره رأسمالاً رمزياً ذا حمولة دينية قوية داخل المجتمع المغربي، لتعيد توجيهه نحو خدمة أهدافها السياسية والعسكرية، وفي مقدمتها استمالة المغاربة وتعزيز مشاركتهم في مشروعها الحربي ضد الجمهوريين. وقد تجسد هذا التوجه في الحرص الكبير على توفير شروط سفر استثنائية مقارنة بالتجربة الاستعمارية الفرنسية المنافسة. فالسفن الفرانكوية، سواء سفينة "المغرب الأقصى" سنة 1937 أو سفينة "ماركس دي كومباس" خلال سنتي 1938 و1939، لم تهيأ فقط من الناحية التقنية، بل خضعت لإعادة تشكيل شاملة استحضرت الخصوصيات الدينية والثقافية للمغاربة، من خلال توفير المصليات، والطعام الحلال، والتأطير الديني، إلى جانب الخدمات الصحية ووسائل الراحة والترفيه. وهو ما جعل تجربة الحج تتحول من مجرد رحلة دينية إلى تجربة مركبة تجمع بين التعبد والراحة والاستجمام، في سياق دعائي ممنهج.

غير أن هذا التفوق الفرانكوي لا يمكن فهمه خارج سياق التنافس الاستعماري، حيث برزت الرحلات الحجبة كفضاء للمقارنة بين القوى الاستعمارية. فقد ساهمت الاختلالات التي طبعت تنظيم فرنسا لنقل الحجاج، خاصة من خلال سفينة "ميندوزا"، في تعزيز صورة إسبانيا كقوة أكثر احتراماً للإسلام، وهو خطاب تم توظيفه بشكل استراتيجي داخل المغرب وخارجه، خاصة في الأقطار العربية والديار المقدسة. وهكذا تحولت السفن الفرانكوية إلى واجهة دعائية، تعرض من خلالها صورة النظام الفرانكوي باعتباره حامياً للشعائر الإسلامية، في مقابل تصوير خصومه، سواء الجمهوريين أو القوى الاستعمارية الأخرى، بوصفهم معادين للدين أو عاجزين عن توفير شروط ملائمة لأداء الحج.

كما أظهرت الدراسة أن نجاح هذه التجربة لم يكن مرتبطاً بتوفير الإمكانيات المادية فقط، بل أيضاً بالتحكم في الرمزية المرتبطة بالحج، من خلال تأطير الرحلة بخطاب ديني وسياسي متداخل، يعيد تعريف العلاقة بين المستعمر والمستعمر. ففي هذا

¹- AGMAV (Archivo General Militar de Ávila). Carta del General Jefe de Estado Mayor al Alto Comisario de España en Marruecos. Burgos, 04 de marzo de 1938. C.2965, 18 / J

²- AGMAV. Telegrama Oficial del Generalísimo (Franco), al Alto Comisario de España en Marruecos. Burgos, 09 de marzo de 1938. C.2965, 18 / J.

³- AGA. Informe del Inspector de Sanidad, marzo 1939. Caja 81/02429.

السياق، لم يعد الحج مجرد فريضة دينية، بل أصبح أداة لإعادة إنتاج السلطة وبناء شرعيتها، عبر استثمار المشترك الديني وتوجيهه نحو أهداف سياسية محددة.

وعليه، يمكن القول إن تجربة الحج الفرانكوي تمثل نموذجا دالا على قدرة الأنظمة الاستعمارية على إعادة توظيف الشعائر الدينية ضمن استراتيجياتها، حيث يتحول الدين من مجال مستقل نسبيا إلى أداة فاعلة في إعادة تشكيل الولاءات وإعادة ترتيب التمثيلات داخل المجال الاستعماري والمتوسطي على حد سواء.

قائمة المصادر والمراجع:

دور الأرشيف:

A.N.F. Communiqué de consol général, 01 février 1937. F/ 60/712

A.N.F. Communiqué du consul général, chargé du consulat de France à Tétouan, à Monsieur le Commissaire Résident Général de la République Française au Maroc, Rabat, 01 février 1937. F/60/712.

AGA. "الحج إلى مكة المكرمة". Caja 81/02430

AGA. «Nota para el Sr. Aragón», Jefe de Sección Política, Tetuán, 01-11-1939. Caja 81/2427.

AGA. «Nota» Delegación de Asuntos Indígenas, Tetuán, 27- 10- 1939. Caja 81/2427

AGA. Carpeta que contiene comprobantes de diversos gastos efectuados por el motivo del viaje de peregrinación a la Meca. Delegación de Asuntos Indígenas, Tetuán. 31.08.1939. Caja 81/02429

AGA. Carta del Delegado de Asuntos Indígenas, al Capitán de la Motonave «Domine», Tetuán, 22- 01- 1937. Caja 81/2428

AGA. Carta del Delegado de Asuntos Indígenas, al Capitán del Transatlántico «Marqués de Comillas», Tetuán, 12 – 01- 1938. Caja 81/2427

AGA. Carta del Delegado de Asuntos Indígenas a la Ibarrola en Ceuta. 06-01-1938. Caja 881/02430.

AGA. Informe del Inspector de Sanidad, marzo 1939. Caja 81/02429.

- AGA.** Informe, Delegación de Asuntos Indígenas, Tetuán, 14-12-1937. Caja 81/024430
- AGA.** Nota de la Comandancia Militar de Marina, de la provincia de Cádiz, al Alto Comisario de España en Marruecos, Cádiz 25 de octubre 1937. Caja 81/02430.
- AGA.** Relación resumen de las cantidades satisfechas directamente por Don Francisco Limiñana por gastos del viaje de peregrinos a La Meca. Delegación Asuntos Indígenas, Tetuán. Caja 81/02428
- AGA.** Telegráfico del Delegado de Asuntos Indígenas al Interventor Regional de Gómara-Xauen, 15-01-1937. Caja 64/0749.
- AGA.** Telegráfico del Delgado de Asuntos Indígenas al Interventor Regional en Xauen, 12-01-1937. Caja 64/079.
- AGA.** Viaje de peregrinos musulmanes a la Meca en la motonave «Domin» (Mogreb El Aksa), liquidación general, Interventor regional en Tetuán, Tetuán, 31-07-1937. Caja 81/02428
- AGMAB,** Instrucción de Operaciones N°1 para el Comandante del «Domine», Salamanca 1 de enero de 1937. Caja 9073.
- AGMAB.** Carta de Alto Comisario al Generalísimo. 11-12-1936. Caja 9073.
- AGMAB.** Nota para el Generalísimo, Salamanca, 30 de diciembre de 1936. Caja 9073.
- AGMAB.** Telegrama Oficial del Generalísimo. 12-12-1936. Caja 9073.
- AGMAV.** Carta del General Jefe de Estado Mayor al Alto Comisario de España en Marruecos. Burgos, 04 de marzo de 1938. C.2965, 18 / J
- AGMAV.** Telegrama Oficial del Generalísimo (Franco), al Alto Comisario de España en Marruecos. Burgos, 09 de marzo de 1938. C.2965, 18 / J.
- N.A.NL.** Lettre de Gezant néerlandais au ministère néerlandais des affaires étrangères. 14 avril 1937. 2.05.119/ 36

ابن العتيق، م. (2004). *الرحلة المعينية* (تحقيق م. الظريف، ط. 1). دار السويدية للنشر والتوزيع.

بوهادي، ب. (2003). *المغرب والحرب الأهلية الإسبانية* (أطروحة دكتوراه غير منشورة). كلية الآداب والعلوم الإنسانية، الرباط.

الرهوني، أ. (1941). *الرحلة المكية* (1355-1356هـ/1937م). منشورات معهد الجنرال فرانكو للأبحاث العربية الإسبانية.

دي ماداريغا، م. ر. (2006). *مغاربة في خدمة فرانكو*. منشورات الزمن.

مارتين، م. (1988). *الاستعمار الإسباني في المغرب* (1860-1956). منشورات التل.

Campo Rizo, J. M. (1998). "El factor Marruecos en la guerra civil española: una propuesta de investigación". *Hesperis Tamuda*, 36, 205-242.

Chantre, L. (2012). *Le pèlerinage à La Mecque à l'époque coloniale (v. 1866-1940): France – Grande-Bretagne – Italie* (Thèse de doctorat). Université de Poitiers.

Chantre, L. (2013). "Le Duce-Calife : Les pèlerinages à La Mecque de l'empire fasciste". *Clio: Rivista trimestrale di studi storici*, 49, (1-2) 63-85.

Chantre, L. (2016). "Une menace venue d'Orient : Un siècle de pèlerinages à La Mecque dans l'Algérie coloniale (1840-1940)". *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 63(2) 84-109.

Moreras, J. (2020). "The way to Mecca: Spanish state sponsorship of Muslim pilgrimage (1925-1972)". *Culture & History Digital Journal*

المقالات الصحفية:

"الحج إلى بيت الله الحرام لسنة 1355هـ/1937 على ظهر الباخرة (مندوزة): للجمعية الإسلامية الفرنسية لنقل حجاج الشمال الإفريقي". *جريدة البصائر*، ع. 51. ص 06.

"حول رحلة الباخرة (مندوزة إلى الحجاز أو كاثرة ركب الحجاج في هذه السنة)". (1937). *جريدة البصائر*، ع. 54. ص. 05.

Alrededor del viaje del vapor francés «Mendoza», al Hétjaz o el viaje que hacen los peregrinos este año". (1937). *La Gaceta de África*, 2041. p. 2

"Ante el viaje de los peregrinos musulmanes a la Meca". (1938). *El Faro de Ceuta*, 1008. p. 2.

- "Ante la peregrinación de los musulmanes a la Meca". (1939). *El Faro de Ceuta*, 1313. p.2
- "Como se hace la peregrinación a la Meca". (1937). *La Gaceta de África*, 2040. p. 1
- "Del viaje de los musulmanes a la Meca". (1937). *El Faro de Ceuta*, 700. p. 3
- "El regreso de la Meca". (1938). *La Gaceta de África*, 2342. p. 8
- "El teniente coronel sr. Beigbeder, Alto Comisario interino, al mundo musulmán". (1937). *El Telegrama del Rif*, 12777. p. 1
- "El viaje a la Meca". (1937). *La Gaceta de África*, 2005. p. 2
- "El viaje de peregrinación de los musulmanes a la Meca". (1937). *El Telegrama del Rif*, 12756. p.1
- "La peregrinación a La Meca: Todo el mundo musulmán expresa su admiración ante el «Marqués de Comillas»". (1938). *La Gaceta de África*, 2300. p.1
- "La próxima peregrinación a La Meca: una visita al trasatlántico «El Mogreb el Aksa»". (1937). *La Gaceta de África*, 2009. pp. 1-2
- "Las peregrinaciones a la Meca". (1937). *Heraldo de Marruecos*, 3345. p. 3
- "Manifestaciones de protesta por la agresión al «Mogreb El Aksa»". (1937). *La Gaceta de África*, 2017. p. 1
- "Peregrinación a la Meca". (1937). *Heraldo de Marruecos*, 3600. p 4
- "Suscripción pro víctimas del bombardeo de vapor «Mogreb El Aksa»". (1937). *Heraldo de Marruecos*, 3353. p.5
- "Un tren especial a Ceuta para visitar el buque «El Mogreb El Aksa»". (1937). *La Gaceta de África*, 2007. p. 2
- "Viaje a la Meca: los poetas árabes hacen poesías a Franco". (1937). *Heraldo de Marruecos*, 3339. p. 2
- "La visita de S.E. el gran visir y ministros del Majzen en la motonave «Mogreb el Aksa»". (1937). *La Gaceta de África*, 2020. p. 6.