السُلطة والسياسة والاقتصاد والعمران في مصر

خلال القرنين التاسع عشر والعشرين

فهرسة أثناء النشر
إعداد الهيئة العامة لدار الكتب والوثائق القومية
إدارة الشؤون الفنية

سيد ، حسني محمد
السُلطة والسياسة والاقتصاد والعمران في مصر خلال القرنين التاسع عشر والعشرين/ د. حسني محمد سيد.
- ط1 – القاهرة: الوادي للثقافة والإعلام، 2020م.
760 ص، 24سم.
تدمك 9 94 6515 977 978
1- السُلطة – علوم سياسية
2- مصر – تاريخ العصر الحديث – عصر محمد علي (1849-1805م)
أ- العنوان 320.011

تاريخ الإصدار: 1441هـ - 2020 م
حقوق الطبع: محفوظة
الطبعة: الأولى
رقم الإيداع: 2019/21521م
الترقيم الدولي: ISBN: 978 - 977 - 6515 - 94 - 9

تحذير: لا يجوز نسخ أو استعمال أي جزء من هذا الكتاب بأي شكل من الأشكال أو بأية وسيلة من الوسائل (المعروفة منها حتى الآن أو ما يستجد مستقبلا) سواء بالتصوير أو بالتسجيل على أشرطة أو أقراص أو حفظ المعلومات واسترجاعها دون إذن كتابي من الناشر.

الوادي
للثقافة والإعلام
ص.ب (130 محمد فريد) القاهرة 11518
E-mail: darannshr@hotmail.com

السُلطة والسياسة والاقتصاد والعمران في مصر

خلال القرنين التاسع عشر والعشرين

د. حسني محمد سيد

مقدمة

لماذا هذا الكتاب؟.. ولمن؟:



تمضي حركة التاريخ بالأمم والشعوب والدول، بتقلباتها المتباينة، صراعًا وسلامًا، وصعودًا وهبوطًا، ونموًّا واضمحلالا، وازدهارًا وتدهورًا، لسكانها واقتصادها ومجتمعاتها المختلفة وثقافتها، في تفاعل ديناميكي مستمر متعدد الأبعاد بين كل هذه المكونات والعناصر، المؤثرة والمتأثرة، وينعكس ذلك كله على منظومة العمران، بكلياتها الشاملة، من استخدام الأرض وتوظيف الموارد، إلى نوياتها من الحواضر والقرى وتكتلاتها المتشابكة من الأقاليم. ويشكل العمران في هذا الصدد –وكذلك تحولاته وتقلباته عبر الزمن– التسجيل الموضوعي المعبر بكل دقة عن حركة التاريخ، فالمدن التي ازدهرت ونمت وتضاعفت أحجامها، أو تدهورت وفقدت وظائفها وسكانها، وكذلك القرى والأقاليم، ما هي إلا تعبير مباشر وغير مباشر عن تفاعل وتأثير قوي ومؤثرات متعددة، تصنع في النهاية "حالة العمران" وتحولاتها الدائمة.

إذن قضيتنا في هذا الكتاب هي "العمران"، البنية المادية الكبيرة التي تصنعها المجتمعات البشرية منذ بدء التاريخ، وتقيمها الحضارات المتوالية؛ تحقيقًا لأهدافها وانعكاسًا لهوياتها الثقافية وعقائدها وطموحاتها، ما بين البقاء والنمو والاستدامة، وتحاول إدارتها الدول في المجتمعات المعاصرة في إطار تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية المتفق عليها، أو المختلف عليها في بعض الأحيان.

إن "العمران" في هذا الصدد، وتحولاته عبر الزمن، يمثل ظاهرة شديدة التعقيد، والتي قد تستعصي أحيانًا على محاولات الفهم العميق، ويرتبط هذا التعقيد –بصفة أساسية– بتعدد وتنوع القوى والعوامل المؤثرة في تشكل العمران وتحولاته عبر الزمن، وكذلك تباينات طبيعة وأدوار القوى المؤثرة، وأوزانها النسبية وقوتها وسيطرتها. وعبر تاريخ تطور المجتمعات البشرية، فإن منظومات العمران المحلية تتشكل –في ظل العناصر الحاكمة للانتفاع الفردي والجماعي من الأرض وخصائصها الموقعية والموضعية ومواردها المتاحة من موارد المياه والتربة وغيرها– من تفاعل مئات وآلاف القرارات الفردية / العائلية / القبلية مع توجهات سلطة –أو سلطات عليا متدرجة– يكون

لها في الغالب توجهاتها الحاكمة التي تفرضها على المحكومين أو التابعين، تحقق بها أغراضها المختلفة (السيطرة، الدفاع، التحكم، الاستكبار، الاستئثار والتحكم في الموارد ... إلخ).

أما في العالم المعاصر، فإن ظاهرة العمران أصبحت أكثر وأشد تعقيدًا، وبصفة أساسية نتيجة النمو الحجمي الكبير للسكان على مستوى الدولة ككل، وكذلك على مستوى الحواضر الكبرى والعواصم، والتي قد تتجاوز أحجامها عشرات الملايين من السكان، ومن ثم أصبح "تنظيم العمران" أو التحكم فيه، منظومة شديدة التعقيد، تحكمها الدساتير والقوانين والمخططات القومية والنظم والقواعد والإجراءات المختلفة الحاكمة والضابطة لكل تصرف، والتي تستهدف جميعها في النهاية، فعليًّا أو تمثلا، وبكفاءة أو إهدار، وفاعلية أو انفلات، وتحقيق النفع الجمعي العام (على مستوى الدولة)، وإشباع احتياج أفراد ومؤسسات المجتمع القائمة على إدارة أنشطته الاقتصادية ومؤسساته الخدمية المختلفة، والتي قد تنجح في إدارة هذه المنظومة، طبقًا للأهداف الموضوعة – بغض النظر عن سلامة وواقعية هذه الأهداف، ومدى تحقيقها للصالح العام، أو تحيزها لصالح فئات مجتمعية معينة– أو تخفق فاعليتها في ذلك، وهو ما يؤدي لانفلات العمران خارج سيطرة السلطة، وظهور ظاهرة العشوائية.

في هذا الإطار يظهر بوضوح –لأي قارئ أو دارس للتاريخ بشكل عام، أو لتاريخ العمران بشكل خاص– الدور المحوري للسلطة بوجه عام في تطور العمران وتحولاته الإيجابية والسلبية، إن جاز تقييمها والحكم عليها، وهو ما يظل دائمًا من منظور جزئي مؤقت في بعض الأحيان. فالسلطة العليا –الأباطرة والملوك والحكام ... إلخ– هم الذين يأمرون بتشييد العواصم الملكية الحاكمة، والمدن الدفاعية الحصينة، أو المعابد ودور العبادة المركزية، وهو ما يخلق دورات من النمو الاقتصادي المرتكزة على الاستقطاب البشري القائم على التركز في مواقع السلطة والثروة، ومن ثم تتشكل منظومة العمران من نويات مركزية كبيرة (حواضر) تدرجًا إلى الوحدات الأصغر من البلدات والقرى، وما شابهها.

إن دور السلطة في تشكيل مواقع ونمط العمران المادي، ومن ثم خريطة منظومة العمران على مستوى الدولة أو الإقليم المشار إليها آنفًا، ينطلق من توظيف عناصر الأرض والموارد والاقتصاد القائم، ومن ثم وبالضرورة إعادة تشكيلها، طبقًا لأهداف السلطة، أو للأهداف المجتمعية كما تراها مؤسسة السلطة، ومن ثم فإن حجم ودرجة تحولات العمران يرتبط –بالضرورة وبقوة– بحجم وعمق قرارات السلطة، مع اعتبار تفاعل هذه القرارات مع العديد من العوامل الأخرى الموثرة، سواء الدافعة في نفس الاتجاه أو المقاومة والممانعة.

في هذا الإطار العام، وفي إطار الحالة المصرية في عصرها الحديث منذ بدايات القرن التاسع عشر حتى نهاية الألفية، فإن هذا الكتاب، انطلاقًا من دراسة تحليلية عميقة ومتأنية لتطور العمران المصري، وبصفة أساسية تطور أحجام ووظائف وأدوار وحداته المختلفة (الحواضر بمستوياتها المختلفة والقرى)، وفي إطار الطبقات المعلوماتية الخاصة بنظام الحكم وهيكله الإداري وتطورات القوانين والتشريعات وتاريخ ممارسات السلطة في إطار مؤسسة الحكم وخارجها، وأيضًا في إطار مصالح وتأثيرات وضغوط القوى الدولية المختلفة على مؤسسة الحكم في مصر (الدول الأوروبية والدولة العثمانية والحروب المتتالية) يعني بتحليل -ومن ثم التأصيل والتوثيق- لخصوصية دور السلطة والسياسات العليا في مصر على تحولات منظومة العمران.

إن تأثير ودور السلطة يشكل بديهية لا مجال للشك بها، وما يشكل الإضافة المعرفية والعلمية المستهدفة في هذا الكتاب على وجه التحديد هو طبيعة ونمط وهذا التأثير، والوصول لفهم عميق لآلياته المختلفة في إطار منظومة نظرية محددة المعالم. ولعل هذا الكتاب يتجاوز هذا الهدف -مع ضخامته- إلى محاولة الوصول لهدف آخر أكثر صعوبة، يرتقي من تحليل العمران إلى التحليل التاريخي، ومحاولة استكشاف ترددات ودوراته التاريخية (الشبيهة بالدورات الخلدونية) ما بين الصعود أو الهبوط والنمو والانكماش والازدهار والاضمحلال، وعلاقة ذلك بمنظومة السلطة المتراوحة ما بين درجات متباينة من الحاكمية المركزية شديدة الفردية، ورأسمالية الدولة، إلى المركزية المؤسسية المتسلطة في إطار الاشتراكية إلى رأسمالية وليبرالية فادحة مشتبكة مع الاقتصاد العالمي ومصالحه ... إلخ. كل ذلك في إطار فهم عميق لخصوصية الحالة المصرية، التي يشتبك فيها الدور المركزي للسلطة والسياسات العليا مع سياسات الدول الكبرى والصراعات الإقليمية وأذرعها الاقتصادية المختلفة.

إن الإضافة والبناء المعرفي المستهدف ورسالة الكتاب، وخاصة بالنسبة لغير القارئ المتخصص في مجال العمران أو التاريخ بصفة عامة، يمتد ويتجاوز بكثير هدف الرصد والتوثيق والتحليل والاستنتاج، فيما يتعلق بمنظومة العمران المصري الحديث وتحولاتها، إلى تحقيق نوع من "التبصر" العميق بطبيعة العمران المصري، وبصفة أساسية بهدف ضبط مستقبله، وإيقاع تطوره المستهدف لتحقيق الغايات العليا للتنمية المستدامة لهذا الوطن.

وفي هذا الصدد لا يجب تفويت فرصة تسجيل حقيقه مهمة، قد تختلف الآراء حول تأويلها، ولكن هذا الاختلاف لا ينفي هذه الحقيقة بأي شكل من الأشكال، وهي أن العمران المصري يعاني حاليًا، في بداية القرن الواحد والعشرين، من أزمة هيكلية مستحكمة، لا يمكن غض النظر عنها أو إهمالها. ويمكن إعادة تعريف هذه الأزمة بأنها اختلال خطير في هيكل منظومة البشر والأرض

والموارد، وبما يخلق ويفاقم من كثير من المخاطر الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، وصولا إلى اعتبارات الأمن القومي.

إن العمران المصري حاليًا، والذي يستوعب حاليًا كتلة بشرية تتجاوز المائة مليون نسمة، وبزيادة سكانية سنوية قدرها حوالي 2.5 مليون نسمة ما زال محصورًا في مساحة لا تتجاوز 7-8٪ من مساحة الوطن، وبكثافات سكانية شديدة الارتفاع على المستوى العالمي، وهو يحمل مع العديد من المخاطر والتهديدات، الاقتصادية (تركيز الاستثمارات في البنية التحتية والصناعة والخدمات في الوادي والدلتا بشكل عام، مع تركز شديد الارتفاع في المجمع العاصمي، وهو ما يهدر توظيف العديد من الموارد الطبيعية والبيئية والتعدينية ... إلخ، المنتشرة في كامل المعمور المصري، والتي ترتفع فيها تكلفة الاستثمار بدرجة كبيرة)، والبيئية (التلوث وتدهور منظومة الموارد الأرضية والمائية والهوائية)، وما يرتبط بذلك من تداعيات شديدة الخطورة.

وبدون الخوض في كثير من التفاصيل في هذه المقدمة المحدودة، فإن من أهم أهداف هذا الكتاب -بالإضافة إلى الفهم العميق لتطور منظومة العمران المصري في العصر الحديث، وانطلاقًا من معطياتها ونتائجها- هو الإسهام في صياغة مستقبل العمران المصري في القرن الواحد والعشرين، بناء على فهم عميق للتطور التاريخي والاقتصادي والاجتماعي والسياسي، وتداعياته العمرانية التراكمية.

وفي هذا الإطار فإن هذا الكتاب يشكل أهمية خاصة للمعنيين بدراسة العمران والتاريخ وسياسات الحكم والإدارة والاقتصاد، وبصفة عامة للمثقف المصري، أيًّا كان تخصصه، المهتم والمهموم بمستقبل هذا الوطن العزيز.

***

الفصل الأول
الإطار العام – المدخل الفكري والنظري

1- الإطار العام:

تتعدد العوامل التي تؤثر في العمران بوجه عام وفي العمران الحضري بوجه خاص، والعمران هو الصورة الاختزالية لكل جوانب الحياة التي أوجدتها الطبيعة وأنتجها الإنسان بالتكامل والتعامل معها (ابن خلدون، المقدمة، تعريف العمران).

والمدينة عمومًا تتكون من موقع يحدد علاقتها بكل ما عداها، وموضع يعكس خصائص المكان وموارده ومحدداته، ومن تفاعل هذين المكونين الأساسيين تتولد وظيفة المدينة وشخصيتها وتركيبها الداخلي.

وتتميز مصر بطبيعة جغرافية تضاريسية فرضت عليها أن يكون شكل المعمور بها خطيًّا مع طول النهر، وبالتالي فإن مواقع المدن المصـرية لم تكن انتقائية بقدر ما هي ضرورة جغرافية فرضتها ظروف فيضان النيل مع الظروف الطبوغرافية الطبيعية، وهي ضرورة قد تصل إلى درجة الحتم الجغرافي في كثير من الحالات، وبالتالي فإن موقع المدينة المصرية يرجع غالبًا إلى موضعها (جمال حمدان، شخصية مصر، الجزء الأول، ص 67، 163).

وتركيب المدينة هو استجابة لعوامل متعددة، أبرزها العوامل السياسية أو الاتجاهات الأيديولوجية للحكم، وما يتبعه من توجهات السياسة العامة والاقتصادية على وجه الخصوص؛ حتى يمكن القول إنه إذا كان هناك حتم جغرافي يحكم موقع المدينة، فإنه يكاد يكون هناك حتم سياسي لتشكيل عمران المدن المصرية، وقد يكون حتمًا إيجابيًّا بغرض توطين مشروعات، أو حتمًا سلبيًّا بإغلاق أو نقل أو إهمال مشروعات، أو إغفال كامل للمدينة طبقًا لخيارات ومسارات السلطة. وعلى ذلك فإن المدن المصرية بوجه عام تتميز بأنها وقعت بين حجري رحى يمثلان الحتم الجغرافي والحتم السياسي، واللذين يشكلان معًا اللاندسكيب الخارجي والداخلي للمدينة وتباياناته في المراحل التاريخية المختلفة، طبقًا لمعطيات التطور التكنولوجي والاقتصادي والاجتماعي حسب وصف د. أحمد إسماعيل.

والعمران الحضري المصري يبدو ظاهريًّا بطيئًا في ديناميكيات تحوله، وكذلك تأثره بالعوامل المختلفة (سياسيًّا، وإداريًّا، واجتماعيًّا ... إلخ)، وخصوصًا كلما صغر حجم التجمع العمراني. وهذه الرؤية الظاهرية، البعيدة عن الواقع، أدت إلى تعتيم شديد على القراءة الفاحصة لأحوال العمران الحضري وتحولاته عبر الزمن، خاصة في المدن المتوسطة والتي تشكل نسبة تفوق 40٪ من إجمالي

سكان الحضر بمصر، والتي شهدت عبر القرنين الأخيرين تحولات عميقة في بنيتها السكانية والعمرانية.

يشكل هذا –على وجه التحديد– الظاهرة الأساسية (تحولات العمران) التي استدعت وحفزت، وقادت أيضًا عملية إعداد هذا الكتاب ومساره الفكري، والذي يشكل فجوة معرفية ومعلوماتية عميقة في دراسات العمران المصري، والتي وإن كانت تحظى ببعض الدراسات عن أشكال ومنظومات العمران في فترات تاريخية مختلفة، كلقطات ساكنة (إستاتيكية)، إلا أنه يندر وجود دراسات شاملة عميقة عنيت بدراسة تحولات العمران، وفضلًا عن التحليل العميق لديناميكيات هذه التحولات، والقوى الدافعة والعوامل المؤثرة وآليات التغيير ... إلخ، وهو ما استدعى إعداد هذا الكتاب، وانطلاق مساره البحثي والفكري، والذي أفضى إلى اشتباكه الأساسي مع واحدة من أهم الآليات الأساسية في تحولات العمران، ألا وهي توجهات السلطة العليا ونوعية سياساتها في الحكم، في إطار غاياتها العليا وأيديولوجياتها، ومدى طموحها ونجاحها، أو قصورها وفشلها، في بلوغ هذه الغايات.

وتجدر الإشارة هنا إلى الدراسات التي تناولت التطورات السياسية والاقتصادية لمصر خلال تاريخها الحديث، ومنها ما تناول الفترة بتمامها ومنها ما تناول بعضًا منها وتحديدًا في ظروف سياسية محددة أو في مدى زمني محكوم بأحداث تاريخية مؤثرة (كفترة ما بين الحربين العالميتين على سبيل المثال)، ومن جانب آخر، فإن هناك العديد من الدراسات التي تناولت موضوع تطور المدن المصرية من إحدى جوانبها؛ كتطور استعمالات الأراضي، أو تطور وظائف المدن، وغير ذلك من الجوانب العمرانية التي يمكن تتبع تطورها. وعلى ذلك، فإن الدراسات التي تتناول تفاعل وتقاطع مسار تطور كلا المجالين معًا (التطورات السياسية والاقتصادية والتطورات العمرانية) هي قليلة ونادرة، وغالبًا ما تتناول هذه العلاقة في مدى زمني محدود، أو في مجال مكاني محدود، أو من خلال دراسة أحد جوانبها.

ومثال ذلك دراسة مدن مصر ذات التبادل الحضاري[1] التي ركزت على عمران رشيد وتطوره، من خلال مدخل عام لعمران الدلتا، ولعل هذه الدراسة هي الدراسة الوحيدة –على حد علمنا المتواضع– التي تناولت موضوع تتبع تطور عمران مدينة في خلال مدى زمني ممتد، وتناولت المؤثرات المختلفة على مراحل نمو المدينة، بما فيها المؤثرات الاقتصادية والاجتماعية دون المؤثرات السياسية. وقد يضاف إليها دراسة أندريه ريمون عن تطور مدينة القاهرة، وإن كانت دراسة تاريخية

(1) طاهر الصادق، ومحمود يسري، وجليلة القاضي، وآخرون: مدن مصر ذات التبادل الحضاري (رشيد) التقرير النهائي، ثلاثة أجزاء، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة، 1994.

في المقام الأول، وكذلك دراسة جانيت أبو لغد عن التطورات الاقتصادية الاجتماعية للمجتمع المصري، وإن كانت أقرب للدراسات الديموغرافية، كما أنها تناولت مدى زمني محدود نوعًا ما.

ولكن لا شك أن وفرة الدراسات التي تغطي جوانب مختلفة من موضوع هذا الكتاب مثلت دعمًا كبيرًا للبحث وبقدر معقول، على الرغم من اختلاف مجالات وأهداف هذه الدراسات عن مجال هذا الكتاب، وقد لوحظ وجود تباين في بعض الاستنتاجات النهائية لبعض الدراسات السابقة، والتي تتناول موضوعًا واحدًا، ولكن يظل ذلك يخضع لاختلاف المناهج والأهداف من وراء كل دراسة، ويعرض ملحق (1)[1] بيانًا بأهم الدراسات والأبحاث والرسائل العلمية التي تتقاطع مع موضوع الكتاب في بعض جوانبه.

وفي إطار ما سبق، فإن الدراسة في مراحلها الأولى قد رصدت بعض الملاحظات الخاصة بتطور المدن المصرية، وذلك كما يلي:

- مدينة رشيد وبزوغ نجمها في عصر النقل النهري البحري؛ حيث هي ميناء مصر الأول وطريق الربط المائي الوحيد بين المعمور المصري والإسكندرية، ثم تراجعها حضريًّا إلى حد الاقتراب من الاضمحلال بمجرد شق الترعة المحمودية، وأصبحت بذلك هي البديل في الربط بين المعمور المصري والإسكندرية (عبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي، 2000، ص 492).
- مدينة المحمودية، بدون مقدمات وبدون إمكانات موقعية، أصبحت الوريث الشرعي لمكانة رشيد، بأن أصبحت نقطة التموين والإمداد في منتصف المجرى الملاحي المائي بين القاهرة والإسكندرية عبر ترعة المحمودية (ويقول د. جمال حمدان إن محمد علي بشق ترعة المحمودية قد أعاد بعث مدينة الإسكندرية للقيام بدورها الحضاري الذي فقدته إبان الفتح الإسلامي لمصر).
- مدينة دمنهور لم تأخذ مكانها كعاصمة فعلية لمحافظة البحيرة إلا بعد الاعتماد على خطوط السكك الحديدية في النقل بين القاهرة والإسكندرية كبديل للنقل النهري، وبالتالي ورثت دمنهور المحمودية، والتي كانت قد ورثت من قبل رشيد (فاطمة علم الدين: تطور النقل والمواصلات الداخلية في مصر، 1882: 1914، ص 21، 22، 23).
- مدينة الرحمانية ذات الأهمية الحضرية المحدودة الآن، يروي عنها عبد الرحمن الرافعي أن نابليون لما شاهد المدينة بصحبة علماء الحملة الفرنسية رأى في موقعها وإمكاناتها الموضعية –

(1) انظر ملاحق الفصل الأول، ملحق رقم 1.

حيث كانت هي فم ترعة الإسكندرية- أنها هي الأجدر بأن تكون عاصمة مديرية البحيرة، وأمر قواده وعلماؤه باتخاذ اللازم نحو ذلك، ولكن رحيلهم عن مصر حال دون ذلك (عبد الرحمن الرافعي: تاريخ الحركة القومية وتطور نظام الحكم، 1998، ص 245).

- مدينة السويس ودورها المهم الذي بدأ مع الحروب الوهابية، ثم شهودها اضمحلالًا شبه تام بعد معاهدة لندن 1840، ثم حدوث نهضة تنموية مرة أخرى مع حفر قناة السويس (عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي والنهضة المصرية في القرن التاسع عشر، 1999، ص 39).
- مدينة أبوجرج بمركز بني سويف (قرية أبو جرج حاليًا)، والتي يروي عبد الرحمن الرافعي أنها كانت ثاني أكبر مدينة في مديرية (محافظة) بني سويف بعد مدينة بني سويف (عبد الرحمن الرافعي: تاريخ الحركة القومية، 1998، ص 354)، وتحولها إلى قرية، تحول عكسي، كما هي مصنفة إداريًا، وكما وردت بالقاموس الجغرافي لمحمد رمزي.

ويمثل ما سبق جزءًا يسيرًا من الأمثلة التي تلفت النظر إلى قوة تأثير التحولات السياسية والاقتصادية على عمران المدن بشكل عام، والتي استدعت ضرورة البحث في هذه العلاقة ونتائجها، وعلى وجه التحديد في العصر الحديث في مصر، وباعتبار تسارع ووضوح تحولات العمران من خلال التطورات التكنولوجية والاقتصادية والسياسية عالميًا ومحليًا.

ولقد شهدت مصر في العصر الحديث تجربتين نهضويتين متشابهتين في كثير من الجوانب، أولاهما التي بدأها محمد علي، ثم تعرضه لضغوط دولية عطلت خططه، وأجهضت قدرًا كبيرًا من طموحاته، ثم امتدت التجربة بعد ذلك في أولاده، وإن كانت التجربة قد انتهت إلى حد كبير بعد معاهدة لندن، وانتهت تمامًا فعليًا بالاحتلال البريطاني لمصر، ونظريًا بقيام ثورة يوليو، وانتهاء حكم الأسرة العلوية، والتجربة الثانية هي التي بدأت مع قيام ثورة يوليو 1952 ومستمرة نسبيًا حتى الآن.

ويتناول الكتاب التجربتين معًا؛ حيث تتشابه التجربة الثانية في بعض الجوانب مع التجربة الأولى، وتنقلب عليها في كثير من الجوانب الأخرى وهو ما يتيح استكشاف وقراءة ظواهر تحولات العمران وديناميكيتها والعوامل المؤثرة فيها، والذي أسفر في النهاية عن أن التحولات السياسية المرتبطة بالسلطة الحاكمة -غاياتها وأيديولوجياتها ونوازعها- تشكل القوة الدافعة الأساسية للتحولات، وتشكل التحولات الاقتصادية التابعة آليات التغيير سريعًا أو بطيئًا.

وتتميز تجربة نهضة مصر في زمن الأسرة العلوية -بدءًا من عصر محمد علي- بتحولات جذرية في أيديولوجية الحكم واقتصاده السياسي من خلال فترات الحكم المتعاقبة عليه، فتتأرجح هذه السياسة

بين تكوين قوة عسكرية هائلة، وعصر فتوحات كبرى، وتكوين إمبراطورية، وما يستلزمه ذلك من تصنيع ومشروعات عملاقة، وتكوين جيوش، وإنشاء موانئ، وتأسيس مدارس تخصصية، مع الاحتفاظ باستقلالية مصر عن النفوذ الأجنبي، وهي سمات حكم محمد علي (عبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي، 2000).

ثم تتولى سدة الحكم بعد هذه المرحلة طبقة تتبنى سياسة الكفاية الزراعية، وانحسار الدور المصري إلى داخل حدود مصر؛ ومن ثم إغلاق المصانع والمدارس والموانئ، والاهتمام بالفلاح المصري والزراعة، على أساس أن مصر لا تصلح إلا لذلك (عهد عباس)، (عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، 2000، ص 15 – 27).

وتتحول السياسة مرة أخرى في اتجاه التجارة إلى جوار الزراعة، مع الإبقاء على المصانع مغلقة والمدارس مهملة، وتوجيه اهتمام الدولة بالكامل إلى شق مجرى ملاحي عملاق (قناة السويس)، مع الانفتاح على الغرب، وزيادة قوة النفوذ الأجنبي (عهد سعيد)، (عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الأول، 2000، ص 29، 71)، (أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية من 1840 إلى 1914، ص 96، 158).

ثم تأتي بعد ذلك محاولة بعث النهضة المصرية على طريقة محمد علي مرة أخرى، بإعادة فتح المصانع والمدارس والاتجاه إلى التصنيع، ولكن مع الانفتاح الكامل على الأسواق الأوربية، وهو ما لم يفعله محمد علي، وما تبع ذلك من سقوط في براثن الدين الخارجي، واستغلال التدخل الأجنبي، وضياع الاستقلال الاقتصادي لمصر (عهد إسماعيل)، (عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الأول والثاني، 2000). ثم تحولت مصر بعد ذلك إلى مزرعة لإنتاج المواد الخام، وسوق لتصريف منتجات الغرب (عهد الاحتلال البريطاني).

بدأت التحولات الجذرية في أيديولوجية النخبة الحاكمة ومع قيام ثورة يوليو 1952، وما تبع ذلك من سياسات اقتصادية، تعتبر حالة مصرية خالصة، وقد انعكست كل هذه التحولات على العمران المصري بوجه عام، وعلى العمران الحضري على وجه الخصوص. في هذا الإطار الزمني يعنى الكتاب بدراسة وتحليل منظومة العمران المصري وتطورها في ضوء التطورات السياسية والاقتصادية التي وجهت –وتوجه– تحولات المدن في الفترة منذ نهاية الحملة الفرنسية وبداية القرن التاسع عشر، وعلى وجه التحديد منذ تولي محمد علي حكم البلاد في 1805، وحتى نهاية القرن العشرين، ويشمل المجال المكاني للبحث والدراسة حدود الدولة المصرية خلال هذه الفترة، مع استبعاد مدن الحدود والمدن المتحولة عن قرى، والتي يبلغ عدد سكانها أقل من 10 آلاف نسمة في

تعداد عام 1996، كما تم استبعاد المدن الكبرى الثلاث (القاهرة والإسكندرية والجيزة) من التصنيف الوظيفي للمدن منذ منتصف القرن العشرين لأسباب سوف تذكر لاحقًا.

2- الإشكالية وتساؤلات جوهرية:

تشير العديد من الدراسات والتحليلات لتطور منظومة العمران المصري خلال القرنين التاسع عشر والعشرين لوجود تحولات وانقلابات واضحة في طبيعة المنظومة، وذلك برغم الثوابت والملامح الجغرافية الحاسمة والحاكمة؛ حيث تعتبر الحالة المصرية -سواء من حيث خصائص الموضع أو إمكانات الموقع- حالة خاصة يصعب أن تنسحب عليها النظريات والفرضيات والقوالب الجاهزة لتفسير هيكل النسق العمراني (الحضري والريفي)، أو هيكل التركيب الداخلي (للمدينة / القرية).

وتتيح القراءة العميقة لنتائج هذه التحليلات استنتاجًا أوليًّا، مضمونه أن التوجهات السياسية العليا (القرارات السياسية) تلعب دورًا جوهريًّا في تشكيل وصياغة منظومة العمران المصري في تاريخ مصر الحديث، على الرغم من قوة ورسوخ ثوابته الجغرافية والبيئية الحاسمة والحاكمة. ويشكل البحث والاستقصاء المكثف لهذا الاستنتاج القضية الأساسية لهذا الكتاب، بيد أن هذه الإشكالية لا ترتبط بمسألة وجود علاقة بين القرارات السياسية العليا ومنظومة العمران، وهو ما يشكل بديهية مقبولة، بقدر ما ترتبط هذه الإشكالية باستكشاف وتحليل طبيعة العلاقة وخصوصيتها في البيئة المصرية خلال الفترة التاريخية المختارة.

وفي هذا الإطار فإن التساؤل الرئيس للدراسة يعنى باستكشاف وتحليل آليات العلاقة بين القرارات السياسية العليا وأيديولوجية الحكم من جانب، ومنظومة العمران وتطورها التاريخي من جانب آخر، وخاصة في ظل عمران تاريخي محكوم بعوامل جغرافية وأيديولوجية حاسمة، وتظل محاولة تشكيل إجابة متكاملة عن هذا التساؤل في ظل التداخل والتشابك الضخم بين كل العوامل المؤثرة مرتبطة بكفاءة اختبار حجم وأهمية الوزن النسبي للتوجهات السياسية العليا، مقابل عوامل أخرى عديدة، مثل التأثيرات العالمية والتطور التكنولوجي ... إلخ، في التأثير على تغيرات منظومة العمران المصري. ويضع الإطار الاستكشافي الكلي للدراسة هذا الكتاب في إطار الدراسات المعنية بتحليل التفاعل بين عمليات "صناعة" القرار و"تطور العمران".

3- الأهداف والمنهج:

يستهدف هذا الكتاب بصفة أساسية -في إطار التساؤل الرئيس- محاولة طرح نظري لتفسير طبيعة العلاقة التفاعلية بين القرارات السياسية والاقتصادية العليا، والمرتبطة بأيديولوجية مؤسسة

الحكم، وتشكيل وتطور منظومة العمران المصري خلال الفترة الممتدة من نهاية الحملة الفرنسية وحتى نهاية القرن العشرين.

ويرتبط بهذا الهدف الأساسي مجموعة من الأهداف الثانوية، والتي تشكل في مجموعها خطوات عمل مرحلية، وإن كانت نتائج كل مرحلة يمكن أن تشكل مخرجًا مستقلًّا في حد ذاته، وذلك فيما يلي:

1- رصد وتحليل التحولات الهيكلية في منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة، وتجريدها في شكل مراحل زمنية متجانسة، وتحديد تحولاتها المفصلية.

2- رصد وتحليل التحولات في أيديولوجية الحكم وتوجهات السياسات العليا خلال فترة ممتدة، ليس كهدف في حد ذاته من الناحية العلمية؛ ولكن بالقدر المحدود والمنظور الخاص الذي يسمح بتحديده علميًّا كظاهرة مدروسة (صناعة القرار مقابل منظومة العمران وتطورها التاريخي).

3- صياغة وتحديد واختبار صلاحية منهجية عملية رصد التحولات في المنظومات العمرانية من خلال متغيرات مختارة، مثل منظومة الأحجام والنشاط الاقتصادي والوظائف للمستوطنات البشرية، وكذلك عناصر البنية الأساسية القومية (الموانئ، خطوط السكك الحديدية ... إلخ).

وفي هذا الإطار يشتمل منهج الدراسة على عدة مراحل متتابعة على الوجه التالي:

1- تطوير وصياغة منهجية علمية لرصد التحولات في منظومة العمران.

2- مرحلة التجريد والتصنيف المرحلي الزمني لظواهر التحولات السياسية والعمرانية، ويتم فيها تقسيم المجال الزمني للدراسة إلى فترات متجانسة نسبيًّا من حيث طبيعة الأيديولوجيا الحاكمة، وطبيعة المشروع السياسي الاقتصادي.

3- مرحلة رصد التطورات والتحولات في التوجهات السياسية العليا، ويتم خلالها رصد التحولات الجوهرية في أيديولوجية الحكم والسياسات العليا، وما ارتبط بها من قرارات وإجراءات مركزية ومشروعات على الأرض.

4- مرحلة رصد التطورات والتحولات في منظومة العمران المصري، وفيها يتم عمل رصد لهيكل منظومة العمران الحضري في فترات متتابعة على امتداد فترة الدراسة، باستخدام بعدي الحجم السكاني والنشاط الاقتصادي ومؤشرات استعمالات الأراضي (قدر المتاح) لتحديد (التراتب الحجمي والدور الوظيفي) وغيرهما، وربط هذه التطورات بالمؤثرات السياسية والاقتصادية التي شهدتها مصر خلال نفس المرحلة أو المراحل التي سبقتها.

5- مرحلة التحليل المتكامل، وتشكل المرحلة الأساسية المركزية لعملية البحث؛ حيث يتم من خلالها استكشاف طبيعة التفاعل بين التوجهات السياسية والأيديولوجية والقرارات العليا المرتبطة بها، من جهة، والتحولات في منظومة العمران من جهة أخرى.

6- مرحلة صياغة وبلورة النتائج النهائية للدراسة، من خلال التوثيق لطبيعة العلاقة بين أيديولوجية الحكم والاقتصاد السياسي من جانب، والتطورات الحادثة في تشكيل منظومة العمران المصري، وصياغة مجموعة من المؤشرات الأولية، يمكن أن تفيد في الأبحاث المستقبلية المعنية بتوقع الهيكل العام لهذه المنظومة في ضوء السيناريوهات المحتملة للسياسات المستقبلية.

4- المنهجية التفصيلية لدراسة وتحليل التطورات في منظومة العمران المصري:

يشتمل تعريف المدينة على بعدين أساسيين، يؤثر كل منهما في الآخر، هما حجم سكان المدينة ووظيفتها؛ بل يمكن اعتبار كليهما دالة خطية في الآخر (في ظل ظروف طبيعية)؛ حيث تطورت وظيفة المدينة بالتوازي مع نموها الحجمي؛ ولكنها تتبعه زمنيًّا في البداية، هذا في التطور والنمو، أما في التدهور والأفول فإن الحجم يتبع الوظيفة في تراجعها؛ حيث إن وظيفة المدينة هي الأكثر حساسية لآليات (الضغوط والاستجابة)، والتي تحكم النمو الحضري بوجه عام منذ النشأة وحتى الأفول[1].

ومن خلال تتبع تطور حجم المدن ووظائفها، يمكن -بشكل أو بآخر- الاستدلال على حجم وآليات التحولات العمرانية التي شهدها النسق العمراني الذي يضم هذه المدن، ويركز موضوع البحث على العلاقة بين التطورات السياسية والاقتصادية التي شهدتها مصر خلال القرنين التاسع عشر والعشرين من جانب، والتطورات التي شهدتها منظومة العمران المصري في هذه الفترة من جانب آخر، وهذه العلاقة تم تناولها نظريًّا بشكل نوعي تخصصي، مرهون بحدود الزمن والمكان، وهو ما يجعل الدراسات النظرية المطروحة في هذا المجال (حسب الطبيعة البحثية للدراسة) تغطيها بشكل جزئي غير مكتمل، ولعل المبادئ النظرية التي ضمنها ابن خلدون في مقدمته تكون هي الأقرب في دلالاتها إلى موضوع البحث (مع الوضع في الاعتبار تطور بعض المفاهيم ودلالاتها بين عصر تدوين المقدمة، ووقت كتابة هذا الكتاب).

وتبقى المبادئ (أو الفرضيات النظرية) لمقدمة ابن خلدون، في نظر الباحث، مدخلًا نظريًّا مناسبًا

(1) لمزيد من التفاصيل عن الأطر النظرية للتصنيف الوظيفي للمدن وتطورها، راجع رسالة الماجستير للباحث: تطور وظائف المدن المصرية خلال النصف الثاني من القرن العشرين، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة، 2000، الفصل الثاني.

لدواعي التحليل التكاملي الذي ستعتمد عليه الدراسة في مراحلها المختلفة، خاصة وأنها تضع إطارًا تفسيريًّا لمظاهر ومراحل (دورات) النمو والأفول للمدن، مقترنا بآليات حدوث هذه المظاهر.

نظرًا لامتداد فترة الدراسة، ووقوع جزء كبير من هذا المدى الزمني في فترة لم يكن فيها تعدادات إحصائية رسمية دقيقة، حيث ظهر أول تعداد رسمي متعارف عليه علميًّا عام 1882، فإن الدراسة اعتمدت على الدراسات المتاحة (وأغلبها دراسات وصفية) لتتبع التطور في منظومة العمران المصري خلال فترة ما قبل التعدادات الرسمية، أما خلال الفترة التالية فقد اعتمدت بشكل أساسي على نتائج التعدادات الرسمية في دراسة تطور منظومة العمران المصري، من خلال تتبع تطور أحجام المدن ومراتبها الحجمية، كما تم تتبع تطور وظائف المدن، من خلال عمل تصنيف وظيفي للمدن المصرية، بدءًا من عام 1917 وحتى نهاية فترة الدراسة، وتعتبر دراسة التطور الوظيفي للمدن في هذه الدراسة أحد أهم آلياتها للوصول إلى هدف الدراسة الرئيس؛ لتفسير طبيعة العلاقة التفاعلية بين القرارات السياسية والاقتصادية العليا لأيديولوجية الحكم، وتشكيل وتطور منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة، ولذلك فإنه من الضروري عرض أسلوب التصنيف الوظيفي المستخدم في هذه الدراسة فيما يلي:

أسلوب التصنيف الوظيفي المقترح في الدراسة:

اعتمدت الدراسة في التصنيف الوظيفي للمدن المصرية علي البعد الإحصائي، مرتكزة في ذلك على بيانات التعداد الرسمي للجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، ومما يجدر الإشارة إليه أن الاعتماد على بعد واحد عند التصنيف الوظيفي للمدن يعد قصورًا في الدراسة؛ حيث قد تكون النتائج مضللة نسبيًّا، أو لا تعبر بوضوح عن الواقع الفعلي، ولكن ظروف هذه الدراسة -بما لها من بعد تاريخي- يجعل الحصول على بيانات أخرى مساعده كاستعمالات الأراضي، أو بيانات العوائد الاقتصادية لكل نشاط، أو حجم الإنتاج المحلي لكل مدينة، وكذلك الأنشطة التصديرية، إلى غير ذلك من هذه العوامل التي تساعد في تحديد الهوية الوظيفية للمدينة - أمرًا عسيرًا، ولا يمكن الحصول عليه بمستوى الدقة المطلوب، فمن العسير مثلًا الحصول على بيانات توزيع استعمالات الأراضي في مدينة سمالوط عام 1927، وكذلك ليس من السهل تقدير العوائد الاقتصادية للأنشطة الاقتصادية في مدينة طهطا عام 1937 (وذلك على سبيل المثال وليس الحصر)، فكل ذلك يجعلنا أمام إشكالية حقيقية بين ما هو متاح من بيانات يمكن الاعتماد عليها في دراسة تصنيف وظيفي له عمق تاريخي (دراسة تطور)، وبين ما تتطلبه الدراسة من تحقيق للبيانات.

وهذه الإشكالية ليست خاصة بهذه الدراسة على وجه التحديد؛ ولكنها إشكالية عامة لمثل هذا النوع من الدراسات، فيقول الدكتور أحمد إسماعيل[1]: *(تحديد أهمية الوظائف التي تمارس في المدينة ليس أمرًا سهلًا؛ فهل نعتمد على العائد الذي تدره وظيفة ما إلى المدينة في صورة نقدية؟ وكيف يتسنى لنا حساب ذلك العائد ومقارنته بالدخول التي تدرها الوظائف الأخرى؟! وهل يمكن الوصول إلى تقدير صحيح بالنسبة لكل وظائف المدينة، بما في ذلك الخدمات؟ وكيف يمكن حساب المقابل النقدي للخدمات المجانية التي تقدمها الدولة؟ بل هل يمكن الوصول إلى أرقام صحيحة لأرقام المبيعات في كل من تجارة الجملة وتجارة التجزئة؟ وربما تكون صعوبة التوصل إلى نتائج يمكن الوثوق بها بناء على إجابات الأسئلة السابقة، هي التي أدت إلى أن معظم الباحثين في اقتصاديات المدن ووظائفها أصبحوا يجدون نتائج أكثر قيمة في الاعتماد على بيانات وظائف السكان وحرفهم ونشاطهم الاقتصادي، كما تنشرها التعدادات أو إحصاءات القوى العاملة، هذا بالإضافة إلى استخدام أسلوب الاستبانة والعينات الإحصائية؛ للتحقق من صحة البيانات المنشورة، فإذا توفر لدينا بيانات عن وظائف كل ساكن في المدينة ممن يمارسون أنشطة اقتصادية، فإن ذلك يكون خطوة أساسية في التوصل إلى وظائف المدينة، ويعني ذلك أن الوظائف التي تمارسها المدينة هي محصلة للوظائف التي يمارسها سكانها).*

وتعتبر هذه الدراسة واحدة من تلك الدراسات التي اعتمدت على النشاط الاقتصادي لسكان المدينة كأساس لتحديد الهوية الوظيفية للمدينة[2].

تقسيم فترة الدراسة إلى مراحل زمنية متجانسة طبقًا لتوجهات مؤسسة الحكم:

تمتد فترة الدراسة إلى نحو قرنين من الزمان، وهو ما يجعل دراسة تفاصيل تطوراتها السياسية والاقتصادية والعمرانية على طول هذه الفترة (كمرحلة واحدة) أمرًا عسيرًا على المستوى البحثي، ولذلك تم عمل تصنيف زمني لمراحل الدراسة في ضوء عدة اعتبارات، والتي يمكن إيجازها في التالي:

- وحدة الإطار العام للتوجهات السياسية خلال المرحلة.
- تشابه أنماط استجابة المشروعات التنموية للتوجهات السياسية خلال المرحلة.
- أن تكون بداية ونهاية المرحلة مرتبطة بحدث تاريخي مفصلي ذي تأثير عميق في التحولات السياسية والاقتصادية، وبالتالي العمرانية.
- أن تكون بداية ونهاية المرحلة عند أقرب التعدادات الإحصائية الرسمية من الحدث التاريخي المشار إليه سابقًا.

(1) أحمد علي إسماعيل: دراسات في جغرافيا المدن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1993، ص 167، 168.

(2) انظر ملاحق الفصل الأول، ملحق رقم 2.

وفي ضوء ذلك، فقد تم تصنيف فترة الدراسة إلى ست مراحل زمنية:

1- مرحلة حكم محمد علي (1805، 1848).
2- مرحلة حكم خلفاء محمد علي وحتى الاحتلال البريطاني (1848، 1882).
3- مرحلة الاحتلال البريطاني وحتى الحرب العالمية الأولى (1882، 1917).
4- مرحلة ما بين الحربين العالميتين وحتى قيام الثورة المصرية (1917، 1952).
5- مرحلة الحكم الناصري وحتى بداية عصر الانفتاح الاقتصادي (1952، 1976).
6- مرحلة ما بعد الانفتاح الاقتصادي وحتى نهاية فترة الدراسة (1976، 2000).

ومما لا شك فيه أن خطوط الفصل الزمني بين هذه المراحل هي في الواقع خطوط وهمية؛ حيث تلقي كل مرحلة من هذه المراحل بظلالها على المرحلة التي تليها، بل قد يمتد ظلها ليشمل باقي المراحل الزمنية، ولكن التجريد الزمني، وعزل الظواهر السياسية والاقتصادية مرحليًّا هو في الأساس لضرورات بحثية؛ حتى يمكن تعميق عملية التحليل، والوقوف على تفاصيل تتفاوت أهميتها النسبية للبحث في ضوء وفرة بياناتها، والإلمام بأبعادها المكانية والزمنية، وهو ما لا يتوفر في حالة التعامل مع المدى الزمني للدراسة في مرحلة التحليل التفصيلي كمتصل زمني واحد (حيث يكون ذلك ممكنًا بعد الانتهاء من التحليل التفصيلي خلال المراحل الزمنية المتعاقبة، وهو ما تناوله الفصل الأخير من الكتاب).

وقد التزمت الدراسة بعمل تراكب زمني (overlapping) بين مراحلها الزمنية المتعاقبة، بمعنى أن تبدأ كل مرحلة من نهاية سابقتها، وليس بمعزل عنها، وباعتبار أن نهاية التطور في كل مرحلة هي بداية التطور في التي تليها، كما لا تخلو الدراسة من عمل تغذية راجعة (feedback) لخطوات التحليل في مرحلة باستخدام نتائج التحليل في مراحل سابقة، كما يتم تجميع الحالات المتشابهة في المراحل الزمنية السابقة في سياق استنتاجات المراحل التي تليها، أي أنه على الرغم من وجود فصل زمني بين مراحل الدراسة، إلا أنها تترابط جميعها مرحليًّا بوحدة الهدف النهائي للتحليل.

5-ملاحظات ختامية وعودة لابن خلدون:

تتعدد النتائج والاستنتاجات في نهاية هذا الكتاب، وتظل أيضًا كثير من التساؤلات مطروحة، ويظل بعضها ماثلًا على مسار كل الكتاب، منها:

- المدن المصرية -بوجه عام- لا تعرف التخصص الوظيفي، وتحولاتها المدنية هي تحولات غالبًا ما تكون بدوافع سياسية (أو اقتصادية سياسية) في المقام الأول، وبالتالي فالاختلال في كفاءة الأداء الإقليمي للمدن المصرية (وخاصة متوسطة الحجم) يرجع إلى اضطراب وظائف المدن تبعًا

للدور المفترض لهذه المدن مرحليًّا حسب توجه السياسات الفوقية والاتجاهات الأيديولوجية للطبقة الحاكمة، وبناء على ذلك فإن منظومة النسق العمراني المصري أصبحت محكومة بالبعد الحجمي أكثر منها بالبعد الوظيفي أو التباعد بين مكوناتها.

- المدن المصرية رغم إغراقها في المحلية (ظاهريًّا)، إلا أنها تعكس الأبعاد السياسية والاقتصادية على المستوى القومي.
- اهتمام الدولة بتحقيق الأهداف القومية غالبًا ما يتجاوز ويتجاهل الاهتمام بالبعد المحلي وخصوصية الأوضاع المحلية، وهو ما يؤدي في النهاية إلى خلل في أوضاع وأدوار المحليات داخل أقاليمها، وهو ما يؤثر في النهاية في المنظومة الكلية للعمران، حيث غالبًا لا توجد ميزات موضعية نسبية للمدن المصرية، وإنما تأخذ دورها من خلال الميزات النسبية للموقع، ويرتبط اكتساب هذه الميزة الموقعية النسبية -في أغلب الأحيان- بالسياسات والخطط القومية، أو بتأثيراتها الجانبية.
- تؤدي تلقائية عمل المدن (المتوسطة) بدون توجيه أو قدرات تضمن ذاتية الدفع التنموي محليًّا -ولو في الحدود الدنيا- إلى ركون تلك المدن في الحالة البينية بين التريف والتحضر، وهو ما يمكن قراءته بوضوح من خلال قياس وتحليل التحولات البطيئة الحادثة في تطور وظائفها.
- وتؤدي تلك الملاحظات وغيرها مما لم يدون في هذه السطور إلى تساؤل مبدئي وهو: هل المدن المصرية -في عمومها- تختلف في تطورها عن النمط العام للتطور الحضري؟ فإذا كان المتصل الطبيعي لنمو المدن وتنميتها يبدأ من تعميق المحلية، ثم إلى الإقليمية، ثم إلى القومية، ثم إلى ما هو أبعد من ذلك، فهل المدن المصرية تتبع قاعدة مختلفة تنحاز بشكل أساسي لطبيعة الدور الذي تمنحه أو تمنعه السلطة المركزية لكل مدينة على حدة؟ وهل ذلك هو الذي غالبًا ما يحمل المدن نحو اضطراب مواقعها على خريطة المنظومة العمرانية المصرية؟

وختامًا لهذا الفصل الأول نورد مختارات من كتابات المعلم الأول ابن خلدون، والذي شكلت مناهجه وأفكاره مدخلات أساسية لهذا الكتاب، كما أن بعضها اشتبك مباشرة مع المنهج العام له، والتي تؤثر فيها ما يلي:

- يرى ابن خلدون أن الحضر لا علاقة لهم بصناعة الفلاحة (الزراعة)، فيقول: "*لا يقوم عليها الحضر، ولا يعرفونها؛ لأن أحوالهم كلها ثانية عن البداوة، فصنائعهم ثانية عن صناعتها وتابعة لها*"[1].
- يرى في أن الظلم مؤذن بخراب العمران؛ حيث يقول: "*اعلم أن العدوان على الناس في أموالهم*

(1) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، تحقيق: حامد أحمد طاهر، دار الفجر للتراث، 2004، ص 488.

ذاهب بآمالهم في تحصيلها واكتسابها، لما يرونه حينئذ من أن غايتها ومصيرها انتهابها من أيديهم، وإذا ذهبت آمالهم في اكتسابها وتحصيلها انقبضت أيديهم عن السعي في ذلك"، ثم يقول: "*والعمران ووفوره ونفاق أسواقه، إنما هو بالأعمال وسعي الناس في المصالح والمكاسب ذاهبين وجائين، فإذا قعد الناس عن المعاش وانقبضت أيديهم عن المكاسب كسدت أسواق العمران*"، *ومن ثم* "*خف ساكن القطر وخلت دياره وخربت أمصاره*"[1].

- يرى في أن من أشد الظلمات وأعظمها في إفساد العمران تكليف الأعمال وتسخير الرعايا بغير حق؛ حيث يقول: "*فإن المعتملين بالعمارة، إنما معاشهم ومكاسبهم من اعتمالهم ذلك، فإذا كلفوا العمل في غير شأنهم واتخذوا سخريًّا في معاشهم بطل كسبهم، واغتصبوا قيمة عملهم ذلك، وهو متمولهم، فدخل عليهم الضرر، وذهب لهم حظ كبير من معاشهم بالجملة، وإن تكرر ذلك عليهم أفسد آمالهم في العمارة، وقعدوا عن السعي فيها بالجملة، فأدى ذلك إلى انتقاض العمران وتخريبه*"[2].
- يرى في عظم إفساد العمران والدولة بالتسلط على أموال الناس، ويقول في ذلك: "*بشراء ما بين أيديهم بأبخس الأثمان، ثم فرض البضائع عليهم بأرفع الأثمان على وجه الغصب والإكراه في الشراء والبيع*"، ثم يمضي فيقول: "*فتكسد الأسواق ويبطل معاش الرعايا؛ لأن عامته عن البيع والشراء، وإذا كانت الأسواق عطلا منها بطل معاشهم*"[3].
- يرى أن المدن الكبيرة والعظيمة والهياكل المرتفعة إنما يشيدها الملك الكبير[4]؛ حيث ربط بين حجم المدن وعظمة مبانيها وصنائعها بقوة واتساع الدولة التي تحويها.
- يربط بين حجم سكان المدينة ونمو صنائعها وتطورها؛ حيث أوضح أن تراجع عمران المدينة والتناقص النسبي لسكانها يؤدي إلى تراجع صنائعها، ومن ثم يتراجع عمران المدينة إلى أن يصل إلى الخراب الكامل[5]، (ويلاحظ هنا قناعة ابن خلدون الكاملة بأن وظيفة المدينة تتبع حجمها وتنتج عنه).
- صنف السلع إلى ضروري وحاجي كمالي، فأما الضروري فهي الأقوات اللازمة للعيش ولا غنى عنها، وأما الحاجي الكمالي فهو ما زاد على الأقوات الضرورية للمعيشة، وحدد علاقة ارتباطية واضحة بين حجم سكان المصر وأسعار كل صنف من هذه الأصناف، فيقول: " *فإذا*

(1) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، مرجع سابق، ص 351.
(2) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، مرجع سابق، ص 354.
(3) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، مرجع سابق، ص 354، 355.
(4) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، مرجع سابق، ص 419.
(5) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، تحقيق حامد أحمد طاهر، دار الفجر للتراث، 2004، ص 437.

استبحر المصر وكثر ساكنه، رخصت أسعار الضروري من القوت وما في معناه، وغلت أسعار الكمالي من الأدم والفواكه وما يتبعها، وإذا قل ساكن المصر وضعف عمرانه كان الأمر بالعكس"[1].

- يرى في قصور أهل البادية عن سكنى المصر الكثير العمران؛ حيث يرجح ابن خلدون أن المدينة الكبيرة مع تنامي الترف فيها، تنقلب بعض الحاجيات والكماليات إلى ضرورات، وهو ما يرفع تكلفة المعيشة فيها، فيقول: "*والسبب في ذلك أن المصر الكثير العمران يكثر ترفه وتكثر حاجات ساكنه من أجل الترف، وتعتاد تلك الحاجات لما تدعو إليها، فتنقلب ضرورات، وتصير الأعمال في كلها مع ذلك عزيزة والمرافق غالية، بازدحام الأغراض عليها من أهل الترف*"، ثم يستمر في ذلك إلى أن يقول: "*ويعظم فيها الغلاء في المرافق والأقوات والأعمال، فتكثر لذلك نفقات ساكنه كثرة بالغة على نسبة عمرانه، ويعظم خرجه، فيحتاج حينئذ للمال الكثير للنفقة على نفسه وعياله في ضرورات عيشهم وسائر مؤنهم*"[2].
- يرى في حاجة المتمولين من أهل الأمصار إلى الجاه والمدافعة؛ حيث يقرر طبيعة العلاقة بين رأس المال والسلطة، خاصة إذا تعاظمت ثروة المتمولين، وأصبحوا معلومين بالمدينة، فيقول في ذلك: "*فلا بد لصاحب المال والثروة الشهيرة في العمران من حامية تزود عنه، وجاه ينسحب عليه من ذي قرابة للملك، أو خالصة له، أو عصبية يتحاماها السلطان، فيستظل هو بظلها ويرتع في أمنها من طوارق التعدي، وإن لم يكن له ذلك، أصبح نهبًا بوجوه التحيلات وأسباب الحكام*"[3].
- يرى في أن الحضارة غاية العمران، ونهاية لعمره، وأنها مؤذنة بفساده، وهو يضع بذلك عمرًا للمدن يرتبط ببلوغ المدينة ذروة مظاهر الترف، فبعد أن أوضح أن للإنسان عمرًا محسوسًا يبلغ ذروته في الأربعين، ثم يبدأ في الأفول، نجده يقول: "*فلتعلم أن الحضارة في العمران أيضًا كذلك؛ لأنه غاية لا مزيد من وراءها*"، ثم ينتقل إلى تحول أنماط الاستهلاك لسكان المدن عند الوصول إلى غاية الترف، فيقول: "*فتعظم نفقات أهل الحاضرة، وتخرج عن القصد إلى الإسراف، ولا يجدون وليجة عن ذلك؛ لما ملكهم من اعتياد أثر العوائد وطاعتها، وتذهب مكاسبهم كلها في النفقات، ويتبالغون في الإملاق والخصاصة، ويغلب عليهم الفقر، ويقل المستامون للبضائع، فتكسد الأسواق، وتفسد حال المدينة، وداعية ذلك كله إفراط الحضارة والترف، وهذه مفسدتها في المدينة على العموم في الأسواق والعمران*"[4].

---

(1) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، مرجع سابق، ص 440.

(2) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، مرجع سابق، ص 442، 443.

(3) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، مرجع سابق، ص 446.

(4) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، مرجع سابق، ص 450.

- يرى في أن الصنائع إنما تكتمل بكمال العمران الحضري وكثرته؛ حيث يقول: "*أن الناس ما لم يستوف العمران الحضري، وتتمدن المدينة، إنما همهم في الضروري من المعاش، وهو تحصيل الأقوات من الحنطة وما غيرها، فإذا تمدنت المدينة، وتزايدت فيها الأعمال، ووفت بالضروري، وزادت عليه، صرف الزائد حينئذ إلى الكماليات من المعاش*"[1]. والصنائع هي مصدر الكماليات.
- يرى في أن رسوخ الصنائع في الأمصار إنما هو برسوخ الحضارة وطول أمدها؛ حيث يقرر: "*والسبب في ذلك ظاهر، وهو أن هذه كلها عوائد للعمران والأوان، والعوائد إنما ترسخ بكثرة التكرار وطول الأمد، فتستحكم صبغة ذلك وترسخ في الأجيال، وإذا استحكمت الصبغة عسر نزعها، ولهذا نجد الأمصار التي كانت استبحرت في الحضارة، لما تراجع عمرانها وتناقص، بقيت فيها آثار من هذه الصنائع ليست في غيرها من الأمصار المستحدثة العمران، ولو بلغت مبالغها في الوفور والكثرة*"[2].

وأيًّا ما كانت أوجه النقد التي يمكن أن توجه إلى الرؤية الخلدونية في تطور العمران ودوراته التاريخية، فإن افتراضاته التي سبق ذكرها، تماست إلى حد التطابق في بعض الحالات مع بعض مراحل التطورات السياسية والاقتصادية وآثارها العمرانية التي شهدتها مصر خلال فترة الدراسة، كما سيلي بيانه في الفصول القادمة، مرت مصر خلال فترة الدراسة باحتكار الدولة للقطاعات الاقتصادية، واستخدام للسخرة في إنجاز الأشغال العامة، وتزاوج لرأس المال والسلطة، ثم تزاوج للسلطة ورأس المال، كما شهدت حالات تأميم للمنشآت الاقتصادية، وسبقها نظام إقطاعي سلب الفلاحين حقوقهم، وأوقع عليهم أشكالًا من الظلم، كما شهدت انفتاحًا اقتصاديًّا وتحوله للاستهلاك الترفي الذي استنزف الوعاء الادخاري اللازم للانتقال التدريجي من العيش الضروري إلى العيش الحاجي أو الكمالي حسب تعبير ابن خلدون. وكل ذلك تضمنته الرؤى النظرية لابن خلدون كما تم عرضها.

وبعيدًا عن الحدود الزمنية الحاسمة للدورات التاريخية الخلدونية، وما يمكن أن تتعرض له من أوجه النقد -باعتبار اختلاف الزمن وتطور نظم الحكم والطغيان الحجمي للمستقرات الحضرية- فإن الافتراضات النظرية لابن خلدون تظل إحدى الأدوات المهمة كمدخل نظري لفهم طبيعة العلاقة بين التطورات السياسية والاقتصادية من جانب، والتحولات في هيكل منظومة العمران المصاحبة لها من جانب آخر.

***

(1) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، مرجع سابق، ص 483.

(2) عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، مرجع سابق، ص 484.

ملاحق الفصل الأول
الإطار العام - المدخل الفكري النظري
ملحق رقم [1] دراسات سابقة في بعض جوانب البحث

- منى عطا الله عبد الوهاب: أثر السكك الحديدية على أوضاع مصر الاقتصادية والاجتماعية في الفترة من 1856-1914، رسالة ماجستير، إشراف: د. رءوف عباس، 1996، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- أحمد عبد الله أحمد: أثر الحرب العالمية الأولى في تطور الصناعة المصرية في الفترة من 1918-1930، رسالة ماجستير، إشراف: د. رءوف عباس، 1986 - المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- فاطمة الحمزاوي، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في عهد الحملة الفرنسية، رسالة ماجستير، إشراف: د. جمال الدين المسدي، 1988، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- طه حسين سعيد: أوضاع مصر في عهد عباس الأول، 1848-1854، رسالة ماجستير، إشراف: د. جمال الدين المسدي، 1991، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- أحمد فريد علي مصطفى: توسع مصر في الشام وأثره على موقف الدول من المسألة المصرية في عهد محمد علي، 1831-1841، رسالة ماجستير، إشراف: د.محمد فؤاد شكري، 1955، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- حلمي محروس إسماعيل: الحالة الاجتماعية في مصر في النصف الأول من القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد أنيس، 1977، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- نوال عبد العزيز مهدي: الحركة العمالية وأثرها على تطور التاريخ السياسي المصري في الفترة من 1899-1930، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد أنيس، 1973، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- نوال عبد العزيز مهدي: الحركة العمالية وأثرها على تطور التاريخ السياسي المصري في الفترة من 1930- 1945، رسالة دكتوراه، إشراف: د. محمد أنيس، 1973، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- لطيفة محمد سالم: مصر في الحرب العالمية الأولى، 1914- 1918، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد أنيس، 1970، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.

- محمد رفعت رمضان: مصر والدولة العثمانية، دراسة تاريخية للعلاقات السياسية بين الطرفين 1840 - 1863، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- يحيى محمد محمود أحمد: الملكيات الزراعية الصغيرة وأثرها في الريف المصري، 1891-1930، رسالة ماجستير، إشراف: د. رءوف عباس، د. عاصم الدسوقي، 1989، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- حامد علي الدسوقي: النظام الإداري في مصر في عهد إسماعيل، 1863-1879، رسالة ماجستير، إشراف: د. السيد رجب 1979، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- محمود دياب راضي: تطور الخرائط المصرية منذ القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد صبحي عبد الحكيم، 1976، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- حورية محمد حسن: الآثار الجغرافية للري الدائم في مصر العليا، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد صفي الدين أبو العز، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- أحمد محمود نجيب: الهجرات الداخلية في جمهورية مصر العربية، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد صفي الدين أبو العز، 1969، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- نعمة عبد الرءوف: أنماط مراكز العمران في غرب الدلتا، رسالة ماجستير، إشراف: د. أحمد حسن إبراهيم 1989، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- فاطمة حمد أحمد عبد الصمد: أنماط العمران في قمة دلتا النيل إلى الجنوب من شبين الكوم، رسالة ماجستير، إشراف: د. أحمد حسن إبراهيم 1990، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- عماد سامي يوسف: أنماط العمران على جانبي النيل جنوبي قنا، رسالة ماجستير، إشراف: د. عبد العال عبد المنعم الشامي 1990، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- مها محمد جمال: النمو العمراني لمدينة الجيزة، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد محمد زهرة 1997، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- السيد خالد المطري، مدينة دمياط، دراسة في جغرافيا المدن، رسالة دكتوراه، إشراف: د. محمد صبحي عبد الحكيم 1974، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- محمد أحمد علي حسين: الهجرة الخارجية للمصريين، إشراف ...، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- عبد العال الشامي: مدن الدلتا في العصر العربي، رسالة دكتوراه، إشراف: د.محمد صبحي عبد الحكيم 1977، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.

- ماهر عبد الحميد الليثي: النمو السكاني لمحافظة القاهرة الكبرى في القرن العشرين، رسالة دكتوراه، إشراف: د. محمد صفي الدين أبو العز، 1971، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- محمد صبحي عبد الحكيم: مدينة الإسكندرية، رسالة دكتوراه، إشراف: د. محمد متولي 1958، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- محمد المعتصم مصطفى أحمد: الاستقرار البشري على الجانب الشرقي لوادي النيل بين حلوان وقنا، رسالة دكتوراه، إشراف: د. محمد صفي الدين أبو العز 1973، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- عبد القوي محمود: نمو سكان الحضر في مصر، رسالة دكتوراه، إشراف: د. أحمد علي إسماعيل 1989، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- أحمد السيد محمد: التحضر في منطقة شرق الدلتا، إشراف ...، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- سامح إبراهيم محمد: النشاط الاقتصادي والقوى العاملة في القاهرة الكبرى، رسالة دكتوراه، إشراف: د. محمد صبحي عبد الحكيم 2000، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- فتحي إبراهيم أحمد: مراكز العمران على فرع رشيد، رسالة دكتوراه، إشراف: د. محمد صفي الدين أبو العز 1997، مكتبة قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة.
- صالح رمضان محمود: الحياة الاجتماعية في مصر في عهد الخديوي إسماعيل، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد أحمد أنيس 1965، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- أحمد عبد الرحيم مصطفى: الخديوي إسماعيل وعلاقته بالباب العالي، إشراف... 1951، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- محمد أنور توفيق: السخرة في الزراعة وأثرها على المجتمع المصري في القرن التاسع عشر، رسالة دكتوراه، إشراف: د. رءوف عباس 1985، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- أحمد محمد حسن الدماصي: نظام الاحتكار في مصر في النصف الأول من القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير، إشراف: د. رءوف عباس 1984، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- أحمد محمد حسن الدماصي: سقوط نظام الاحتكار في مصر الحديثة وأثره في التطور الاقتصادي، 1840-1882، رسالة دكتوراه، إشراف: د. رءوف عباس 1989، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.

- شوقي عطا الله الجمل: سياسة مصر في البحر الأحمر في السنوات من 1863-1879، إشراف... 1958، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- محمود حلمي مصطفى حسنين: سياسة الولايات المتحدة الأمريكية نحو الباشاوية المصرية منذ بدء التمثيل القنصلي وحتى الثورة العرابية، 1832-1881، رسالة دكتوراه، إشراف: د. محمد فؤاد شكري، د. محمد أحمد أنيس 1992، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- محمود خليل إبراهيم الطلخاوي: المجتمع الريفي في مصر خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد جمال الدين المسدي 1987، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- صلاح عبد الجابر غنيم: جغرافيا العمران الريفي لمركز رشيد، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد صفي الدين أبو العز 1977، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- هبة الله عصام الدين خليل: خصائص المجتمع المحلي كمدخل لمقارنة عملية تنمية المجتمعات في الحضر والريف، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد محمد البرملجي، د. سحر عبد المنعم عطية 2002، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- علا أحمد أحمد: "منهج عمراني لتحديد دور النسق الحضري في إحداث التنمية المتوازنة"، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد طاهر الصادق، د. إبراهيم المسلمي، 2000، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- محمد أحمد حسنين حبشي: أثر التحولات السياسية على التوجهات المعمارية والعمرانية في مصر في الفترة من 1952 إلى 1981، رسالة ماجستير، إشراف: د. عبد الحليم إبراهيم 1990، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- مها سامي كامل: العوامل المؤثرة على اتجاهات النمو العمراني للمدن المصرية، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد البرملجي، د. محمد طاهر الصادق، د. طارق عبد اللطيف 1993، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- حسين محمد أبو بكر: التغير والتدهور في المناطق الحضرية القديمة، دراسة تحليلية بالمدينة القديمة، رسالة ماجستير، إشراف: د. عبد المحسن برادة، د.هشام عمرو بهجت، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- أشرف مسيحة عزيز: التطور العمراني لمدينة القاهرة منذ النشأة حتى أوائل القرن العشرين، رسالة ماجستير، 2002، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.

- نسرين فتحي: تأثير التطور التكنولوجي على ملامح المدينة المعاصرة، رسالة ماجستير، إشراف: د. محمد رضا كامل، د. محمد محمود عويضة 1992، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- ريهان محمد ريحان: تنمية المجتمعات الجديدة، التمكين كأداة فعالة في عمليات التنمية الحضرية المستدامة، 2003، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- دراسة تحليلية لتأثير تطور تقنيات المعلومات على عمران المدن العملاقة، رسالة ماجستير، إشراف: د. سحر عبد المنعم عطية، د. نبيل محمد عبد الهادي 2002، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- محمد رضا عبد الله: تفعيل تنمية المجتمعات الريفية بمصر، نموذج وإطار عمل، 2003، المكتبة المركزية، جامعة القاهرة، قسم الرسائل.
- محمد شحاتة درويش: استعمالات الأراضي في المدينة المصرية، دراسة في خصائص التوزيع المكاني وآليات التطور في النصف الثاني من القرن العشرين، رسالة دكتوراه، إشراف: د. عبد المحسن برادة، د. طارق وفيق، 1998، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- حسني محمد سيد: تطور وظائف المدن المصرية في النصف الثاني من القرن العشرين، رسالة ماجستير، إشراف: د. طارق وفيق 2000، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- وفاء عبد المنعم عامر: إيكولوجيا المدينة العربية، رسالة دكتوراه، إشراف: د.محمود يسري، د. بهاء الدين بكري، 1990، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- مروان جبور: تطور التصنيف الوظيفي للمدينة المصرية متوسطة الحجم، رسالة ماجستير، إشراف: د. عبد المحسن برادة 1997، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- د. محمد طاهر الصادق، د. محمود يسري حسن، د. جليلة القاضي وآخرون: مشروع مدن مصر ذات التبادل الحضاري (مدن الدلتا)، التقرير المرحلي الأول 1988، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- د. محمد طاهر الصادق، د. محمود يسري حسن، د. جليلة القاضي وآخرون: مشروع مدن مصر ذات التبادل الحضاري (رشيد)، التقرير النهائي، ثلاثة أجزاء 1994، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.

- د. محمد طاهر الصادق، د. محمود يسري وآخرون: الملامح العريضة لمدن مصر عام 2000، ثلاثة أجزاء – 1987، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- وليد نبيل بيومي: درجات العمران، دراسة في التنميط والتحولات والفروق الأساسية – بحث في جغرافيا العمران، تمهيدي ماجستير، إشراف: د. سامي أمين عامر 1996، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- حسني محمد سيد: المدن العملاقة، النشأة والتطور – بحث في جغرافيا العمران، تمهيدي ماجستير، إشراف: د. سامي أمين عامر 1996، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- محمد إمام أحمد، نظرة تقويمية للتصنيف الوظيفي للمدن – بحث في جغرافيا العمران، تمهيدي ماجستير، إشراف: د. سامي أمين عامر 1996، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- هند عبد المنعم عواد: دراسة في أحجام المدن – بحث في جغرافيا العمران، تمهيدي ماجستير، إشراف: د. سامي أمين عامر 1996، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- علا أحمد أحمد: الاستخدامات التخطيطية للدراسات السكانية – بحث في جغرافيا العمران، تمهيدي ماجستير، إشراف: د. سامي أمين عامر 1996، مكتبة كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.

ملحق رقم [2]
التعريفات الإحصائية للبيانات المستخدمة في عمل التصنيف الوظيفي

عند التعامل مع الجداول الإحصائية المنشورة (جداول النتائج التفصيلية للتعدادات المختلفة) فإن مهن ووظائف السكان لا تظهر إلا من خلال نوعين من الجداول؛ إحداهما جداول المهنة، والأخرى جداول النشاط الاقتصادي الرئيس، وقد تم تعريف كليهما إحصائيًّا كالآتي:

المهنة[1]: هي نوع العمل الذي يقوم به الفرد العامل أو نوع العمل الذي كان يقوم به الفرد المتعطل والسابق له العمل، وذلك بصرف النظر عن نوع النشاط الاقتصادي الرئيس للمنشأة التي يعمل بها أو كان يعمل بها، وتنقسم المهن إلى عدد من الأقسام الرئيسة، وتضم كل من هذه الأقسام مهنًا تربطها علاقة محددة أساسها التشابه في نوع العمل، ويختص كل قسم بميدان عمل معين.

(1) تعريف الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

النشاط الاقتصادي الرئيس[1]: ويقصد به النشاط الاقتصادي الرئيس الذي يندرج تحته نوع العمل الذي تقوم به المنشأة التي يعمل بها كل من هو ملتحق بعمل، أو التي كان يعمل بها قبل تعطله، وبالنسبة لمن يعملون خارج المنشآت فيوضح النشاط الاقتصادي الرئيس طبقًا لما يقومون به من أعمال.

وتنقسم أوجه النشاط الاقتصادي إلى أقسام رئيسة، وتصنف المنشآت التي تعمل في نفس النوع من أنواع النشاط الاقتصادي تحت نفس القسم الرئيس، سواء كانت مملوكة للحكومة أو لشركات أو لأفراد.

وواضح من خلال التعريفيين السابقين أن التصنيف باستخدام بيانات النشاط الاقتصادي الرئيس للسكان هو أقرب للمنطق من استخدام بيانات المهنة؛ حيث إن المهنة لا تفرق في التصنيف بين محاسب يعمل في بنك وآخر يعمل في مصنع وآخر يعمل في جمعية زراعية، وهي بذلك لا تعبر تعبيرًا دقيقًا عن الدور الإنتاجي الفعلي الذي يمثله الفرد من خلال منشأته التي يعمل بها؛ ولذلك فإن الدراسة اعتمدت على بيانات النشاط الاقتصادي الرئيس في عمل التصنيف الوظيفي للمدن المصرية خلال التعدادات المختلفة من عام 1917 حتى عام 1996؛ حيث قسم الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء أقسام النشاط الاقتصادي إلى عشرة أقسام، هي:

1- الزراعة وصيد البر والبحر.
2- استغلال المناجم والمحاجر.
3- الصناعات التحويلية.
4- الكهرباء والغاز والمياه.
5- التشييد والبناء.
6- التجارة والمطاعم والفنادق.
7- النقل والتخزين والمواصلات.
8- التمويل والتأمينات والعقارات وخدمات الأعمال.
9- خدمات المجتمع العامة والخدمات الاجتماعية والشخصية والإصلاح.
10- أنشطة غير كاملة التوصيف.

(1) تعريف الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

ومجموع العاملين في هذه الأقسام العشرة هم جملة ذوي النشاط في المدينة، والدراسة أجملت هذه الأقسام العشرة في أربعة أقسام رئيسة بعد استثناء الأنشطة التي تعد هامشية داخل مدن الدراسة (استغلال المناجم والمحاجر، الكهرباء والغاز والمياه، التشييد والبناء)؛ وذلك للأسباب الآتية:

أ- أن نشاط استغلال المناجم والمحاجر يتركز -في غالبيته- في المدن التي تم استبعادها من الدراسة (المدن الحدودية)، هذا بالإضافة إلى أنها تمثل نسبة ضئيلة بالمقارنة باقتسام النشاط الأخرى؛ حيث كانت نسبة المشتغلين باستغلال المناجم والمحاجر[1] إلى جملة ذوي النشاط (على مستوى حضر الجمهورية) عام 1960 حوالي 1٪ وانخفضت عام 1976 إلى 0,5 ٪، و كذلك عامي 1986، 1996.

ب- وينطبق القول نفسه على نشاط الكهرباء والغاز والمياه، من حيث ضآلة نسبة المشتغلين بهذا النشاط إلى جملة ذوي النشاط 1.8 ٪، 1 ٪، 1.1 ٪، 1٪ أعوام 1960، 1976، 1986، 1996 على الترتيب.

ج- أما نشاط التشييد والبناء فلم تكن نسبة المشتغلين به على الدرجة نفسها من الضآلة؛ بل سجلت نسبة لا بأس بها خلال التعدادات الأربع الأخيرة، فكانت نسبة المشتغلين به إلى جملة ذوي النشاط هي 6.6٪ و6.9٪ و10٪ و8.5٪، أعوام 1960 و1976 و1986 و1996على الترتيب، وهي نسبة ليست بسيطة بحيث لا تؤخذ في الاعتبار، وإنما هذا النشاط بالذات لا يتميز بالاستقرار المحلي، بمعنى أنه مرحلي حسب متطلبات التنمية الاقتصادية، فيزدهر هذا النشاط في مدينة لمدة معينة، ثم يخبو ليظهر في مكان آخر حسب خطة التنمية القومية، وخير مثال على ذلك مدن القناة، والتي بدأت مرحلة التعمير بها منذ عام 1975، فلم يرصد تعداد 1976 ذروة هذا النشاط، واكتمل التعمير قبل عام 1986، فلم يظهر أيضًا في هذا التعداد، ومن ثم فإن هذا النشاط لا يمكن اعتباره ضمن المركب الوظيفي للمدينة؛ حيث إنه نشاط ديناميكي لا يرتبط بالأرض، ولا يظهر في خريطة استعمالات الأراضي، بالإضافة إلى أن المدن العملاقة -(القاهرة، الإسكندرية، الجيزة) والتي تم استثناؤها من دراسة التصنيف الوظيفي منذ عام 1947- تستحوذ على النسبة العظمى من العاملين في هذا النشاط.

ولذلك فإن الدراسة صنفت أقسام النشاط الاقتصادي في أربعة أقسام رئيسة، هي:

أ-الزراعة وصيد البر والبحر.

ب- الصناعة.

(1) الكتاب الإحصائي السنوي، يونيو 1997، جدول 1-17 ص 39، 42.

ج- التجارة والنقل (حيث تم ضم نشاط التجارة والمطاعم والفنادق إلى نشاط النقل والتخزين والمواصلات؛ لارتباط النشاطين كليهما بالآخر).

د- الخدمات (حيث تم ضم نشاط التمويل والتأمينات والعقارات وخدمات الأعمال إلى نشاط خدمات المجتمع العامة والشخصية والإصلاح).

وبذلك تتعامل الدراسة مع هذه الأنشطة الأربعة المجمعة كأساس للتصنيف الوظيفي للمدن المصرية خلال فترة الدراسة (فترة ما بعد ظهور التعدادات الرسمية)، وذلك بحساب نسبة المشتغلين في كل نشاط من هذه الأنشطة إلى جملة ذوي النشاط (مجموع المشتغلين في كل أقسام النشاط الاقتصادي، بما في ذلك الأنشطة المستثناة من الدراسة)، ومن خلال هذه النسبة يتم مقارنة المدن مع بعضها البعض رأسيًّا؛ لعمل التصنيف الوظيفي للمدن باستخدام معامل التوطن، والذي تحكمه المعادلة التالية:

$$\text{معامل التوطن} = \frac{\text{نسبة العاملين بالنشاط في المدينة إلى جملة ذوي النشاط في المدينة}}{\text{نسبة العاملين في النشاط نفسه في كل المدن إلى جملة ذوي النشاط في كل المدن}}$$

ومعامل التوطن كأسلوب للتصنيف له مميزاته وعيوبه؛ فهو أسلوب رقمي سهل القراءة والمقارنة، ومهم لتحديد الدور الإقليمي والقومي للمدينة؛ حيث يحدد موقفها بين باقي المدن من حيث الإمكانات المتاحة، والقوة البشرية لكل نشاط على حدة، وهو ما يساعد في قراءة الخريطة التوزيعية للموارد البشرية المتاحة كخطوة أولى وأساسية لتحديد برامج التنمية القومية، وبالأخص برامج التنمية الحضرية.

ودراسة تطور وظائف المدن من هذا المنظور هي -في الواقع- دراسة في تطور شكل توزيع المشروعات التنموية والموارد البشرية على مدن الجمهورية.

الجوانب السلبية لأسلوب التصنيف المقترح:

أ- هذا الأسلوب في التصنيف -كما يقول دكتور أحمد إسماعيل[1]- *(إنه دراسة في المستوى العام، والتي تعتبر جزءًا من الجغرافيا الخارجية للمدينة)*، وعلى ذلك فإن هذا الأسلوب لا يعكس بوضوح شكل اللاندسكيب الداخلي للمدينة، وهذا لا يتحقق بدون الدخول في دراسة استخدام الأراضي (الجغرافيا الداخلية للمدينة)، ولكن الدراسة -كما سبق القول- لم يتح لها من البيانات عن استخدام الأراضي في المدن

(1) أحمد علي إسماعيل: دراسات في جغرافيا المدن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1993، ص 165.

خلال مراحل التطور المختلفة ما يجعلها تعتمد على استخدام الأراضي في دراسة التطور، كما أنها معنية في الأساس بتطور منظومة العمران المصري، أي بأدوار المدن دون الدخول إلى تفاصيل بنيتها الداخلية.

ب- هذا الأسلوب (معامل التوطن) ذو حساسية مفرطة لنتائج بياناته تبعًا لأي تحول رقمي قد يكون ناتجًا عن تحولات إدارية أو قرارات سياسية؛ مما يظهر فجأة وبدون مقدمات في نتائج التصنيف، وبما يمثل طفرة في النتائج، وهو ما يستدعي الحذر والدقة عند تفسير مثل هذه الطفرات الرقمية؛ حتى تكون نتائج التصنيف منطقية (ولكنه في حالة هذه الدراسة يعد مفيدًا جدًّا لقراءة أثر التطورات السياسية والاقتصادية على إحداث مثل هذه الطفرات).

ج- استخدام هذا الأسلوب (منفردًا) يصعب معه إمكانية التوقع المستقبلي لشكل خريطة وظائف المدن المصرية، على الرغم من البعد الزمني لدراسة التطور، والذي يعد كافيًا بدرجة مناسبة لتحديد اتجاه وأسلوب التحولات الوظيفية للمدن المصرية. ويرجع ذلك إلى أن التحولات الإدارية والقرارات السياسية لها تأثير مباشر على تحريك أرقام بيانات الأنشطة الاقتصادية داخل المدن، خاصة وأننا في مصر -وبالأخص خلال فترة الدراسة- مررنا -وما زلنا نمر- بتحولات جذرية في أسلوب الحكم، وفي الفكر الاقتصادي، وحتى في أساليب التنمية المحلية، وفي ترسيم الحدود الإدارية، ولذلك فإن التوقع من خلال هذا الأسلوب لا بد وأن يكون مرتبطًا ارتباطًا وثيقًا بالسيناريو المتوقع لأسلوب إدارة المحليات والاتجاهات السياسية القومية.

فعلى سبيل المثال حظر البناء على الأراضي الزراعية بشكل حازم وحاسم يؤدي إلى توقع عدم ضم قرى جديدة للمدن إلا في أضيق الحدود، وبالتالي فإن التوقع المستقبلي لتطور الوظيفة الزراعية داخل المدن لا بد أن يأخذ ذلك في الاعتبار.

وكمثال آخر، فإن التطبيق الحاسم لقوانين حماية البيئة وحظر الترخيص لإقامة صناعات جديدة داخل حدود المدن القائمة؛ بل ومحاولة وضع خطط مستقبلية لنقل الصناعات القائمة من داخل المدن إلى مناطق أخرة مخططة للأغراض الصناعية، فإن ذلك يؤثر -بلا شك- على تطور الوظيفة الصناعية في المدن المصرية.

وعمومًا فإن الأسلوب المستخدم في التصنيف الوظيفي للمدن المصرية في هذه الدراسة (معامل التوطن) يعد -على بساطته- ملائمًا لتحقيق الهدف من الدراسة في ضوء الاعتبارات السابقة.

***

الفصل الثاني
حكم محمد علي - مشروع التحديث في ظل الاستبداد
(1805- 1848م)

1 - الأوضاع السياسية والاقتصادية وحالة العمران قبيل عصر محمد علي:

يمكن إيجاز أهم ملامح الوضع العام في مصر عند نهاية الحملة الفرنسية على مصر في النقاط التالية:

1.1 نظام إدارة الموارد والثروة وحالة الاقتصاد:

كانت حدود مصر الدولية في هذه الفترة تكاد تكون مشابهة لوقتنا الحاضر، باستثناء حدودها الشمالية الشرقية، والتي كانت تنتهي عند الخط الرأسي (الوهمي) الذي يصل خليج العقبة بالبحر الميت (من جهة الشرق)، بينما تنتهي عند الخط الأفقي (الوهمي) الذي يصل البحر الميت بالبحر المتوسط والمار جنوب مدينة الخليل وشمال مدينة غزة، كما أن حدود مصر الجنوبية كانت تمتد جنوب الشلال الثاني ووادي حلفا، لتنتهي عند جزيرة ساي.

وكانت مصر في أواخر القرن الثامن عشر ولاية عثمانية، يحكمها باشا من الأتراك برتبة وزير يعينه السلطان العثماني، وإن كانت السلطة الفعلية آنئذ بيد أمراء المماليك، بيد أنه تبعًا للتقاليد العثمانية كانت العلامة الأساسية لسيادة السلطان هي ملكيته المطلقة لكل موارد الثروة في السلطنة، وهو الذي كان يمنح حق استغلال هذه الموارد -ومنها الأرض-؛ إما بشكل ملكية خاصة (ملك)، أو بشكل وديعة (وقف أو رزق)، أو باعتبارها ملكية خاصة للسلطان (خواص همايون)، وهذه كان يوزعها كذلك من أجل استغلال عوائدها لصالح الخزانة السلطانية، أو من أجل القيام بخدمات خاصة يطلبها السلطان.

وعانت مصر في أواخر القرن الثامن عشر من تدهور شديد في الحالة السياسية والاقتصادية؛ لاعتبارات كثيرة، في مقدمتها:

- فساد نظام الحكم العثماني.
- اضطراب الحالة السياسية في البلاد.
- عدم الاهتمام بوسائل الإنتاج الزراعي والصناعي.
- كساد التجارة؛ نتيجة لتعدد أنواع النقد المتداول، وتغيير العملة المستمر.
- ابتزاز أموال التجار الأجانب.
- تحول طريق التجارة بين الشرق والغرب عن مصر بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح وأمريكا.

- عدم الأمان وازدياد حالات السلب والنهب.

وقد نتجت عن هذه الأسباب أشكال من التدهور القطاعي، أصابت القطاعات الاقتصادية الأساسية (الزراعة / الصناعة / التجارة) بضمور شديد، وهو ما انعكس على الأوضاع العامة لمنظومة العمران المصـري.

2.1 حالة العمران ومنظومة المدن المصرية[1]:

كانت مصـر قبل عصر محمد علي مقسمة إلى مجموعة من الولايات والمحافظات[2] ، يقع منها في الوجه البحري سبع ولايات، وهي كالتالي:

- ولاية الشرقية – ولاية الدقهلية – ولاية البحيرة – ولاية القليوبية – ولاية الغربية – ولاية المنوفية – ولاية الجيزة.

كما اشتمل الوجه القبلي على ست ولايات أيضًا، وهي كالتالي:

- ولاية الإطفيحية – ولاية الفيوم – ولاية البهنساوية – ولاية الأشمونيين – ولاية المنفلوطية – ولاية جرجا.

هذا بالإضافة إلى محافظات (القاهرة – الإسكندرية – رشيد – دمياط – العريش – السويس – القصير)، ويلاحظ أن هذه المحافظات تمثل العاصمة وموانئ مصـر الأساسية، بما في ذلك القصير.

توزيع المدن المصرية حسب أهميتها قبيل تولي محمد علي السلطة:

لا يوجد هيكل إحصائي عام لمصـر خلال هذه الفترة، رغم المحاولات العديدة التي صبت في هذا المجال، ولكن جميعها تعثرت لأسباب عديدة؛ لعل أهمها التكوين الاجتماعي المصـري (بعاداته وتقاليده)، وفقدان الثقة بين جمع الشعب وحكامه؛ حيث كان الشعب يرى أن كل إحصاء يقصده الحكام يعني فرض ضرائب جديدة وإتاوات جديدة، فلم يبد الشعب أي تعاون لإتمام عمل الإحصاء، وعلى ذلك –وفي ضوء غيبة الإطار الكمي المحدد للأهمية النسبية للمدن المصـرية في هذه الفترة– فإن الاعتماد على المؤشرات العامة التي يمكن استخلاصها باستخدام المنهج الوصفي قد ترسم صورة تقريبية لتراتب المدن حسب أهميتها (مع الوضع في الاعتبار أن الأهمية النسبية تعني –بوجه عام– الحجم والوظيفة والموقع؛ حيث يتشكل من ذلك منطقيًّا دور المدينة)، ولعل أهم المراجع في ذلك مخطوطة الشيخ أحمد العريشي[3] قاضي عسكر مصـر المحروسة (دفتر علم وبيان طريق القضا

(1) محمد رمزي: القاموس الجغرافي للبلاد المصرية منذ عهد القدماء المصريين وحتى عام 1945م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994م .

(2) انظر ملاحق الفصل الثاني، ملحق رقم 1.

(3) مخطوطة الشيخ أحمد العريشي قاضي عسكر مصر المحروسة (دفتر علم وبيان طريق القضا وأسماؤهم بمصر المحروسة وأقاليمها)، المثبتة في كتاب عجائب الآثار في التراجم والأخبار لعبد الرحمن الجبرتي، طبعة مكتبة مدبولي 1977، الجزء الأول، ملحق رقم 4، ص 581 وحتى 588 .

وأسماؤهم بمصر المحروسة وأقاليمها)، والتي قدمها لعلماء الحملة الفرنسية، (وشملت أجوبة على ستة أسئلة، تتعلق بالقضاء والمحاكم والقضاة وتوزيعهم وأماكن إقامتهم)، وقد خلصت المخطوطة إلى تصنيف المدن في مصر إلى سبع فئات (إذا تم فصل مصر المحروسة في فئة مستقلة) حسب أهميتها، كما رتبت المدن حسب أهميتها داخل الفئة الواحدة (شكل رقم 1)، ويمكن من خلال عرض هذا التصنيف التعرف إلى بعض ملامح منظومة العمران في هذه الفترة، وهذا التصنيف كالتالي:

جدول رقم (1) تصنيف المدن المصرية حسب أهميتها النسبية زمن الحملة الفرنسية

الفئة	الترتيب داخل الفئة	الترتيب العام	المدينة	الولاية / المحافظة	ملاحظات
الأولى		1	مصر المحروسة (القاهرة) وتابعتاها بولاق ومصر القديمة	القاهرة	العاصمة
الثانية	1	2	الإسكندرية	محافظة الإسكندرية	ميناء بحري
	2	3	رشيد	محافظة رشيد	ميناء نهري /
	3	4	دمياط	محافظة دمياط	ميناء بحري
	4	5	المنصورة	ولاية الدقهلية	عاصمة ولاية
	5	6	المحلة الكبرى	ولاية الغربية	عاصمة ولاية
	6	7	منف العليا (صان الحجر القبلية)	ولاية الشرقية	
الثالثة	1	8	الجيزة	ولاية الجيزة	عاصمة ولاية
	2	9	دمنهور	ولاية البحيرة	عاصمة ولاية
	3	10	بني سويف	ولاية البهنساوية	
	4	11	بلبيس	ولاية الشرقية	عاصمة ولاية
	5	12	الفيوم	ولاية الفيوم	عاصمة ولاية
	6	13	أبيار	ولاية المنوفية	
الرابعة	1	14	الخانكة	ولاية القليوبية	
	2	15	منية ابن خصيب (المنيا)	ولاية الأشمونيين	
	3	16	منفلوط	ولاية المنفلوطية	
	4	17	جرجا	ولاية جرجا	عاصمة ولاية
	5	18	زفتى	ولاية الغربية	
	6	19	المنزلة	ولاية الشرقية	
الخامسة	1	20	أسيوط	ولاية المنفلوطية	عاصمة ولاية
	2	21	تذمنت (أرمنت)	ولاية جرجا	
	3	22	شلشلمون	ولاية الشرقية	
	4	23	البهنسا	ولاية البهنساوية	عاصمة ولاية
	5	24	سنديون	ولاية القليوبية	
	6	25	النحارية		
السادسة	1	26	سنبو	ولاية الغربية	
	2	27	أشمون	ولاية المنوفية	
	3	28	الفشن	ولاية البهنساوية	
	4	29	محلة أبي علي	ولاية الغربية	
	5	30	محلة مرحوم	ولاية الغربية	
	6	31	فوه	ولاية الغربية	
السابعة	1	32	طحطا (طهطا)	ولاية جرجا	
	2	33	قنا + قوص	ولاية جرجا	

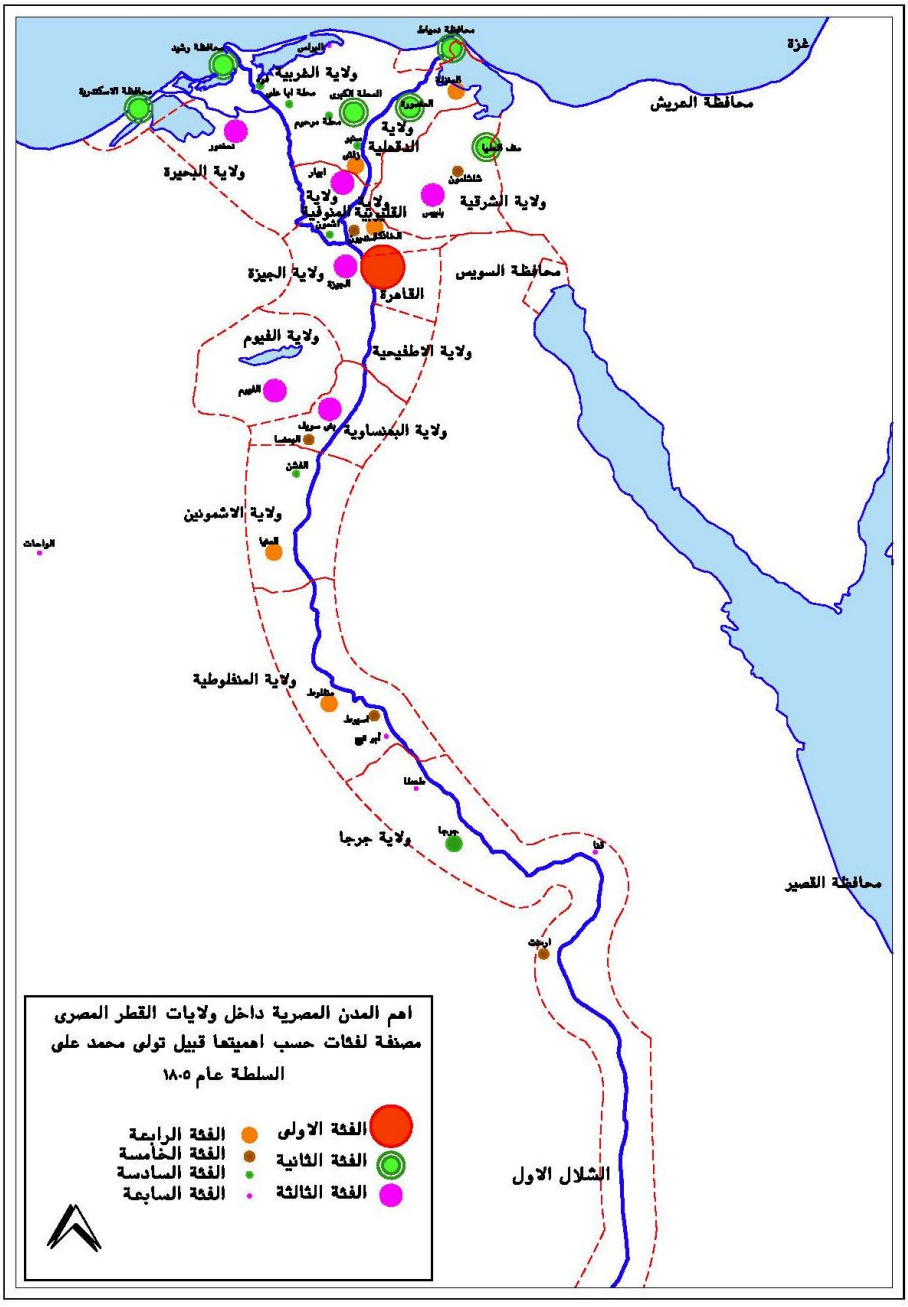
الفئة	الترتيب داخل الفئة	الترتيب العام	المدينة	الولاية / المحافظة	ملاحظات
	3	34	أبوتيج	ولاية المنفلوطية	
	4	35	الواح (الواحات)	ولاية البحيرة	
	5	36	البرلس	ولاية الغربية	

وتوضح المخطوطة أن من بين مجموعة المدن هذه مدنًا أنشئت فيها محاكم، ولكنها معطلة (لا تعمل) هي:

البرلس – المنزلة – النحارية – البهنسا – طهطا – أبوتيج – قنا وقوص – الواحات.

ويذكر المخطوط أن سبب تعطيلها هو تباعد هذه البلاد عن الإدارة المركزية، وهو سبب يعكس ضعف الترابط المكاني بين المحلات العمرانية الفرعية ومركزها الرئيس؛ حيث لا يوجد طرق اتصال جيدة مع المركز الأوحد (مصـر المحروسة)، ويلاحظ أيضًا أن هذه المحلات تقع على نهر النيل، باستثناء البرلس والمنزلة والواحات، وهو ما يعكس سوء حالة النقل النهري، والارتباط المكاني بين العاصمة والوجه القبلي على وجه الخصوص.

شكل رقم (1) أهم المدن المصـرية قبيل تولي محمد علي السلطة عام 1805



الملامح الأساسية لمنظومة العمران المصري قبيل تولي محمد علي السلطة:

في ضوء رصد الواقع العام للحالة المصرية في النصف الأخير من القرن الثامن عشر -كما تم إيجازه في المؤشرات السابقة- فإنه يمكن قراءة خريطة توزيع التجمعات الحضرية بعد تصنيفها لفئات حسب الأهمية، بناء على ما تم عرضه من مخطوطة الشيخ أحمد العريشي قاضي عسكر مصر المحروسة، وبما يظهر بعض ملامحها على النحو التالي:

- بلغ عدد التجمعات الحضرية (البنادر) التي تم اعتبارها في النظام الإداري المصري كمراكز خدمات (ممثلة في المحاكم) (36) تجمعًا، تم تقسيمهم إلى سبع فئات، على اعتبار أن مصر المحروسة (القاهرة) تمثل فئة منفردة على قمة هذه الفئات، وتم ترتيب هذه الفئات تنازليًّا حسب أهمية المركز الحضري وما يمثله من نطاق خدمي لمحيطه الحيوي، بما فيه من تجمعات ثانوية، وأيًّا ما كانت الاعتبارات والمعايير التي تم على أساسها تصنيف هذه الفئات من قبل الحكومة في ذلك الوقت، إلا أنها تعكس -بلا شك- أهمية نسبية لهذه التجمعات، يمكن الاعتماد عليها في محاولة فهم وتحليل النسق الحضري الذي تشكلت منه منظومة العمران الحضري المصري في ذلك العصر.
- تركزت مدن الفئة الثانية (بعد القاهرة) في أقصى شمال مصر في ست مدن، ثلاث منها مدن موانئ بحرية (دمياط - رشيد - الإسكندرية)، واثنتان منها من مدن الدلتا (المنصورة - المحلة الكبرى)، وواحدة من المدن الصحراوية (منف العليا)، بينما خلا المعمور المصري على امتداده من مدن هذه الفئة، ويمكن تفسير ذلك من خلال الآتي:
  - **ميناء ومدينة دمياط:**

مدينة وميناء دمياط كانت البوابة الرئيسة لحركة التجارة مع دول الشام والدولة العثمانية بشكل أساسي؛ حيث كان يقوم هذا الميناء بنحو ثلث إجمالي تجارة مصر الخارجية، وتقريبًا كل تجارة مصر مع الشام وتركيا، باستثناء بعض القوافل التجارية البرية، والتي غالبًا ما كان يقوم بها العربان، هذا بالإضافة إلى أن مدينة دمياط احتلت المرتبة الأولى على مستوى القطر المصري في ذلك الوقت في صناعة (ضرب وتبييض الأرز)، حتى أنه كانت هناك وحدة مكيالية خاصة لأرز دمياط، تختلف عن مكاييل باقي القطر، بالإضافة إلى اشتغال بعض سكانها بأعمال النسيج وبناء القوارب[1]، وقد قدر علماء الحملة الفرنسية تعدادها بحوالي 18000 نسمة[2].

(1) وصف مصر، علماء الحملة الفرنسية، الجزء الرابع، ص 321، 342، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2002.
(2) وصف مصر، علماء الحملة الفرنسية، الجزء الثالث، ص 48، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2002.

- **مدينة وميناء رشيد:**

ورثت مدينة رشيد أهميتها من فوه، والتي كانت تعد -حتى نهاية القرن السادس عشر- مستودعًا لبضائع القاهرة والإسكندرية؛ حيث كانت محطة رئيسة لتحميل المراكب عند فم ترعة الإسكندرية (الرحمانية)، ولكن إهمال نظم الحكم العثماني المتعاقبة لهذه الترعة وعدم صيانتها أدى إلى عدم صلاحيتها للنقل النهري[1]؛ ومن ثم أصبحت رشيد هي نقطة التقاء النقل النهري (عبر فرع رشيد) والنقل البحري؛ حيث كانت تجمع البضائع في الموانئ النيلية على طول النهر، ثم ترسل إلى ميناء رشيد، فتفرغ في مراكب أكبر حجمًا، ومنها إلى ميناء الإسكندرية، ويرى الرحالة الفرنسيون الذين زاروا المدينة في نهايات القرن الثامن عشر[2] أنه رغم جمالها وانتظام مبانيها وتحضر أهلها، إلا أنها لم تقم بالدور الاقتصادي الذي كانت تؤديه ترعة الإسكندرية، ويذكر أن رشيد كانت من أهم مراكز تجميع الأرز بالدلتا، وكذلك كانت مركزًا أساسيًّا للصيد.

- **مدينة وميناء الإسكندرية:**

استمرت الإسكندرية -لقرون طويلة قبل الفتح العربي وبعده- تمثل عاصمة مصر، بل وتفوقها من حيث انفتاحها على العالم بتجارتها الزاهرة التي لا تتوقف مع أوروبا ومع باقي دول العالم، ولكن هذه المدينة تعرضت لتدهور شديد -تزايد مع الزمن- منذ اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح، ثم زاد الأمر سوءًا بعد أن أغلقت ترعة الإسكندرية في وجه الملاحة لإهمال صيانتها كما ذكر سابقًا، ويكفي الإشارة هنا إلى أن مدينة الإسكندرية والتي كانت يومًا ما (قبيل اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح في القرن الخامس عشر) توازي نحو نصف سكان مصر المحروسة (القاهرة)، وقد أصبحت مع نهاية القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر لا تزيد عن نحو عشرة آلاف نسمة، حسب تقدير من مارمون (أحد علماء الحملة الفرنسية)[3]، وهو ما يوازي أقل من 4٪ من سكان القاهرة، على الرغم من أنها -وحسب وصف شامبليون- تحوي ميناءين؛ أحدهما الميناء الجديد، وهو لا يصلح لرسو السفن الكبيرة، والآخر الميناء القديم العميق، الذي رأى شامبليون أنه الميناء الوحيد في سواحل مصر القادر على استقبال السفن الكبيرة.

---

(1) يذكر جولوا (أحد علماء الحملة الفرنسية): "ومنذ أن ردمت أو سدت الترعة التي كانت تربط فوه بالإسكندرية حتى تضاءلت فوه اليوم لتصبح في وضع قرية لا تتميز عن باقي قرى مصر"، وصف مصر، الجزء الثالث، ص 251.

(2) إلهام محمد ذهني: مصر في كتابات الرحالة الفرنسيين في القرن التاسع عشر، ص 345، 347، مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر، 1995م.

(3) إلهام محمد ذهني: مصر في كتابات الرحالة الفرنسيين في القرن التاسع عشر، ص 337- مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر، 1995م.

- **المنصورة:**

تأثرت مدينة المنصورة كثيرًا بسبب قربها من ميناء دمياط، وأصبح ميناؤها النهري لا تتوقف فيه حركة السفن، كما ذكر ذلك فوربان[1]؛ ولكن أهم ما ميزها هو أنها أكبر مراكز الدلتا لتجميع الأرز، كما أنها تأتي في المرتبة الثانية كمركز لتجميع القطن بعد المحلة الكبرى، وتعتبر من أهم مراكز الدلتا في ذلك الوقت في القيام بأعمال حلج وكبس القطن، والذي كان حتى ذلك الوقت (قصير التيلة).

- **المحلة الكبرى:**

يذكر علماء الحملة الفرنسية ما نصه: "*المحلة الكبيرة هي عاصمة الغربية، ومعناها الحرفي المدينة الكبيرة، وهي جديرة بهذا الاسم؛ لأنها أكبر مدن الدلتا اتساعًا؛ لكنها ليست أكثرها ازدحامًا بالسكان بالنسبة لمساحتها، ويدور فيها بعض النشاط التجاري؛ لكنها تلك التجارة التي تحدث في مدينة صناعية، وليست تلك التي تحدث في مناطق التبادل والمستودعات الجمركية*"، كما أكد علماء الحملة على طبيعة النشاط الصناعي بالمدينة بقولهم: "*وأكبر* المصانع *عددًا في المحلة الكبيرة هي مصانع نسيج الحرير، ومما يضاعف من أهمية هذه المصانع أنه لا يوجد مثيل لها في مدن مصر الأخرى*". ويأتي الحرير في الغالب من سوريا في هيئة شرانق إلى دمياط، كما ذكروا أن كل ملابس النساء الحريرية في مصر تصنع في المحلة تقريبًا، ولكن أغرب ما ذكره علماء الحملة الفرنسية أن المحلة كانت ملتقى كل بغايا الدلتا يتجمعن فيها خوفًا من ملاحقة الشرطة لهن[2] ، وهذا الأمر يثير تساؤلًا: كيف يكون مركز عمراني يضم محكمة ويصنف على أنه من تجمعات الفئة الأولى بمنأى عن أعين الشرطة؟، وهو تساؤل له دلالة عمرانية، بمعنى أنه قد تكون هذه التجمعات أخذت مكانتها كمراكز اقتصادية قبل أن تكون مراكز خدمية، وهو أمر يجب وضعه في الاعتبار عند تحليل دور هذه المدن عند تناولها بشكل تكاملي في منظومة عمرانية واحدة.

- **منف العليا:**

تمثل مدينة منف العليا (صان الحجر القبلية) مع كل من مدينة شلشلمون وبلبيس والخانكة طريقًا بريًّا ذا فاعلية تجارية لربط القاهرة باتجاه الشام، ولم تكن للحكومة سيطرة على هذا الطريق بالقدر الكافي، وإنما سيطر عليه العربان، ويذكر لنا الجبرتي كم من المخاطر كانت تحف أعمال التجارة على هذا الطريق، كما يذكر علماء الحملة الفرنسية أن هناك ترعًا تربط هذا الجزء بالنيل قرب القاهرة؛ ولكنها لا تصلح للملاحة؛ إما لدواعٍ فنية تتعلق بأعمال الصيانة والتطهير، أو لدواعٍ أمنية؛ نظرًا

(1) المصدر السابق، ص 352.

(2) وصف مصر، الجزء الثالث، ص 90، 91، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2002.

لعمليات القرصنة التي كان يقودها العربان، وكانت البضائع تنقل برًّا إلى منف العليا، ومنها عبر عدة ترع تربطها ببحيرة المنزلة، ومنها إلى ميناء دمياط.

ويمكن -قبل الانتقال إلى باقي فئات المدن- أن نذكر بعض الملاحظات المهمة:

- رغم أن علماء الحملة الفرنسية ذكروا أن طنطا هي أكبر مدن الدلتا، وذكروا ما نصه: "*تقع مدينة طنطا على مسافة من القاهرة تساوي تقريبًا المسافة بينها وبين كل من دمياط ورشيد، فهي بحق المدينة المركزية في الدلتا*"[1]، وعلى الرغم من ذلك لا نجدها ضمن الترتيب الفئوي الذي اعتبرته الحكومة تراتبًا لأهمية المدن حسب مخطوطة العريشي سالفة الذكر.
- لم تظهر مدينة السويس -ذلك الميناء التاريخي والحيوي- ضمن المدن المعتبرة في التصنيف الفئوي المذكور، وقد يكون السبب في ذلك هو ما تعرض له ميناء السويس عبر واقع سياسة داخلية وخارجية، أدت إلى فقدان جزء كبير من عوائده المالية بالنسبة للخزانة العثمانية، وبالتالي عدم الاهتمام بالميناء وتطويره، أو لتوقف معظم حركة التجارة فيه؛ بفعل الفرمان الذي استطاعت إنجلترا انتزاعه من الباب العالي بتحريم الملاحة على الأوروبيين في البحر الأحمر جنوب جدة؛ وذلك حفاظًا على مكاسب شركة الشرق الإنجليزية، التي كانت تبيع أقمشة البنغال الواردة من محلات شركة الهند في كافة أنحاء الإمبراطورية العثمانية.

  وبعد هذا الفرمان بوقت قصير توقفت السفن الأجنبية تمامًا عن استخدام الميناء، أو أصبحت السفن التي تصل إلى السويس تصادر بواسطة باشا القاهرة، بما تحمله من بضائع[2].
- ذكر علماء الحملة الفرنسية: "*وبالرغم من أن هذه المدينة (طنطا) تعد من أكبر المدن ازدحامًا بالسكان فليس فيها سوى 10 آلاف من السكان*"[3]، وهذا يعطي دلالة تقريبية للتعرف إلى طبيعة أحجام المدن سكانيًّا في ذلك العصر، فإذا كانت مدن الدلتا -وهي المعلوم تاريخيًّا أن أحجام سكانها دائمًا تفوق أحجام سكان مدن مصر العليا ومدن الحدود- وصفت أكبر مدنها حجمًا بأنها لا تزيد عن عشرة آلاف نسمة، فإن هذا مؤشر على ضآلة الحجم السكاني في مدن المعمور المصري في ذلك الوقت بوجه عام، إذا ما علم أن حجم سكان القاهرة الذي قدرته الحملة الفرنسية في عام 1800م بلغ نحو 300 ألف نسمة.

(1) وصف مصر، الجزء الثالث، ص 97، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2002.
(2) وصف مصر، الجزء الرابع، ص 280، 281، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2002.
(3) وصف مصر، الجزء الثالث، ص98، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2002.

- بالنظر إلى باقي مدن التصنيف الفئوي، فإننا نجد أن مدن الفئة الثالثة (بلبيس – أبيار – دمنهور – الجيزة – الفيوم – بني سويف) منها أربع مدن، هي عواصم لولاياتها، كما نجد أن أربعة منها أيضًا يتركز في مصـر السفلى إذا جاز لنا ضم الجيزة إلى ذلك، وحتى المدينتين الأخريين (الفيوم – بني سويف) فإنها تقع في أقصى شمال مصـر العليا، وهو ما يشير ضمنًا إلى أن حدود السيطرة الفعلية للحكومة العثمانية لم يكن ليمتد لأكثر من ذلك على أغلب الظن؛ حيث إن ولاية جرجا –والتي كانت وحدها نحو 40٪ من مساحة مصـر الكلية– لم تكن أيًا من مدن هذه الفئة، وإذا أضفنا إليها مساحة ولايتي المنفلوطية والأشمونيين، والتي ظلت أيضًا من مدن هذه الفئة، فإن نحو ثلثي مساحة مصـر لم يكن فيها مدن حتى الفئة الثالثة، وهو ما يعكس صورة تقريبية لشكل المنظومة الكلية للعمران المصـري.
- أما بالنسبة لمدن الفئة الرابعة، والتي شملت ست مدن (الخانكة – المنيا – منفلوط – جرجا – زفتى – المنزلة)، فإن ثلاثة منها تركزت في مصـر السفلى وثلاثة في مصـر العليا، ويمكن ملاحظة أن ما جاء منها بمصـر العليا هي مدن عواصم وولايات، على عكس ما جاء في مصـر السفلى، وقد يكون لذلك دلالة ضمنية تعكس التماثل النسبي لما تمثله عاصمة المديرية في الوجه القبلي مع مدينة عادية كما الوجه البحري، وكل ذلك يعكس –وبوضوح– آثار الوضع السياسي والاقتصادي على منظومة العمران، ويمكن تسليط الضوء على ذلك في النقاط التالية:

- الاقتصاد المصـري في هذه الفترة دعامته الأساسية التجارة (إلى جانب الزراعة الاكتفائية)، على الرغم مما حل بها من تدهور كما سبق ذكره، وبالتالي فإن مدن الفئة الثانية كلها تركزت في الموانئ الشمالية، ومدينتين في وسط الدلتا؛ إحداهما محطة تجارية مهمة بين القاهرة ودمياط، والأخرى مركز للتجارة الداخلية عبر المنتجات الصناعية المعتمدة في الأساس على مواد خام مستوردة عبر ميناء دمياط، ولا يمكن إغفال دور قرب موقعها من الميناء من جانب، ومن مراكز التوزيع الداخلي عبر شبكة الربط النهري من جهة أخرى.
- كما أكدت معظم الدراسات السابقة (عن هذه الفترة) أنه كلما اتجهنا جنوبًا كلما قلت درجة السيطرة المركزية لسلطة الباشا لحساب العربان والمماليك، وهو ما أجمله القول إن الحدود الفعلية لسيطرة الحكم العثماني على مصـر تكاد تنتهي عند الخط الوهمي الفاصل بين ولاية البهنساوية وولاية الأشمونيين، وعليه فإن مدن الوجه القبلي لم تزد عن كونها أماكن للتبادل التجاري ومراكز لتجميع قوى النفوذ السياسي والعسكري المملوكي والحاميات العسكرية التي تدعم نظام الالتزام.

- خلو المدن من أي أدوار خدمية (تعليم – صحة – توثيق ...)، فاختزلت أدوارها في البيع والشراء، وكمستودعات لتخزين الغلال، ومراكز للحاميات العسكرية.
- تأثر اختيار الموقع والأهمية النسبية لهذه المدن بشبكة النقل النهري وكفاءتها، ويكفي للدلالة على ذلك اختفاء دور مدن مهمة جدًّا موقعيًّا (من ذلك التصنيف الفئوي)؛ بفعل عدم صيانة ترعة وتعميقها، كما حدث مع مدينتي فوه (والتي جاءت في المرتبة 31)، والرمانية، وتأثرهما بتوقف الملاحة في ترعة الإسكندرية.
- وبالنسبة لباقي الفئات، وهي بدءًا من الفئة الخامسة وحتى الفئة السابعة، وعدد المدن في هذه الفئات 17 مدينة، منها في مصر العليا ثماني مدن، وفي مصر السفلى تسع مدن، واللافت للنظر هو أن المدن الثمانية الواقعة في مصر العليا ستة منها المحكمة التي أنشئت فيها (التي هي أساس التصنيف النسبي للأهمية) معطلة عن العمل، وكما ذكر سابقًا، فإن المخطوطة (مصدر التصنيف) تشير إلى أن سبب تعطيلها هو تباعد هذه البلاد عن الإدارة المركزية، وهو ما يدعم طبيعة الطرح الذي تم التوصل إليه، بأن حدود مصر العثمانية (من ناحية السيطرة الحكومية) توقفت تقريبًا إلى ما قبل ولاية الأشمونيين، وكادت تنتهي كليًّا مع بداية حدود ولاية جرجا.

2- محمد علي وسياسة الحكم في مصر:

تولى محمد علي ولاية القطر المصري في يوم الاثنين الموافق 13 مايو 1805م؛ نزولًا على الإرادة الشعبية، وقد انشغل محمد علي في بداية حكمه في تدعيم مركزه لتوطيد هذا الحكم؛ لأنه بالرغم من كونه باشا مصر قانونيًّا، إلا أنه في الواقع لم يكن يسيطر إلا على القاهرة، بينما ظلت باقي البلاد في أيدي فرق المماليك المتناحرة، وقبائل البدو التي استغلت الموقف السياسي القلق في نهب الريف لصالحها[1].

وهكذا كان مركز محمد علي مزعزعًا لدرجة خطيرة، فركز اهتمامه في بدايات حكمه على استعادة تأييد السلطات، واستمر في حروب وصراعات طويلة مع المماليك داخليًّا حتى قرر القضاء عليهم نهائيًّا في مذبحة القلعة عام 1811م.

وقد واجه محمد علي صعابًا جمة في بداية حكمه، يمكن أن نلخصها في الآتي[2]:

- عدم خلوص نية الباب العالي من جهة، بالإضافة إلى مبدأ الديوان القاضي بعدم إبقاء والٍ على كرسيه في ولاية مصر أكثر من سنة.

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية منذ عهد محمد علي حتى عهد عبد الناصر، مكتبة مدبولي، 1987، ص 5-6.
(2) عبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي، ص 31-37، ص 107-118، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2000م.

- نزوع الجنود إلى الثورات بين الحين والحين.
- قيام الدسائس البريطانية حوله، وسعي إنجلترا سرًّا وجهارًا لإسقاطه، وتسليم القطر المصري إلى المماليك.
- رغبة المماليك في الانتقام من محمد علي، والعودة إلى حكم مصر.
- ندرة الأموال اللازمة إلى تحقيق الاستقرار، ومواجهة المصاعب سابقة الذكر.

ويذكر أمين سامي أن إيراد الحكومة المصرية في أوائل حكم محمد علي كان يبلغ حوالي أربعة ملايين فرنك فرنسي (158724 جنيهًا مصريًّا)، ولم يكن يكفي لمواجهة بعض المصاعب التي تم ذكرها[1]، ومن هنا بدأ محمد علي حكمه مجتهدًا في الإجابة عن تساؤل له بالغ الأثر في تاريخ مصر المعاصر فيما بعد، ويتلخص هذا التساؤل في: كيف يحصل على المزيد من الأموال؟ حيث إن الإجابة عن هذا التساؤل هي التي شكلت السياسة الاقتصادية المصرية لنحو نصف قرن من الزمان، كما أن تداعياتها وتشابكاتها السياسية مع الطموحات الشخصية لمحمد علي هي التي رسمت الأبعاد الزمنية والمكانية لتطور الأحداث بوجه عام في هذه الفترة.

ومن الصعب أن يتم تناول التوجهات السياسية لحكم محمد علي بمعزل عن التداخلات القوية جدًّا بين مصالح القوى الدولية والدولة العثمانية من جانب، وطموحات محمد علي ورغباته من جانب آخر؛ حيث كان لتقاطع هذه المصالح (غالبًا) وتوافقها (أحيانًا) أثر كبير في مسيرة التاريخ المصري الحديث، وبالتالي دواله وآثاره الباقية إلى هذا اليوم (العمران)، حيث يدور البحث وتجري الدراسة، كما أن هذه العلاقة استمرت في عصر محمد علي وبعده، وهي مستمرة إلى الآن، ويذكر دكتور محمد عبد الستار البدري أن "*دراسة المواجهة المصرية الأوروبية في عهد محمد علي هي دراسة متجددة؛ لأنها ترتبط بموضوع له أهميته وعمر لا تنتهي قيمته، فالصراع الدائر في المنطقة (الشرق الأوسط) ودور الدول الكبرى فيه يذكرنا دائمًا بمحمد علي وبما فعله، وكيف تواطأت هذه القوى الكبرى في عصره حتى انتهت بتحجيم دوره وتقليص إمبراطوريته في سابقة تاريخية تكررت مع كل من يريد أن يخرج على حدود مصر متطلعًا إلى المنطقة*"[2].

التوجهات السياسية في عصر محمد علي وتطورها الزمني:

- الاستئثار بالحكم، وتحقيق السيطرة الكاملة في حكم مصر على حساب باقي الفرق.
- الاستقلال عن الدولة العثمانية[3].

---

(1) أمين سامي: تقويم النيل، المجلد الثاني، الجزء الثالث، دار الكتب المصرية، 1928م، ص 219.

(2) محمد عبد الستار البدري: المواجهة المصرية الأوروبية في عهد محمد علي، الطبعة الأولى، دار الشروق، 2001 ، ص7.

(3) عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي ونهضة مصر في القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999، ص 97.

- تكوين إمبراطورية تضم مصر والسودان والشام وحتى حدود الأناضول[1].
- عدم السماح لأي نوع من أنواع التدخل الأجنبي في شئون مصر الداخلية.

ولتحقيق هذه التوجهات كان لا بد من إدراك القوة الاقتصادية المستقلة، فكما يقول دكتور/ جمال حمدان: "*لقد كانت نقطة البدء في بناء محمد علي كله أن القوة الاقتصادية هي الأساس الوحيد للقوة السياسية، ولقد كانت تلك نقطة القوة في نظامه فعلًا، ولعله كان الوحيد الذي انفرد بها بين حكام الشرق المعاصرين، غير أن نقطة الضعف بعد ذلك كانت أنه اخضع القوة السياسية لأغراض القوة العسكرية، فلقد كان هدف النظام أساسًا هو الجيش القوي وتمويله وتموينه*"[2].

وقد استلزم ذلك استخدام أساليب وسياسات اقتصادية متنوعة، هدفها الأول -بل والأوحد- هو تعظيم العائد الاقتصادي، وزيادة الموارد المالية للدولة بالقدر اللازم؛ لتحقيق التوجهات السياسية لنظام الحكم، ويمكن القول في ذلك إن خدمة الجيش في مصر أصبحت هي هدف كل السياسات القطاعية الموضوعة من قبل النظام؛ حيث إن الجيش كان يعد الآلية الوحيدة المتاحة لتحقيق هذه السياسات في الواقع، وفي ظل الظروف المحيطة، وستتناول الدراسة هذه السياسات من زاوية محددة، وهي: كيف انعكست هذه السياسات على تكوين المشروعات بأنواعها المختلفة على عموم القطر المصري، وتأثير ذلك على تشكيل (أو إعادة تشكيل) منظومة العمران المصري في هذه الفترة.

1.2 تطور التقسيم الإداري في عهد محمد علي[3]:

عند بداية تولى محمد علي حكم مصر سنة 1805م كان القطر المصري يتكون من ثلاث عشرة ولاية، 7 منها في الوجه البحري، و6 في الوجه القبلي، وكان يوجد غير هذه الولايات ست محافظات، أما القاهرة فكانت تحت أكبر موظف في مصر بعد الوالي، وهو شيخ البلد.

ولما أخذت الحالة العمرانية في التقدم -بسبب اتساع دائرة الأراضي الزراعية، وزيادة عدد السكان- رأى محمد علي من الضروري لتقريب المسافات بين المحلات إقامة الموظفين، وبين البلاد الداخلة في دائرة اختصاصهم الإكثار من عدد الأقسام الإدارية في الأقاليم؛ ليسهل على الموظفين الانتقال إلى البلاد التي يباشرون فيها واجباتهم، ويسهل -في الوقت ذاته- على أصحاب الأعمال الانتقال إلى حيث توجد دواوين الحكومة؛ لأن وسائل المواصلات والطرق كانت معدومة في ذلك الحين، فلم يكن في مصر من وسائل المواصلات إلا السفن الشراعية في النيل والدواب على البر.

---

(1) المرجع السابق، ص 98.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر - دراسة في عبقرية المكان، الجزء الثالث، دار الهلال، 1994، ص 14.

(3) انظر ملاحق الفصل الثاني، ملحق رقم 2.

وعلى ذلك، ففي سنة 1241هـ = 1826م أمر محمد علي بإبطال اسم ولاية وإبداله باسم مأمورية، وإبدال وظيفتي كاشف وحاكم بوظيفة مأمور، وأن يقسم القطر المصـري إلى 24 مأمورية، منها 14 في الأقاليم البحرية و10 في الأقاليم القبلية، وأن تقسم المأموريات الكبيرة إلى قسمين أو أكثر، حسب اتساع دائرتها.

وكان يوجد غير هذه المأموريات سبع محافظات، وقد استمرت الأقاليم ومأموريتها وأسماؤها في تغير وتقلب، سواء أكان ذلك من جهة مواقعها وتغيير حدودها أم من جهة التسمية العامة، أم وظائف من يعين عليها من الحكام، إلى أن استقر رأي محمد علي في أوائل سنه 1249هـ على ما يأتي:

1- إعادة أسماء الأقاليم الجغرافية القديمة للوجه البحري التي كان مقسمًا عليها.

2- تغيير أسماء الأقاليم الوسطى والجنوبية.

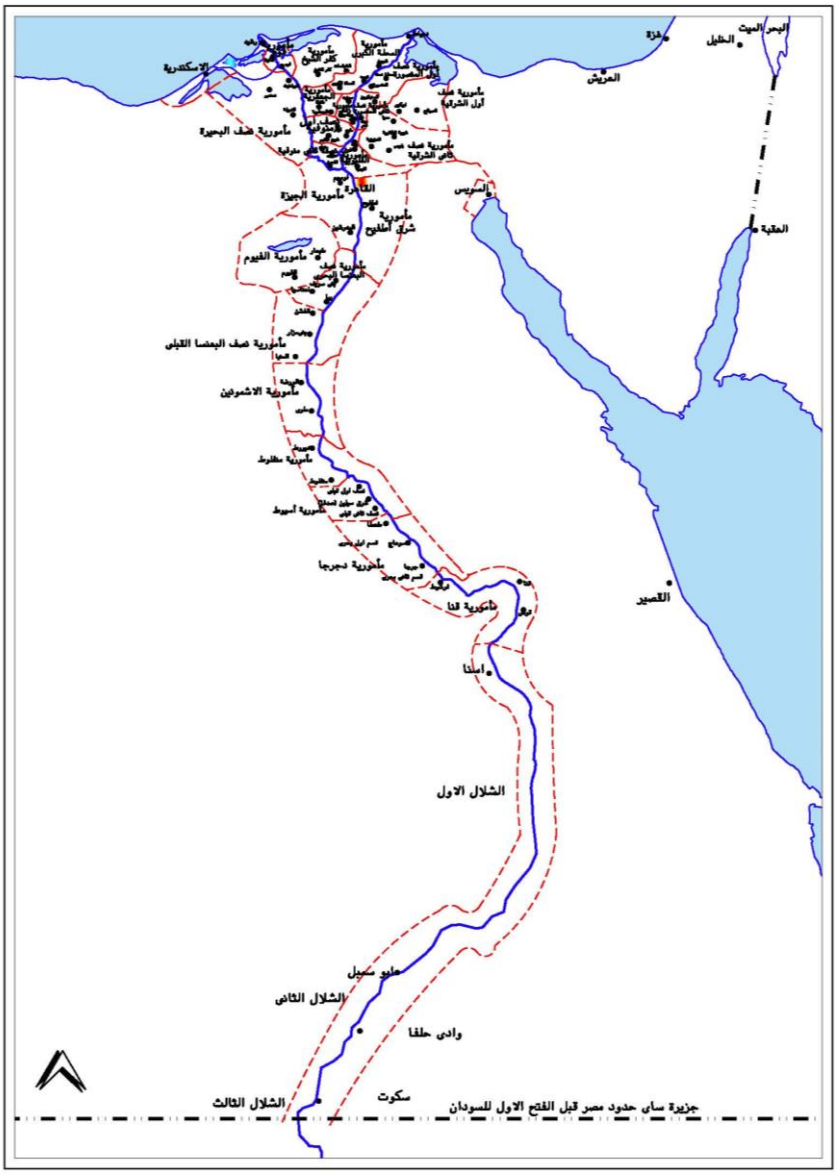
3- تعديل حدود أغلب الأقاليم في الوجهين البحري والقبلي، مع مراعاة في ذلك وضعها الطبيعي وطرق الري والمواصلات فيها.

4- استبدال اسم مأمورية الذي كان يطلق على الإقليم كله أو جزء منه باسم مديرية.

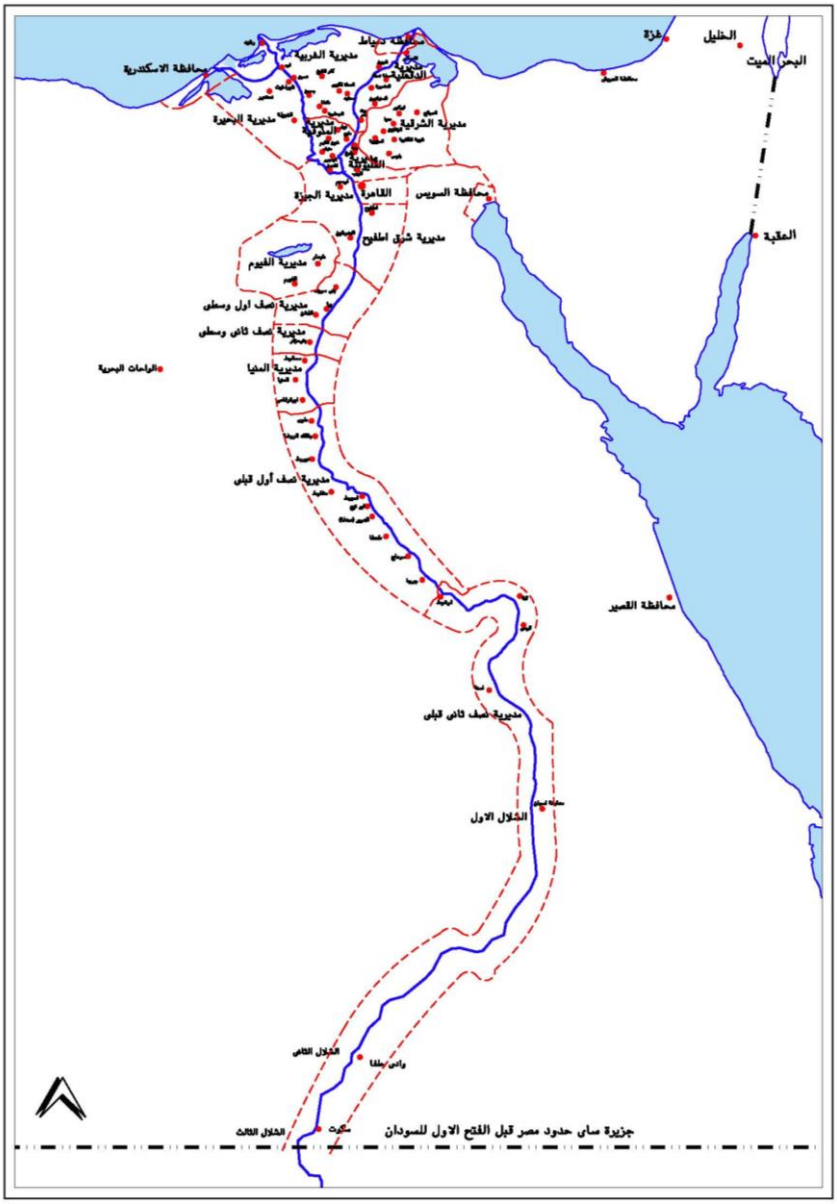
5- استبدال اسم مأمور الذي كلن يطلق على رئيس المأمورية باسم مدير.

ثم اختار لكل مديرية المدينة أو البلدة التي تصلح قاعدة لها ومقرًّا لإقامة المدير ومن معه من الموظفين والمستخدمين، على أن تكون الناحية المختارة في وسط بلاد كل مديرية بقدر الإمكان، وأن يكون فيها من الأماكن ما يكفي لسكن الموظفين وإقامة الدواوين (وهو ما تحول بعد ذلك إلى المدن عواصم المحافظات).

وبناء على ذلك، تم تقسيم القطر المصـري في سنة 1249هـ = 1833م إلى 14 مديرية، وكان يوجد غير هذه المديريات سبع محافظات، وهي: القاهرة والإسكندرية ورشيد ودمياط والعريش والسويس والقصير (أشكال 2، 3).



شكل رقم (2) مأموريات القطر المصـري عام 1826



شكل رقم (3) مديريات القطر المصـري عام 1833

2.2 السياسات الاقتصادية في عصر محمد علي:

أصبح الهدف الأساسي للنظام الاقتصادي هو تعبئة الفائض الاقتصادي وزيادته إلى أقصاه، وذلك من خلال العمل على بناء اقتصاد مستقل يقوم على الإنتاج السلعي، ويمثل جزءًا عضويًّا من الاقتصاد العالمي؛ حيث تقوم الدولة بتوسيع حجم الفائض وتصديره من السلع الزراعية، واستيراد سلع صناعية، وبذلك يمكن إرساء بناء صناعي كبير لخدمة بناء المؤسسة العسكرية، واعتمد محمد علي في سبيل تحقيق ذلك على مبدأين[1]:

- مبدأ الاستقلال الاقتصادي.
- مبدأ الاحتكار والتوجيه.

وقد احتاج ذلك إلى الاعتماد على ثلاثة مصادر أساسية:

1- زيادة العوائد من الضرائب.

2- زيادة الأرباح من التجارة.

3- زيادة التحكم في الحياة الاقتصادية؛ بهدف تعبئة الفائض الاقتصادي وزيادته إلى الحد الأقصى.

الاحتكار في الزراعة:

الاحتكار الاقتصادي الذي ساد في عصر محمد علي يعني ببساطة سيطرة الدولة على كل موارد الدخل القومي، وعلى مراحل تراكمها، وبذلك يصبح الزراع والصناع والتجار كلهم يعملون في خدمة الحكومة، ولا يملكون ما ينتجون أو يتاجرون فيه إلا في الحدود التي تفرضها الحكومة.

وقد عمد محمد علي إلى القيام بالعديد من الإجراءات لتحسين الإنتاج الزراعي، وذلك عن طريق توفير مياه الري، إلى جانب إدخال أنواع جديدة من البذور الجديدة لزراعتها، كما أنه أول من أدخل نظام الدورة الزراعية في الزراعة المصرية.

1- فنجد أنه حفر من الترع ما طوله ثمانون فرسخًا (حوالي 240 ميل)، وطهر ما كان قائمًا منها، كما أنه أوصل مياه النيل إلى وسط الدلتا؛ حيث احتفظ بها في أشد أوقات الصيف حرارة لري السهول الرملية المجاورة للإسكندرية، وكذلك لري الفيوم وأرض جاشان[2].

2- وعندما فرغ من توفير المياه، أخذ يفكر في انتقاء المزروعات التي يجب تخصيص تلك الأراضي لزراعتها، وكانت مصر في ذلك الوقت تعد مخزنًا للحبوب، غير أنه- نظرًا لتقدم الزراعة في

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 8.

(2) تقرير بوالكمت، ص 218.

أوروبا ومنافسة حبوب البحر الأسود ورداءة أنواع القمح المصري- لم يجد فائدة من بقاء حال المزروعات على ما هو عليه، وآثر أن يزرع بمصر نوعيات من المحاصيل التي لا يمكن زراعتها في المناخ الأوروبي.

ومن ثم فقد أدخل بها زراعة أنواع جديدة من المزروعات لم تكن موجودة من قبل، وأهمها على الإطلاق القطن طويل التيلة، فقد كان العالم يجهل أن بمصر بعض شجيرات القطن طويل التيلة، حتى اكتشفه المهندس جوميل (1785- 1823) الفرنسي الذي جاء إلى مصر سنة 1817م كمدير لمصنع غزل ونسيج القطن في بولاق؛ حيث قام باكتشاف القطن الذي تتفوق فتلته عن أي فتلة قطن أخرى في الشرق الأوسط، من حيث الطول والقوة، وقد كان يغزل بواسطة بعض السيدات في القرى، وكانت قيمته مجهولة تمامًا.

وفي ربيع عام 1819م حاول (جوميل) زراعة هذا النوع في حديقة في الأزبكية والمطرية، وفي عام 1820م نتجت عن هذه التجارب ثلاث بالات من القطن، وفي العام الذي يليه وبواسطة مساعدة بعض تجار الإسكندرية، فإن الناتج قد ازداد إلى 2000 بالة[1].

ويكفي لمعرفة حجم النقلة النوعية بين الحجم الاقتصادي للقطن طويل التيلة والقطن قصير التيلة أن سعر الأول كان يفوق سعر الثاني بحوالي 1.25 إلى 4 أضعاف.

3- وكان محمد علي أول من أدخل نظام الدورة الزراعية في الزراعة المصرية؛ حيث قرر تغيير نظام الزراعة بعد ما تأكد له أن الأرض تضعف، ويقل محصولها إذا أنتجت صنفًا واحدًا بعينه سنوات متتالية، فبدأ بمديرية الغربية، وفيها من الأراضي المزروعة 600.000 فدان، وقسمها إلى ثلاثة أقسام، وأمر بأن يزرع القسم الأول حنطة، والثاني ذرة، والثالث برسيمًا أو خضروات، ثم عهد إلى الأرض التي أنتجت حنطة فزرعها ذرة في العام التالي، ثم برسيمًا في العام الثالث، حتى إذا جاء العام الرابع بدأت الدورة الزراعية من جديد[2] .

وبعد أن أتم محمد علي تنظيم زراعة الأرض في القطر أخذ يفكر في طريقة يقسم محصولها بينه وبين الزراع، فقد رأى أن يشتري جميع المحاصيل بمصر، وحدد لكل نوع الثمن الذي يدفعه للمنتج، وعلى الفلاح إذا ما باع محصوله كله بهذا الثمن أن يعود فيشتري منه ما قد يكون في حاجة إليه لاستهلاكه بثمن أغلى بكثير.

ولكن محمد علي أدرك ما في مثل هذا الموقف من قسوة، وما يثيره من استياء؛ حيث إنه قد حدث في بعض الأحيان كما حدث لمحصول القطن عام 1832م أن صدرت الحكومة جميع المحصول إلى

(1) R, OWNE: COTTON AND THE EGYPTIAN ECONOMY (18201914 ،) OP. CIT P.28.

(2) تقرير بوالكمت، مرجع سابق، ص 227.

الخارج، ولم يتبق في البلاد ما يكفي لسد احتياجات السكان[1]، وعلى ذلك فقد قام محمد علي بتعديل طريقته عام 1832م تعديلًا خفف من وطأتها إلى حد كبير، ذلك أنه ترك للزراع حرية أوسع في اختيار مزروعاتهم، كما تخلى لهم عن المحاصيل الأربعة الأساسية التي يتألف منها غذاؤهم، وهي (الحنطة، الذرة، الفول، الشعير)؛ لكنه حرم عليهم الاتجار فيها مع الأجانب.

وأخيرًا فإن الدولة قد اتخذت أشكالًا مختلفة في احتكارها للمحاصيل الزراعية، فبعضها كان احتكاره كاملًا وبعضها كان احتكاره جزئيًّا[2]، وفي كلتا حالتي الاحتكار كانت الحكومة تحدد الثمن، وتعطي الفلاح (رجعة) بمقداره تخصم مما عليه لها، ثم تبيع الحاصلات للتجار والأهالي بما تراه من ثمن، أو تصدرها إلى الخارج، وبذلك يكون معظم المكسب لها وحدها.

الاحتكار في الصناعة:

في عام 1816م -وهي السنة التي أدخل فيها محمد علي سياسة الاحتكار إلى غالبية المحاصيل الزراعية- نجد أنه قد أدخل فيها أيضًا نظام الاحتكار إلى الصناعة[3]، وذلك في البداية عن طريق احتكار الصناعات الناشئة والصغيرة، ثم بعد ذلك -وبعد قيامه بنهضته الصناعية الشاملة- قام بإلحاق الصناعات الصغيرة بمثيلاتها في المصانع الضخمة التي أنشأها، ومثال على ذلك ما فعله في صناعات الغزل والنسيج؛ حيث قام بإغلاق الورش التي تصنع الملابس القطنية وتغزلها، وضمها إلى المؤسسات الحكومية، وأرغم أرباب الطوائف الحرفية على دخولهم كموظفين في هذه المؤسسات.

كما تم تحريم الغزل الخاص في القرى والمنازل، وفيما بعد امتد هذا الاحتكار ليشمل جميع أنواع الأنسجة، وليست القطنية منها فحسب.

وبالنسبة للنساج في كل قرية فإن سلعهم أصبحت تباع بأسعار ثابتة، وكل قطعة يجب أن تختم بختم معين، ودونه لا يمكن بيعها، ثم بعد ذلك تم إعادة تنظيم صناعة الملابس على غرار الصناعات الأوروبية.

كما أن الحكومة كانت تحظر إنتاج السلعة دون ترخيص؛ خوفًا من ازدياد العرض، وإنزال العقاب بمن تسول له نفسه الإنتاج خفية، ثم ترغم مشايخ القرى والبلدان على شراء حصة من الإنتاج بالثمن الذي تحدده، وقد يبقى بعض عبء هذه الإتاوات على المنتجين، أو ينجحوا في إحالته إلى عاتق المشترين، وذلك تبعًا لقدرتهم على الدفع، ومدى مرونة طلبهم على السلعة.

---

(1) الحاصلات التي كان الاحتكار فيها كاملًا: الفول، النيلة، الكندر، الكتان، القرطم، السلجم، بذور الخس، الحناء، قصب السكر، الخشخاش، الزيتون، البن، السمار ... حتى البلح بأنواعه وجريد النخل والخوص، والحاصلات التي كان الاحتكار فيها جزئيًّا: القمح، الأرز، الشعير، الذرة، وهي المحاصيل التي يعتمد عليها الفلاح في غذائه.

(2) د. الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مكتبة النهضة، القاهرة، سنة 1983م، ص 43.

(3) R OWNE: COTTON AND THE EGYPTIAN ECO. OP. CIT P.22.

وهكذا كان الباشا يحتكر الصناعات، عن طريق شراء المواد الأولية من أصحابها بأثمان معينة، ويبيعها للصناع؛ كي يتم تصنيعها على النحو وطبقًا للمواصفات التي يحددها، ثم يشتري منهم المادة المصنوعة، ويتولى بيعها للجمهور لحسابه، مراعيًا في هذه العمليات جميعها تحقيق أكبر ربح لنفسه؛ حيث كان متعمدًا رفع أسعار بيع المادة الخام للصناع، وخفض أسعار شراء منتجاتهم.

وقد كان احتكار الحكومة للصناعات احتكارًا كليًّا؛ أي يشمل الصناعة كلها دون استثناء، فلم تترك الدولة فرعًا من فروعها أو مجالًا إلا امتدت إليه يدها ونظامها، كما أن الاحتكار كان مزدوجا[1]؛ أي أن حق البيع والشراء في ذلك القطاع كان مقصورًا على الحكومة وحدها.

من ذلك نرى أن الاحتكار الصناعي اتخذ هيئة مثلث أو هرم، يأتي في قاعدته العمال والمصانع، وعلى قمته تربعت الحكومة بتوجيه جزئيات الصناعة المصرية وكلياتها.

نظام الاحتكار في التجارة [الداخلية - الخارجية]:

أولاً: الاحتكار في التجارة الداخلية:

بطبيعة الحال، عندما يحتكر محمد علي معظم الحاصلات الزراعية وجميع المنتجات الصناعية تصبح التجارة الداخلية في مصر مقيدة طوال مدة الاحتكار، وكانت الحاصلات الزراعية التي أمر باحتكارها هي:

القطن، الحنطة، الحلبة، الحناء، الكتان، الترمس، الأرز، الأفيون، الزيتون، الحمص، النيلة، السمسم، بذر الكتان، القنب، العصفر، الدوم، الذرة، القرطم، خيار الشنبر، تقاوي البرسيم، وكافة الحاصلات التي كان يرى محمد علي في احتكارها نفعًا لصناعته أو تجارته.

كما أنه احتكر باقي السلع غير الحاصلات الزراعية، مثل:

الجلود، الملح، السكر، ملح البارود، فحم الكوك، الحصير، الأقمشة، الصوف، الخيوط، الحبال والحرير، الخمور، اللحوم، النشوق، البارود.

وأخيرًا فقد وصل احتكار محمد علي ليشمل جميع المنتجات المصرية بلا استثناء، زراعية كانت أو صناعية[2].

ثانيًا: الاحتكار في التجارة الخارجية:

نجد أن احتكار الحكومة لمعظم الحاصلات الزراعية والمنتجات الصناعية وتملكها للمصانع أدى

---

(1) محمد أحمد الدماصي: الاحتكار في القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة القاهرة، سنة 1985، ص 198.

(2) فقد احتكر بالإضافة إلى ما ذكر تجارة السمن والزيت والسرج والسمسم والسنامكي وسن الفيل، وريش النعام، والدقيق، والجبس، والجير، والنشادر، والنحاس، والخبز، والبقسماط، والأخشاب، وشمع العسل، والعسل، والقصب، والخضروات، وتجارة الخيش، والحطب، والكبريت.

إلى احتكارها لتجارة الصادرات؛ حيث بلغت نسبتها نحو 95٪ من مجموع الصادرات في عام 1836م[1]، أما تجارة الواردات فكانت سيطرة الحكومة عليها أقل؛ حيث بلغت واردات الحكومة 40٪ من مجموع واردات مصر عام 1836م، ويرجع نسبة انخفاض نسبة الواردات لسببين:

- أصدر الباب العالي دكريتو عام 1820م (فرمان) بوجوب تطبيق المعاهدات الدولية مع تركيا، والتي تنص على حق التجار الأجانب في بضائعهم وبيعها في جميع أنحاء الممالك العثمانية، مقابل دفع الرسوم الجمركية، ومقدارها 3٪.
- كان محمد علي نفسه لا يشجع الاستيراد من الخارج، وكان يعمل على تحقيق كل ما من شأنه تحقيق الاكتفاء الذاتي؛ وذلك حتى لا يخضع للدول الأجنبية، ولاعتقاده أن الدول الغنية هي التي تصدر أكثر مما تستورد، وعلى ذلك كان يرى ضرورة زيادة الصادرات عن الواردات؛ حتى لا تتسرب أموال المصريين إلى الخارج، وكان يرى أن الشعب الذي يريد الثراء يجب عليه أن ينتج بنفسه وفي بلاده ما هو في حاجة إليه؛ حتى لا يبتاع من الخارج إلا سلعًا قليلة جدًّا ليس من شرائها مناص على الإطلاق[2].

وقد اتبعت الحكومة في بيع سلعها في الخارج عدة طرق تالية[3]:

- البيع المباشر للتجار الأجانب في مصر.
- البيع في الخارج لحساب الحكومة.
- البيع بالنسيئة.
- البيع بالمزايدة.

وبصفة عامة، نجد أن التجارة الخارجية قد ازدهرت في عهد محمد علي؛ حيث زادت تجارة الصادر نتيجة لزيادة الإنتاج، وزادت تجارة الوارد أيضًا نتيجة لاحتياج الدولة لمستلزمات الإنتاج من الخارج اللازمة للمصانع الحديثة ومنشآت الري وبناء السفن، وغير ذلك من الإصلاحات، وتشير البيانات إلى أن الصادرات كانت تقدر عام 1800م بنحو 288.000 جنيه مصري، والواردات 269.000 جنيه مصري، بفارق 19000 جنيه مصري لصالح مصر، أصبحت عام 1849م قيمة الصادرات 6.661.000 والواردات 1.474.000 جنيه مصري بفارق 3.187.000 جم لصالح مصر[4].

(1) د. الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مكتبة النهضة، القاهرة، سنة 1983م، ص 286، 287.
(2) تقرير دوهاميل، محمد فؤاد شكري وآخرون، بناء دولة مصر محمد علي، دار الكتب والوثائق المصرية، ص 80.
(3) د. الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مكتبة النهضة، القاهرة، سنة 1983م، ص 287.
(4) د. الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مكتبة النهضة، القاهرة، سنة 1983م، ص 288.

وهكذا استطاع محمد علي أن يسيطر على الشئون الاقتصادية في الدولة، باحتكاره الزراعة والصناعة والتجارة، واستطاع فعلًا أن يحقق أرباحًا، ويرفع من قيمة إيرادات الحكومة، ويحقق فائضًا في الميزانية.

فبعد أن كانت إيرادات الحكومة تبلغ نحو 4 ملاين فرنك في بداية القرن، نجد الأرقام تشير إلى أن إيرادات الحكومة سنة 1821م بلغت 58.028.500 فرنك، وفي سنة 1838م بلغت إيراداتها 90.000.000 فرنك، بينما بلغت نفقاتها نحو 71.968.815 فرنك[1].

وهكذا استطاع محمد علي خلال سنوات حكمه -وبتطبيقه لنظام سياسات الاحتكار- أن يضاعف موارد الدولة أكثر من 25 ضعفًا، وأن يظل هناك فائض في الميزانية، وهكذا حقق نظام الاحتكار الغرض المرجو منه، وهي زيادة موارد الدولة.

3.2 سياسة الاحتكار ورأسمالية الدولة من النشأة إلى الانهيار:

أولاً: عوائد وأضرار الاحتكار على الزراعة:

أدى احتكار الزراعة إلى إلحاق الظلم والحيف على الفلاح؛ حيث فرضت الحكومة عليه أن يزرع مزروعات بعينها، وأن يبيعها بالسعر الذي تراه، وهكذا أحس الفلاح بأنه لا يعمل من أجل مصلحته هو وأولاده، وإنما يعمل من أجل الحكومة كعامل أجير لديها، وعلى هذا فلم يحاول أن يحسن من إنتاجية الأرض الزراعية.

هذا إلى جانب أنه كان دائمًا عرضة للاضطهاد من جانب موظفي الباشا وجامعي الضرائب، وأصبح بالكاد يستطيع العيش، إلى جانب عدم توافر الأموال لديه التي تكفي لاتخاذ الوسائل الكفيلة بري الأرض عن طريق زيادة عدد السواقي، أو زيادة العناية بتطهير الترع ... إلخ، كما أنه كان غير قادرًا على شراء ما تتطلبه أرضه للزراعة من الماشية والبذور، وغير ذلك من الاحتياجات الضرورية[2].

---

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 27.

(2) ونرى محمد علي يقدم تبريرًا لسياسته الاحتكارية لمسيو بوالكمت، فيقول له ردًّا على سؤال من القنصل حول الاعتداء على الملكية واحتكار التجارة: "إن عليَّ أن أحكم شعبًا أظهر صفاته الكسل والجهل وسوء النية، فإذا لم أحمله على العمل بقي عاطلًا؛ إذ ما حاجته إلى أن يعمل وفي استطاعته أن يعيش ببعض سنتيمات في اليوم؟! أما بالطريقة التي أسلكها فأنا أكون في النهاية رويدًا رويدًا رجال كد وكدح سوف ينتهي بهم الأمر إلى أن يصبح العمل عادة فيهم ... لقد استوليت على كل شيء؛ ولكني فعلت ذلك لأجعل كل شئ منتجًا. إن الغرض هو الإنتاج فمن يستطيع ذلك غيري؟! من قدم الضمانات اللازمة؟! ومن أشار بالطرق التي يجب اتباعها وبالمزروعات الجديدة التي يجب إدخالها؟ ومن سواي أمكنه أن يحمل الشعب على أن يشارك أوروبا تلك العلوم والآراء التي كانت سبب تفوقها ... يجب أن تقود الشعب هذا كما يقاد الأطفال؛ لأننا لو تركناه وشأنه، فسيعود إلى حالة الفوضى التي انتشلته منها، ولو أغمضت لحظة عن قيادته لتردى في وهدتها مرة أخرى".

وعلى هذا فقد تعدد الحديث عن تدهور أحوال الفلاحين والزراعة في عهد الاحتكار، وكثرت الانتقادات، وخاصة في تقارير القناصل الأجانب في عهد محمد علي، فتذكر أحد هذه التقارير أن مساحة الأرض المزروعة في وقت محمد علي كانت لا تتجاوز 2/ 3 مما كان مزروعًا من قبل توليته، إلى جانب تناقص الإنتاجية أيضًا[1].

ولولا إدخال القطن طويل التيلة -الذي أصبح مصدر إيراد ضخم للباشا- لكان دخل البلد قد تأثر تأثرًا ملموسًا.

ثانيًا: عوائد وأضرار الاحتكار على الصناعة:

- ضرر الاحتكار على الصناعات الصغيرة: إذا لم يكن نظام الاحتكار له مساوئ جسيمة على الزراعة، إلا أن تلك المساوئ باتت أوضح بالنسبة للصناعات الصغيرة، فقد أدى الاحتكار إلى تقييد حرية الصناع؛ حيث كان يحبس أفراد الحرفة الواحدة بمكان واحد بباب واحد، يدخلون منه ويخرجون، كما أثقل كاهلهم بمختلف الضرائب والإتاوات، ومنعهم من العمل لغير الحكومة، ولو لخاصة أنفسهم، كما تعرض الصناع لظلم المخبرين وبعض رجال الإدارة، حتى أن محمد علي نفسه كتب إلى مفتش مصانعه يطالبه "*بالتدخل لمنع الظلم الواقع على أرباب الحرف الصغيرة*"[2].

كما أن نظام الاحتكار أدى إلى حرمان الصناع من أرباحهم الكاملة؛ مما أضعف رغبتهم في الإنتاج، وحمل بعضهم على ترك العمل، فإذا أضفنا إلى ذلك ما ترتب على قيام المصانع الكبيرة ذات الآلات الحديثة المتطورة التي أنتجت سلعًا أرخص وأجود من سلع أصحاب الحرف، وبالتالي أقبل المستهلكون عليها، وأعرضوا عن منتجات الصناعات الصغيرة التي لم تقدر على منافستها، كما أن الباشا كان يعطي أوامره بأن يساق الصبية بالإكراه لينضموا إلى المصانع[3]، ولما كانت الصبية هي الأساس الذي تعتمد عليه الصناعات الصغيرة في قيامها واستمرارها، فإن ذلك يعني أن الباشا بنظامه الاحتكاري قد قوض نظام الحرف من أساسه، وهكذا اضمحلت الصناعات الصغيرة في مصر.

- ضرر الاحتكار على نظام التصنيع الجديد: تمثلت إستراتيجية التصنيع في عهد محمد علي في سياسة الاحتكار الذي كانت الإطار الذي تتم من خلاله عمليات التصنيع، وعلى

---

(1) تقرير أحد الصناع الإنجليز عن الصناعة والتجارة في مصر 25 ديسمبر 1837م، ملحق (ي)، تقرير بورنج المثبت في كتاب محمد فؤاد شكري، مرجع سابق، ص 742.

(2) المرجع السابق نقلًا عن معية تركي، دفاتر 9، 8، 6 بالترتيب أوراق الباشا، بدار المحفوظات بالقلعة.

(3) المرجع السابق نقلًا عن معية تركي، دفتر 19، ترجمة الوثيقة 188، بتاريخ 15 من ذي الحجة سنة 1240هـ = 1824م.

الرغم من أن النظام الاحتكاري هو الذي أنشأ هذه النهضة الصناعية، إلا أن استمراره كان من أهم أسباب إعاقة نموها؛ وذلك نتيجة لمعوقات الاحتكار بصفة عامة، والتي تمثلت في مجال الصناعة في الآتي:

أ- أن الاحتكار قد حال دون دخول رءوس الأموال الأجنبية إلى مصـر.

ب- أن الاحتكار قد حال دون إنشاء مؤسسات دائمة تكون نواة للنمو الاقتصادي الدائم.

هذا إلى جانب معوقات الاحتكار وآثاره السلبية على الأسواق وقدرات الأفراد على العمل والإنتاج.

هذا من الناحية الاقتصادية، أما من الناحية الاجتماعية فكانت مصانع الباشا وبالًا على الإنسان المصـري؛ حيث انتزع من أرضه لكي يعمل بالإجبار في هذه المصانع، فكانت الحكومة تأخذ الرجال والنساء والأطفال قسرًا، ويرسلون إلى المصانع دون نظام، ويمكثون بها حتى يجدوا وسيلة للفرار منها[1]، ناهيك عن كون الشغل في المصانع نوعًا من العقاب؛ حيث استبدل العمل بمصنع الحديد عن السجن والجلد[2]، كما تشير وثائق الباشا. وهكذا كره عامة الشعب المصانع، واعتبروا أنها نكبة عليهم بدلًا من كونها وسيلة للتحديث والنمو الاقتصادي.

ثالثًا: عوائد وأضرار الاحتكار على التجارة والتجار:

كما كان احتكار الحاصلات الزراعية يؤدي إلى شقاء الفلاح، واحتكار الصناعات الصغيرة أدى إلى إفلاس أربابها، فإن احتكار تجارة الصادر أدى إلى إفلاس التاجر وإنضاب معين ثروته؛ بما أن الحكومة تستولي على السلع التجارية بأثمان تحددها وفق مشيئتها، فتستخدم في ذلك موازين ومكاييل أكبر من العادية، حيث تعيد بيع هذه السلع بأثمان أعلى، ولعل أبرز مثال على ذلك ما حدث في احتكار النيلة؛ حيث كان الأهالي يستهلكون قدرًا عظيمًا منها في صبغ ما يستعملونه من المنسوجات أكثرها باللون الأزرق. وفي نظام الاحتكار كان الباشا بصفته المالك الوحيد للأرض يجبر صانع الملابس بأن يشتري ما لديه من النيلة بسعر الأقة 100 قرش، في حين أنها تباع للتاجر الأوروبي لتصديرها بـ 1/ 3 هذا الثمن، فكانت النتيجة أن بعض التجار الأجانب يهرِّبون ما اشتروه من النيلة ويبيعونها للأهالي بدلًا من تصديره[3].

---

(1) تقرير بورنج، مثبت في كتاب محمد فؤاد شكري، مرجع سابق، ص 706.

(2) معيه تركي، الدفتر رقم 1، وثيقة رقم 503 (ترجمة) 29 من جمادى الأولى سنة 1238هـ: "... ولقد رأينا أن يرسل الذي استحق الجزاء ممن تجرءوا على اقتراف هذا العمل الممنوع إلى مصنع الحديد؛ ليعملوا فيه بدلًا من قتلهم أو صلبهم ... إلخ".

(3) تقرير بورنج، مرجع سابق، ص 78.

انهيار نظام الاحتكار:

أثارت الأرباح الوفيرة التي جناها محمد علي غيرة الباب العالي، بالإضافة إلى حرصه على تقليم أظفاره، والقضاء على مصادر دخله؛ أملًا في إرضاء الأطراف الأوروبية، وضمان أسواق لمنتجاتها الصناعية، وإزالة ما يتعرض له رعاياها من تمييز في المعاملة، هذا إلى جانب إجهاضها للتجربة الرائدة لمحمد علي، ومحاولة ضرب النظام الاقتصادي المستقل، ومحاولة إدماجه في النظام الاقتصادي العالمي، وقد بدأت الحملة عام 1834م بإصدار فرمان يلغي الاحتكار في سوريا، ثم عقدت بريطانيا مع الباب العالي الاتفاقية التجارية المعروفة باتفاقية بالطة ليمان عام 1838م، وكان من أهم بنودها ما يلي[1]:

1- السماح لرعايا بريطانيا بالاتجار في المنتجات الزراعية والصناعية في جميع أنحاء الإمبراطورية العثمانية، بما في ذلك مصـر، دون قيد أو شرط.

2- إلغاء الحظر المفروض على تصدير السلع بمقتضى نظام الاحتكار الحكومي.

3- تمتع رعايا بريطانيا بامتياز الدولة الأولى بالرعاية، بحيث يسري عليهم في الحال ودون مقابل مباشر أية امتيازات تجارية أو جمركية تمنح لرعايا أية دولة أخرى.

4- حددت ضرائب الواردات على أساس 3٪ بالإضافة إلى ضريبة مقدارها 2٪ على تجارة التجزئة، وألغيت الضرائب الإضافية على الواردات.

5- حددت ضرائب الصادرات بواقع 12٪ منها 3٪، يدفعها المصدرون الأجانب.

وقد أدت هذه الاتفاقية إلى انهيار نظام محمد علي الاحتكاري، إلا أنه حاول أن يتملص منها في البداية؛ ولكنه عاد واضطر لتنفيذها، وغيرها من المعاهدات التجارية التي التزم بها الباب العالي مع الدول الأوروبية بعد هزيمته عسكريًّا أمام الحلفاء، وعقد اتفاقيتي لندن الأولى والثانية، كما سيرد ذلك فيما بعد.

3- تأثير سياسات محمد علي وتوجهاته على منظومة العمران المصري:

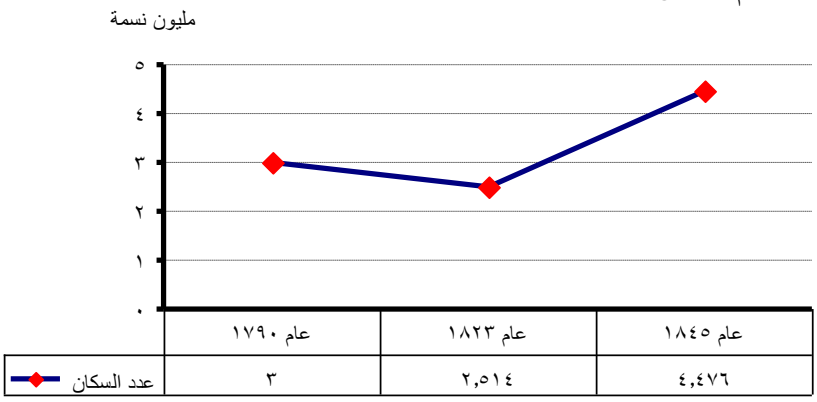
بعد استعراض الملامح العريضة لسياسات محمد علي من حيث التحكم في الحياة الاقتصادية المصـرية بشكل شبه تام، سيتناول هذا الجزء من الفصل أثر تلك السياسات على العمران؛ حيث إن دالة هذه السياسات هي مشروعات يتم توطينها على الأرض، ومن ثم تبدأ هذه المشروعات في التأثير والتأثر بالعمران القائم والمستحدث، وعليه فسيتم تناول كل قطاع اقتصادي وما يخصه من مشروعات أنجزت في هذه الفترة، ودراسة الآثار العمرانية (كمنظومات عمران) المترتبة على ذلك، ثم أخيرًا رسم صورة كلية لشكل منظومة العمران، تتكامل فيها وتتقاطع وتتشابك كل المؤثرات

(1) علي الجرتلي: تاريخ مصر، مرجع سابق، ص 82.

التي سيتم رصدها وتحليلها. وقبل استعراض أثر السياسات الاقتصادية لنظام حكم محمد علي على منظومة (منظومات) العمران، فإنه يجب الوضع في الاعتبار عدد السكان الكلي لمصر وتطوره خلال هذه الفترة؛ حيث سيمثل ذلك الخلفية العامة الأساسية للتحليلات التي ستبنى على رصد الظواهر العمرانية.

1.3 تطور الحجم السكاني:

كان سكان مصر في أواخر القرن الثامن عشر يبلغون نحو ثلاثة ملايين نسمة (حسب تقدير علماء الحملة الفرنسية)، وإذا أخذنا بإحصاء مسيو مانجان لسنة 1823م فإن عدد السكان قدر في هذه السنة بحوالي 2.514.400 نسمة، وهذا النقص في العدد له أسبابه المعقولة؛ حيث نقص عدد السكان في عهد الحملة الفرنسية والسنوات التي أعقبتها، وفي أوائل حكم محمد علي؛ لكثرة الفتن والثورات والحروب التي أفنت عددًا كبيرًا من السكان وأنقصت النسل، على أن الإحصاء الذي عمل سنة 1845م دل على زيادة عدد السكان إلى 4.476.440 نسمه[1].



شكل (4) تطور سكان مصر في الفترة من 1790م إلى 1845م

2.3 الزراعة والري وفورة العمران:

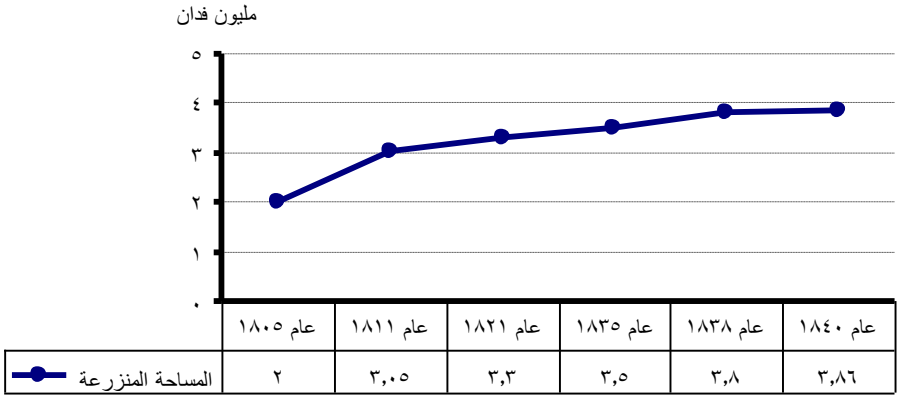
ينتهي كثير من الباحثين والمهتمين بتاريخ الاقتصاد المصري، إلى أن ما أحدثه محمد علي في الاقتصاد المصري يعد انقلابًا جذريًّا، وخاصة في مجال الزراعة والري، وقد أوجز الدكتور جمال حمدان ذلك بقوله: "*هذا انقلاب جذري مضاعف، يعد بحق أكثر من ثورة؛ لأنه لم يخلق فقط عالمًا اقتصاديًّا جديدًا لأول مرة، يختلف كلية عما عرفته مصر في السابق طوال تاريخها، ولكن أيضًا لأنه جاء بعد مرحلة وصلت فيها مصر الاقتصادية إلى نقطة الصفر، وربما دونها؛ مما ضاعف من وقع الطفرة الفعلي وأضاف نسبيًّا إلى قامتها، ولقد كانت نواة هذا الانقلاب هي انقلابي الري والزراعة اللذين يمكن اعتبارهما بمثابة النظائر المتكافئة للانقلاب الميكانيكي والصناعي على الترتيب في أوروبا، ولقد يقال إن هذا التغيير في بلد يعاني من تفريط*

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي، مرجع سابق، ص 547.

مخيف في السكان (2.5 مليون نسمه) كان تغييرًا اصطناعيًّا مبتسرًا، فرضه فرضًا الظرف التاريخي وتطور الأحداث، ومع ذلك فلعله كان أيضًا استجابة ومحاولة مبكرة للحاق بالتغييرات التاريخية الهائلة التي كانت تحدث في عالم صناعي جديد في الخارج"[1].

ويمكن في هذا السياق عرض بعض الأرقام التي توضح ما ذهب إليه جمهور الباحثين من حقيقة الوضع الانقلابي للزراعة وعوائدها في تلك الفترة؛ حيث اتسمت الزراعة في هذه الفترة بالآتي[2]:

- بدء الزراعة الكثيفة بعد الواسعة؛ نتيجة لإدخال الري الصيفي والزراعة الدائمة بعد الحولية، فارتفعت الرقعة الزراعية من مليوني فدان في 1805م إلى 3.05 مليون فدان في عام 1811م، ثم إلى 3.3 مليون فدان عام 1821م، ثم 3.5 مليون فدان عام 1835م، ثم 3.8 مليون فدان عام 1838م، ثم 3.86 في عام 1840م، ومعظم هذه المساحات تحت الزراعة الدائمة، وأغلبها في الدلتا.
- إدخال محاصيل جديدة نقدية، هي المحاصيل الصيفية؛ بحيث تم تنويع المركب المحصولي تنويعًا كبيرًا، كما تم إثراء الإنتاج الزراعي إثراء غير عادي، دون أن يكون هذا على حساب إنتاج الحبوب والغذاء التي كانت أساس الزراعة المصرية منذ القدم، وعلى رأس تلك المحاصيل الجديدة جاء القطن، يليه القصب، فأما القطن فقد أصبح محور الزراعة والاقتصاد معًا بل والحياة الاقتصادية في مصر جميعًا، وقد بدأ القطن بالأنواع طويلة التيلة، وكانت البداية متواضعة نسبيًّا، أقل من 50 ألف فدان عام 1820م، لكنها قفزت بسرعة إلى 213 ألف فدان في 1845م، وبالمثل تطور الإنتاج من نحو 1000 قنطار عام 1820م إلى 169 ألف قنطار في 1830م، إلى 193 ألف في 1840م ثم إلى 425 ألف في 1845م.



	عام ١٨٠٥	عام ١٨١١	عام ١٨٢١	عام ١٨٣٥	عام ١٨٣٨	عام ١٨٤٠
المساحة المنزرعة	٢	٣,٠٥	٣,٣	٣,٥	٣,٨	٣,٨٦

شكل (5) تطور المساحة المنزرعة في الفترة من 1805م إلى 1840م

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، دراسة في عبقرية المكان، الجزء الثالث، دار الهلال، 1994، ص 13.

(2) جمال حمدان، المرجع السابق، ص 16.

- الاقتصاد التصديري المتجر؛ حيث أصبح تبادليًّا بعد أن كان اكتفائيًّا معاشيًّا، وأصبح يتجه إلى السوق العالمية بعد أن كان يستهدف السوق المحلية أساسًا، كما تحول مركز ثقله من سوق الشرق العربي المجاور إلى سوق الغرب الأوروبي المواجه، ففي السنوات 38- 1842 بلغ متوسط صادرات القطن السنوي 190 ألف قنطار، وفي الفترة من 43- 1847 نحو 240 ألفًا، وفي عام 1845م مثلًا ذهب 345 ألف قنطار من المحصول إلى الخارج مقابل 80 ألفًا للمصانع المصرية، وقد كان هذا الصادر أساس رأس المال الذي أمكن به تحديث الاقتصاد والحياة برمتها في مصر، كما كان زناد التفجير في نمو الإسكندرية السريع كميناء عالمية من الدرجة الأولى.

أهم المشروعات في مجال الزراعة والري في عهد محمد علي:

نظر محمد علي إلى الزراعة على أنها المصدر الأساسي للدخل، كما أنها تمثل المادة الخام الأساسية لنهضته الصناعية المنشودة، وهدفها الأسمى، وهو خدمة الجيش، أداته المحورية لتكوين إمبراطوريته التي يحلم بها، فعمد إلى التوسع الأفقي والرأسي في آن واحد؛ حيث اعتمد على سياسة استصلاح الأراضي، بالإضافة إلى زيادة الإنتاج المحصولي للمساحة المزروعة، وتطلب ذلك إعادة هيكلة نظام الري وتطويره بشكل جذري؛ حتى يتمكن من الاعتماد على الري الدائم بدلًا من الري الحوضي.

وعليه فقد قام محمد علي بشق وتطهير كم هائل من الترع (العمومية والفرعية)، والتي بلغ إجمالي طولها نحو 1287 كيلو مترًا، كما تشير بيانات الترع العمومية التي تم إنشاؤها في عصر محمد علي[1].

فهذه الأشغال التي زادت مياه الري وسهلتها قد بلغت في عام 1841 نحو 126.536.647 متر مكعب (من أعمال الحفر)، وبلغ طولها 1287 كيلو مترًا.

وفيما يلي استعراض لأهم الترع تأثيرًا في المناحي الأخرى، إلى جانب أهداف الري؛ حيث لم يكن النقل البري ذو أهمية تذكر إلى جانب النقل النهري، وبالتالي أثرت هذه الترع بشكل مباشر في أعمال النقل والتجارة، وبالتالي في أعمال العمران بوجه عام.

ترعة المحمودية:

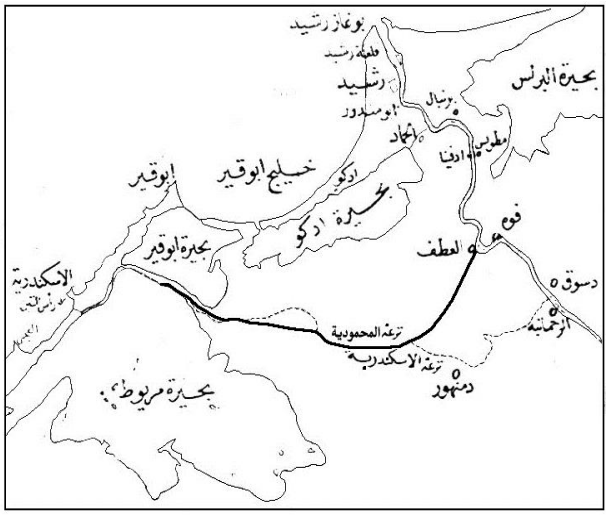
لقد كان لنشاط محمد علي أثره في تقدم مدينة الإسكندرية، فازداد العمار بها، واتسعت المباني، وأقام بها التجار وقناصل الدول، فكان لا بد من إيجاد مورد مياه لها، علاوة على قناة صالحة لنقل الصادرات والواردات؛ حيث لم تكن وسائل الاتصال بها مأمونة، وخصوصًا بينها وبين رشيد بحرًا؛ لأن البضائع كانت ترسل بفرع رشيد، ثم تنزل إلى البحر الأبيض المتوسط، ثم إلى الإسكندرية، وكانت مراكب كثيرة تغرق في بوغاز رشيد[2]. وفي سنة 1818م فكر محمد علي في حفر ترعة

(1) انظر ملاحق الفصل الثاني، ملحق رقم 3.

(2) علي شافعي: أعمال المنافع العامة في عهد محمد علي الكبير، دار المعارف، 1950م، ص 28.

الإسكندرية الملاحية[1]، وقد جمع محمد علي جميع مديري الوجه البحري السبعة؛ لينظموا وسائل العمل، فأوصوا بإنشائها، على أن يكون مأخذها من العطف[2]، وأن تمر بطول 80000 متر، وعرض 30 مترًا، وعمق الماء 3.65 متر، وأن يورد كل مدير الرجال اللازمين لأعمل الحفر بالأعداد التالية:

الجيزة 30 ألفًا – المنصورة 15 ألفًا – الغربية 130 ألفًا – البحيرة 50 ألفًا – القليوبية 30 ألفًا – المنوفية 120 ألفًا – الشرقية 25 ألفًا – فيكون المجموع 400 ألف رجل[3]. وانتهت أعمال الحفر في ديسمبر عام 1820م (أي أن أعمال الحفر استغرقت نحو عامين ونصف).



شكل رقم (6) مسار ترعة المحمودية

ولم تكن ترعة المحمودية مخصصة لشرب الإسكندرية فقط؛ بل كانت تروي نحو 4000 فدان في أول إنشائها، وفي عام 1849م زاد الزمام المزروع على ترعة المحمودية فبلغ 11545 فدان، كما أنشئت العديد من مشروعات الري المهمة الأخرى.

(1) يذكر أن مجرى هذه الترعة رسمه الإسكندر الأكبر بعد تأسيسه مدينة الإسكندرية، وهو نفس الموقع الذي تم حفر ترعة الإسكندرية القديمة فيه، كما يذكر ذلك أمين سامي في كتابة تقويم النيل، ص 261.

(2) المأخذ القديم لترعة الإسكندرية كان بالقرب من الرحمانية، أمين سامي مرجع سابق، ص 261.

(3) علي شافعي، مرجع سابق، ص 29.

ترعة الجعفرية:

أنشأ هذه الترعة محمد علي سنة 1824م للري الصيفي؛ نظرًا لتوسعه في زراعة القطن، وتأخذ من بحر شبين عند قرية الجعفرية، وتنتهي بترعة كفر الشيخ عند بلدة دفرية، ويبلغ طولها خمسين كيلو مترًا، وعرضها نحو ستة عشر مترًا، وقد أنشئ عليها أربع قناطر موازية.

ترعة البوهية:

أنشا محمد علي ترعة البوهية سنة 1825م؛ لتأخذ من فرع دمياط عند بلدة رفادوس، وتمر ببلدة السنبلاوين، وتصب في بحر مويس قبلي كفر داود، وطولها خمسون كيلو مترًا، وبها أربع قناطر، وقطاعها مثل ترعة الجعفرية، وقد ساعدت على التوسع الزراعي، وزادت المساحة المزروعة قطنًا في الأراضي البور حول السنبلاوين.

ترعة الخطاطبة:

تأخذ من فرع رشيد عند الخطاطبة، وتصب في فرع رشيد بحري بلدة بني الإسلام، مسايرة للنيل بطول مائة كيلو متر، وعرضها 19 مترًا، وقد أنشئت في سنة 1826م.

خليج الزعفران:

أنشئ في سنة 1827م، وكان فمه بحري قصر النيل الحالي، ويجري في المكان الذي كانت تشغله الإسماعيلية القديمة، والذي ردم بعد تحويل فمها إلى بحري هندسة ري شبرا، وقد حفر لغاية شبين القناطر؛ أي لمسافة 30 كيلو مترًا، وكان عمقه سبعة أمتار.

ترعة وادي الطميلات:

وفي سنة 1822م أنشأ محمد علي باشا ترعة وادي الطميلات، وطولها 35 كيلو مترًا، وعرضها 11 مترًا، وعمقها 3.65 أمتار، وأنجز عمل هذه الترعة المهندسون المصريون الذين مرنهم المسيو كوست في 15 يومًا، بواسطة (80.000) عامل، أما القناطر فقد أنجزت في السنين التالية، وكانت هذه الترعة مخصصة لري أشجار التوت بوادي الطميلات؛ حيث شرع محمد علي باشا في إدخال دودة القز بمصر، وجلب لها عمالًا من الشام.

أثر مشروعات الري على منظومة العمران المصري:

بلغ عدد الترع التي تم شقها أو تطهيرها في عهد محمد علي 43 ترعة، بطول إجمالي بلغ نحو 1300كم، وهو ما زاد المساحة المنزرعة بشكل مطرد، بالإضافة إلى الزيادة الكبيرة في المساحة المحصولية، كما أنه أضاف إلى شبكة المواصلات الداخلية مجارٍ ملاحية مهمة جدًّا، كما أن له بالغ الأثر في ربط المحلات العمرانية بعضها ببعض، كما أن هذه الترع مع مجموعة القناطر والأهوسة التي شيدت عليها ضمنت بقاء خطوط الاتصال النهري مفتوحة لأطول فترة ممكنة، بعد أن كانت معظم

الترع لا تصلح نهائيًّا للملاحة في أوقات التحاريق، وهو ما كان يجعل المحلات العمرانية تنعزل عن بعضها البعض.

وسنتناول في هذا الجزء أثر هذه المشروعات على الأبعاد الثلاثة؛ لتحديد أدوار التجمعات العمرانية والتي تتكون منها منظومة أو منظومات العمران المصري، وهذه الأبعاد هي "الحجم – الوظيفة – التباعد".

أولاً: الحجم:

كما ذكر سابقًا، فإن عدد السكان الإجمالي لمصر تطور انقلابيًّا خلال فترة حكم محمد علي؛ حيث بلغ قبيل الحملة الفرنسية نحو ثلاثة ملايين، وفي عهد الحملة الفرنسية وصل 2.4 مليون نسمة[1] إلى ما يزيد قليلًا على 2.5 مليون نسمة سنة 1823م، ثم زاد عدد السكان إلى أن وصل نحو 4.5 مليون نسمة عام 1845م؛ أي أن عدد السكان زاد نحو 2 مليون نسمة (تضاعف تقريبًا) خلال 22 سنة فقط، ويلاحظ أن عدد السكان لم يزد تقريبًا خلال العشرين عامًا الأول من القرن التاسع عشر.

وقد ذكر المعاصرون لهذه الفترة ملاحظاتهم على شكل العمران المصري في هذه المرحلة، مثل قولهم: *"إن منظر المنازل والأكواخ المهجورة والمتداعية يوحي إلى المرء بأن المدن والقرى كانت فيما مضى أكثر ازدحامًا بالسكان كما هي عليه حتى الوقت الحاضر"*[2].

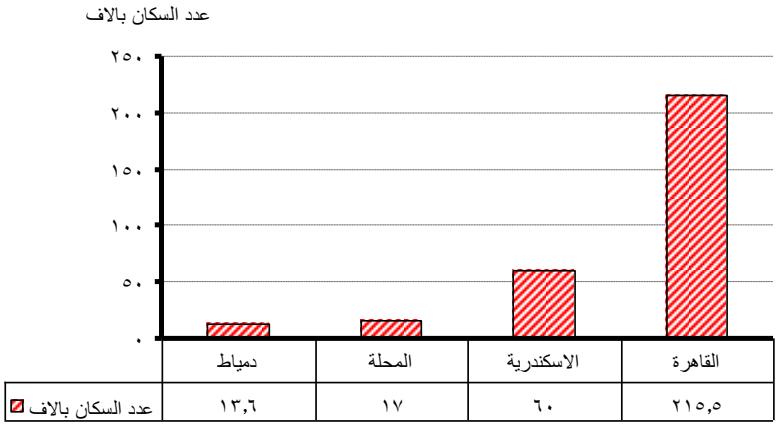
وتشير التقديرات في الفترة (1821– 1836) أن القاهرة بلغ عدد سكانها 215.5 ألف نسمة، بينما المحلة الكبرى بلغت 17000 نسمة (بعد أن كانت 10 آلاف نسمة زمن الحملة الفرنسية) ودمياط 13.600 نسمة (بعد أن كانت تقارب 20 ألف نسمة زمن الحملة الفرنسية[3]، أما مدينة الإسكندرية فقد كانت تشهد تزايدًا آخر في السكان، خاصة بعد عام 1821 (افتتاح الترعة المحمودية)، ويمكن هنا عرض ما ذكره الدكتور حلمي أحمد شلبي، عن تأثير هذه الترعة على عمران الإسكندرية إيجابًا، وعلى رشيد ومدن أخرى سلبًا، أما مدينة الإسكندرية فقد كانت تعد أهم المدن المصرية التي سجلت زيادة واضحة في السكان بعد عام 1821، على عكس المدن الأخرى التي كانت تعد نسبة السكان فيها ثابتة؛ وذلك بسبب التحول الذي تم في طرق التجارة الخارجية بمجرد الانتهاء من حفر ترعة المحمودية؛ حيث دب في المدينة نشاط تجاري لم يسبق له مثيل، وأصدر محمد علي باشا أوامره بإرسال المراكب المشحونة من جميع أنحاء القطر المصري إلى الإسكندرية،

(1) CROUCHLEY, THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF MODERN EGYPT PP.51 ,52.

(2) حلمي أحمد شلبي: فصول في تاريخ تحديث المدن، 1820 إلى 1914، الهيئة المصرية العامة للكتاب 1988، ص 15، 16.

(3) ج. بيير: التاريخ الاجتماعي لمصر الحديثة، ترجمة: د. عبد الخالق لاشين، الهيئة المصرية العام للكتاب، طبعة أولى، 1976، ص 79.

وهو ما أدى إلى ارتفاع عدد سكانها إلى حوالي 60000 نسمة بحلول عام 1840، بعد أن كان عدد سكانها 10000 نسمة في زمن الحملة الفرنسية، ومن جهة أخرى فإن شبكة الترع وتطور حركة النقل النهري، بالإضافة إلى إنشاء الطريق البري الذي يربط القاهرة بالسويس أثَّر بشكل كبير على وظائف المدن في هذه الفترة.



شكل (7) أحجام سكان المدن الكبرى بمصر قبيل عام 1840م

ثانيًا: الوظيفة:

حتى يمكن تصور التحولات الوظيفية التي حدثت في مجموعة المدن التي تكون منظومة العمران المصري في فترة حكم محمد علي، يجب أولًا وضع مجموعة من الاعتبارات كخلفية عامة لصورة المدن في هذه الفترة، وأهمها الآتي:

- عدم وجود تباينات واضحة بين مدن وقرى هذا العصر، ويتضح ذلك بجلاء من أن علماء الحملة الفرنسية والمعاصرين للفترة التي بعدها (مثل الكونت ديهامل قنصل روسيا العام في مصر) إبان فترة حكم محمد علي – وصفوا معظم مدن مصر بالقرى الكبيرة[1].
- خلو جميع مدن مصر –باستثناء القاهرة والإسكندرية– من أي خدمات عامة، باستثناء الحاميات العسكرية ومراكز الإدارة.
- اكتساب المدن لأهميتها من موضعها على المجاري المائية الرئيسة (طرق المواصلات).

(1) محمد فؤاد شكري وآخرون: بناء دولة مصر محمد علي، ص 203، تقرير الكونت ديهامل، القاهرة، 1948، وكتاب وصف مصر تأليف علماء الحملة الفرنسية، ترجمة: زهير الشايب، دراسات عن المدن والأقاليم، الجزء الثالث (مرجع سابق)؛ حيث تحدث كاتب الدراسة عن أحوال المدن في تلك الآونة، وكان دائم الإشارة لها على أنها قرى، فيذكر مثلًا أن مدينة شبين الكوم عبارة عن قرية كبيرة، وحيث يتحدث عن منوف ورشيد ودسوق وغيرها فإنه يشير إلى أنها قرى أيضًا.

- تمثل جميع مدن ذلك العصر الملاذ لأهل القرى؛ للهروب من التجنيد الإجباري أو أعمال السخرة أو دفع الضرائب.
- كثير من سكان المدن هم في الأصل من عمال السخرة الذين أتموا أعمالهم ثم لم يعودوا إلى قراهم[1].
- معظم المدن في هذه الفترة هي مدن مستودع، وقليل منها مدن تجارة.

الجدير بالذكر أن مصر في بدايات فترة حكم محمد علي وحتى عام 1820م كانت تدور منظومة عمرانها في فلك مدينة عاصمة وحيدة ومجموعة من مدن الموانئ، يمكن ترتيبها حسب الأهمية تنازليًّا كالتالي: (رشيد – دمياط – السويس – الإسكندرية – القصير)[2]. ومجموعة من مدن المستودعات لتجميع الحاصلات، ثم شحنها إلى الموانئ النهرية الأساسية في ميناء رشيد وبولاق ومصر عتيقة، وتمثلت أهم هذه المدن في الوجه البحري في الآتي:

- الزقازيق، والتي تقوم بتجميع الحاصلات من الشرقية (بمأموریاتها نصف أول وثان).
- المنصورة، والتي تقوم بتجميع الحاصلات من المنصورة (بمأموریاتها نصف أول وثان).
- طنطا – المحلة الكبرى، من مديرية الغربية.
- فوه، والتي تقوم بتجميع الحاصلات من مأمورية كفر الشيخ.
- أبيار وشبين الكوم وأشمون ومنوف، والتي تجمع حاصلات المنوفية (بمأموریاتها نصف أول وثان).
- بنها، والتي تجمع حاصلات مأمورية القليوبية.

أما في الوجه القبلي:

- الجيزة، والتي تجمع حاصلات الجيزة والواحات.
- الفيوم، والتي تجمع حاصلات مأمورية الفيوم.
- بني سويف، والتي تجمع حاصلات مأمورية البهنسا البحري.
- المنيا، والتي تجمع محاصيل مأمورية البهنسا القبلي.

---

(1) سيرد ذكر ذلك بشيء من التفصيل.

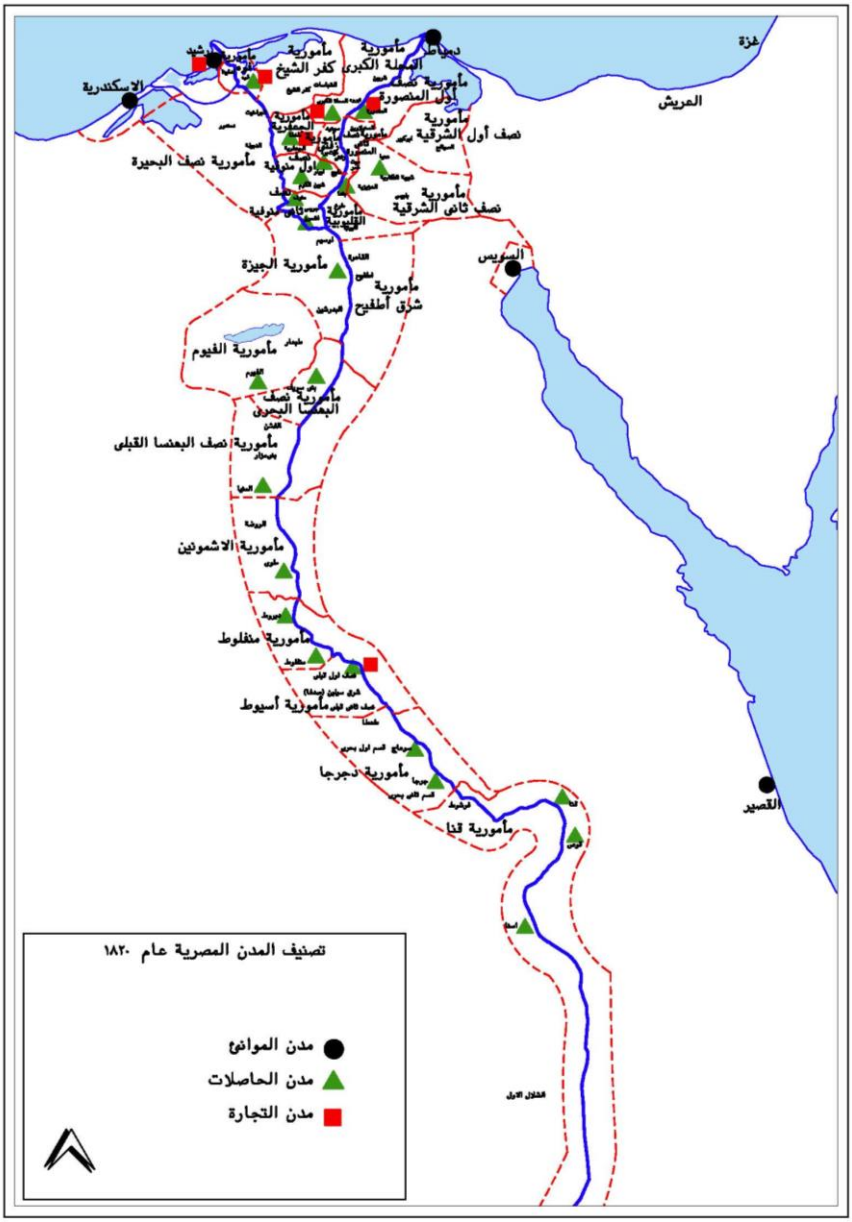
(2) تم الاعتماد في هذا الترتيب على عائدات هذه الموانئ وعدد السفن والحمولات التي وردت أو صدرت منها حسب ما تم ذكره بكتاب وصف مصر، الجزء الرابع، الزراعة والصناعة والحرف والتجارة، (مرجع سابق)، بالإضافة إلى ما ذكره د. أحمد الدماصي في كتاب الاقتصاد المصري في القرن التاسع عشر، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 255 – 335.

- ملوي، والتي تجمع حاصلات مأمورية الأشمونيين.
- منفلوط وديروط، والتي تجمع حاصلات مأمورية منفلوط.
- أسيوط، والتي تجمع حاصلات مأمورية أسيوط.
- سوهاج وجرجا، والتي تجمع حاصلات مأمورية جرجا.
- قنا وقوص، والتي تجمع حاصلات مأمورية قنا.
- إسنا، والتي تجمع حاصلات مأمورية الجنوب.

بينما لم يكن من المدن التجارية المهمة حسب وصف رحالة القرن التاسع عشر لهذه الفترة إلا ست مدن أساسية، هي طنطا والمحلة الكبرى ورشيد والمنصورة وفوه وأسيوط[1]، ويلاحظ أنها المدن التي اكتسبت خصائص موقعية إلى جانب خصائصها الموضعية على النهر، فطنطا كانت وما زالت تعد من المدن الدينية؛ لوقوع مسجد السيد البدوي بها، كما أنها مركز مواصلات الدلتا النهرية في ذلك الوقت، أما المحلة الكبرى فنظرًا لتوفر عدد كبير من مصانع الغزل والنسيج فإنها كانت تعد سوقًا مرادًا من الأهالي، سواء من الدلتا أو من القاهرة أو حتى الوجه القبلي، ورشيد حتى ذلك العصر كانت تتمتع بمزايا النقل النهري والبحري، ويرد عليها جميع صنوف التجارة قبل شحنها إلى القاهرة أو بعد شحنها من القاهرة، والمنصورة اكتسبت صفة موقعية مهمة جدًّا؛ لقربها من ميناء دمياط، ثاني أكبر الموانئ في ذلك الوقت، وفوه كانت تعد همزة الوصل بين الإسكندرية والدلتا عبر ترعة الإسكندرية، وإن كانت قد أهملت هذه الترعة إلا أنها في أيام الفيضان كانت تجد ما يساعدها على الاستمرار، وأسيوط كانت محطة التجمع في الوجه القبلي، والتي يبدأ منها التوزيع إلى ميناء القصير عبر قنا من وإلى موانئ مصر الداخلية (بولاق ومصر عتيقة).

وحتى ذلك الوقت كانت الصناعات صغيرة ومنتشرة في المدن، ولكن بشكل غير مؤثر في تكوين هوية وظيفية للمدينة، وإن كان يدعم القاعدة الاقتصادية لها وهي في طور التحول الحضري، ولعل أهم الصناعات الصغيرة قد تمركزت في مدن مثل المحلة الكبرى والمنصورة ورشيد وفوه، بينما خلا الوجه القبلي تقريبًا من هذه الصناعات.

(1) إلهام محمد زهني: مصر في كتابات الرحالة الفرنسية في القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994، ص 315-418.



شكل رقم (8) تصنيف المدن المصـرية عام 1820

وهنا يجب الإشارة إلى أن التقسيم الإداري الذي أنشأه محمد علي، وبدأه عام 1808م، ثم أعاده وطوره عام 1826م، ثم استقر عليه حتى نهاية حكمه منذ عام 1834م، كان تقسيمًا إداريًّا ملزمًا للشئون الاقتصادية؛ حيث كان لزامًا على كل مأمور أو محافظ أن يجمع الإنتاج الزراعي والصناعي

الذي ينتج في حدود مأموريته أو محافظته، أو يقوم بتوريده إلى المستودعات الرئيسة، والتي غالبًا ما كانت القاهرة والإسكندرية دون غيرهما من المدن، وهو ما لم يساعد على عمليات التبادل التجاري بين المدن، وأصبحت المأموريات والمحافظات كيانات منعزلة، لا ترتبط مع بعضها البعض اقتصاديًّا، حتى أن لوازم الإنتاج التي كانت تنتج في مدينة وتتطلبها مدينة أخرى كان يجب أن تمر على القاهرة أولًا في معظم الأحيان، وقد كان هدف محمد علي من ذلك إحكام الرقابة على تنفيذ نظام الاحتكار وتتبع مخالفيه[1].

أما في الفترة التالية لعام 1820م (منذ افتتاح الترعة المحمودية) فقد انقلبت وظائف معظم المدن الرئيسة، ويمكن القول إنه تقلص دورها في مقابل النمو الهائل لمدينة الإسكندرية[2]، فقد كانت رشيد حتى حفر الترعة المحمودية هي الميناء الرئيس لغرب الدلتا الذي يخدم التجارة الخارجية المصـرية عن طريق استقبال البضائع التي تنزل إلى الإسكندرية قادمة من أوروبا، وتنقل هذه البضائع إلى القاهرة عن طريق النيل، ومن هناك يتم توزيعها إلى كافة أنحاء مصـر، أي أن مدينة رشيد كانت مستودعًا هائلًا للتجارة، وقصدًا لقناصل الأوروبيين، واحتفظت الشركات الأجنبية بمصانعها بها[3]، وفي فترة قصيرة قفزت مدينة الإسكندرية إلى درجة عالية في زيادة السكان، فقد بلغت خلال عشرين عامًا (1821- 1840)، 60000 نسمة، على الرغم من كثرة الوفيات في المدينة خلال هذه الفترة[4]، وأصبحت مدينة الإسكندرية ثانية مدن القطر المصـري سكانًا بعد القاهرة[5].

وفي الفترة نفسها من عام 1822 إلى عام 1838 ازداد عدد الشركات الأوروبية التي تدير أعمالًا تجارية حرة من 16 شركة إلى 44 شركة (نحو ثلاثة أضعاف)، كما ازدادت قيمة إيراد الجمارك في جمرك الإسكندرية من 6000 كيس إلى 54710 كيس (أكثر من تسعة أضعاف)[6] ، كما أصبح يعمل في الترسانة البحرية 5500 عامل، بينما يعمل في الأسطول وحده نحو 20000، هذا بالإضافة إلى عملية النزوح الهائلة من الريف إلى مدينة الإسكندرية؛ حيث إن كثيرًا من الفلاحين كانوا يهربون من قراهم إلى الإسكندرية وغيرها من المدن المصـرية؛ هربًا من السخرة التي كان يتم عن طريقها تنفيذ مشروعات الأشغال العامة، أو التجنيد، أو دفع الضرائب، وكان محمد علي قد نقل نظام

(1) حلمي أحمد شلبي: فصول في تاريخ تحديث المدن في مصر، مرجع سابق، ص 32.
(2) حلمي أحمد شلبي، المرجع السابق، ص 16.
(3) وصف مصر، الجزء الثالث، دراسات عن المدن والأقاليم، مرجع سابق، ص 104.
(4) يرجع السبب الأساسي لزيادة عدد حالات الوفاة لتفشي مرض الطاعون.
(5) صبحي عبد الحكيم، رسالة دكتوراه، مدينة الإسكندرية، جامعة القاهرة، 1958، ص 180.
(6) ج. بيير، مرجع سابق، ص 280 (الكيس يساوي 500 قرش).

السخرة؛ بحيث أصبح من الممكن استدعاء الأنفار اللازمة لتنفيذ أي مشروع في أي مكان في مصر[1]، ويلاحظ أن الزيادة السكانية في مدينة الإسكندرية في تلك الفترة قد ظهرت بتأثير من زيادة عدد الأجانب في مصر بصفة عامة، وفي الإسكندرية بصفة خاصة، فعلى حين كان عدد الأجانب وقت الحملة الفرنسية لا يزيد عن مائة شخص في مصر كلها، تزايدت أعدادهم في عهد محمد علي بعد إحضارهم للعمل في المجالات المختلفة، خاصة في الجيش والأسطول مهندسين وأطباء، وبلغ عدد الأجانب في الإسكندرية وحدها 4886 شخصًا (نحو 50 ضعف إجمالي عدد الأجانب في مصر قبل تولي محمد علي السلطة)، وذلك حسب بيانات عام 1833م، وقد كانوا يقومون بجميع العمليات التجارية بين مصر وأوروبا، فضلًا عن أن الملاحة في الميناء كانت في أيديهم وحدهم[2].

وهذا الدور المهم الذي باتت تلعبه مدينة الإسكندرية أثر بشدة على التدهور النسبي في مدن أخرى، مثل رشيد والمنصورة، وغيرهما؛ وذلك لعدة أسباب، هي:

1- انتقال التجارة الخارجية من رشيد إلى الإسكندرية، بحيث أصبحت مدينة رشيد تعاني من التدهور، حيث هجر كثير من تجار المدينة، ورحل آخرون من أصحاب المحلات التجارية إلى (فوه) وأماكن أخرى، وتحولت المدينة إما إلى منازل متهدمة أو محلات مهجورة، وتفيد التقارير أن مدير عموم التنظيم في مصر كان مارًّا للتفتيش بجهة رشيد، وبلغه أن محافظ رشيد يمنع الأهالي الذين لهم أملاك فيها من بيع الأنقاض المتخلفة من الهدم لتصديرها، وأن أهالي المدينة فقراء، وعددهم أصبح قليلًا، وبالمدينة كثير من المنازل الخربة، ولا قدرة لأرباب المدينة على ترميمها لعسر ماليتهم[3].

2- سياسة محمد علي المالية القائمة على نظام الاحتكار؛ حيث قام بالإشراف على الصناعات وغيرها بنفسه؛ مما أدى إلى هجر أصحاب هذه الصناعات لحرفهم، وقد أصاب صناعة النسيج الاضمحلال في مدينة المنصورة، فخيم الفقر على المدينة، وهجر الأهالي المنازل على نحو ما هجر الزراع أراضيهم، وقد ألحق هذا النظام ضررًا بليغًا بالصناعات الأخرى، مثل صناعة الطرابيش والورق وصناعة الحصر والنشوق وماء الورد، وبالتالي

(1) هيلين آن ريفيلين: الاقتصاد والإدارة في مصر مستقبل القرن التاسع عشر، ترجمة: د. أحمد عبد الرحيم مصطفى، دار المعارف، 1968م، ص 350.

(2) محمد فؤاد شكري وآخرون، مرجع سابق، ص 234، 235.

(3) وثائق نظارة الأشغال العمومية، مذكرة نظارة الأشغال بشأن إبطال تصدير الطوب من رشيد، محفظة 1/ 5 في 22/ 4/ 1885م.

تعرضت المدن التي كانت توجد بها هذه الصناعات للتدهور النسبي في عدد السكان، ومن أهم هذه المدن المحلة الكبرى وأسيوط[1].

3-أن منافسة الإسكندرية الخطيرة لتجارة القاهرة قد جعل عددًا من تجار العاصمة ينتقل إلى الميناء، وأدى ذلك بالتالي إلى البطء في معدلات النمو في مدينة القاهرة ذاتها، وكذلك مدينة دمياط، التي تأثر نموها بتجارة الإسكندرية، ولكن بدرجة أقل، بحيث ظلت المدينة تعتمد بشكل أساسي في إدخال التحسينات إلى المدينة على الميناء، عن طريق القيام بأعمال تجارية مع اليونان وبلاد الشام، إلى جانب القيام بفرض بعض الرسوم على الواردات (الأرزاق) التي ترد إلى ميناء دمياط، حسبما يجري في مدينة الإسكندرية[2].

ثالثًا: التباعد:

أثرت مشروعات الري في ربط المدن مع بعضها البعض بطرق ملاحية جيدة، خاصة بعد بناء القناطر والسدود على الترع؛ من أجل ضمان وفرة المياه اللازمة لحفظ منسوب الترع عند الحد الذي يسمح بحركة الملاحة النهرية لأطول فترة ممكنة، ولكن نظرًا لعدم الارتباط الاقتصادي أو الخدمي بين مجموعة المدن -نظرًا للنظام الإداري الصارم الذي فرضه محمد علي- فإن وجهة الحركة في هذه القنوات الملاحية كانت قاصدة القاهرة والإسكندرية والعكس، بينما ظلت المدن الواقعة على الطريق مهمة من حيث عملية تموين المراكب أو تأمينها من خلال الحاميات العسكرية الموجودة بها، ويمكن إيجاز أهم ملامح التباعد بين المدن المصـرية في تلك الفترة في الآتي:

- بلغ متوسط التباعد بين المدن بالوجه القبلي حوالي 45 كم.
- بلغ متوسط التباعد بين المدن في الوجه البحري حوالي 24 كم.
- يجب وضع عنصر الزمن في قياس التباعد في ذلك العصر؛ حيث إن وسيلة النقل هي من خلال المراكب الشراعية في أغلب الأحوال (مع وجود بعض المراكب البخارية التي كانت تعمل في ترعة المحمودية)، بالإضافة إلى النقل بالإبل عبر الدروب الترابية، أو طريق السويس البري الذي أنشأه محمد علي، وكذلك طريق كرسكو أبو حمد لربط شمال السودان بجنوب مصـر؛ حيث من المعلوم أن سرعة الحركة في الملاحة النهرية بالشراع تبلغ في متوسطها (في زمن الفيضان والتحاريق) حوالي 4كم/ ساعة، بينما حركة النقل البري بالإبل قد تصل إلى 5 كم/ ساعة، وهو ما يعني أن الزمن اللازم لوصل مدينتين متجاورتين بالوجه القبلي يبلغ نحو 11 ساعة بالمركب وحوالي 9 ساعات بالإبل، وهو ما

(1) حسين خلاف: التجديد في الاقتصاد المصري الحديث، ص 180-181، القاهرة، 1962.

(2) وثائق نظارة الأشغال العمومية، محفظة 6/ 1 تقرير من أهالي ثغر دمياط إلى المحافظ في عام 1887م.

يؤدي إلى فقد الربط المكاني بين المراكز العمرانية، وخاصة في الوجه القبلي، في ظل انعدام التمايز الوظيفي بين التجمعات المتجاورة، وعدم وجود خدمات تطلب في أي منها.

3.3 الضرائب والسخرة والتجنيد وأحوال الريف:

اعتمد محمد علي في إنجاز مشروعاته العملاقة -في كافة المجالات، وخاصة في مجال مشاريع الري- على استخدام أسلوب السخرة، وهذا الأسلوب على الرغم من أنه عوض افتقار مصر في ذلك العهد للمعدات الحديثة اللازمة للحفر والبناء والهدم، إلا أنه كان نظامًا بالغ القسوة، أدى لحدوث اختلالات هيكلية للسكان وتوزيعهم، وكذلك إنتاجهم، فبالنظر إلى الأرقام التي ذكرها عبد الرحمن الرافعي[1]، وكررها وأضاف عليها شافعي[2]، مستندين في توثيقها على الوثائق الرسمية والمنشورة بالوقائع المصرية، فإنه يمكن باستخدام بعض أساليب الحساب البسيطة إدراك أنه في مصر خلال فترة حكم محمد علي كان يعمل ما بين 100-150 ألف في أعمال السخرة بشكل دائم، ويبقى ذلك العدد على الرغم من تغيير الأفراد المستخدمين في السخرة، وقد عمل في مشروع حفر الترعة المحمودية وحدها نحو 400 ألف رجل لمدة عامين ونصف (من بداية عام 1818م وحتى منتصف عام 1820م)، قدر من مات منهم بنحو 12- 100 ألف رجل[3]، دفنوا على ضفاف الترعة، (وتختلف هذه الأرقام عن تقديرات لينان، كما سيرد ذكره تفصيلًا)، وعلى سبيل المثال فإنه ذكر في الوقائع المصرية الصادرة بتاريخ 8 شوال سنة 1224هـ أمر محمد علي إلى مشايخ القرى في مأمورية المحلة ونبروه بأن يتم إنشاء ترعة جديدة وإصلاح الترع وتطهيرها بكامل زمام المأمورية، وهو ما يلزمه أن يعمل نحو 32300 رجل يوميًّا في هذه الأعمال، وكانت تطلب هذه الأعمال في مدد زمنية ضيقة للغاية؛ مما يلزمه أن يعمل الفلاحون من الفجر إلى الغروب دون راحة، وعليه كان يتم استبدالهم أولًا بأول، وقد أثمر هذا النظام في إنجاز هذه المشروعات؛ ولكن آثاره السلبية شملت جميع مناحي العمران في ذلك الوقت، وليس من سبيل المبالغة إذا قلنا إن هذه السياسة ما زالت تؤثر في العمران المصري حتى الوقت الحاضر (كما سيرد توضيح ذلك في الفصول القادمة).

ولقد شهدت السنوات الأولى من حكم محمد علي تحسينًا عامًّا في أحوال الريف، فقد أنهى الباشا دائرة الحروب المدمرة التي استمرت لما يقرب من خمسة وثلاثين عامًا، وفي عام 1817م كتب هنري سولت القنصل البريطاني تقريرًا يعبر عن انطباعه قائلًا: *إن الفلاحين أو الزراعين للأرض يعاملون*

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي، مرجع سابق.

(2) علي شافعي: أعمال المنافع العامة، مرجع سابق.

(3) حسب تقدير المسيو مانجان، المثبت بكتاب عبد الرحمن الرافعي، عصر محمد علي، مرجع سابق، ص 492.

معاملة أفضل بشكل عام، وأكثر سعادة من سنوات كثيرة مضت[1] . لكن التحسن في الأحوال الريفية كان قصير الأمد، وبدأت علامات المحن تظهر في العشرينيات، وقد نتجت محن الريف نتيجة التجنيد الإجباري والسخرة والضرائب ونظام الاحتكار والكوارث الطبيعية كالفيضانات السيئة والأوبئة، والعقد التالي لتقرير سولت بدأ وانتهى بفيضانات زائدة ومدمرة في أعوام 1818، 1819، 1820، 1829م، بينما في وسطه جاء فيضانان منخفضان متتاليان في 1824، و1825م[2]، وشهدت العشرينيات أيضًا بداية التجنيد الإجباري للفلاحين في الجيش، بالإضافة إلى زيادة استخدام السخرة لإنشاء ترع الري الصيفي وصيانتها، وقد أدى الجمع الإداري بين النظام الضريبي ونظام الاحتكار إلى انتشار الاستدانة بشكل واسع، وللهرب من الديون (وأغلبها متأخرات ضريبية)، وأيضًا لتجنب التجنيد الإجباري، بدأ الفلاحون في هجرة قراهم وحقولهم بأعداد -رغم أنه يستحيل تقديرها- إلا أنها كانت كافية لإثارة الاهتمام الحكومي، وبالتالي فإن تناقص الإيرادات "بالعملة بالسعر الثابت" بعد 1830م كان يرجع أولًا إلى اضطراب أحوال الريف[3].

إن استخدام السخرة لصيانة نظام الري لم يكن شيئًا جديدًا، ولكن السخرة الكبرى التي أمر بها محمد علي لم يسبق لها مثيل في تجارب الفلاحين؛ حيث إنهم أخذوا للعمل في مشروعات كبيرة، غالبًا بعيدًا عن قراهم، وليس لها نفع مباشر لهم، وقد زادت العمالة المطلوبة لصيانة نظام الري بإنشاء القنوات الجديدة الأكثر عمقًا، ولأن العدد الذي كان موجودًا فعليًّا لم يكن كافيًا فيما يبدو، وفي بلد قد يكون تعداده الكامل قد وصل حوالي 5 مليون في 1830م، تبدو أبعاد المشكلة في تقدير لينان بأنه كانت هناك حاجة إلى 67 ألف رجل سنويًّا من 1820 إلى 1831م لإنشاء القنوات، و400 ألف آخرين لتطهيرها، وساءت المشكلة بالهرب من السخرة، وبالعمل الواهن من هؤلاء الذين لم يتمكنوا من تجنبها، ويبدو أن المقاومة أيضًا أخذت شكل التخريب، فمثلًا بعد الفيضان المدمر لسنة 1829م، سرت إشاعة فحواها أن "الكثير من الفلاحين" فتحوا السدود التي كانت تحمي الحقول سرًّا؛ مما زاد من التدمير[4]، وبينما يستحيل تقريبًا تقدير تأثير السخرة الكبير على الاقتصاد الزراعي، فلا شك أن

---

(1) PRO, FO 78/89, SALT TO WILLIAM HAMILTON, APRIL28, 1817.

(2) حدثت الفيضانات المدمرة أيضًا في أعوام 1840، 1842، 1848، 1849، وحدثت الفيضانات المنخفضة في 1832، 1835، 1837. (الحتة، تاريخ الزراعة، ص 10-11).

(3) كانت العوامل الأخرى هي حركة أسعار التصدير، خاصة بالنسبة للقطن، والذي كان ارتفاع أسعاره في أوساط الثلاثينيات مما ساهم في تحسين مؤقت في موارد محمد علي المالية، في الثلاثينيات أيضًا استهلكت صناعات الباشا وجيشه كمًّا أكبر من الإنتاج الزراعي، وهكذا لم يصدر، ولم يساهم مباشرة في الإيرادات. انظر: OWEN, COTTON, PP. 33-47

(4) OWEN, COTTON, P. 48, RIVLIN. AGRICULTURAL POLICY, PP. 24356 ،.

الحتة، تاريخ الزراعة، ص 86، والإشاعة موجودة عند قطاوي CATTAUI, ARCHIVES RUESSES,I, 365

مقاومة هذه السخرة كانت عاملًا من عوامل اتجاه الإيرادات إلى الانخفاض والانهيار في السنوات الأخيرة من حكم محمد علي.

وكما يصعب تقدير تأثير السخرة، فإنه يصعب كذلك تقدير تأثير التجنيد الإجباري بأية نسبة، ولكن على الأقل يمكن تحديد أبعاد المشكلة، فقد بدأ التجنيد الإجباري بتجنيد 4000 فلاح من إقليم جرجا الصعيد، في فبراير 1822م ولم يبدأ في الوجه البحري حتى 1824-1825م، ولو كانت الأفواج الاثنا عشر من المجندين إجباريًّا والتي شكلت في 1825م قد اكتملت بكامل طاقتها، لبلغ عدد المجندين بها 48000 رجل، وفي الثلاثينيات بلغت قوات الباشا -وهو أقصى عدد لها- حوالي 100 ألف مجند، معظمهم من الفلاحين[1]، وقد أبعد التجنيد الإجباري قوة العمل عن الحقول، وقد يكون التجنيد الإجباري قد أربك المعروض من العمالة الريفية، ليس فقط بإبعادهم فعليًّا عن الأرض، وإنما أيضًا بإغراء الفلاحين باللجوء إلى إستراتيجيات المقاومة والتجنيد؛ كالهروب من قراهم، ورغم ما يبدو من مبالغة نقاد الباشا الأوروبيون في تصويرهم القسوة التي جند بها الفلاحون، إلا أنه في الثلاثينيات أصبحت طرق جميع المجندين الجدد أكثر قسوة فيما يبدو، حتى أنها أدت إلى تجنبها بوسائل عديدة، ومن ضمنها تشويه النفس، وتشويه الذكور من الأطفال[2].

لقد تزامن بدء التجنيد الإجباري في أوائل عشرينيات القرن التاسع عشر مع زيادة استخدام السخرة لإنشاء قنوات الري الصيفي، والتوسع في زراعة القطن، وكذلك مع رفع الضرائب، ثم جاء الفيضانان المنخفضان في 1824، و1825، وقد ذكر الجبرتي هروب الفلاحين في 1818م، وقد صدر أمر بمنعه، وأشار الأمر أيضًا إلى أن الذين سبق هروبهم منذ 1822- 1823م يجب البحث عنهم وإعادتهم إلى قراهم، ومنذ ذلك الحين وخلال الأربعينيات، استمرت مشكلة هروب الفلاحين من القرية، والتي تحظى باهتمام رسمي مستمر، كما يظهر من تقارير المراقبين الأجانب من وثائق الحكومة، فمثلًا في 1829م وجهت لائحة زراعة الفلاح حكام المحليات (حكام الأخطاط) إلى البحث الدائم عن الهاربين، وكذلك دائم الأوقات يبحثون عن الأنفار الذين يتسحبون من بلاد الخط، وصدر أمر في 1844م يقول: *"ومن المعلوم أن الأجنبيين تعلم حالتهم في ظرف أربعة أيام أو خمسة، فإذا وجد أحد بهذه الصورة وظهر أنه هارب يضبط ويسلم لديوان المديرية"*، عن طريق شيخ البلد، وكان الهاربون يعاقبون، ويتم إعادتهم

(1) أمين سامي: تقويم النيل، ج2 ،295، وعبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي (القاهرة 1951)، ص 364-365، 392-393.

GEORGES DOUIN, UNE MISSION MILITAIRE FRANCAIE AUPRES DE MOHAMED ALY (CAIRO, 1923), PP. XIII-XVI, 20-21, 66-67, 75, AND RIVLIN, AGRICULTURAL POLICY, PP.209, 211

(2) MARSOT, EGYPT IN THE REIGN OF MUHAMMAD ALI, PP.128-130, RIVLIN, AGRICULTURAL POLICY, PP. 203-206, AND DODWELL, THE FOUNDER OF MODERN EGYPT, PP. 227-228.

إلى قراهم الأصلية، بينما يوقع عقاب أشد على من يئويهم، وأيضًا خلال أربعينيات القرن التاسع عشر كان يقبض على المهاجرين من الريف إلى المدينة، ويعادون إلى قراهم[1].

ويرى كينيث كونو[2] أنه رغم الاهتمام الرسمي بمشكلة هروب الفلاحين، فإن حدود المشكلة الفعلية وتأثيرها على الزراعة ليس مؤكدًا. إن ترك عشرات القرى بكاملها -كما تزعم بعض المصادر- يصعب تصديقه، ولا يتفق مع التقارير المتاحة الأكثر قابلية للتصديق[3]، وفوق ذلك لم يبعد كل الهاربين أنفسهم عن الزراعة في موقع جديد بعد الهرب من ديونهم، وفي 1829م صدرت تعليمات لحكام أقاليم الوجه البحري بالانتظار حتى انتهاء الحصاد قبل إعادة مثل هؤلاء الهاربين إلى قراهم الأصلية[4].

وبالإضافة إلى تعقب الهاربين حاولت الحكومة أن تحكم حركة قوة العمل الريفية، بخلق نظام جواز السفر الداخلي في 1829، وتطلب هذا إصدار تصريح مرور أو تذكرة مرور لكل فلاح عن طريق شيخ القرية، وبضمانه، ويدون فيها اسم الفلاح ولونه وعمره وأوصافه، فإذا كان لديه سبب لسفره من قريته، فمن المفترض أن يكتب في التصريح المدة التي يتغيب خلالها، وكل غريب يدخل قرية أو مدينة كان يجب فحص تصريحه، ونظام تذكرة المرور ظل معمولًا به بعد خمس عشرة سنة، كما صدر أمر يقضي بعقوبة السجن لمدد من 6 أشهر إلى سنتين لأي شخص مزور، أو يحمل تصريح مرور مزيفًا أو مبدلًا[5].

وكان كل من مطاردة الهاربين ونظام تذكرة المرور يعبران عن اهتمام الباشا الكبير بأن يوفر تحت إمرته عددًا كافيًا من الأهالي؛ لتحقيق مشروعاته الطموحة، ومن أجل هذا الهدف أرسى أيضًا سياسات لزيادة المواليد وتقليل الوفيات.

---

(1) كيينث كونو: فلاحو الباشا، الأرض والمجتمع والاقتصاد في الوجه البحري من 1740 إلى 1858، المجلس الأعلى للثقافة، 2000، ص 161 نقلًا عن لائحة زراع الفلاحين، ص 44، وقانون المنتخبات (القاهرة 1845) البند 118 (في الأصل 194، وقام المؤلف بتصحيح الرقم بنفسه)، أيضًا أمين سامي: تقويم النيل، ج2، ص 325، 326، ديوان المعية السنوية، ص 9، 14، 205-206.

(2) المرجع السابق، ص 164.

(3) المرجع السابق، هوامش الفصل السابع، ويذكر: (والمثل الجيد لهذه المبالغة هو ادعاء بابتستين بوجولا (BAPTISTIN POUJOULAT) بعد زيارته لمصر عام 1838م، بأنها فقدت ربع سكانها منذ 1812، وأنه بنفسه رأى ثلاثًا وخمسين قرية دمرت تمامًا في السنة السابقة (VOYAGE, PP. 537-538)، وقد زار جون بورينج مصر في نفس الوقت، وملاحظاته الدقيقة لا تشير إلى شيء من هذا النوع).

(4) المرجع السابق، ص 164، نقلًا عن ديوان المعية السنية، ص 4، 14-16.

(5) المرجع السابق، ص 164.

فبداية من 1829م أصدر سلسلة من الأوامر تطالب مشايخ القرى بأن يتأكدوا من زواج كل من وصل أو وصلت سن البلوغ في قراهم، فإذا كان هناك من لا يستطيع تكاليف الزواج فعلى الشيخ أن يمده بالتمويل، وصدر أمر آخر يجعل التسبب في الإجهاض جريمة تعاقب بالسجن من 6 أشهر إلى سنتين، وأما إذا كان الإجهاض طارئًا فيجب الشهادة على حدوثه، ولا يمكن التأكد من أن كل هذه الإجراءات كانت ذات فاعلية، أما بالنسبة للحد من الوفيات، فقد تم تبني نظام للحجر الصحي في ثلاثينيات القرن التاسع عشر لأربعين يومًا لحماية الريف من الطاعون، وتم تلقيح آلاف الأطفال ضد الجدري، وقد اختفى هذان المرضان تقريبًا بنهاية حكم الباشا[1].

ويبين الاهتمام الرسمي بتوفير العمالة الزراعية والتحكم فيها أنها كانت مشكلة مهمة، وربما ازدادت منذ أوائل العشرينيات، ويقدر آنذاك نموًّا متواضعًا لتعداد السكان قبل 1830م، ويعتقد أنه لم تحدث أية زيادة سكانية في الثلاثينيات؛ نتيجة ضغوط النظام الضريبي والتجنيد الإجباري والسخرة، وكذلك بسبب وبائي الكوليرا والطاعون في 1831م و1835م[2]. لقد أسهم التجنيد الإجباري والهرب والتخريب والعمل الواهن كثيرًا من مشكلة العمالة وهكذا، بينما زاد التوسع في الري الصيفي من إنتاجية الأرض، فإن المقابل كان محددًا على المدى القصير؛ بسبب قصور توفير العمالة، واستعصائها على التحكم، وتناقص إنتاجيتها.

مما سبق يتضح أن نحو 600 ألف فلاح (اعتمادًا على تقديرات لينان) كانوا يعملون بنظام السخرة، أو تحت سلطة التجنيد الإجباري، وهو رقم ضخم جدًّا بكل المقاييس في بلد تعداد سكانه لم يصل بعد في ذلك الوقت لحد خمسة ملايين نسمة، وبالنظر إلى هذا القدر الهائل من الحراك السكاني داخل القطر، وهلاك أكثرهم، وتوطين بعضهم في مكان عمله في السخرة (مثل حالة التوطين بقرى ومدن مديرية البحيرة ومدينة الإسكندرية) بعد حفر ترعة المحمودية، وهروب البعض الآخر إلى قرى مجاورة، كل ذلك يشير إلى توزيع قسري وعشوائي وبدون قاعدة اقتصادية للمدن، ومع وجود قوانين صارمة لمنع الانتقال من قرية إلى قرية أو من إقليم إلى آخر، حتى استدعى الأمر إصدار جواز سفر داخلي، فإن ذلك يؤدي إلى شل حركة منظومة العمران، التي يجب أن تدور وتنتظم كضرورة ومتطلب تلقائي للنمو وتطور التجمعات العمرانية (الحضرية والريفية)، وتبادل الأدوار فيما بينها، وهو ما أدت السياسة العامة للحكم ونظامها الاقتصادي إلى اضطرابها وتشتتها، وهو ما نتج عنه في النهاية التكريس المفرط للمركزية بالعاصمة، سواء في القاهرة (العاصمة السياسية والإدارية والاقتصادية)، أو في العاصمة التجارية والعسكرية الناشئة بقوة في الإسكندرية، كل ذلك إن لم يكن

(1) الحتة، تاريخ الزراعة، ص 87.

(2) PANZAC, "THE POPULATION OF EGYPT," P. 13.

بمعزل عن باقي منظومات العمران قي القطر المصـري، فإنه على حساب هذه المنظومة؛ بل إن لبنات هذا التركيز العاصمي هي من أطلال باقي المنظومة.

4.3 الصناعة في عهد محمد علي- الصعود الكبير والانهيار السريع وتحولات العمران:

تتعدد العوامل التي دفعت محمد علي إلى القيام بالنهضة الصناعية الشاملة، وإن كانت جميعها تدور في فلك واحد، وهو خدمة طموحه بتكوين إمبراطورية علوية في الإقليم العربي، مستقلة عن الكيان العثماني، وبدون تدخل أجنبي، وقد لخص عدد كبير من الباحثين[1] هذه العوامل في الآتي:

- رأي محمد علي أن استقلال دولته السياسي واستقرار حكمه يعتمد على وجود جيش قوي مسلح، وهذا يتطلب إقامة قاعدة صناعية محلية متطورة ومتنوعة، تمده بجميع احتياجاته.
- زيادة موارده المالية؛ لتغطية نفقات حروبه المتوالية في شبه الجزيرة العربية وأوروبا.
- إحراز سمعة عالمية في أوروبا باعتبار أنه حاكم تقدمي.
- تحقيق عناصر الاستقلال وأسبابه لمصـر؛ لتخليصها من التبعية الصناعية لأوروبا.

ومن الصعب انتقاء عامل واحد مما سبق واعتباره الدافع الأساسي للنهضة الصناعية في عهد محمد علي؛ حيث كانت الأهداف متشابكة، والقاعدة التي قامت عليها الصناعة عريضة؛ بحيث تستوعب العديد من الأهداف الفرعية بالإضافة للهدف الأساسي، وهو تكوين الإمبراطورية.

هيكل الصناعة في عهد محمد علي:

عندما نتناول هيكل الصناعة في عهد محمد علي لا بد أن نتطرق لموضوعين أساسيين:

- الأول: يتعلق بالصناعات الصغيرة.
- الثاني: يتعلق بتأسيس المصانع الكبيرة.

اضمحلال الصناعات الصغيرة:

عندما تولى محمد علي حكم مصـر كانت الصناعات الصغيرة تنقسم إلى ثلاثة أنواع، تغطي الحاجات الأساسية للفرد، وهي الغذاء والكساء والمسكن.

- الصناعات المرتبطة بالغذاء: وتتمثل في طحن الحبوب، عمل الخبز، الجزارة، تفريخ الدجاج، تحضير الفول، تصنيع الخل وتقطير العرقي، والزبيب وماء الورد، وطحن البن، وصنع الفطير.
- الصناعات المتعلقة بالملبس: الغزل والنسيج، والصباغة والتطريز، ومهنة العقادين، والدباغة، وصناعة الأحذية، والسروج والبرادع، وكذلك الخياطة وصناعة الفراء.

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، الصناعة، الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة 1996، ص 8.

- الصناعات المرتبطة بالسكن: البناء والنحت، الحدادة، النجارة، صناعة المزاليج والخراطة وصناعة الفخار والزجاج وصناعة الحصير، وصناعة أنابيب شبكات التدخين، حرفة الحلاقة، السقاية بالقرية.

وقد قام محمد علي باحتكار الصناعات الصغيرة على مراحل؛ وذلك رغبة منة في زيادة موارده المالية، وكانت الحكومة تقوم بتوجيه الإنتاج والتوزيع، فتعطي الصناع الموارد الأولية بثمن محدد، وتطالبهم بصنعها في مدة محدودة على حسب معدل تفرضه عليهم، ثم تشتري المنتجات المصنعة منهم بثمن قليل، وتختمها بخاتم الحكومة؛ رغبة في إحكام الرقابة، ثم تبيعها بأسعار مرتفعة مقارنة بثمن الشراء، وبهذا النظام فقد الصناع استقلالهم، وأصبحوا أجراء للدولة، يتوقف أجرهم على كمية ما ينتجون، فهجر الكثير منهم الصناعة، وتدهورت الصناعات الصغيرة (كما سبق ذكر ذلك).

النهضة الصناعية وتأسيس المصانع الحكومية:

اختلفت المصادر في تحديد بداية تأسيس المصانع الحكومية، غير أنها كانت متفقة على أن مصنع الخرنفش للنسيج كان أول ورشة أقيمت في مصـر؛ ولكنها اختلفت في تاريخ تأسيسه، وأشارت معظم المراجع إلى أنه أنشئ مصنع النسيج بالخرنفش سنة 1816م، وفيما يلي الصناعات الجديدة التي أدخلها محمد علي، وسوف نتعرض لها وفقًا للتقسيم الآتي:

أ- الصناعات التجهيزية[1]:

- صناعات آلات حلج وكبس القطن.
- مضارب الأرز.
- مصانع لتجهيز النيلة.
- معاصر الزيت.
- مصانع لتحضير المواد الكيماوية اللازمة للمصانع.

ب- الصناعات التحويلية[2]:

جرت العادة أن تبدأ حركات التصنيع الكبرى عادة بصناعة الغزل والنسيج؛ وذلك لبساطتها، حيث لا تحتاج لدرجات متقدمة من التطور التكنولوجي، إلى جانب أنها تشبع الطلب المحلي، وقد شهد عصر محمد علي توسعًا كبيرًا في صناعة المنسوجات بأنواعها، مثل:

- صناعة غزل ونسيج القطن.

(1) انظر ملاحق الفصل الثاني، ملحق رقم 4.

(2) انظر ملاحق الفصل الثاني، ملحق رقم 5.

- صناعة الحرير.
- صناعة الصوف (الأجواخ).
- صناعة المنسوجات الكتانية.

وإلى جانب صناعة المنسوجات بأنواعها، كانت هناك صناعات تحويلية أخرى، مثل:

- صناعة الطرابيش.
- صناعة السكر.

ج- الصناعات الحربية[1]:

شرع محمد علي في إنشاء المصانع الحربية بعد الانتهاء من حرب الوهابيين، وتكون الجيش النظامي سنة 1816م، وأهم تلك الصناعات ما يلي:

- ترسانة القلعة.
- ترسانة بولاق.
- مصنع الأسلحة الصغيرة في الحوض المرصود.
- معامل البارود.
- مسابك الحديد.
- ترسانة الإسكندرية.
- مصنع الحبال بالقاهرة.

حجم الاستثمارات في الصناعة في عهد محمد علي:

أجمع الكتاب -سواء المعاصرون لمحمد علي أو المحدثون- على أنه قد تكبد نفقات باهظة في إقامة المصانع، وشراء ما يلزمها من آلات ومعدات، واستقدام الخبراء الأجانب، هذا إلى جانب إحضار العمال الفنيين من الخارج مقابل أجور عالية، كما أنه لم ينج من الوقوع في بعض المستغلين الأجانب، الذين استغلوا جهله من ناحية وطموحه الشديد من ناحية أخرى في عقد صفقات لإحضار آلات ومعدات لمصانعه، اتضح عدم صلاحيتها تمامًا، أو قدمها وسبق استعمالها[2]. وقد اختلفت تقديرات الاستثمار في الصناعة؛ ولكنها أجمعت على أنها باهظة جدًّا، ولعل أقرب تقدير للحقيقة، والذي اجتمع عليه غالبية الكتاب، ما ذكره "بورنج" في تقريره "أن ما أنفقه الباشا في إقامة جميع مصانعه،

(1) انظر ملاحق الفصل الثاني، ملحق رقم 6.

(2) لمزيد من التفاصيل يمكن الرجوع إلى كتاب الاقتصاد المصري في القرن التاسع عشر، للدكتور محمد حسن الدماصي، الجزء الأول، الهيئة المصرية العامة للكتاب، سنة 1994م، وكتاب دكتورة نوال قاسم: الصناعة في عهد محمد علي وحتى جمال عبد الناصر، مكتبة مدبولي سنة 1987م.

وشراء ما يلزمها من آلات والمواد الأولية حتى عام 1838م يوازي 12 مليون جنيه إسترليني، أي حوالي 61.58 مليون دولار.

تمويل الصناعة:

رفض محمد علي أي نوع من القروض الأجنبية؛ لأنه كان يراها وسيلة للنيل من استقلال مصر وسيادتها، ومن ثم فقد تم تمويل الصناعة المصرية دون الاعتماد على رءوس الأموال الأجنبية، وقد اعتمد محمد علي في تمويل الصناعة على عدة مصادر، نذكرها فيما يلي:

- أرباحه من الاحتكارات والتجارة، وخاصة تجارة القطن.
- أرباحه من المشروعات الصناعية القائمة فعلًا.
- الضرائب، وخاصة "ضريبة الأرض".
- القروض الإجبارية، والتلاعب في قيمة العملة.

جدول (2) الصناعات في عهد محمد علي

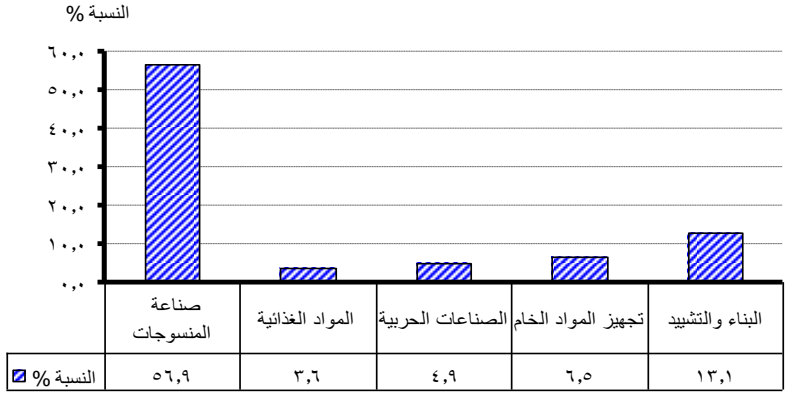
م	نوع الصناعة	الموقع	تاريخ التأسيس	ملاحظات
1	حلج وكبس القطن	بولاق		بعد 1820م استوردت آلات الكبس من الولايات المتحدة الأمريكية بالبخار
2	طحن الأرز	رشيد	1833	إقامة جانيواي
3	السكر والكروم	ساقية موسى والروضة الريرموت	1818	
4	زيت الطعام	القاهرة مصر العليا		40 معصرة في القاهرة و120 معصرة في مصر العليا
5	منتجات ألبان	شبرا	1844	
6	النيلة			به موظفون من الهند وكان يصنع المحصول محلياً
7	منسوجات قطنية	بولاق (مالطة)	1816	300 نول، و300 مغزل ومعمل للتبييض ولصناعة آلات الغزل
		خورنفش مصانع أخرى	1816	28 مغزلا، 200 نول، إدارة موريل أكثر من 30 مصنعًا آخر
8	الكتان	الوجه البحري		30 ألف نول نسيج، تنتج 3 ملايين قطعة وتصدره إلى ليجهورن وتريستيا
9	منسوجات صوفية	بولاق	1816	40 نول والمادة الخام للصنف الجيد كانت تستورد من الآيالة التونسية.
10	الحرير	بركة الفيل	1816	160 نولا وعمال أرمن
11	الطرابيش	فوة	1824	عمال تونسيون، استيراد الصوف الخام من أسبانيا
12	الجبال	القاهرة	1819	ترك منتجاته إلى ترسانة الإسكندرية البحرية
13	الجلود	رشيد	1827	إدارة روسية، 200 عامل
14	الزجاج	الإسكندرية	1821	إنتاجه للسوق المحلي
15	الطباعة	بولاق	1823	طباعة الكتب المدرسية والمطبوعات الحكومية
16	الورق	القاهرة	1834	يصنع الورق من الكهنة
17	الكيماويات	الروضة	1816	ملح البارود (نترات البوتاسيوم) وهناك 6 مصانع أخرى
18	الحديد	بولاق	1829	مسبك حديد أسسه جالواي
19	مصانع حربية	الإسكندرية	1830	بواخر حربية ومركبات أخرى، إدارة سيريزي، 1500 عامل
	ترسانة	القلعة	1820	3 مصانع في القلعة: مدافع، بنادق، ذخائر
		بولاق		مدافع، أسلحة صغيرة، نحاس
		الحوض المرصود		بنادق

مقومات الصناعة في عهد محمد علي:

تتمثل مقومات الصناعة بصفة عامة في (الأيدي العاملة – المواد الخام – القوى المحركة – رأس المال – السوق).

أولا: الأيدي العاملة:

أجمع الكتاب المعاصرون والمحدثون على أن حجم العمال في مصانع الباشا الحكومية بلغ حوالي 40 ألف عامل، أما مجموع العمالة الصناعية فكان يبلغ 260 ألف عامل، منهم 40 ألف عامل بناء، و30 ألف عامل نسيج الكتان بالمنازل، وكان أكثر من ثلثي عدد العمال يشتغلون في صناعة النسيج بأنواعه؛ حيث بلغ عدد المشتغلين بها نحو 174 ألف عامل، بنسبة 66.9٪ من العدد الكلي للعمال[1]؛ مما يدل على مدى أهمية هذا الفرع من الصناعة واحتلالها المرتبة الأولى.



شكل رقم (9) النسب المئوية لتوزيع العمالة على الصناعات المختلفة في مصـر في عصر محمد علي

وعلى الرغم من وفرة الأيدي العاملة، إلا أن محمد علي في بداية نهضته الصناعية –وبسبب كثرة الأعمال العامة– واجه نقصًا في الأيدي العاملة بصفة عامة، كما واجه نقصًا في العمال المهرة، أي العمالة المدربة تدريبًا مهنيًّا، وقد تغلب محمد علي على مشكلة نقص الأيدي العاملة بصفة عامة باتباع عدة طرق، وهي:

أ– سياسة العمل الإجباري.

ب– تشغيل النساء في المصانع.

ج– استيراد الرقيق –خاصة من السودان– للعمل في المصانع.

د– جمع المتسولين وبعض المساجين، وإلحاقهم للعمل بالمصانع.

هـ– التجنيد الإجباري للقوات المحاربة، كوسيلة لتزويد المصانع ببعض العمال.

(1) موسوعة مصر الحديثة، الجزء الخامس، مرجع سابق، ص 12.

ثانيًا: المواد الخام:

كانت المواد الخام أكثر مقومات الصناعة وفرة في مصر، وكانت وفرتها ورخص ثمنها من أهم العوامل التي شجعت محمد علي على النهضة الصناعية، وخاصة القطن، وقصب السكر.

ثالثًا: القوة المحركة:

كانت القوة المحركة في عصر محمد علي تعتمد على المصادر الآتية:

أ- قوة الحيوان "الحصان".

ب- المساقط المائية.

ج- البخار المتولد عن الفحم.

رابعًا: رأس المال "التكوين الرأسمالي":

استطاع محمد علي أن يوفر عنصر رأس المال اللازم لنهضته الشاملة من عدة مصادر، أهمها: أرباحه من الاحتكار ومن المشروعات الصناعية القائمة فعلًا، ومن الضرائب، بالإضافة إلى دخله من التلاعب في قيمة العملة، والادخار الإجباري عن طريق السخرة والقروض الإجبارية.

خامسًا: السوق:

لم يجد محمد علي أي مشكلة بالنسبة للطلب على منتجاته الصناعية؛ وذلك نتيجة لزيادة عدد الجيش في عهده زيادة كبيرة، وتطوير وتحديث الأسطول البحري، بالإضافة إلى الأسواق التي فتحها في مستعمراته الناشئة في الشام وجزيرة العرب والسودان.

انهيار الصناعة وفشل النهضة الصناعية:

انهارت الصناعة في أواخر عهد محمد علي، وأغلقت المصانع الحكومية، ولم يتبق سوى بعض الصناعات التقليدية، وقد تعددت العوامل التي تشير إلى أسباب فشل نهضة الصناعة، ونستطيع إرجاعها إلى نوعين من العوامل:

أ- عوامل داخلية:

وتنبع من داخل نظام محمد علي الاقتصادي نفسه، وتتلخص في الآتي:

- عدم تمتع الصناعة المصرية الوليدة بالحماية الجمركية، خاصة بعد معاهدة لندن عام 1840م.
- سوء الإدارة والفساد الحكومي.
- عدم وجود العمال المهرة والأكفاء.
- ارتفاع تكاليف الإنتاج.
- ضعف الإمكانات (استعمال القوة الحيوانية في إدارة الآلات).

ب- عوامل خارجية:

تتلخص العوامل الخارجية في مقاومة دول أوروبا لحركة التصنيع الوليدة، فقد توحدت تلك الدول لتعمل على إسقاط نظام محمد علي، فعقدت سلسلة من المعاهدات التجارية مع سلطان تركيا، مثل معاهدة "بالطة ليمان" سنة 1838م بين إنجلترا وتركيا، وكان من أهم النصوص التي اشتملت عليها تلك الحرية للتجار الإنجليز في أنحاء الإمبراطورية العثمانية في التصدير والاستيراد، على أن يدفعوا ضريبة مقدارها 12٪، وقد سارعت بعض الدول الأخرى مثل بلجيكا وفرنسا وسردينيا والنمسا وغيرها إلى عقد مثل هذه المعاهدة مع الدولة العثمانية (وهو ما يعد نموذجًا مبكرًا لآثار العولمة على الاستقرار السياسي والاقتصادي للدول)، وبسقوط محمد علي عسكريًّا -إلى جانب كبر سنه- اضطر إلى الالتزام بمبدأ حرية التجارة، وتطبيق المعاهدات التي تعقد بين تركيا والدول الأخرى، فسقط نظام الاحتكار الذي كان هو الإطار لعملية التصنيع، وبمرور الوقت تضاءل إنتاج المصانع الحكومية، ودب الإهمال في الترسانات والمصانع الحربية، كما لحق التدهور بالصناعات المدنية التي كانت تمد البلاد بحاجاته من سلع الاستهلاك، وبعد أن زاد عدد العمال في ذروة التصنيع في الثلاثينيات عن 260 ألف عامل، نجد أنه في عام 1846م قد أصبح عددهم حوالي 17 ألف عامل فقط[1].

وهكذا تدهورت الصناعة، ولم يبق سوى مصانع الأقمشة الشعبية والطرابيش، ولقد ساعد على انهيار الإنتاج المحلي ازدياد الواردات من السلع الرخيصة الجيدة الصنع، التي لم يكن في وسع الصناعة المحلية مجاراتها دون حماية.

الآثار العمرانية المترتبة على أوضاع الصناعة في عهد محمد علي:

كان للنهضة الصناعية في عهد محمد علي آثار واضحة على منظومة العمران المصري؛ فهي من ناحية التصنيف قد مرت بثلاث مراحل: "الحرفية، فالكبيرة، فمرحلة الانهيار"، فالحرفية حتى 1820م تقريبًا ظلت فيها صناعات الحرفيين البسيطة أو البدائية منتشرة كما هي في المدن والأقاليم والأرياف، إلا أن محمد علي أخضعها لاحتكاره، يمدها بالخامات، ثم بعد تحويلها يشتريها بالثمن الذي يحدده، وقد أنهت الصناعة الكبيرة فيما بعد هذه الصناعة الحرفية جزئيًّا، وابتلعت بقيتها لتصبح نواتها الجاهزة[2].

أما مرحلة الصناعة الكبيرة 1820- 1830م فهي الطفرة الحقيقية التي اتسعت فيها العديد من خطوط الصناعة الحديثة الآلية واليدوية، العسكرية والمدنية، واعتمدت على قوة البخار، كما على القوى المحركة التقليدية؛ بل وأنتجت أدوات الصناعة وحتى الآلات البخارية نفسها، كما انتشرت

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، الصناعة، مرجع سابق ص14.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق ص 17، 18.

انتشارًا واسعًا عريضًا في الأقاليم والمدن، ولم تقتصر على العاصمة أو العاصمتين، فقد انتشرت في (أسيوط، دمنهور، فوه، قوص، المحلة، المنصورة، وغيرها من المدن).

وكانت أهم تلك الخطوط في الصناعات العسكرية -التي كانت مركزة بطبيعتها في العاصمتين أساسًا- مصانع الأسلحة والمدافع والذخيرة والبنادق والبارود بالقاهرة، والترسانة البحرية بالإسكندرية، أما الصناعات المدنية فثمة كان على رأسها بضع عشرات من "فابريقات" الغزل والنسيج والقطن والحرير والصوف على السواء، موزعة على كل الدلتا والصعيد، بينما تمدها مصانع القاهرة بالآلات والأدوات وقطع الغيار والمواد الخام والفنيين، وثمة بعد هذا عدة فابريقات للسكر وعشرات من المصابغ والمدابغ، وبضعة مصانع للزجاج والورق ... إلخ.

ورغم أن معظم هذه الصناعات كانت بحاجة إلى الحماية من المنافسة الخارجية، فقد كان كثير منها على مستوى أرقى الصناعات المماثلة في أوروبا؛ بل كان المراقبون الأوروبيون يدهشون لتفوقها، كذلك ينبغي أن نسجل أن الميكنة والآلات وقوة البخار سبق حقيقي في وقت لم تكن فيه الصناعة الآلية والبخار معروفة على نطاق واسع في أوروبا، إلا في بريطانيا وحدها تقريبًا، أو بريطانيا وفرنسا، بينما تأخرت في بقية أوروبا إلى أوسط وأواخر القرن، وعمومًا يمكن القول إن الصناعة طفرت من الحرفية إلى القطاعية (قطاعات صناعية)، إلى رأسمالية المصانع الكاملة في قفزة واحدة.

على أن نقطة ضعف الصناعة العصرية الحديثة الكبيرة هذه كانت نقص -بل غياب- الوقود والمعادن والفحم والحديد، وهي أحد العوامل التي ساعدت المنافسة الاستعمارية على وضع حد لها، ولقد يقال لهذا إن تلك الصناعة لم تكن على أسس رشيدة ووطيدة تمامًا، يعني أنها كانت "صناعة سياسية" أكثر منها صناعة اقتصادية وجغرافية[1]، أو بالتحديد عسكرية أكثر منها اقتصادية.

غير أن هذه هي المشكلة الجغرافية؛ بل الجيولوجية التي واجهت الصناعة في مصر الحديثة التي لا تزال معنا حتى الآن إلى حد أو آخر.

وهذا يصل بنا إلى مرحلة الانهيار 1830- 1840م، وقد بدأت بانحدار واضح؛ نتيجة الانتكاسات العسكرية والسياسية، حتى بلغت درجة الانهيار في النهاية بعد تقليم قوة محمد علي، وإرغامه على فتح السوق المصرية للصناعات الأوربية بلا حماية، فكان ذلك وأدًا للكثير من الصناعات، وسقوط ذلك الصرح الشامخ بلا مقاومة تذكر. لقد حلت بعد مرحلة التصنيع الطموح مرحلة "تفكيك الصناعة"، ويمكن رصد تأثير ذلك على منظومة العمران المصري كالتالي:

أولاً: الحجم:

بالنظر إلى الحجم الكلي للعمالة الصناعية، فإنها بلغت نحو 260 ألف عامل، وهو رقم كبير، أو

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 18.

يمثل نحو 6٪ من إجمالي عدد السكان، وحيث إن معظم هؤلاء العمال قد تم جلبهم جلبًا إلى مصانع محمد علي، فإنها أثرت بلا شك في توزيع الأحجام في التجمعات العمرانية التي بها هذه المصانع، وإن كان أكثر من نصف عدد العاملين في مجال الغزل والنسيج -البالغ عددهم (176 ألف عامل)- كانوا يعملون في القرى على أنوال يدوية، فإن ذلك كان يعد خطوة قاعدية نحو تحول هؤلاء إلى احتراف مهن حضرية بعيدًا عن الزراعة في مدن الجوار المباشر فيما بعد، وبالنظر إلى أرقام جدول توزيع العمالة، فإن العمالة الكثيفة القائمة على الصناعات الكبيرة تركزت في معظمها في مدينة القاهرة والإسكندرية، خاصة الصناعات العسكرية، ولكن يمكن الإشارة إلى أن توزيع الصناعات يشير إلى أن بعض الصناعات الأخرى التي وزعت على الأقاليم كان لها أثر بعدي في تكوين مستقرات ذات طابع حضري (نواة للتكوين الحضري)، كما كان لها أثر في تخفيف بعض من وطأة الآثار العمرانية السلبية المترتبة على التوزيع النوعي للمشروعات التنموية في المجالات الأخرى، على سبيل المثال، فإن مدن الدلتا المتوسطة -كالسنطة وسنمود وزفتى، ومن قبلهم ميت غمر- قد استفادت في نموها الحضري من جذور الصناعات التي تولدت منذ عصر محمد علي، وقد ساعد ذلك بشكل أو بآخر في ثبات بعض السكان بهذه التجمعات، ومقاومتها للاضمحلال الحضري شبه التام في مواجهة التركيز العاصمي المفرط والمخيف، ومثال ذلك مصانع الغزل والنسيج.

أ- مصانع الغزل والنسيج في الوجه البحري(1):

- قليوب: أنشئت في الوجه البحري عدة مصانع لغزل القطن ونسجه، وأول هذه المصانع مصنع قليوب، وكان واسعًا مستوفي العدد والآلات، تصنع فيه الدواليب والأمشاط، ويشتغل فيه عدد كبير من العمال، وبه عدة عمال من الإفرنج يرأسون بعض الأقسام، وبه سبعون دولابًا وثلاثون محلاجًا (مشطًا) تحركها ثلاث عدد، ويغزل القطن في هذا المصنع من نوع الغزل الذي تصنعه فابريقات القاهرة.

- شبين الكوم: وفي شبين الكوم مصنع آخر لغزل القطن، به سبعون دولابًا وثلاثون محلاجًا (مشطًا)، يحركها عدتان، وترسل مصنوعاته من الغزل إلى القاهرة.

- المحلة الكبرى: وأنشئ في المحلة الكبرى مصنع كبير لغزل القطن، به مائة وعشرون دولابًا وستون محلاجًا، يحركها ثلاث عدد، تدور كل عدة بواسطة ثمانية من الثيران، وبه مائتا نول تنسج عليها الأقمشة من الخيوط التي تغزل فيه، ويحتوي هذا المصنع على مسبك وورش للحدادة والبرادة والخراطة، تصنع فيه دواليب الغزل وأمشاطه، وغيرها من الآلات التي ترسل للمصانع الأخرى.

- زفتى وميت غمر: وأنشئت في زفتى فابريقة لغزل القطن، بها 75 دولابًا و50 محلاجًا

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي، مرجع سابق، ص 509.

بملحقاتها، تحركها ثلاث عدد، ويستورد هذا المغزل من مصنع المحلة ما يلزمه من المهمات والخامات، وفي ميت غمر مغزل يشبه مغزل زفتى في عدد دواليبه ومحالجه.

– المنصورة: وأنشئت في المنصورة فابريقة للغزل والنسيج، ولها مخزن يلحق بها، وبها أربع عدد تحرك 120 دولابًا وثمانين محلاجًا، والخيوط التي تغزلها هذه الدواليب والمحالج تنسج في الفابريقة على 160 نولًا، وفي هذه الفابريقة مسبك للحديد للحدادة والبرادة والخراطة.

– دمياط: وكان في دمياط قبل عصر محمد علي مغزل صغير، فأنشئت فيها فابريقة للغزل والنسيج على مثال فابريقة المنصورة.

– دمنهور: وأنشئ في دمنهور مصنع للغزل به 100 دولاب وثمانون محلاجًا، وفابريقة أخرى لغزل الصوف ونسجه، تصنع فيها الكبابيب وأغطية النوم (البطانيات) اللازمة لجنود البر والبحر، وترسل مصنوعاتها إلى مصنع الجوخ في القاهرة ببولاق؛ حيث تضغط وتلون وتكبس.

– فوه: وفي فوه مصنع لغزل القطن، فيه 75 دولابًا للغزل وأربعون مشطًا، تحركها عدتان، تدير كل واحدة منها ثمانية من الثيران.

– رشيد: وفي رشيد مصنع للغزل به 150 دولابًا للغزل، و80 محلاجًا، يحركها أربع عدد، وتنسج فيه قلوع المراكب، وبها مصانع للحدادة اللازمة للسفن، وقد أنشأ بها المستر توماس جالويه –وهو ميكانيكي إنجليزي– آلة بخارية لتدير طواحين تبييض الأرز.

ب– مصانع الغزل في الوجه القبلي(1):

– بني سويف: وأنشئت عدة مصانع لغزل القطن في الوجه القبلي، ففي بني سويف مصنع كبير به 120 دولابًا، وثمانون محلاجًا، تحركها ثلاث عدد.

– أسيوط: وفي أسيوط مصنع للغزل به من العدد والآلات، مثل ما في مصنع بني سويف، والقطن المغزول في هذين المصنعين يرسل إلى القاهرة لنسجه في فابريقاتها وبيعه.

– بقية مصانع الغزل: وأسس محمد علي عدا المصنعين السابقين مصانع لغزل القطن في المنيا، وفرشوط، وطهطا، وجرجا، وقنا، فكانت تشغل ولكن في حالة غير مرضية، ولم ترسل إلى الحكومية شيئًا من مصنوعاتها.

ثانيًا: الوظيفة:

لم يكن للانتشار الواسع للصناعات وتوزيعه على الأقاليم أثره الواضح في إنتاج مدن ذات تخصص وظيفي، باستثناء مدينتي القاهرة والإسكندرية ومدينة المحلة الكبرى، التي بدأت صناعة الغزل

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي، مرجع سابق، ص 511.

والنسيج بها تتركز بوضوح؛ بفعل كبر حجم الفابريقات التي أنشأها محمد علي، وتوسطها لمينائي مصـر الأساسيين؛ الإسكندرية غربًا ودمياط في الشمال الشرقي، أما باقي الصناعات فقد كانت شديدة التشتت، فعددها الكبير جدًّا أدى إلى ضآلة حجم العمالة بها، وبالتالي ضعف تأثيرها، فلم يكن أكبر مصنع من تلك المصانع التي وزعت على الأقاليم به أكثر من 200 عامل، بينما وصل بعضها إلى نحو 10 عمال، هذا بالإضافة إلى توزيع أنوال النسيج، والتي استوعبت وحدها نحو نصف عمالة الغزل والنسيج على أكثر من 120 قرية ومدينة، وبذلك لم يكن لهذه الصناعات دور ملموس في تحضير محلات أنشأها، كما أن خضوعها لنظام احتكاري محكم أدى إلى عدم توليد وظائف حضرية مساعدة؛ حيث كان العمال يحبسون بهذه المصانع، فهي تمثل لهم السكن، ويقدم لهم الطعام بداخلها، والحكومة هي التي تقوم بنقلهم من مصنع لآخر، كما لم يكن إنتاج المصانع يباع في أسواق ومحلاتها العمرانية؛ بل كان يجمع إلى أسواق مركزية، يبدأ منها تصدير هذه المنتجات.

ومرة أخرى، فإن كل ذلك أدى في النهاية إلى إفراط مخيف في تكريس المركزية العاصمية، ونظرًا لقصر عمر النهضة الصناعية الناشئة، والتي بدأت عام 1816م وانهارت جزئيًّا عام 1840-1841م، ونهائيًّا عام 1848م، أي عمرها كله لم يتجاوز حوالي 30 سنة، انخفض خلالها عدد العمالة الصناعية من نحو 230 ألف عامل إلى حوالي 17 ألف عامل، بما فيها مصانع القاهرة والإسكندرية والترسانات الحربية بكل منهما، فإن ذلك البناء الهش لم يكن ليقيم كيانات حضرية، وإن كان في بعض مراحله كان ينبئ بتكوين بعض الأنوية الحضرية التي يمكن تطورها، وهو ما لم يحدث حتى نهاية عصر محمد علي.

ثالثًا: التباعد:

تحكم البعد الموضعي في اختيار المحلات العمرانية المطلوبة لتوطين الصناعات المنتشرة في الأقاليم، بينما تحكم البعد الموقعي في توطين الصناعات في كل من القاهرة والإسكندرية والمحلة الكبرى (وهي التي قدر لها الاستمرار والمقاومة لمستجدات الأمور السياسية والاقتصادية فيما بعد).

فالصناعات التي انتشرت في الأقاليم المختلفة (وقد يستثنى من ذلك مصنع الطرابيش في فوه)، اعتمدت في موادها الخام على زراعات ذات طبيعة نوعية صعبة النقل (القطن وقصب السكر)، وهو ما جعل اتباع سياسة (التصنيع إلى جوار المزارع) أكثر جدوى اقتصادية، وأن ذلك يتم من خلال تحضير المواد الخام في هذه المحلات، وتجميعها نصف مصنعة، وإرسالها للقاهرة لإتمام صناعتها بالقاهرة والإسكندرية (الغزل والنسيج بالأقاليم، ثم التبييض والصباغة بالقاهرة)، كما أن اختيار هذه المحلات كان له ارتباط وثيق بشبكة الترع الصالحة للملاحة لأطول فترة ممكنة، كما أنها كانت تقام في الأساس في محلات هي أصلًا تمثل نسبيًّا (مدن مستودعات)، وعلى ذلك فإن التباعد بين المدن كان انتقائيًّا أكثر منه

تلقائيًّا، وفي ظل نظام الاحتكار فإن هذا التباعد بين المدن لم يكن له أثر واضح في تبادل أدوار هذه المحلات؛ حيث لم يكن هناك تكامل وظيفي بين هذه التجمعات بما يمثل خطوط إنتاج متتالية.

وهكذا فإن الصناعة المصرية في عهد محمد علي قامت وانتشرت دونما تأثير يذكر على المحلات العمرانية، باستثناء تأسيس القلاع الصناعية بالقاهرة والإسكندرية، وترسيخ دور المحلة الكبرى، بالإضافة إلى وضع صناعة السكر وتكريره بأسس حديثة في الوجه القبلي.

5.3 النهضة التعليمية وآثارها العمرانية:

اهتم محمد علي بالتعليم بشكل واضح، وانقسمت المدارس التي أنشأها محمد علي إلى: مدارس حربية، ومدارس بحرية، ومدارس التعليم العام والعالي.

المدارس الحربية:

ارتبطت فكرة إنشاء نظام جديد للجندية والعسكرة بمصر في بدايات القرن التاسع عشر بالتعليم ارتباطًا وثيقًا، فقد بدأ محمد علي نظامه الجديد بفتح مدرسة حربية في أسوان؛ لتخريج ضباط الجيش، وكانت هذه أول مدرسة عسكرية في مصر الحديثة، ثم توالت المدارس بعد ذلك[1].

المدارس البحرية:

بدأ محمد علي في تكوين الأسطول المصري الحربي سنة 1810م، وما أن جاء عام 1827م حتى استطاعت الأساطيل المصرية الاشتراك في الحروب اليونانية، وقد اشترك في تكوين الأسطول المصري الأتراك والفرنسيون والمصريون، الذين برعوا في هذا النشاط، ولما كان إنشاء الأسطول وتشغيله في حاجة إلى قوى بشرية مدربة وواعية، فقد سارت خطوات النهضة البحرية في توازٍ صريح مع النهضة التعليمية، تغذيها وتتغذى عليها، وعلى ذلك توالى إنشاء المدارس البحرية[2].

التعليم العام والعالي:

إذا ذكرت حسنات محمد علي كانت من أجل أعماله وتوجيهه جزءًا كبيرًا من جهوده إلى إحياء العلوم والآداب في مصر، وذلك بنشر المدارس على اختلاف درجاتها، وإرسال البعثات العلمية إلى أوروبا، وقد اتبع في هذا السبيل تلك الفكرة التي اتبعها في إنشاء الجيش والأسطول، ذلك أنه اقتبس النظم الأوروبية الحديثة في نشر لواء العلم والمعرفة، فأسس المدارس الحديثة، وأخذ من الحضارة الأوروبية خير ما أنتجته العلوم والقرائح، فنهض بالأفكار والعلوم في مصر نهضة كبرى، كانت أساس تقدم مصر العلمي الحديث.

واهتم محمد علي بنشر التعليم على اختلاف درجاته من عالٍ وثانوي وابتدائي، ويتبين من مقارنة

(1) انظر ملاحق الفصل الثاني، ملحق رقم 7.

(2) انظر ملاحق الفصل الثاني، ملحق رقم 8.

تاريخ المنشآت التعليمية أنه عني أولًا بتأسيس المدارس العالية وإيفاد البعثات، ثم وجه نظرة إلى التعليم الابتدائي[1].

ديوان المدارس (وزارة المعارف العمومية):

لما تقدمت المدارس العالية والخصوصية التي أنشأها محمد علي، واتسع نطاقها، رأى أن ينشئ لها إدارة خاصة، سميت (ديوان المدارس) سنة 1837م، وكان موجودًا من قبل باسم (مجلس شورى المدارس).

وقد قرر هذا المجلس تنظيم التعليم بالمدارس، ووضع لائحة لنشر التعليم الابتدائي، تشمل 27 مادة، ذكر فيها ضرورة إنشاء خمسين مدرسة ابتدائية، منها 4 بالقاهرة، وواحدة بالإسكندرية، والباقي في أنحاء القطر المصري؛ لنشر التعليم بين طبقات الأمة، وقضت هذه اللائحة بأن يكون عدد التلاميذ بكل مدرسة بمصر والإسكندرية 200 تلميذ، وبكل مدرسة من مدارس الأقاليم 100 تلميذ.

فديوان المدارس إذن هو مبتكر نظام التعليم الابتدائي في مصر، ولذلك يلاحظ أن معظم المدارس الابتدائية (وتسمى مكاتب) أنشئت سنة 1837م أو بعدها.

ويلاحظ أن معظم المدارس الابتدائية قد ألغيت في أواخر عهد محمد علي، وكان التعليم في المدارس كافة -عالية وتجهيزية وابتدائية- مجانيًّا، والحكومة تنفق على التلاميذ من مسكن وغذاء وملبس، وتجري على كثير منهم الأرزاق والمرتبات، ولكن لم يكن الأهالي في بدء افتتاح المدارس راضين عن إدخال أبنائهم فيها؛ بل كانوا نافرين منها نفورهم من الجندية، فكانت الحكومة تدخلهم المدارس في غالب الأحيان بالقوة، ولكن ما لبث الأهل أن رأوا ثمرات التعليم، فكفوا عن المعارضة في تعليم أبنائهم في المدارس، وأقبلوا عليها، وذكر كلوت بك أن عدد التلاميذ بمدارس القطر المصري قاطبة بلغ على عهد محمد علي 9000 تلميذ، تتولى الحكومة الإنفاق على تعلميهم وسكناهم وغذائهم وملبسهم، وتؤدي لهم رواتب ضئيلة.

الآثار العمرانية المترتبة على أوضاع التعليم في مصر في عهد محمد علي:

يتضح من خلال العرض السابق لتطور نظام التعليم بمصر خلال هذه الفترة أن الجيش وتطويره كان المحرك الأساسي لبدء عملية النهضة التعليمية، وإرسال البعثات، وإنشاء المدارس، ومن بعد الجيش تأتي الصناعة والحاجة إلى عمالة مدربة، ومهندسين قادرين على قيادة عملية الإنتاج وتطويره، بيد أن سرعة التحريك المكاني للمنشآت التعليمية بين الأقاليم ثم تجميع معظمها (وما تبقى منها دون إلغاء) في القاهرة والإسكندرية، وكل ذلك أدى بلا شك إلى تكريس المركزية

(1) انظر ملاحق الفصل الثاني، ملحق رقم 9.

العاصمية، فعلى سبيل المثال يمكن طرح تساؤل حول الثبات الزمني النسبي للمنشأة الخدمية، وقدرتها على التأثير في محلتها العمرانية، فهل يمكن لخدمة مثل (المدرسة الحربية) أن تؤثر في محيطها العمراني بعد أن تحركت في مثل هذا المسار الآتي:

- أنشئت في أسوان عام 1820م، ثم تم نقلها إلى إسنا، ثم إلى أخميم، ثم إلى النخيلة، ثم الخانكة، ثم ألغيت قبل عام 1836م، أي أنها تنقلت بين أربع مديريات خلال أقل من 16 عام، وهكذا بالنسبة لباقي المنشآت التعليمية التي بدأت في الأقاليم ثم آل مآلها إلى أن ترتمي في أحضان القاهرة، وقليل منها في الإسكندرية، والأمثلة على ذلك كثيرة، مثل:

- مدرسة الطب: أنشئت في أبي زعبل عام 1827م، ثم نقلت للقاهرة عام 1837م؛ أي بعد عشر سنوات من إنشائها.
- مدرسة الزراعة: أنشئت في نبروه عام 1830م، ثم نقلت إلى شبرا عام 1836م، ثم ألغيت عام 1839م.
- مدرسة الطب البيطري: أنشئت برشيد، ثم انتقلت إلى أبي زعبل، ثم إلى شبرا، ثم ألغيت، كل ذلك خلال أقل من عشرين عامًا.
- المدرسة التجهيزية الثانوية التي أنشئت في أبي زعبل، ثم نقلت إلى الأزبكية، ثم ألغيت خلال مدة عشر سنوات.

وبالنظر إلى المدارس الابتدائية التي بلغ عددها خمسين مدرسة، وتم توزيعها على أنحاء القطر المصـري، وذلك سنة 1837 وما بعدها، ثم أغلقت جميعها في نهاية حكم محمد علي، أي بعد 10 سنوات (حسب رواية عبد الرحمن الرافعي)، باستثناء أربع مدارس، تم وضعها في القاهرة وواحدة في الإسكندرية .. وكذلك فإن انهيار الجيش المصـري بفعل معاهدتي لندن الأولى والثانية – قد أدى إلى إغلاق المدارس الحربية تباعًا حتى نهاية عصر محمد علي، وبذلك فإن المدى الزمني بين قيام نهضة التعليم وانهيارها في أفضل حالاتها لا يتخطى 25 سنة، وبالتالي لم يكن لهذه النهضة أثر مباشر في منظومة العمران المصـري، كتكوين أنوية خدمية قابلة للتطور؛ بل على العكس زادت من وضع القاهرة كحاضنة بجميع الخدمات، حتى الزائلة منها يجب أن تتوطن في القاهرة قبل زوالها، وهو ما أثر أيضًا في التركيز العاصمي على حساب باقي منظومة العمران.

6.3 سياسة محمد علي الخارجية وحروبه ونهاية عصره[1]:

تشكلت سياسة محمد علي الخارجية من خلال طموحه في الاستقلال عن الباب العالي، ورغبته في تكوين إمبراطورية مصرية خالصة، بعيدة عن أي نفوذ أو تدخل أجنبي، وفي سبيل ذلك دخل في منازعات طويلة مع الباب العالي، كما خاض العديد من الحروب الخارجية، وتحقق له كثيرًا مما أراد، إلا أن تعاظم الضغوط الخارجية وهزيمته العسكرية في موقعة نفارين البحرية، أدت في النهاية إلى تدمير مشروعه التنموي، وقد انعكس ذلك بوضوح على منظومة العمران المصري.

الآثار العمرانية المترتبة على سياسة محمد علي الخارجية وحروبه:

كان لسياسة محمد علي الخارجية آثار شديدة الوضوح على الحياة في مصر بكل جوانبها، فرغبته الجامحة في تكوين إمبراطورية عربية مستقلة (قاعدتها منابع النيل وقلبها مصر ورأسها على جبال الأناضول)، أدت إلى اتباعه سياسات مهادنة أحيانًا وعدائية أحيانًا أخرى تجاه الباب العالي، وهو الأمر الذي جعل مصر منذ الحروب الوهابية عام 1811م، وحتى انهيار قوته وتحجيم جيشه عام 1840م (أي نحو ثلاثين عامًا) من حكمه، كانت حروبًا متواصلة؛ ولكنها كلها كانت حروبًا خارجية، فلم يتم غزو مصر في عصره نهائيًا، وإن كان تم تهديدها بذلك.

ومن الآثار العمرانية المباشرة لسياسة محمد علي الخارجية الآتي:

- رفضه لمشروع حفر قناة السويس؛ لاقتناعه بأن ذلك سوف يجلب على مصر أخطار التدخل الأجنبي، والطمع في غزوها.
- رفضه ومماطلته في إنشاء خط سكة حديد بين القاهرة والسويس؛ لغلق الباب أمام زيادة النفوذ البريطاني في مصر.
- اهتمام محمد علي بتقوية علاقاته الأوروبية جعل اهتمامه بمدينة الإسكندرية يقوم على حساب دمياط؛ حيث الثانية كانت الميناء الرئيس للتبادل التجاري بين مصر والسلطنة العثمانية.
- الهيكل النوعي للصناعات وتوزيعها تحكمت فيه التوجهات الحربية من بناء الترسانات والمراكب إلى باقي مستلزمات الجند، كما كان لذلك بالغ الأثر في تركيز معظم هذه الصناعات في القاهرة؛ لإخضاعها للرقابة المباشرة للوالي من ناحية، ولتأمينها ضد أي خطر داخلي أو خارجي من ناحية أخرى.
- تأثرت بعض المدن بعينها من جراء هذه الحروب، فمدينة السويس عادت من جديد بؤرة اهتمام، سواء على المستوى العسكري أو المدني مع بداية الحروب الوهابية، واستمر ذلك الاهتمام حتى بعد نهاية الحرب، وتوج ذلك بإنشاء محمد علي للطريق البري القاهرة / السويس.

(1) انظر ملاحق الفصل الثاني، ملحق رقم 10.

- حروب الشام ونشأة الحركة التجارية الواسعة بين مصـر والشام أدى إلى نشاط نسبي ملموس لمدن الشمال الشرقي، وخاصة بلبيس والخانكة وأبو زعبل، بالإضافة لمدينة الزقازيق التي أنشأها محمد علي كمدينة جديدة.
- نظرًا للفتوحات المصـرية المتعاقبة في السودان، وما نتج عن ذلك من زيادة في التبادل التجاري، فإن هناك مدنًا عملت كمدن متجر إلى جوار كونها مدن مستودع، مثل مدينة أسيوط ومدينة قنا، كما تطلب الربط بين جنوب مصـر وشمال السودان إنشاء محمد علي طريق أبو حمد كرسكو، وهو طريق حسب تقدير المسيو لينان كان يجب توسعته إلى ثلاثة أضعاف ما تم عليه إنشاؤه؛ نظرًا للحركة الكثيفة التي تولدت عليه.
- لا يمكن إغفال دور حروب الموره في تطور مدينة الإسكندرية التي كانت تعج بآلاف الجند والقناصل ومراكز البريد، وما لذلك من خدمات مساعدة أدت إلى ازدهار غير مسبوق، ونمو حضري لم تشهده مصـر من قبل أو بعد ذلك؛ حيث تضاعف عدد سكانها ستة أضعاف في غضون عشرين عامًا.

نهاية حكم محمد علي:

بحكم السيادة العثمانية أصبحت قوات مصـر البرية والبحرية جزءًا من القوات العثمانية، تشترك -بناء على طلب السلطان- في الحروب التي تخوضها، كما حدث في الحرب الروسية التركية، وإخضاع الثورة التي اندلعت في كريت ضد الحكم التركي، كما أصبحت قوانين الدولة ومعاهداتها تنطبق على مصـر، مثل ما حدث عندما سرى قانون التنظيمات على مصـر في عهد الوالي عباس الأول.

ومجمل القول إن مصـر، على الرغم من أن استقلالها لم يكن تامًّا في تسوية 1841م، فإنها بدأت عهدًا جديدًا اكتسبت فيه عدة مزايا، ارتفع بها مستواها عن مستوى مختلف الولايات العثمانية الأخرى، ونجح محمد علي في تثبيت عرشه وعرش أسرته على أرض مصـر باعتراف الدول، وتلك كانت أمنيته الأولى.

وقد انتهت حياته السياسية بعد إصدار فرمان 1841م، ولكي يبرهن أمام الدول على حسن نيته، سافر في يوليو 1846م إلى الآستانة؛ لتقديم فروض الولاء والإخلاص للسلطان، ثم أدركه المرض وفقد صوته ونشاطه، فترك مقاليد الحكم لحفيده عباس بن طوسون؛ لأن ولده الأكبر إبراهيم كان يعالج من مرض ألم به، واستدعى سفره إلى أوروبا، ولما عاد إلى مصـر تقلد الولاية بدلًا من والده، الذي أدركته الشيخوخة، وساءت حالته العقلية والصحية؛ ولكنه مات قبل أبيه 1848م، ولحقه أبوه في 3 أغسطس 1849م.

7.3 رؤية تحليلية عامة لتحولات منظومة العمران في عهد محمد علي:

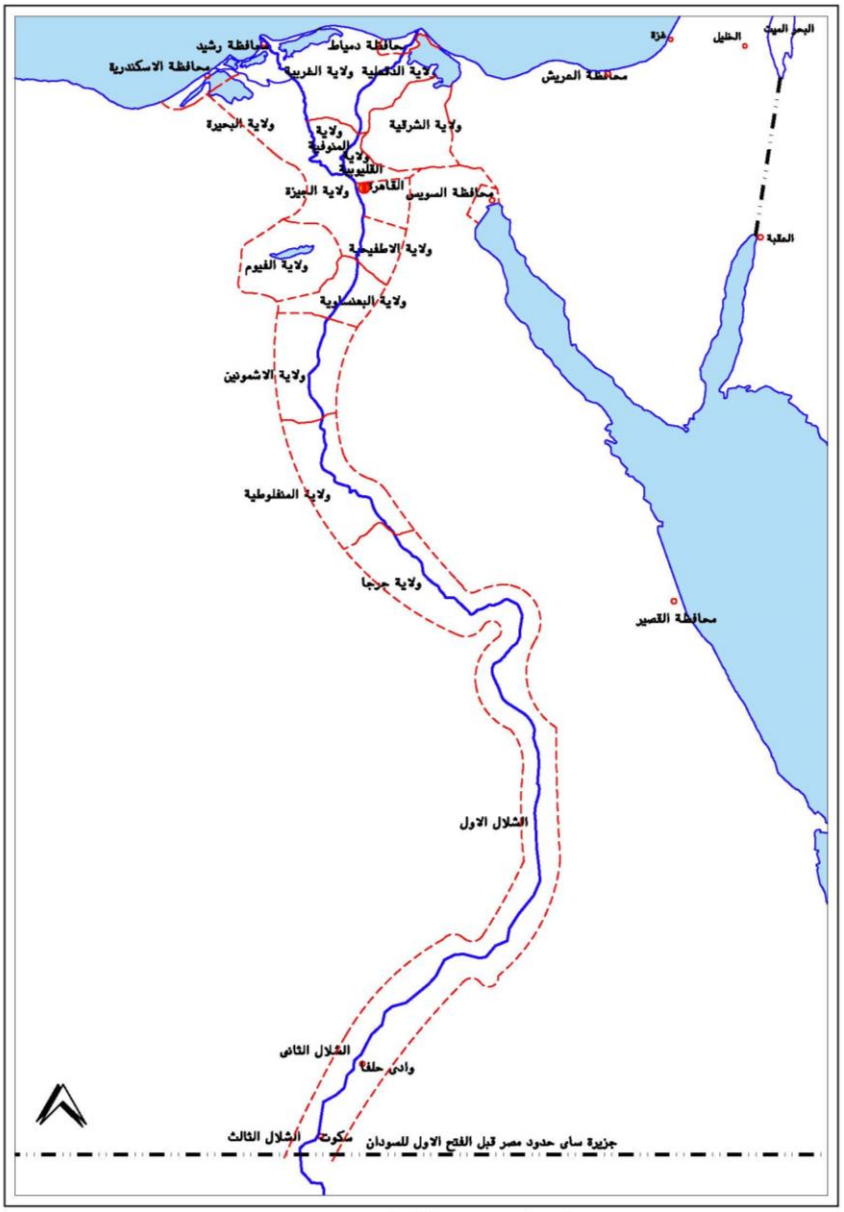
شهد قطاعا الزراعة والصناعة تطورات هائلة في ذلك العصر، وهو ما ولد واقعًا عمرانيًّا مختلفًا، كانت أهم خصائصه كالآتي:

- ظهور قطب عاصمي كان مختفيًا لقرون طويلة سابقة؛ حيث أعيدت الإسكندرية إلى مكانتها العاصمية، وأصبحت شريكًا للقاهرة في كل مظاهر الاستقطاب الحضري العاصمي.
- تكونت منظومات عمران فرعية في الدلتا، تقوم على الدورة الزراعية الصناعية لمحصول القطن، واستمرت على ذلك حتى عصر الثورة.
- أنتج نظام الاحتكار منظومات عمران فرعية أخرى في كل أرجاء القطر المصري، أساسها التجميع، ثم التخزين وبعض المعالجات الأولية، ثم الشحن إلى العاصمة أو الموانئ، ولكن ذلك كان مقيدًا بالحدود الإدارية للمديريات والمحافظات، فلم يكن ميكانيزم عمل هذه المنظومات يستطيع أن يتخطى الحدود الإدارية والأمنية المفروضة عليه.
- أدى التوسع الأفقي الشاسع للأرض الزراعية خلال عصر محمد علي (حيث تمت مضاعفة الأرض الزراعية خلال ذلك العصر) إلى ظهور تجمعات ريفية جديدة، استلزمت مراكز إدارية؛ لإحكام السيطرة على زماماتها الزراعية، وضمان وصول إنتاجها إلى مستودعات الحكومة، وبذلك زادت أعداد التجمعات الحضرية، حتى كادت أن تصل إلى ضعف عدد المدن التي كانت قائمة قبل عهد محمد علي.
- يعد عصر محمد علي هو البداية الفعلية للنمو الحضري المطرد لمدن الدلتا الكبرى.
- ظهرت للوجود في عهد محمد علي أول مدينة جديدة في تاريخ مصر الحديثة (مدينة الزقازيق)، والتي نشأت مركزًا لتجميع العمال في مشروعات الري بشرق الدلتا.
- ظهر أول طريق إقليمي ممهد في القطر المصري في العصر الحديث (طريق القاهرة السويس)، وهو ما فتح الباب بعد ذلك لمد خطوط السكك الحديدية، وشق الطرق البرية.
- بدأ تدهور مدينتي رشيد ودمياط منذ حفر الترعة المحمودية، واستمر تدهورهما بعد ذلك، وخاصة مدينة رشيد.
- أدت النتيجة النهائية لتوجهات محمد علي السياسية والاقتصادية إلى وضع أساس المركزية العاصمية الطاغية، التي لم تكن واضحة قبل عصره؛ بفعل تفتت مركزية السلطة خلال عقود اضمحلال السيطرة العثمانية على مصر، وتنامي نفوذ المماليك الذين تفرقوا على سائر أرجاء القطر المصري.
- أدى الاعتماد على نظام السخرة في إنجاز المشروعات العامة إلى فتح باب لم يتطرق له المصريون من قبل، وهو هجرة الأرض الزراعية إلى مناطق أخرى، وبدا ذلك قسرًا بفعل نظام السخرة، ثم

تحول مع تطور التوجهات السياسية والاقتصادية ليصبح مطلبًا وهدفًا، وهو ما كان له بالغ الأثر على منظومة العمران المصـري منذ ذلك الحين.

- وأخيرًا اختفى ذكر بعض المدن (حضريًّا) التي كانت موجودة قبل عصر محمد علي، مثل (النحارية، شلشلمون، محلة أبا علي، محلة مرحوم، سنديون)، كما تراجعت مدينتا البرلس وأبو تيج.

ملاحق الفصل الثاني
مرحلة حكم محمد علي
(1805 – 1848)



ملحق رقم (١) ولايات القطر المصري عام ١٨٠٥

ملحق رقم (2)

التقسيم الجغرافي الإداري لمصـر في عهد محمد علي (1805م – 1848م)

عند بداية تولي محمد علي حكم مصـر سنة 1805م، كان القطر المصـري يتكون من ثلاث عشرة ولاية، وهي:

- في الوجه البحري:

1- ولاية القليوبية 2- ولاية الشرقية3- ولاية الدقهلية 4- ولاية الغربية

5- ولاية المنوفية 6- ولاية البحيرة 7- ولاية الجيزة

-وفي الوجه القبلي:

1- ولاية الأطفيحية2- ولاية الفيوم 3- ولاية البهنساوية 4- ولاية الأشمونيين.

5-ولاية المنفلوطية6-ولاية جرجا

وكان يوجد غير هذه الولايات ست محافظات، وهي: الإسكندرية ورشيد ودمياط والعريش والسويس القصير، أما القاهرة فكانت تحت أكبر موظف في مصـر بعد الوالي، وهو شيخ البلد.

ولما أخذت الحالة العمرانية في التقدم -بسبب اتساع دائرة الأراضي الزراعية وزيادة عدد السكان- رأى محمد علي من الضروري -لتقريب المسافات بين المحلات- إقامة الموظفين، وبين البلاد الداخلة في دائرة اختصاصهم الإكثار من عدد الأقسام الإدارية في الأقاليم؛ ليسهل على الموظفين الانتقال إلى البلاد التي يباشرون فيها واجباتهم، ويسهل في الوقت ذاته على أصحاب الأعمال الانتقال إلى حيث توجد دواوين الحكومة؛ لأن وسائل المواصلات والطرق كانت معدومة في ذلك الحين، فلم يكن في مصـر من وسائل المواصلات إلا السفن الشراعية في النيل والدواب على البر.

وعلى ذلك ففي سنة 1241هـ = 1826م أمر محمد علي بإبطال اسم ولاية، وإبداله باسم مأمورية، وإبدال وظيفتي كاشف وحاكم بوظيفة مأمور، وأن يقسم القطر المصـري إلى 24 مأمورية، منها 14 في الأقاليم البحرية، و10 في الأقاليم القبلية، وأن تقسم المأموريات الكبيرة إلى قسمين أو أكثر، حسب اتساع دائرتها، وبيان هذه المأموريات كالتالي:

- في الوجه البحري:

1- القليوبية، وتشمل قسمي قليوب وبنها.

2- نصف أول الشرقية، ويشمل قسمي أبو كبير والصوالح.

3- نصف ثاني الشرقية، ويشمل أقسام بلبيس وههيا وشيبة النكارية والعزيزية.

4- نصف أول المنصورة، ويشمل قسمي المنصورة ومحلة دمنة.
5- نصف ثاني المنصورة، ويشمل قسمي السنبلاوين وميت غمر.
6- المحلة الكبرى، وتشمل أقسام المحلة ونبروه وشربين.
7- الجعفرية، وتشمل قسمي الجعفرية وطنطا.
8- كفر الشيخ، وتشمل قسمي كفر الشيخ والشباسات.
9- فوه، وتشمل بلاد الأرز غربا وإدفينا.
10- زفتى، وتشمل قسمي زفتى وميت بره.
11- نصف أول منوفية، ويشمل قسمي مليج وإبيار.
12- نصف ثاني منوفية، ويشمل قسمي موف وأشمون وجريس.
13- نصف البحيرة، ويشمل أقسام دمنهور وشبراخيت والنجيلة.
14- الجيزة، وتشمل قسم أول (وهو بحري) وقسم ثانٍ (وهو قبلي).

- وفي الوجه القبلي:

1- شرق أطفيح، ويشمل قسم أطفيح.
2- الفيوم، وتشمل قسم الفيوم.
3- نصف البهنسا البحري، ويشمل قسمي بني سويف وببا.
4- نصف البهنسا القبلي، ويشمل أقسام الفشن وبني مزار والمنيا.
5- الأشمونيين، وتشمل قسمي الروضة وملوي.
6- منفلوط، وتشمل قسمي منفلوط وديروط.
7- أسيوط، وتشمل قسم نصف أول قبلي، وقسم ثاني قبلي وقسم شرق سيلين.
8- دجرجا، وتشمل قسم أول (وهو البحري) وقسم ثانٍ (وهو القبلي).
9- قنا. 10- إسنا.

وكان يوجد غير هذه المأموريات سبع محافظات، وهي: القاهرة والإسكندرية ورشيد ودمياط والعريش والسويس والقصير.

وقد استمرت الأقاليم ومأموريتها وأسماؤها في تغير وتقلب، سواء أكان ذلك من جهة مواقعها وتغيير حدودها، أم من جهة التسمية العامة، أم وظائف من يعين عليها من الحكام، إلى أن استقر رأي محمد علي في أوائل سنه 1249هـ على ما يأتي:

1- إعادة أسماء الأقاليم الجغرافية القديمة للوجه البحري التي كانت مقسمة إليها.

2- تغيير أسماء الأقاليم الوسطى، وهي البهنساوية والأشمونيين وأسماء الأقاليم الصعيدية.

3- تعديل حدود أغلب الأقاليم في الوجهين البحري والقبلي، مع مراعاة وضعها الطبيعي وطرق الري والمواصلات فيها.

4- استبدال اسم مأمورية الذي كان يطلق على الإقليم كله أو جزء منه باسم مديرية.

5- استبدال اسم مأمور الذي كلن يطلق على رئيس المأمورية باسم مدير.

ثم اختار لكل مديرية المدينة أو البلدة التي تصلح قاعدة لها وقرًا لإقامة المدير ومن معه من الموظفين والمستخدمين، على أن تكون الناحية المختارة في وسط بلاد كل مديرية بقدر الإمكان، وأن يكون فيها من الأماكن ما يكفي لسكن الموظفين وإقامة الدواوين.

وبناء على ذلك، تم تقسيم القطر المصري في سنة 1249هـ = 1833م إلى 14 مديرية، وهي كالتالي:

- في الوجه البحري:

1- القليوبية، وقاعدتها قليوب. 2- الشرقية، وقاعدتها بلبيس.

3- الدقهلية، وقاعدتها المنصورة. 4- الغربية، وقاعدتها المحلة الكبرى.

5- المنوفية، وقاعدتها منوف. 6- البحيرة، وقاعدتها دمنهور.

7- الجيزة، وقاعدتها الجيزة.

- وفي الوجه القبلي:

1- شرق أطفيح، وقاعدتها أطفيح. 2- الفيوم، وقاعدتها مدينة الفيوم.

3- نصف أول وسطى، وقاعدتها بني سويف. 4- نصف ثاني وسطى، وقاعدتها بني مزار.

5- المنيا، وقاعدتها المنيا.

6- نصف أول قبلي، وتشمل مأموريتي أسيوط وجرجا، وقاعدتها أسيوط وجرجا.

7- نصف ثاني قبلي، وتشمل مأموريتي قنا وإسنا، وقاعدتها قنا وإسنا.

وكان يوجد غير هذه المديريات سبع محافظات، وهي: القاهرة والإسكندرية ورشيد ودمياط والعريش والسويس والقصير.

ملحق رقم (3)

الترع العمومية التي تم إنشاؤها في عصر محمد علي

أسماء المديريات	بيان الأعمال	الطول بالمتر	المكعبات بالمتر المكعب
إسنا	ترعة الرمادى	12250	603000
"	العقيلي	14000	1290000
قنا	أشال	14000	860000
"	الغابة	14000	860000
"	سنهور الشريف	5250	774000
"	بلاجيا وقد وسعت وأطليت(1)	28000	20000000
"	جسر أبو ديال	8750	564375
فرشوط	ترعة المرعشلي	21000	1806000
"	جسر فرشوط	17500	903000
"	جسر آخر بها	17500	903000
جرجا	ترعة السبخة	7700	1960800
"	جسر المشناة	15750	1935000
السوهاجية	الوادية	5250	516000
"	الشباسات	5250	465776
"	مشطا	17000	2150000
"	ترعة إسلامسة	12250	507916
أسيوط	جسر دنهيا	8750	175000
"	فاو	10500	435375
منفلوط	ترعة بني كلب والمحرق	17500	551638
ملوي	كزدية	14000	1376000
المنيا	ترعة طهنشاوي	23450	592196
بني مزار	القيس في بني علي	9590	618555
الفشن	الفشن	15750	430000
"	جسر البرانقة	10850	473903
بنس سويف	الرقة	12250	564375
"	ترعة البرانقة	14500	705438
قليوب	الزعفرانية	56285	5820300
"	الشرقاوية	23000	4375000
"	الباسوسية	15000	1500000
الشرقية	بلبيس	35000	1400000
"	ترعة الوادي	45000	2200000
المنصورة	دويدة	50000	4500000
"	البوهية	50000	4500000
"	المنصورية	35000	2600000
"	الشرقاوية	40000	5150000
منوف	النعناعية	35000	2000000
"	السشرساوية	35000	4950000
"	الباجورية	62000	7440000
الغربية	مسيد الروارة	62000	5720000
"	البجيدي	62000	2970000
"	الجعفرية وامتدادها	55000	2750000
البحيرة	الخطاطبة	195000	15120000

(1) لعلها ترعة الغلاسي أكبر ترعة بمديرية قنا.

أسماء المديريات	بيان الأعمال	الطول بالمتر	المكعبات بالمتر المكعب
"	المحمودية	80000	11520000
المجموع		1287875	126536647



ملحق رقم (٤) التوزيع المكاني للصناعات التجهيزية في عهد محمد علي



ملحق رقم (٥) التوزيع المكاني للصناعات التحويلية في عهد محمد علي



ملحق رقم (٦) التوزيع المكاني للصناعات الحربية في عهد محمد علي

ملحق رقم 7

المدارس الحربية في عهد محمد علي

1- مدرسة إسنا، والتي كانت في الأصل مدرسة أسوان، لكنها انقلبت لبعدها ومشقة الحياة بها، ثم انتقلت بعد ذلك من إسنا إلى أخميم، ثم النخيلة قرب أسيوط، ثم أخيرًا استقرت في الخانقاه قرب القاهرة، وعرفت باسم مدرسة الجهادية، والتي اختفت قبل تنظيم التعليم في مصـر سنة 1836م[1].

2- مدرسة أركان حرب، والتي أشرف على تأسيسها الفرنسي بلانا، والتي بدأ الدراسة بها في 15 أكتوبر سنة 1825م في قرية جهاد أباد بالشرقية، ومدة الدراسة بها ثلاث سنوات، يتخرج بعدها الضباط ويعينون أركان حرب في الوحدات الهندسية في الجيش، أو في المدفعية، أو الإدارة الحربية أو المدنية.

3- مدرسة البيادة (المشاة) أنشئت سنة 1832م بقرية الخانقاه، ثم نقلت بعد عامين إلى دمياط، ثم إلى أبي زعبل سنة 1841م مكان المدرسة التجهيزية، وكانت المدرسة الوحيدة بمصـر، والتي زاد عدد تلاميذها بعد سنة 1841م، وتهدف إلى تخريج الضباط.

4- مدرسة السواري، أنشئت في أبريل عام 1831م بالجيزة، ويلتحق بها ضباط يعدون معلمين بالجيش، وتلاميذ من المدرسة التجهيزية، وجنود من الشباب ليكونوا نافخي أبواق ونوبتجية، أما الضباط فتبعث بهم إلى المدرسة فرق الجيش، على ألا تقل أعمارهم عن ثلاثين سنة، ويظلون بالمدرسة لمدة عامين أو ثلاثة يعدون بعدها معلمين في فرق الجيش، أما التلاميذ فيؤخذون من المدرسة التجهيزية، ويظلون بالمدرسة ثلاث أو أربع سنوات، يعينون بعدها ضباطًا في فرق الفرسان بالجيش.

وقد نظمت هذه المدرسة على مثال مدرسة سومور الحربية بفرنسا.

5- مدرسة الطوبجية، اقترحها وأدارها كولونيل إسباني يدعى الدون أنطونيو دي سيجويرا، وتأسست في طره سنة 1831م، وألحق بالمدرسة مطبعة لطبع الكتب المؤلفة أو المعربة.

6- المدرسة المصـرية بباريس، أنشأتها الحكومة المصـرية في باريس تحت إشراف وزارة الحربية الفرنسية، وكان من بين طلابها إسماعيل خديوي مصـر فيما بعد، وعلي مبارك ناظر معارفها، ووضعت وزارة الحربية الفرنسية لها نظامًا وجدولًا دراسيًّا.

(1) أحمد عزت عبد الكريم: تاريخ التعليم في عصر محمد علي، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، سنة 1938، ص 389.

ملحق رقم 8

المدارس البحرية في عهد محمد علي

1- المدرسة البحرية في الإسكندرية لتعليم بناء السفن والعلوم المتصلة به، وقد أظهر التلاميذ المصريون براعة وتفوقًا حتى أنهم وحدهم هم الذين أشرفوا على بناء السفن الحربية في مارس سنة 1832م، تحت إدارة المسيو سيريزي.

2- مدارس الأسطول على ظهر السفن، ويتعلم فيها التلاميذ فن القيادة، ويتلقون دروسًا في البحرية.

3- الموسيقى العسكرية؛ لتخريج الموسيقيين في فرق الجيش والأسطول، وأشرف على تلاميذها الخواجه كاره؛ وذلك ليستكمل الجيش المصري مظاهر النظام الأوروبي الحديث.

ملحق رقم 9

المدارس العالية التي أنشئت في عهد محمد علي

- مدرسة الهندسة بالقلعة: أول ما فكر به محمد علي من بين المدارس العالية مدرسة الهندسة، وهذا يدلك على الجانب العملي من تفكيره، فإنه رأى البلاد في حاجة إلى مهندسين؛ لتعهد أعمال العمران فيها، فبدأ بتعليم الهندسة.

- مدرسة المهندس خانة ببولاق: والظاهر أن مدرسة القلعة لم تف على مر السنين بحاجات البلاد إلى المهندسين، أو أن برنامجها لم يكن وافيًا، فأنشأ محمد علي في سنة 1834م مدرسة أخرى للمهندس خانة في بولاق.

- مدرسة الطب: أسس محمد علي مدرسة الطب سنة 1827م؛ إجابة لاقتراح الدكتور كلوت بك، وكان مقرها في أول عهدها بأبي زعبل لوجود المستشفى العسكري بها من قبل، فأنشئت المدرسة بالمستشفى؛ إذ كان أنسب مكان في ذلك الحين لإيواء المدرسة؛ لتوافر وسائل التعليم الطبي والتمرين. ثم نقلت المدرسة ونقل معها المستشفى إلى مصر (القاهرة) سنة 1837م، واختير لها (قصر عيني)، فصارت المدرسة والمستشفى أقرب إلى القاهرة، وأدعى إلى نشر التعليم الطبي ومعالجة المرضى.

- مدرسة الصيدلة ومدرسة الولادة: وألحقت بمدرسة الطب مدرسة خاصة للصيدلة، ثم مدرسة للقابلات والولادة، واختيرت لهذه الأخيرة طائفة من السودانيات والحبشيات، تعلمن فيها اللغة العربية وفن الولادة، وألحق بمدرستهن مستشفى صغير للنساء، ثم نقلت المدرسة من أبي زعبل إلى القاهرة.
- مدرسة الألسن: أنشئت سنة 1836 مدرسة الألسن بالأزبكية، وهي التي تولى نظارتها رفاعة بك رافع الطهطاوي.
- بقية المدارس العالية والخصوصية:
  - أسست مدرسة المعادن بمصر القديمة سنة 1834م.
  - أسست مدرسة المحاسبة بالسيدة زينب سنة 1837م.
  - مدرسة الفنون والصنائع (وتسمى مدرسة العمليات): أسست سنة 1839م، وتولى نظارتها يوسف حكيان بك.
  - أسست مدرسة الصيدلة بالقلعة سنة 1829م.
  - مدرسة الزراعة بنبروه، ثم نقلت إلى (شبرا) سنة 1836م، ثم ألغيت سنة 1839م.
  - مدرسة الطب البيطري، أنشئت أولًا برشيد، ثم نقلت إلى أبي زعبل بالقرب من مدرسة الطب، ثم إلى شبرا، وتولى إدارتها المسيو هامون.
  - المدرسة التجهيزية (الثانوية) بأبي زعبل، ثم نقلت إلى الأزبكية.
  - المدرسة التجهيزية بالإسكندرية.

المدارس الابتدائية:

وفيما يلي بيان بأسماء المدارس الابتدائية التي أنشئت في عصر محمد علي مرتبة بحسب المديريات[1].

1- البحيرة: مدرسة الرحمانية، مدرسة النجيلة وشبراخيت، مدرسة دمنهور (ثم أحيلت إلى مدرسة الرحمانية).

2- الغربية: مدرسة أبيار، مدرسة المحلة الكبرى، مدرسة زفتى، مدرسة شربين، مدرسة طنطا، مدرسة فوه، مدرسة الجعفرية، مدرسة نبروه.

(1) لمزيد من التفاصيل انظر كتاب (التعليم العام في مصر) ليعقوب أرتين، ص 176، طبعة سنة 1890، وكتاب (التعليم في مصر) لأمين سامي باشا، ص 4 بالملحق 5 بالكتاب المذكور.

3- المنوفية: مدرسة أشمون جريس، مدرسة شبين الكوم، مدرسة منوف (ثم أحيلت على مدرسة أشمون جريس).

4- الدقهلية: مدرسة المنصورة، مدرسة ميت غمر، مدرسة المنزلة، مدرسة صهرجت، مدرسة فارسكور، مدرسة محلة دمنه.

5- الشرقية: مدرسة الزقازيق، مدرسة العزيزية، مدرسة بلبيس، مدرسة كفور نجم، مدرسة ميت العز.

6- القليوبية: مدرسة بنها، مدرسة قليوب، مدرسة الخانكة (ثم نقلت إلى السيدة زينب)، مدرسة أبو زعبل، مدرسة طوخ.

7- الجيزة: مدرسة حلوان.

8- الفيوم: مدرسة الفيوم.

9- بني سويف: مدرسة بني سويف، مدرسة بوش.

10- المنيا: مدرسة المنيا، مدرسة الفشن، مدرسة بني مزار.

11- أسيوط: مدرسة أسيوط، مدرسة أبو تيج، مدرسة الساحل، مدرسة ساقية موسى، مدرسة سنبو، مدرسة ملوي، مدرسة منفلوط.

12- جرجا: مدرسة أخميم، مدرسة جرجا، مدرسة سوهاج، مدرسة طهطا.

13- قنا وإسنا: مدرسة قامول، مدرسة قنا، مدرسة فرشوط، مدرسة إسنا.

ملحق رقم 10

1- سياسة محمد علي الخارجية وحروبه

بعد أن ثبت السلطان العثماني محمد علي واليًا على مصر سنة 1805م، وأضاف إليه الإسكندرية بعد نجاحه في الانتصار على الحملة الإنجليزية سنة 1807م، ظل محمد علي يتظاهر بالولاء والخضوع للسلطان أكثر من عشرين عامًا، وقد احتفظ محمد علي بقناع الولاء هذا إلا أنه لم يكن ينفذ من أوامر الباب العالي إلا ما كان يراه في صالحه، ويتجاهل ما سواه أو يماطل فيه، فأصبحت مصر في الواقع دولة شبه مستقلة، ذات حكومة وجيش وقوانين ونظام اقتصادي خاص، وأصبحت تبعيتها للدولة العثمانية تنحصر في دفع الجزية السنوية التي بلغت حوالي 3٪ من مجموع نفقات ميزانية الدولة، والدعاء للسلطان في خطب المساجد، واعتراف الدول بتلك التبعية العثمانية، واعتبار محمد علي بطلًا من أبطال الدولة العثمانية، يقوم بالفتوحات باسم السلطان لتدعيم الدولة وإنقاذها عند الملمات.

ولكن الواقع أن الحماسة والغيرة التي دفعت محمد علي إلى مغامرته الباهرة في الجزيرة العربية، وفي السودان، وبلاد اليونان، وكانت كلها لحسابه ولمجده الخاص (شكل رقم 1)، وتحقيق ما كان يأمل فيه من بناء دولته المصرية، بعد أن يفوز باستقلاله التام، ولم يكن يخشى على استقلاله من الدولة العثمانية نفسها بقدر ما كان يعمل حسابًا لاعتراف الدول الكبرى بهذا الاستقلال، ولذلك كان يحرص على صداقته لفرنسا واستمرار عطفها عليه، وفي الوقت نفسه كانت الحكومة الإنجليزية أشد الدول الكبرى حقدًا عليه، وارتيابًا في تطلعاته التوسعية، وكثيرًا ما كان يمد إليها يد الصداقة، فتعرض عنه وتعمل على عرقلة مشروعاته، ولم يفلح في كسب صداقة الإنجليز، رغم أنه عاملهم برفق بعد هزيمتهم في حملة فريزر سنة 1807م، وسبق له أن أغضب فرنسا لأنه كان يبيع الغلال للإنجليز عندما كانوا يحاربون نابليون بونابرت في إسبانيا، ولما عاتبه صديقه (دروفتي) قنصل فرنسا في مصر، أجابه محمد علي بأنه يقدم للإنجليز ما يطلبون ليقطعوا علاقتهم بالمماليك، ولكي يأمن جانبهم، وأضاف بأن الإنجليز إذا لم يحصلوا على القمح بالمال فإنهم يستطيعون الاستيلاء عليه بالقوة لو فكروا في مهاجمة مصر من جديد، وفي مارس سنة 1810م طلب إلى (دروفتي) أن يسعى لدى نابليون لتساعده فرنسا على أن تتحول مصر من ولاية عادية إلى ولاية ممتازة، تستمتع بكيان استقلالي، ولم يقم نابليون بالرد على هذا الاقتراح؛ لانشغاله إذ ذاك بحروبه الأوروبية.

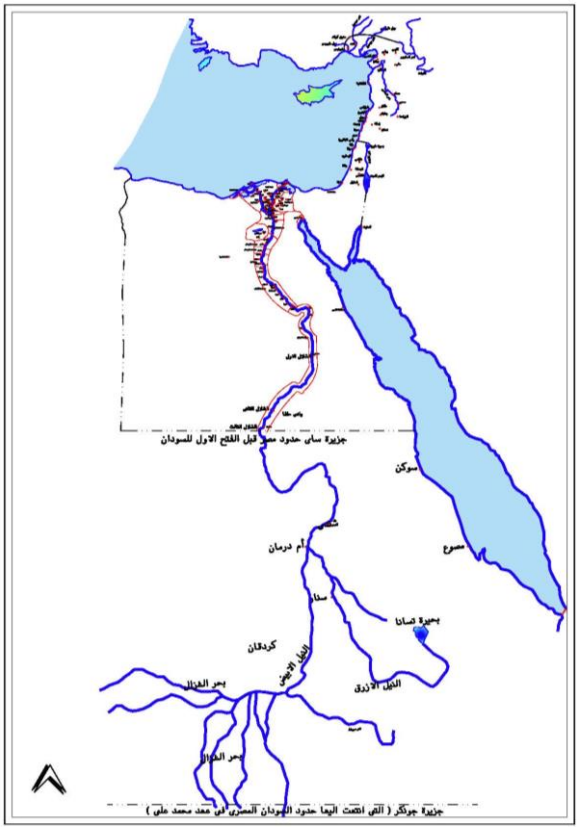
وأخيرًا سنحت الفرصة لمحمد علي لكي يخطو بضع خطوات نحو تحقيق آماله، وتدعيم نفوذه في العالم العربي، فقد يئست الدولة العثمانية من قدرة ولاتها في بغداد والشام على إخماد الحركة الوهابية، وطرد آل سعود من الحجاز، فولت وجهها شطر محمد علي، تلح عليه في القيام بتلك الحملة.

ووجد محمد علي أن الفرصة سانحة للتخلص من بعض التزاماته المالية تجاه الباب العالي؛ بحجة أن الحملة تحتاج إلى أموال تعجز ميزانيته عن سدادها، وفي الوقت نفسه انتهزها فرصة لتحقيق خطوة كبيرة نحو استقلال مصر، بأن اقترح على الباب العالي -بواسطة وكيله المقيم بالأستانة- أن تكون مصر ولاية ممتازة، شأنها في ذلك شأن الجزائر ، موضحًا في التماسه بأن ذلك النوع من الاستقلال يحمي مصر عند قيام الحرب بين تركيا وإنجلترا، فمنع الأخيرة من محاصرة السواحل المصرية، فضلًا عن أن امتياز الولاية المصرية يضمن حيادها وراحتها الاقتصادية، وبذلك تتفرغ لمهمتها الكبيرة في الحجاز تنفيذًا لأمر السلطان[1].

وعندما اضطر محمد علي إلى الإسراع في إرسال ابنه (طوسون) على رأس الحملة، فكر محمد علي في محاولة جريئة أخرى، وهي أنه عندما تحرج مركز طوسون عسكريًّا في بداية الحملة، اقترح محمد علي إرسال حملة أخرى من الشام؛ ليشغل السعوديين في عدة ميادين، والتمس من السلطان أن تحال

(1) الوثائق القومية: دفتر رقم (1) معية تركية ص8 (11 محرم 1223هـ)

عليه ولاية الشام إلى جانب ولاية مصـر؛ لكي يضمن نجاح حملة الحجاز، وأكد للباب العالي أن والي الشام لن يستطيع القيام بإرسال الحملة، فقد سبق أن ثبت فشله، ولكن رجال الباب العالي كانوا متنبهين لأطماعه التوسعية، وكتب له الصدر الأعظم يطلب منه أن يتخلى عن تلك الفكرة[1].



شكل رقم (1) الحدود الإقليمية للقطر المصـري في عهد محمد علي

على أن حملة الجزيرة العربية قد هيأت له تحقيق عدة أغراض، منها:

- استطاع أن يبعد الجانب الأكبر من قواته غير المنظمة من الألبانيين وغيرهم ممن كانوا دائمًا مصدر القلاقل والتمرد والعصيان، كما كانوا يرفضون إدخال النظم الحديثة في الجيش، فتمكن بعد إبعادهم ثم إبقائهم بعد الحرب كحاميات احتلال في الأراضي المفتوحة، أن يفرغ لتنظيم الجيش المصـري على أحدث النظم والأساليب الحربية.

(1) الوثائق القومية: محفظة 16 وثيقة رقم 910 (1223هـ)

- هيأت له تلك الحملة ذريعة لطلب المال على هيئة ضرائب يدفعها الأهالي؛ بحجة حاجته إلى المال لإنفاقه في مهمة دينية، وهي استرداد الحرمين الشريفين، وتأمين الطرق التي يسلكها الحجاج إلى مكة.
- حقق أمنية من أعز أمانيه؛ إذ أصبح لمصر أسطول كبير في البحر الأحمر، ومصانع لإنتاج الأسلحة والذخيرة ومعدات الجيش والأسطول.
- استطاع بما أبلاه في تلك الحروب، وبما حققه من انتصارات متلاحقة، أن يكسب ثقة السلطان وتقديره -ولو بصفة مؤقتة- وبذلك يتمكن من تثبيت أقدامه، وتوطيد حكمه في مصر بعد أن كان مهددًا بالنقل أو العزل.
- هيأ له الاستيلاء على الحجاز فرصة التوسع لحسابه الخاص في نجد وبعض مناطق الخليج العربي، وأن يمد فتوحاته بين عامي 1837 و1839 نحو اليمن وبعض مناطق الجنوب العربي، وأن يستولي على أهم موانئ البحر الأحمر الواقعة على ساحل الجزيرة العربية، وذلك في الوقت الذي أتم فيه فتح الشام كله.

1-1فتح السودان:

وقبل أن يتم محمد علي حروبه في الجزيرة العربية، اتجه إلى ميدان جديد، فقد فكر في سنة 1820م في أن يمد ممتلكاته في مصر جنوبًا، حتى تشمل وادي النيل كله، وكان يعتقد أن بالسودان كميات وفيرة من الذهب، وعددًا كبيرًا من الأيدي العاملة، قد تصلح في المستقبل لأن تكون نواة لقوات عسكرية تحل محل قواته غير النظامية، فيأمن بذلك شر عصيانهم الذي يتكرر ما بين حين وآخر، وكان يتوقع أن يدر السودان عليه خيرًا كثيرًا عندما يستصلح أراضيه الواسعة للزراعة، وكان يرمي بعد ذلك إلى تطبيق سياسته الاقتصادية التي اتبعها في مصر، وهي سياسة الاحتكار حتى تزداد موارده، ولعله فكر أيضًا في استئصال بقية المماليك الذين نزحوا إلى دنقلة، واستقروا بها، رغم أنهم أصبحوا لا يمثلون خطرًا قويًّا على حكمه.

وما وافى عام 1826م حتى أصبح السودان في قبضته، وشرع في استلال غلاته بكل الوسائل، فبعث إليه بثمانية من خبراء الزراعة يصطحبهم عدد من الفلاحين المصريين؛ لينشروا بين السودانيين طرق العمل في فلاحة الأرض، ومع ذلك لم تنجح مهمتهم؛ إذ لم يتعود الأهالي في السودان على العمل بالزراعة، ولم تكن تلك البعثة متحمسة للفكرة التي ذهبت من أجلها، ففشلت في مهمتها، وفي العشر سنوات التالية لم يتغير الوضع كثيرًا في السودان عما كان عليه، ولعل أهم ما حدث من تغيير هو تحول (الخرطوم) من قرية صغيرة إلى عاصمة كبيرة؛ حيث بنيت مساكن وثكنات ومخازن.

ولما لم يكن محمد علي راضيًا عما يدره السودان من حاصلات ومنتجات، فقد ذهب بنفسه في عام 1838م، واستغرقت زيارته ستة شهور، قضاها في البحث والتنقيب؛ لعله يجد ما كان يحلم به من الذهب، والعمل على انتشار الزراعة، إلا أن النتائج لم تكن على خير ما يشتهي، وكان ما جناه من هذا الفتح هو بسط سلطانه في جنوب وادي النيل، وإمداده بعدد من الرجال، جنَّدهم وأشركهم في حملاته، إلا أن هناك أثرًا خارجيًّا مهمًّا، وهو أن امتداد نفوذه شرقًا في الجزيرة العربية وجنوبًا في السودان قد أحنق عليه السياسة الإنجليزية، فقد كان لعملياته الحربية في هاتين المنطقتين صداها في لندن، فقد رأت وزارة الخارجية البريطانية أنها تؤثر في البحر الأحمر والخليج، وحيث إن معظم التجارة في تلك الجهات كانت في أيدي شركة الهند والتجار الإنجليز، بدأت حكومة الهند البريطانية تنظر بعين الغضب والقلق إلى ما يقوم به محمد علي في الشرق العربي من نشاط.

1-2 الجيش المصري وفتح المورة:

كانت بلاد المورة في اليونان أول ميدان استخدم فيه محمد علي الجيش المصري الوطني الجديد، وذلك عندما عجزت الدولة العثمانية عن قمع الثورة اليونانية التي اندلعت ضد الحكم العثماني هناك، وعلى الأخص في شبه جزيرة المورة مهد اليونانيين الأصليين، ولما تكررت هزائم القوات العثمانية، أرسل السلطان أمرًا إلى محمد علي (16 يناير 1824م) للقيام بتلك المهمة الخطيرة، وعينه حاكمًا على "كريت"، ثم على "المورة"، فرحب محمد علي بالفرصة التي يظهر فيها للعالم قوة مصر البرية والبحرية، فبدأ بإرسال قوة إلى جزيرة كريت أولًا، ثم حملة بقيادة ولده إبراهيم باشا، وجعل رياسة الأسطول لصهره (محرم بك)، وانتصر الجيش المصري على الثورة اليونانية، وأخذ يستولي على المدن اليونانية في المورة واحدة إثر الأخرى، وانقلبت الهزائم التركية هناك إلى انتصارات مصرية، وأظهر الجنود المصريون بطولات فائقة في الاستيلاء على مدينة مسولنجي الحصينة (1826م)، وهي التي قاومت الحصار التركي ما يقرب من العام، ثم تلا ذلك نجاحهم في الاستيلاء على (أثينا)، وتحرج مركز المقاتلين اليونانيين بعد الانتصارات المتتالية التي أحرزها الجيش المصري.

وقد كان من أثر ذلك أن قامت الشعوب الأوروبية تطالب حكوماتهم بالتدخل لحماية اليونانيين، فلقد كانت تلك الشعوب معجبة بمجد الإغريق القديم، وبكفاح اليونانيين، واستبسالهم في سبيل الاستقلال عن الدولة العثمانية؛ مما جعل عددًا كبيرًا من الأوروبيين يتطوعون في الحرب إلى جانب اليونانيين، ثم صدم الرأي العام الأوروبي بتحطيم المقاومة اليونانية على يد الجيش المصري.

وفي معاهدة لندن عام 1827م، تم الاتفاق بين روسيا وفرنسا على أن تفصل اليونان عن الدولة العثمانية نهائيًّا، على أن تبقى لتركيا السيادة الاسمية، وأن تعلن الهدنة بين المتحاربين، وإلا تدخلت الدول الكبرى المتحالفة بالقوة.

وقررت الدول الثلاث إرسال أساطيلهم إلى شواطئ اليونان؛ استعدادًا للتدخل بالقوة، وحاصرت خليج نفارين، حيث كان الأسطول المصري والتركي راسيين في مياهه، ثم تحرشت بعض السفن بالأسطول المصري، وحدث الاصطدام فجأة على غير استعداد من البحرية المصرية والتركية، وكان واضحًا كل الوضوح أن هدف قيادة الحلفاء هو تحطيم الأسطولين على حين غرة، وقد تم لها ما أرادت، وأثارت تلك الكارثة غضب السلطان، ودعا المسلمين إلى الجهاد، ورحبت روسيا بإعلان تركيا الحرب الدينية، فاحتلت بعض أملاك الدولة العثمانية في البلقان.

وخشيت فرنسا وإنجلترا من انفراد روسيا بالتدخل العسكري، فقررت فرنسا أن ترسل إلى بلاد المورة حملة برية؛ لتنفيذ معاهدة لندن، وقد شجعت عوامل داخلية على تنفيذ هذه الفكرة، منها أن شارل العاشر ملك فرنسا أراد أن تقوم الملكية الفرنسية بأعمال باهرة في الخارج؛ ليثبت مركزه المزعزع في الداخل، وعلى هذا نفذ فكرة إنزال قوات فرنسية على أرض المورة، وكان موقف محمد علي حرجًا؛ إذ تحطم أسطوله في نفارين، ونزلت القوات الفرنسية في المورة، وفي الوقت نفسه يطلب السلطان أن تشترك القوات المصرية مع تركيا في محاربة روسيا، إلا أن محمد علي رأى أن لا قبل له بمواجهة القوات الروسية والفرنسية، ووجد أن الحكمة السياسية تقضي عليه بأن يبتعد عن مشكلة المورة، وعلى الرغم من غضب الباب العالي أمر ولده إبراهيم بالانسحاب والجلاء عن بلاد اليونان (أكتوبر 1828م)، أما إنجلترا فقد أرسلت أسطولًا إلى مياه الإسكندرية لتهديد محمد علي؛ حتى يأمر بانسحاب الجيش المصري من المورة، مما أيد فكرة الانسحاب التي راودت محمد علي، وبذلك الانسحاب المصري أذعن السلطان للأمر الواقع، فاعترف باستقلال اليونان استقلالًا داخليًّا (1829م)، ثم اعترف باستقلالها استقلالًا تامًّا (1832م)، ومما هو جدير بالذكر أن قائد الأسطول البريطاني (كدرنجتن) عقد اتفاق الإسكندرية (6 أغسطس 1828م) مع محمد علي مباشرة، فكان هذا أول اتفاق تعترف فيه الدول بطريق غير مباشر بمركز محمد علي الدولي الخاص؛ لأنها لجأت إلى الاتفاق معه مباشرة، متخطية بذلك السلطان العثماني.

1-3 النزاع بين محمد علي والسلطان العثماني:

حروب الشام:

رأى محمد علي أن يطالب الباب العالي بما يعوض مصر ما كابدته من الخسائر الجسيمة في سبيل تلبية أمر السلطان، ولكن السلطان الحاقد على واليه لم يبر بوعده، واكتفى بمنح ولده إبراهيم ولاية

كريت، وهي جزيرة تحتاج إلى الإنفاق عليها؛ لأن إيرادها لا يتجاوز 40.000 جنيه، على حين أن مصاريفها تحتاج إلى ثلاثة أمثال هذا المبلغ، هذا إلى أنها كانت معقل الثوار، ومن مصلحة السلطان أن يسندها إلى الوالي المتمرد، فتظل مصدر المتاعب له.

تبين لمحمد علي أن سوء نية السلطان نحوه لا تزال هي المحور الذي تدور حوله السياسة العثمانية تجاه مصر ووالیها، وأن الاستقلال الذي ينشده لن يتحقق إلا باتباع سياسة الحزم وحرية العمل، ولم يمض وقت طويل بعد الجلاء عن المورة حتى أتاح والي عكا (عبد الله باشا) الفرصة التي ينشدها محمد علي لغزو الشام، دون أن يأبه لغضب السلطان، وشرع إبراهيم باشا يهيئ عقول ضباط الجيش لاستقبال السياسة الجديدة التي تزمع الحكومة المصرية تطبيقها تجاه الباب العالي، فقد قال في خطبة له: "*ماذا استفدنا من السلطان؟ ألسنا في الحقيقة كلنا أولاد محمد علي، الذي كان له الفضل في تربيتنا وتعليمنا؟ ألم نأكل جميعًا من خبزه، إن مصر حق لمحمد علي، حق اكتسبه بالسيف، ولا نعرف لنا ملكًا غيره*".

أما الذريعة التي استند إليها محمد علي في محاربة والي عكا، فهي أنه اتهمه بحماية بضعة آلاف من المصريين الفارين من التجنيد، أو الذين هاجروا بأموالهم فرارًا من دفع الضرائب، ولما طلب من عبد الله باشا تسليمهم لمصر، أبى الأخير تلبية الطلب؛ بحجة أنهم رعايا الدولة العثمانية، وأنهم أحرار في الإقامة في أي أرض من أراضي الدولة، ورفع شكواه إلى السلطان من التهديد الذي وجهه إليه محمد علي، فأيده السلطان، وأمر بعدم الإذعان لذلك التهديد.

ولاحت الفرصة التي طالما تمناها محمد علي، فقد كان يرى أن خير ضمان يحفظ له ملكه أن ينشئ لنفسه ملكًا قاعدته مصر، ويشتمل على السودان، والأراضي التي فتحها في الجزيرة العربية والشام، والعراق أيضًا إذا استطاع إليه سبيلًا، فهي كلها بلاد تدعمها جميعًا وحدة الثقافة واللغة والدين، وتضمن له موارد وفيرة من الأموال والرجال، وكانت الشام أهمها جميعًا لمصر في نظره، فحدودها الشمالية عند جبال طوروس تعتبر حاجزًا طبيعيًّا بين الكتلة العربية وبين الدولة العثمانية، وهو في الوقت نفسه يتطلع إلى موارد الشام من أخشاب وزيوت ومعادن.

وسرعان ما أمر محمد علي قواته -بقيادة ولده إبراهيم باشا- بالزحف على الشام، متظاهرًا بأنه إنما يؤدب واليًا يدعي الحكم المطلق في ولايته، وأنه لا يعتبر مهاجمته عدوانًا على السلطان، ولكن رجال الباب العالي اعتبروا الهجوم على حدود الشام تعديًا خطيرًا للدولة، وامتهانًا لحقوق السلطان، وعندئذ صدر القرار بتعبئة القوات العثمانية، وفي أثناء حصار القوات المصرية لمدينة "عكا"، أصدر السلطان فرمانًا بعزل محمد علي من ولاية مصر، ولكن ذلك لم يؤثر في نجاح الحملة، وتقدمت القوات المصرية

فدخلت "دمشق" و"حمص" و"حماه" و"حلب"، بعد أن ألحقت الهزيمة بالقوات التركية (يونيه 1832م).

ثم عبرت جبال طوروس إلى آسيا الصغرى، وواصلت تقدمها في الأناضول إلى أن وصلت "قونية"؛ حيث منيت الجيوش السلطانية بهزيمة حاسمة (ديسمبر 1832م)، ولم يبق إلا أن يسلك إبراهيم الطريق المفتوح أمامه إلى الآستانة، إلا أن محمد علي استوقفه عند "كوتاهيه"-فبراير 1833م-؛ لأن الدول الأوروبية الكبرى هالها الأمر، فتدخلت لوقف الزحف.

وكان السلطان قد طلب رسميًّا في نوفمبر 1832م من إنجلترا أن تمد له يد المعونة، ولكن الحكومة البريطانية رفضت اشتراك إنجلترا عسكريًّا ضد محمد علي؛ ولكنها سعت لوقف الزحف المصـري بالضغط الدبلوماسي، وأرسلت في 7 مارس 1833 ردًّا رسميًّا على طلب السلطان برفض إرسال المعونة البحرية الحربية التي طلبها؛ ولكنها وعدت بتأييده ضد محمد علي، وكان السلطان قد استبطأ العون الإنجليزي فلم يجد مناصًا من الالتجاء إلى العدو التقليدي روسيا، ولبى القيصر طلب السلطان في الحال، وأرسل أسطولًا روسيًّا دخل مياه البوسفور، ونزلت النجدات الروسية إلى البر أمام العاصمة التركية الآستانة، ثم وقعت روسيا مع تركيا معاهدة "هنكيار أسكله سي" (يوليه 1833م)، وكانت تلك المعاهدة تحالفًا في ظاهرها، ولكنها في الواقع تضع تركيا تحت الحماية الروسية.

وانزعجت كل من إنجلترا وفرنسا، وتلاقت سياستهما عند منع روسيا من بسط نفوذها على تركيا، وبذلت الدولتان سعيهما لدى السلطان لإلغاء تلك الاتفاقية، ولدى محمد علي لوقف الحرب، في مقابل السعي لدى السلطان لكي يمنحه سوريا، وكان السلطان إذ ذاك قد وصل إلى حد اليأس من النصر في الحرب، في الوقت الذي هوت فيه أحوال البلاد الداخلية والاقتصادية، والذي زادها اضطرابًا وجود قوات محمد علي بين الأهالي، ووجود القوات الروسية التي جاءت لمساعدة السلطان، فقبل السلطان أن يمنح محمد علي ولاية سوريا (صلح كوتاهيه) 1833م، ولم يكن هذا الصلح إلا حلًّا مؤقتًا للأزمة، ولم يطل أمد تلك الهدنة المسلحة بين مصـر وتركيا لسببين؛ الأول: أنه حز في نفس السلطان أن ينتصر عليه أحد ولاته، ثم ينتزع منه إحدى الولايات وهي سوريا، والثاني: أن إنجلترا كانت ترى أن انتصارات الجيش المصـري تمهد لتأسيس إمبراطورية مصـرية قوية، تهدد مصالح بريطانيا ومواصلاتها في الشرق.

وكانت بريطانيا فعلًا ترقب بعين الخوف والحذر تقدمًا آخر للقوات المصـرية في الوقت نفسه في الجزيرة العربية، عندما تحركت جنوبًا نحو اليمن، واحتلت عدة موانئ يمنية على ساحل البحر الأحمر كالحديدة ومخا، واحتكار محمد علي تجارة البن وغيره من الحاصلات، وفي الوقت نفسه كان

الجيش المصري بقيادة القائد خورشيد باشا قد سيطر بقواته المصرية على بلاد (نجد)، واتجه شمالًا نحو الخليج العربي، فازداد انزعاج الحكومة البريطانية من الانتصارات المصرية المتتالية في الشام والأناضول والجزيرة العربية، فأخذت جانب السلطان، وألبت الدول الأوروبية الكبرى على محمد علي.

وعبثًا حاول محمد علي إقناع الإنجليز بأن صداقتهم لمصر خير لهم وأبقى من أن يحاولوا تقوية (دولة مريضة)، وأن مصر القوية الناهضة تستطيع أن تصد الخطر الروسي عن الشرق الأوسط كله، فقد استدعى القنصل البريطاني وقال له: *"ألا ترى أنه قد أصبح من المستحيل الإبقاء على هذا السلطان؟!، ما الذي تنتظره إنجلترا من خير في حكومة فقدت ثقة رعاياها في كل مكان؟!، لقد انتهى الباب العالي ولم يعد هناك بد من إنشاء قوة كبيرة في آسيا تضمن بها إنجلترا وقف الروس، فأين تجد إنجلترا هذه القوة إلا معي ومع ابني من بعدي"*.

إلا أن الحكومة البريطانية، وعلى رأسها اللورد "بالمرستون"، الذي كان شديد الكراهية لمحمد علي؛ بسبب اتصاله الوثيق بفرنسا، واعتقاده أن كل امتداد لنفوذ محمد علي معناه زيادة نفوذ فرنسا، وتأسيس إمبراطورية مصرية تقف حجر عثرة في طريق المصالح البريطانية، وشاركه الرأي بعض رجال السياسة الأوروبية؛ لأن مصر منذ أن قويت شوكتها واشتد بأسها أصبح خطرها ماثلًا أمام الدول، وكان "مترنيخ" مستشار النمسا وعاهل السياسة الأوروبية في كتاباته سنة 1826م يدق ناقوس الخطر من *"نشوء دولة أفريقية"* -يعني مصر- باعتبار أن استفحالها *"من أجّل الأخطار التي تهدد الغرب"*، وكان مترنيخ يشارك بريطانيا في الارتياب والقلق تجاه الرياسة الفرنسية وانحيازها لمحمد علي، حتى أنه صرح للسفير البريطاني في فينا" *بأن فرنسا كانت "تتطلع للأسطول المصري ليكون وحدة متممة لأسطولها في البحر المتوسط"*.

ولكن الواقع أن فرنسا لم يكن من رأيها استقلال مصر استقلالًا تامًّا عن تركيا؛ بل كانت ترى ضرورة بقاء محمد علي وممتلكاته جزءًا من نظام الدولة العثمانية، وأبلغت إنجلترا أن الحكومة الفرنسية ترى منح محمد علي حق الوراثة في حكم الولايات التي يحكمها ما عدا بلاد العرب وأطنة وكريت.

وكانت الدول قد أرسلت مندوبيها إلى لندن، متجاهلين دعوة فرنسا؛ حيث اتفقوا في 15 يوليه 1840م أن يعرضوا على السلطان تثبيت محمد علي في حكم مصر، وأن يكون الحكم وراثيًّا، وأن يمنح ولاية عكا مدى حياته، على أن تظل مصر مرتبطة بالدولة بقيود معينة، مثل دفع الجزية، وعدم تمثيل مصر في الخارج، وتحديد الجيش والأسطول، واعتبرت فرنسا أن عقد هذا الاتفاق بدون اشتراك فرنسا إهانة موجهة، وقررت أن تقف إلى جانب محمد علي تؤيده وتؤازره؛ لكي تحقق له أحسن الشروط في التسوية التي تنهي الحرب، إلا أن محمد علي لاحظ بعض التغير في الدبلوماسية

الفرنسية عندما طلبت فرنسا أن يكتفي بمصر وسوريا والسودان، ويتخلى عن الأجزاء التي يحكمها في الجزيرة العربية وأطنة وكريت.

وكان تيير رئيس الوزارة الفرنسي يعمل على تنفيذ السياسة الفرنسية المناصرة لمحمد علي، وأراد أن يكسب الجولة ضد بالمرستون، بمحاولة الضغط على الباب العالي ليوافق على عقد اتفاق يتمشى مع السياسة الفرنسية؛ حتى يجابه بريطانيا وبقية الدول الكبرى بالأمر الواقع، إلا أن بالمرستون كان قد سبقه إلى العمل عندما حث الدول الثلاث الأخرى على عقد معاهدة لندن التي أشرنا إليها، دون أن تشترك فرنسا في المفاوضات، وفي هذه الاتفاقية تقرر استخدام القوة عند الحاجة ضد محمد علي إذا لم يقبل شروط الحلفاء بأن تصبح مصر وراثية في أسرته، مع الجزء الذي حددوه بولاية عكا مدى حياته، وإعادة الأسطول العثماني الذي جاء به إلى الإسكندرية قائده التركي أحمد فوزي عقب اندحار الجيش العثماني في موقعة نزيب (يونيه 1839م)، ووضعه بين يدي محمد علي باعتباره السلطة الوحيدة التي تستطيع المحافظة عليه.

وقد ألحق بمعاهدة لندن ثلاث وثائق أخرى، تنص إحداها على أنه إذا لم يقبل محمد علي عرض الدول الموقعة على المعاهدة في ظرف عشرة أيام يحرم من حقه في سوريا مدى الحياة، وتبقى له مصر فقط وراثية في سلالته، وإذا مرت عشرون يومًا أخرى فمن حق السلطان أن يسحب منحته، وفي وثيقة أخرى يقرر الحلفاء تنفيذ ما جاء في المادة الثانية التي تنص على استخدام القوة الحربية لفرض ما يراه الحلفاء، وذلك في حالة رفض ما عرض عليه، أو محاولة تضييع الوقت.

إلا أن محمد علي رفض إنذار الحلفاء، وصمم على مواصلة الدفاع عن ممتلكاته (شكل رقم 2)، وأعلن أن ما حصل عليه بالسيف لا ينتزع منه إلا بالسيف، معتمدًا في ذلك على قوة الجيش المصري من ناحية، وعلى تأييد فرنسا من ناحية أخرى، إلا أن فرنسا تخلت عنه في النهاية؛ فقد أدركت الحكومة الفرنسية أن تقديم الدعم المسلح للدفاع عن مصر قد يؤدي إلى حرب أوروبية واسعة النطاق، بالإضافة إلى أن فرنسا ستضطر إلى الصراع وحدها وفي آن واحد ضد بروسيا على (الرين)، وضد بريطانيا في البحار، فلم تخاطر بالدخول في حرب أوروبية لا تعرف نتائجها، ولم تشأ الوزارة الفرنسية الجديدة التي خلفت وزارة (تيير) أن تقحم نفسها في القتال من أجل مصر، وسارعت إلى التفاهم مع الدول بشأن محمد علي ومصيره، وكان سقوط وزارة (تيير) دليلًا على استحالة وقوفها عمليًّا مع محمد علي.



شكل رقم (2) الحدود الإقليمية للقطر المصـري في عهد محمد علي (الشام)

تابع شكل رقم (2) الحدود الإقليمية للقطر المصـري في عهد محمد علي (مصـر)





تابع شكل رقم (2) الحدود الإقليمية للقطر المصـري في عهد محمد علي (السودان)

وفي ذلك الوقت، تشجع الباب العالي وسارت حكومته على حسب التعليمات البريطانية، فأقر معاهدة لندن، ووافق على أن تتخذ الدول أشد الإجراءات ضد القوات المصـرية المرابطة في الشام والأناضول، وعندئذ أبحر الأسطول البريطاني إلى (بيروت)، وضربها بالقنابل (9 سبتمبر 1840م).

وفي اليوم التالي شرع الأسطول في إنزال عدد من جنود البحرية الإنجليزية والنمساوية، ومعهم قوة تركية، وعين نابيير قائدًا للعمليات البرية التي كان قوامها سبعة آلاف جندي، وتولت تلك

الحملة توزيع الأسلحة على الثوار؛ ليحاربوا القوات المصرية في صف الحلفاء، وبدأت القوات المصرية تهزم في البر والبحر، وسقطت (صيدا) على الساحل؛ حيث نزلها جيش مختلط من الأتراك والإنجليز والنمساويين، ودارت العمليات الحربية على أرض لبنان، بينما اندست رسل السلطان والجواسيس الإنجليز بين الأهالي؛ لإثارتهم ضد الحكم المصري، ثم سقطت (عكا) بعد أن أمطرها الأسطول البريطاني بوابل من القنابل، ولما كانت (عكا) تعتبر في ذلك الحين مفتاح الشام كله، فقد تدهور موقف إبراهيم باشا، وبدأت قواته في الجلاء عن أطنة، والإسكندرونة، وحلب، ويافا، والقدس، وقد عانت تلك القوات في تقهقرها شدائد لا حصر لها؛ بسبب مناوشات الثوار في الطرق الوعرة وفي وسط الصحراء، بالإضافة إلى قلة المئونة، وقاد إبراهيم ذلك التراجع عبر الصحراء إلى غزة؛ حيث استقل من معه من الجند السفن التي أرسلها محمد علي.

والواقع أنه بعد سقوط عكا وتخلي فرنسا عنه، أيقن أنه أصبح تحت رحمة الحلفاء، فقَبِل الدخول في مفاوضات مع "نابيير" من كبار قواد الأسطول البريطاني، وكلف محمد علي وزيره (بوغوص) بعقد الاتفاق الذي وعد فيه محمد علي بتسليم الأسطول العثماني، وبالجلاء عن سوريا، وفي مقابل ذلك تعهد "نابيير" بأن تضمن الدول لمحمد علي حكومة مصر وراثية.

وقد وافقت الحكومة البريطانية على الاتفاق الذي توصل إليه "نابيير"، واضطر الباب العالي تحت ضغط السفراء إلى أن يرسل إلى محمد علي فرمان فبراير 1841م، الذي اعترف فيه بحق محمد علي وسلالته في حكم مصر، إلا أن الفرمان اشتمل على كثير من الشروط القاسية؛ كاحتفاظ السلطان بحق اختيار والي مصر من أسرة محمد علي، واستيلاء السلطان سنويًّا على جزية توازي ربع دخل مصر تقريبًا، وبعض المضايقات الأخرى، جعلت محمد علي يرفض قبول الفرمان، ويطالب بعدة تعديلات في شروطه، فأصبحت الوراثة لأكبر أفراد الأسرة العلوية سنًّا حسب المتبع في وراثة العرش العثماني، وأن تحدد الجزية السنوية بمبلغ 80.000 كيس (400.000) جنيه عثماني، وأن يكون للوالي حق منح الرتب العسكرية لغاية رتبة القائم مقام، وصدر فرمان آخر بمنحه الولاية على السودان، الذي تم غزوه على يد قوات محمد علي، واعتبره الباب العالي فتحًا عثمانيًّا، وفي 10 يونيه سنة 1841م قرئ الفرمان الأخير رسميًّا في قصر محمد علي، وبذلك عادت مصر إلى التبعية الشكلية للسلطان العثماني، ونجح بالمرستون في تحديد مركز محمد علي في مصر، ومنع تجدد اعتداءاته هو وخلفاؤه على أراضي الدولة العثمانية، بعد تقييد القوة المصرية برًّا وبحرًا، ومنع ولاة مصر من حرية التعامل المباشر مع الدول الأوروبية، وحرمانهم من التمثيل الدبلوماسي في الخارج، واستمر تحديد مركز مصر القانوني على هذه الصورة إلى أن زالت السيادة العثمانية نهائيًّا عند قيام الحرب العالمية الأولى سنة 1914م.

الفصل الثالث
ما بعد محمد علي
حكم الأسرة العلوية حتى الاحتلال البريطاني
(1848 -1882م)

تولى حكم مصر خلال الفترة (1848– 1882م) ثلاثة من الحكام (بالإضافة لفترة حكم استمرت نحو ثلاث سنوات خلال هذه الفترة، تولاها الخديوي توفيق، واستمرت بعد ذلك، كما سيرد ذكره في الفصل التالي)، وقد اختلف هؤلاء الحكام من حيث طبائعهم وتوجهاتهم السياسية، وبالتالي تأثيرهم على الحياة السياسية والاقتصادية، ومن ثم العمرانية لمصر.

يرى د. جمال حمدان أن هذه الفترة تعد مرحلة انتقالية بين مرحلة الاقتصاد الانقلابي (فترة حكم محمد علي) والاقتصاد الاستعماري (فترة الاحتلال البريطاني) أو منذ معاهدة لندن (1840م)، حتى معركة التل الكبير (1882م)؛ حيث يقول: *"كانت ملامح الاقتصاد الأول فيها تتنحى باطراد وتتراجع إلى المؤخرة، بينما أخذت أعراض الاقتصاد الثاني تبرز بالتدرج، حتى احتلت الصدارة، تلك أساسًا كانت مرحلة التغلغل والتوغل الأوروبي في مصر، التي سبقت الاحتلال العسكري ومهدت له، ويمكن تشخيص هذه المرحلة بأنها في الصميم مرحلة تحول من الإقطاع الشرقي إلى الاقتصاد الرأسمالي المتخلف على نمط المستعمرات، والذي تسوده زراعة تسيطر عليها الدولة التي تعمل من أجل التحديث والعصرية، وعصر إسماعيل هو بلا نزاع قمة هذه المرحلة"*[1]. *وإذا كانت مرحلة الاقتصاد الانقلابي تمتاز في جوهرها بمحاولة إقامة صرح صناعي ضخم على أساس قاعدة زراعية عريضة، فإن هذه المرحلة بعد أن حرمت من هذا الصرح الصناعي تمتاز أساسًا بأنها عوضًا عن ذلك قامت ببناء الهيكل التحتي الحديث الذي يخدم القاعدة الزراعية المتوسعة، وعلى هذا تتلخص ملامح المرحلة في ثلاثة عناصر أساسية، هي: "الحد الأقصى من الزراعة، والحد الأدنى من الصناعة، والحد الأوسط من هيكل البناء التحتي"*[2].

خلفاء محمد علي في الفترة من [1848-1882]:

عباس باشا الأول (1848- 1854)؛

ولي عباس حلمي بعد وفاة إبراهيم، وفي حياة محمد علي باشا، وهو ابن طوسون بن محمد علي، لم يورث عن جده مواهبه وعبقريته، كما لم يشبه عمه إبراهيم في عظمته وبطولته؛ بل كان قبل ولاية الحكم وبعد أن تولاه

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، مرجع سابق، ص 18، 19.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، مرجع سابق، ص 18، 19.

خلوًا من المزايا والصفات التي تجعل منه ملكًا عظيمًا يضطلع بأعباء الحكم، ويسلك بالبلاد سبيل التقدم والنهضة[1].

سعيد باشا (1854- 1863):

ولي سعيد باشا الحكم بعد مقتل عباس الأول، وله من الصفات والخصال ما يخالف كليًّا صفات سلفه؛ حيث اتسم بصفات عديدة، أثرت فيما بعد في كل جوانب الحياة المصرية في عهده وما بعده؛ حيث اتسم بطيبة قلبه وسلامة قصده ونيته، وشجاعته وصراحته، وحبه للعدل، ونفوره من الظلم والإرهاق، بيد أنه كان ضعيف الإرادة، كثير التردد، لا يستقر على رأي واحد، ومن هنا جاءت تقلباته في الخطط والبرامج والأعمال، كما أنه كان شديد الانصياع لآراء حلفائه من الأوروبيين، وكان شديد الإسراف والالتجاء إلى الاستدانة، وفي عهده أخذ الأجانب يبسطون أيديهم إلى مرافق البلاد، ويستطيلون على سلطة الحكومة وسيادتها، وصار للقناصل نفوذ لم يكن لهم من قبل في عهد محمد علي وإبراهيم وعباس[2].

إسماعيل باشا (1863- 1879):

يرى العديد من المؤرخين أن عصر الخديوي إسماعيل هو في مجموعه صورة مختصرة لتاريخ مصر القومي والسياسي والاقتصادي إبان النصف الثاني من القرن التاسع عشر إلى مقدمات الثورة العرابية[3]، فهو يمثل من ناحية عهد تقدم نسبي وعمران، ومن ناحية أخرى عهد القروض المشئومة، والأغلاط المتلاحقة التي عصفت باستقلال البلاد.

وقد اتسم بالعديد من الصفات الشخصية التي أثرت في حياته وقراراته، فكما يقول الرافعي[4] "أنه كان بلا مراء آية في الذكاء والفهم وسرعة الخاطر، وقوة الذاكرة، ومضاء العزيمة، وعلو الهمة، وكان شجاعًا لا يعرف الجبن والإحجام، قوي الشخصية عظيم المهابة"، كما يرى أوين[5] أنه أبرز من تولى عرش مصر بعد محمد علي، فقد حفل عهده بالأحداث الجسام التي أثرت تأثيرًا بالغًا في الاقتصاد المصري؛ حيث كان له برنامجه الإصلاحي الذي أعلنه في بداية عهده لينهض بجميع أوجه النشاطات الاقتصادية، وكان لعصره أثره النافع، كما كان له أثره الضار لما تفتحت فيه من آمال وما قام فيه من حضارة وعمران، ولكن تخلله الأخطاء التي أفضت إلى تدخل الدول الأجنبية في شئون مصر الداخلية (المالية والاقتصادية والسياسية)، ومن ثم تصدع البنيان الاستقلالي لمصر[6]، والذي طالما كافح من أجله، ويكفي أنه الخديوي الوحيد من الأسرة العلوية الذي

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الأول، ص 15، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2000م.

(2) عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص 30.

(3) عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص 73.

(4) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، ص 303، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2000م.

(5) R. OWEN: COTTON AND THE EGYPTIAN ECO0.00OP CIT;P 158.

(6) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 94.

تم خلعه بفرمان سلطاني تحت ضغط دولي، وما لذلك من دلالات بالغة في انهيار الصرح الوطني المستقل[1].

1- السياسية والاقتصاد تحت حكم عباس باشا [1848-1854]:

1.1 السياسة الخارجية والأمن:

اتسمت السياسة الخارجية لعباس باشا بالانغلاق عمومًا؛ وذلك نتيجة لسماته الشخصية التي تتصف بالشك والريبة في كل من حوله -مصريين وأجانب على حد سواء- حتى أنه تخلى عن معظم الخبراء الذين جلبهم جده محمد علي لدفع قاطرة التنمية، وبناء كوادر وطنية لتحمل مهام التنمية فيما بعد، ولأن معظم هؤلاء الخبراء من الفرنسيين، فإن ذلك بدأ يوقع نوعًا من التوتر في العلاقة المصرية الفرنسية، التي بدأت تفقد نفوذها في مصر، وفي المقابل بدأ النفوذ البريطاني في عهده ينمو على يد المستر (مري) القنصل البريطاني؛ حيث قيل إن عباس كان يستعين بهذا القنصل للضغط على الباب العالي لتغيير نظام وراثة العرش؛ كي يئول إلى ابنه إلهامي[2].

وقد كان لهذه العلاقة ثلاثية الأبعاد، آثار كبيرة في طبيعة المشروعات العمرانية (القليلة) التي تمت في عهد عباس؛ حيث يمكن إيجاز هذه الآثار في الآتي:

- نظرًا لسوء علاقته بفرنسا ومخافته أن تغضب إنجلترا -التي هي طريقه للباب العالي- فقد رفض كليًّا إجابة الطلب الفرنسي بحفر قناة السويس.
- في المقابل وتوددًا لإنجلترا، فقد وافق على مشروعين عمرانيين لخدمة الأهداف البريطانية في المقام الأول (وإن كان لهما آثار إيجابية جدًّا على العمران المصري فيما بعد).
  - أول هذه المشروعات هو إصلاح الطريق البري بين القاهرة والسويس، وجعله معبدًا تسير فيه العربات بسهولة، وذلك بإيعاز من المستر (مري)؛ حيث كان الهدف من ذلك تسهيل سبيل المواصلات البرية إلى الهند عن طريق مصر، وسرعة نقل البريد البريطاني والسياح بين الهند وإنجلترا.
  - ثاني هذه المشروعات هو ما رمت إليه السياسية الإنجليزية بتعبيد طرق المواصلات بين إنجلترا والهند في مصر، بواسطة إنشاء سكة حديدية تصل الإسكندرية بالقاهرة، ومنها إلى السويس[3].

وهكذا نرى أن السياسة الخارجية أثرت بشكل مباشر في توجيه مسار مشروعين لهما بالغ الأثر في تطور منظومة العمران المصري فيما بعد.

---

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 307.

(2) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الأول، ص17، 18، مرجع سابق.

(3) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، المرجع السابق، ص 19، 20.

يضاف إلى ذلك اشتراك مصر في حرب القرم بجانب الباب العالي ضد روسيا عام 1853م؛ حيث ساهمت مصر في هذه الحروب بنحو 20 ألف جندي، بالإضافة إلى قطع من الأسطول المصري[1]، وهذا يعد أول كسر لفرمان 1840م، الذي نص على ألا يزيد عدد الجيش المصري عن 18 ألف جندي وقت السلم، وهو ما فتح الباب فيما بعد لخلفاء عباس نحو زيادة عدد الجيش على سبيل الاستثناء الدائم، ولا يخفى أن هذه الزيادة في عدد الجيش يتبعها متطلبات صناعية، تساهم في تطور الحركة الصناعية التي بدأت تخبو منذ فرمان عام 1840م.

2.1 **الاقتصاد والتجارة:**

الأمن الداخلي:

يذكر الرافعي وغيره أن عباس عني باستتباب الأمن، فضرب على أيدي الأشقياء وقطاع الطرق، وطاردهم وعاملهم بالقوة، فخشوا بأسه وانقطع دابرهم، وأمن الناس شرورهم، فاستتب الأمن في عهده[2]، وشمل هذا الأمن الريف والحضر على حد سواء، كما نجا الفلاحون من أعمال السخرة (وقد يرجع ذلك إلى قلة أعمال العمران في عهد عباس).

وعلى مستوى التأثير العمراني لهذا الجانب من السياسة الداخلية، فإن استتباب الأمن مهد الطريق جيدًا فيما بعد للنشاط التجاري بين المدن في عهد سعيد، بعد إلغائه ضريبة الدخولية، والذي كان بداية التكوين الرأسمالي الأول للمدن في ذلك العصر.

الزراعة:

لم تذكر المراجع عن الحالة الزراعية في مصر في عهد عباس الأول إلا القليل جدًّا، وقد يرجع ذلك إلى قصر مدة حكمه (أقل من ست سنوات)، ولكن مما يمكن الاستدلال عليه أن التوسع الزراعي (الرأسي والأفقي) قد توقف خلال فترة حكمه، وكذلك حفر الترع، ويكفي القول إن ترعة المحمودية (أهم ترع مصر في ذلك الوقت) قد شارفت على الإظماء، ولم تمتد إليها يد التطهير إلا في عهد سعيد[3]، ويمكن هنا عرض ملمحين أساسيين، كان لهما أثر كبير على وضع القرية المصرية في ذلك العهد وعلاقتها بالمدينة.

الملمح الأول: لائحة الأراضي سنة 1847م:

قبيل تولي إبراهيم باشا الحكم عام 1848م (والذي لم يستمر سوى عدة شهور) صدرت لائحة الأراضي (في 2 ديسمبر 1847م)، والتي أعطت لحائزي الأراضي الأثرية (التي تنقل عبر الميراث)

(1) عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي ونهضة مصر في القرن التاسع عشر، مرجع سابق، ص 117.

(2) راجع عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جزء أول، مرجع سابق، ص21، وعبد الرحمن البطريق: عصر محمد علي، مرجع سابق، ص 116.

(3) عبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي، جزء أول، مرجع سابق، ص 32.

بعض الحقوق على الأراضي التي في حوزتهم، وكان أهم ما جاء فيها[1]:

- أعطت لصاحب الأثر الحق في رهن أرضه أو التنازل عنها للغير، بموجب حجة مكتوبة أمام الشهود.
- جعلت للفلاح الذي يعود إلى بلده بعد أن يكون قد نزح عنها مدة، الحق في استرداد كل أرضه أو بعضها حسب مقدرته على الزراعة، ولو كان زرعها شخص آخر مدة غيابه متى كان قادرًا على دفع ما عليها من متأخر الخراج.
- نصت على أنه لا يمكن انتزاع الأرض من حائزها إلا إذا كان غير قادر على زراعتها وأداء خراجها.
- أجازت اللائحة إعادة بعض الأراضي إلى أصحابها ممن أخذت منهم بسبب عدم قدرتهم على زراعتها، وكانت قد وزعت على غيرهم من المقتدرين لزراعتها عن طريق الرمية[2]، وترك تقدير ذلك للمدير ليحدد مدى اقتدارهم، ومقدار الأرض التي ترد إليهم.
- حددت اللائحة أن كل تنازل عن حق الانتفاع -سواء كان بالغاروقة[3] أو بالمشاركة أو بيع الوفاء- ضرورة أن يثبت كل تصرف مما أباحته اللائحة في سند مدموغ، يرجع إليه عند وقوع أي نزاع حول الأثر.

وفي عهد عباس لم تحدث أي تغييرات فيما يختص بحيازة الأطيان التي أقرتها اللائحة السابقة[4]، ولم يرَ العديد من الذين تناولوا هذا الموضوع أن فيه أي إضافة حقيقية للفلاح؛ حيث يرى (د. شلبي) أن ما جاء بهذه اللائحة هو مجرد تقنين للأمر الواقع، أو للعرف الجاري في التعامل بالأرض في ذلك الوقت، بل ويرى أنها أسقطت أحد الحقوق التي كانت للفلاح منذ زمن الالتزام، وهو حق توريث الأرض لذريته فيما كانوا قادرين على ذلك[5]، ويتفق معه في ذلك كينيث كونو، بل ويرى -زيادة على ذلك- أن الهدف الأساسي من هذه اللائحة كان هو رفض أغلب دعاوى الأرض التي ترفعها عائلات الفلاحين الذين فقدوا أراضيهم[6].

وأيًّا كانت رؤية الذين تناولوا الموضوع، إلا أن هذه اللائحة كان لها تأثيرها النسبي على علاقة رأس

---

(1) علي شلبي: الريف المصري في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ص 72، 73، دار المعارف 1983.

(2) الرمية: هي تلك الأرض التي يتنازل أصحابها عنها لعدم قدرتهم على زراعتها وأداء ما عليها إلى غيرهم من القادرين.

(3) الغاروقة: هي عقد يعطي به المدين عقاره للدائن؛ تأمينًا له على دينه، وللدائن حق الانتفاع بهذا العقار من غير مقابل لحين وفاء الدين بأكمله.

(4) علي شلبي: الريف المصري، مرجع سابق، ص 74.

(5) علي شلبي: الريف المصري، مرجع سابق، ص 74.

(6) كينيث كونو: فلاحو الباشا "الأرض والمجتمع والاقتصاد"، مرجع سابق، ص 242.

المال الحضري بمنظومة العمران الريفي، وشكل بداية لنوع جديد من الإقطاع، استمر بعد ذلك بأشكال متعددة، ولعقود طويلة، وبشراهة متناهية، ويمكن في ذلك توضيح الآتي:

- استغل بعض أصحاب رءوس الأموال بالمدن -وبمعاونة من طبقة (الذوات)[1]- هذه اللائحة في تكوين شراكة (غير متكافئة) مع بعض أصحاب الأراضي الأصليين، في أن يسترجعوا لهم أراضيهم بموجب هذه اللائحة، على أن يعمل الفلاحون في هذه الأرض كأجراء، ثم يتنازلوا عن الأرض بعد ذلك لصاحب رأس المال، وهذا جعل جزءًا من رأس المال الحضري يصب في الريف، حتى أصبح في غضون أعوام قليلة معظم رأس المال الحضري يتحول إلى الريف[2].
- أدى هذا النوع من الشراكة إلى عودة العديد من الفلاحين إلى أراضيهم (قراهم) بعد أن هجروها إلى المدن (البنادر)، خاصة وأن معظمهم ممن أضيروا في أعمال السخرة.
- مثلت هذه اللائحة دافعًا وهميًّا، ولكنه قوي جدًّا نحو هجرة الكثير من سكان القرى الذين فقدوا أراضيهم نحو المدن على أمل تكوين رأسمال كافٍ لعودتهم لأملاكهم المسلوبة، ولكنهم غالبًا لا يستطيعون ذلك، ويبقون في المدن في أعمال هامشية.

الملمح الثاني: نزوع عباس نحو إعادة الهيئة الاحتكارية في المجال الزراعي:

بعد سقوط الاحتكارات في أواخر عهد محمد علي، نشطت حركة التجارة بين القرية والمدينة، وأصبح شراء المحصول قبل جَنْيِهِ هو الأمر الشائع (كما كان في القرن الثامن عشر) وهو ما فتح الباب على مصراعيه نحو دخول تجار البنادر مباشرة إلى قلب القرى، وفي خلال سنوات قليلة أصبح الإنتاج الزراعي محتكرًا من قبل عدد من كبار التجار، معظمهم من اليونانيين، ويذكر كينيث كونو *"أنه في الأربعينيات حدث تغلغل سريع لتجار الليفانت في الوجه البحري، وكان اليونانيون بكل المقاييس هم أكبر وأهم عنصر بين هؤلاء التجار، وقد قام عباس بترحيل الكثير منهم عام 1854م؛ بحجة أمر الباب العالي باتخاذ استعدادات لحرب القرم، غير أن الهدف الحقيقي في رأي القنصل الإنجليزي (بروس) كان إعادة العمل بنظام الاحتكار"*[3]. وهذه كانت بداية الدلالات على العصر الاقتصادي القادم، وهو زوال احتكارات الدولة لحساب احتكارات جديدة، أساسها الأجانب في المقام الأول، ثم رأس المال الحضري الذي تكون وتراكم خلال العقد الأخير من عهد محمد علي وما بعده.

ويمكن هنا تسجيل ملاحظة مهمة، وهي أن الأسلوب التجاري الذي كان سائدًا في ذلك الوقت لم يدعم

(1) الذوات: هي طبقة كبار الموظفين في الدولة، والذين لهم حظوة عند أهل الحكم.

(2) كينيث كونو: فلاحو الباشا، مرجع سابق، ص 238.

(3) كينيث كونو: فلاحو الباشا، مرجع سابق، ص 237.

الدور المفترض للمدن كحلقة وسيطة بين الإنتاج الأولي والاستهلاك، سواء كان محليًّا أو تصديريًّا، خاصة إذا وضع في الاعتبار أن التصدير كان هو الهدف الأول للتجار أو الوكلاء التجاريين للدول الخارجية، فكانت المحاصيل تشحن من القرى إلى الموانئ رأسًا، بعد انهيار احتكار الدولة للقطاعات الاقتصادية، وقد يكون ذلك أحد المبررات للتضخم الحضري الجائر لكل من القاهرة والإسكندرية على حساب باقي المدن في ذلك الوقت تحديدًا.

الصناعة:

أجمع معظم الباحثين على أن عصر عباس كان عهد ردة عمرانية بوجه عام، وصناعية بوجه خاص، إن صح التعبير، فيذكر الرافعي: "*وأقفل ما بقي من المعامل والمصانع التي أنشأها جده؛ بحجة الاقتصاد في النفقات*"[1]. كما يذكر البطريق: "*كان عباس حاكمًا غليظ القلب، رجعيًّا ضيق الأفق، وضع نصب عينيه القضاء على نتائج الإصلاحات التي تمت في عهد محمد علي، فقد صفى المصانع التي تأسست، وأغلق المدارس التي شيدت، وأمر بإيقاف العمل في بناء القناطر الخيرية، وهدم ما أنجز في بنائها*"[2]. بينما تذكر نوال قاسم: "*استمر في سياسة إغلاق المصانع المتبقية من عهد محمد علي، كما استغنى عن المهندسين والعمال؛ بحجة الاقتصاد في النفقات، فنجد أنه أبطل مصنع الطرابيش بفوه، وهدم مصنع الورق ببولاق، وتحول مصنع المنصورة إلى ثكنات للجند، وإن كانت بعض الصناعات المتصلة بالجيش والجند قد انتعشت؛ بسبب حرب القرم في آخر عهده، ولم يتبق من الآثار الصناعية في عهده إلا المخابز، وبعض مصانع الأقمشة؛ لسد حاجة القوات العسكرية، وصنع البنادق بالقاهرة، والمطبعة الأميرية، ومدبغة الإسكندرية*"[3].

وجدير بالذكر أن دوافع عباس لإغلاق بعض الصناعات أثرت كثيرًا في الاتزان الهيكلي لاقتصاد الوجه القبلي والبحري؛ حيث نجد أنه ألغى وأبطل مصانع الغزل والنسيج بالوجه القبلي حتى بني سويف؛ لاقتصاد مصاريف نقل القطن إليها، وتم تسريح آلاف العمال منها، وانتخب منهم خمسة آلاف عامل ليلتحقوا بالخدمة العسكرية[4]. أما في الوجه البحري فقد أغلق الكثير من مصانع الغزل والنسيج بالمدن الصغرى، مع الإبقاء على قدر محدود من هذه الصناعة في المدن الكبرى، مثل المحلة والمنصورة وميت غمر. كما أن هناك من يرى أنه في مقابل إغلاق الصناعات الكبيرة والحديثة، أخذ عباس في تشجيع نظام الطوائف لما فيه خير للصناعات الصغرى، ولما تتطلبه من أموال محدودة ومشاريع صغيرة، تتناسب مع موارد مصر، وخاصة في ظل سياسة

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 22.

(2) عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي، مرجع سابق، ص 111.

(3) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 129-130.

(4) سامي سليمان السهم: التعليم والتغيير الاجتماعي، مرجع سابق، ص167.

الباب المفتوح التي بدأت منذ ذلك العهد[1].

ولنا أن نتخيل حجم ما تعرضت له المدن المصرية خلال هذه الفترة من تذبذبات شديدة جدًّا في الأنشطة الحضرية، واضمحلال صناعي، وتحولات تجارية (حيث تنقل المواد الخام والبضائع -وكلها زراعية- من مراكز إنتاجها إلى الموانئ دون المرور بالمدن)، وبداية هجرة رأس المال الحضري إلى الريف، ونزوح أهل القرى إلى المدن، عبر أوهام تكوين رأسمال يمكنهم من العودة مرة أخرى لقراهم كملاك لا أجراء.

التعليم:

ساءت حالة المدارس عمومًا في عهد عباس، فألغى معظمها (بعد الذي عطل منها في أواخر عهد محمد علي)، وأقفلت المدارس أبوابها -بين عالية وثانوية وابتدائية-، ولم يبق منها إلا قليل بالقاهرة والإسكندرية ومدرسة المهندس خانة؛ بل إنه تخلص من العديد من العلماء المصريين، عن طريق إرسالهم إلى السودان بحجة إنشاء مدرسة ابتدائية بالخرطوم، والسبب الحقيقي كما يذكره الرافعي هو نفيهم من مصر، وانتقى من تلاميذ المدارس التي أقفلها عددًا منهم، أدخلهم مدرسة أنشأها عام 1849هـ وسماها (المفروزة)، إشارة إلى أنه أفرز تلاميذها من بين طلبة المدارس، وكانت هذه المدرسة بمثابة مدرسة تجهيزية حربية[2].

وأشار كثير ممن عاصروا هذه المدرسة إلى الاهتمام البالغ بها في أوائل حكم عباس، إلا أنها لم يطل عمرها، وأصابها الإهمال كغيرها[3].

التجارة:

أولًا: التجارة الخارجية:

بعد تخلي الدولة عن الاحتكار، واتباعها سياسة الباب المفتوح، أصبحت حرية التجارة مكفولة للجميع، سواء للتجار المصريين أو الأجانب، ومثل القطن أهم خامة تصديرية؛ حيث بلغت قيمة ما تم تصديره من القطن عبر ميناء الإسكندرية 515 ألف جنيه عام 1850م، وهو ما يعادل 31٪ من جملة الصادرات المصرية، وبلغ ما تم تصديره من القطن عام 1850م حوالي 365 ألف قنطار[4]، واحتل ميناء الإسكندرية مركز الصدارة في عملية التصدير والاستيراد؛ حيث مثل وحدة خلال هذه الفترة نحو 80٪ من عمليات شحن واستقبال الصادر والوارد، وظهر في هذه الفترة القوة البالغة لتأثير الوكالات التجارية الدولية على عمليات الصادر والوارد والوصول -كما ذكر سابقًا- إلى قلب مصادر الموارد الأولية بالقرى.

---

(1) محمد فهمي لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي في العصور الحديثة، مكتبة النهضة المصرية 1944، ص 203-204.

(2) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 21-22.

(3) سامي سليمان السهم: التعليم والتغيير الاجتماعي، مرجع سابق، ص 127.

(4) أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية، الهيئة المصرية العامة للكتاب 1995، ص 284.

ثانيًا: في مجال التجارة الداخلية:

اعتمدت التجارة الداخلية على فكرة أن كل عدة نقاط تجميع فرعية ترتبط بنقطة تجميع أساسية، ثم ترتبط هذه النقاط الأساسية بمركزين رئيسين، هما القاهرة والإسكندرية، وقد شكل ذلك النواة الأساسية لشكل المنظومة الاقتصادية / العمرانية للقطر المصري في معظم فترة الدراسة.

ونقاط التجميع تلك هي ما أطلق عليه الشون، ويرجع وجودها إلى عصر محمد علي، الذي أعد شونًا حكومية (في ظل نظام الاحتكار)، واختار لها أمكنة مناسبة؛ بحيث تكون قريبة من مجرى النيل؛ ليسهل جمع المحاصيل من الفلاحين في هذه الشون، وبعد عصر محمد علي ظلت هذه الشون قائمة لفترة تؤدي نفس المهام التي أنشئت من أجلها في عهده[1].

كما أقام بعض الرأسماليين بعضًا من الشون الخاصة، أخذت في الازدياد مع الوقت وزوال تأثير احتكار الدولة للتجارة، وتملك معظم هذه الشون الأجانب والأقباط[2].

وبانتهاء دور الشون في تجارة القطن الداخلية بدأت الحلقات (وهي أمكنة مخصصة لبيع القطن في الأقاليم) تلعب دورها في البنادر والأرياف، ويعد عباس باشا هو أول من أقام هذه الحلقات[3]، ولكن لرغبة التجار (والذين كانوا يتعاملون بنظام النسيئة الذي جرمه كل من محمد علي وعباس) في العودة للتعامل مباشرة مع الفلاحين، دون الحاجة لمثل هذه الحلقات، فإنهم احتجوا في عهد سعيد على طريقة البيع المتبعة في حلقة الزقازيق منذ عهد عباس؛ محاولين العودة للشراء من الفلاحين مباشرة، ولكن رفض طلبهم، بل إنه قدم في عهد إسماعيل باشا اقتراحًا بأن تعمم هذه الحلقات على كل مدن (بنادر) القطر، وهو ما تمت الموافقة عليه عام 1882هـ، ولم يكن لزامًا على أصحاب الأقطان بيعها داخل هذه الحلقات، ولكن في حال البيع خارجها لا يكون للبائع أو المشتري الحق في رفع دعوى لأي نزاع ينشأ بينهم[4].

والجدير بالذكر هنا أن هذه الحلقات التي تم توزيعها على جميع البنادر -مع توفر شبكة سكك حديدية تربط هذه البنادر مع بعضها البعض (في عهد إسماعيل)- تعد هي بمثابة التصور الأول لمنظومة العمران المصري المتكاملة، والتي بدأت معها عملية الأدوار الإقليمية كما سيلي بيانه.

2- التطورات السياسية والاقتصادية في عهد سعيد باشا: الركود والانكفاء [1854-1863]:

1.2 ثورة النقل والمواصلات - إنشاء السكك الحديدية في مصر في عهد سعيد باشا:

إن إنشاء وتشغيل السكك الحديدية كان نقطة تحول مهمة في تاريخ النقل والمواصلات في جميع أنحاء

(1) أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية، ص 128-129.

(2) أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية، ص 150.

(3) أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية، ص 154.

(4) أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية، ص 154-155.

العالم؛ فقد مكن من ربط مختلف الأقاليم بسرعة، وأوحى إلى الإنسان بالإحساس بإمكان وحدة العالم، على الأقل من الناحية الاقتصادية؛ إذ عمل على نمو وازدهار التجارة العالمية، بتمكينه مختلف الأقاليم من تبادل فوائض إنتاجها بسرعة وكفاءة عالية، بصرف النظر عن وزنها أو حجمها أو بعدها عن مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك، وبالتالي عمل على تقدم وازدهار الأقاليم التي أنشئ فيها بدرجة يمكن معها القول إن إنشاء السكك الحديدية في أي دولة يعتبر البداية الحقيقية لازدهار وتطور حياتها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في العصر الحديث[1].

وتعتبر مصر مثلًا قويًّا لهذا القول؛ فقد كان لإنشاء وتشغيل وامتداد شبكة السكك الحديدية بين مدنها المختلفة أثر كبير في ازدهار ونمو العديد من تلك المدن، سواء تلك التي عاصرت بداية الإنشاء أم تلك التي مرت بها الخطوط الحديدية فيما بعد، وخلال مراحل تطورها؛ فاتصال الإسكندرية بالسويس في بداية الإنشاء جعل مصر ممرًّا عالميًّا سهلًا للتجارة العالمية بين أوروبا والشرق، خدم تجارة المرور، وساعد على ازدهار كل من المدينتين، ومرور الخط على كفر الزيات في بداية عهد الإنشاء عمل على تطورها ونموها، كما أن مدينة الزقازيق التي كانت في الأصل معسكرًا لعمال التراحيل الذين كانوا يعملون في حفر الترع الصيفية شرق الدلتا، أصبحت من أهم مراكز المواصلات الحديدية، بمرور الخط الحديدي من القاهرة إلى الإسماعيلية عبرها، وأدى ذلك إلى نموها وازدهارها، ومدينة طنطا زادت أهميتها وانجذب السكان حولها بشكل كبير، بعد أن صارت مركز التقاء خطوط السكك الحديدية، وهناك العديد من الأمثلة عما فعلته السكك الحديدية في ازدهار ونمو العديد من المدن المصرية، التي سنوضح أهمها فيما بعد، ويكفي هنا القول إنها جعلت نقل القطن سهلًا ميسورًا من مراكز إنتاجه إلى موانئ تصديره؛ مما أدى إلى نمو مدن الأرياف التي كانت تجمع عندها الأقطان؛ تمهيدًا لنقلها بالسكك الحديدية إلى تلك الموانئ الخاصة، وخاصة الإسكندرية.

وتعتبر مصر أسبق الدول العربية والأفريقية استخدامًا للسكك الحديدية؛ بل إنها في الواقع كانت من أوائل بلاد العالم استخدامًا لها[2]، فلم يكد يفتح الخط الحديدي بين ليفربول ومانشستر في إنجلترا عام 1830م، حتى أخذ المهندس الأسكتلندي توماس جالواي، الذي كان يعمل في خدمة محمد علي[3] يعرض بإلحاح شديد على

(1) فاطمة علم الدين: تطور النقل والمواصلات الداخلية في مصر، مرجع سابق، ص 37.

(2) كانت أول سكة حديدية أنشئت في إنجلترا للأغراض العامة عام 1825م بين بلدتي ستكتن ودارلنجتون، تبعها إنشاء خط ليفربول ومانشستر عام 1830م، أما في أمريكا فقد أنشئ أول قطار للركاب عام 1831م بين الباني وشنكتادي في نيويورك على نهر هدسون، وفي القارة الأوروبية افتتح أول خط حديدي عام 1835م بين بروكسل ومالين.

(3) كان يعرف وهو في خدمة محمد علي باسم "جالواي بك".

الباشا إنشاء خط حديدي يربط القاهرة بالسويس، ويحول محل الطريق البري الصحراوي الذي كان مستخدمًا بينهما، ونجح فعلًا في إقناعه بإنشاء ذلك الخط، وسافر فعلًا إلى إنجلترا في نوفمبر 1834م؛ لشراء القضبان والقاطرة.

ولكن لم يقدر لفكرة إنشاء الخط الحديدي بين القاهرة والسويس أن تخرج إلى حيز التنفيذ في ذلك الوقت، بالرغم من وصول كميات كبيرة من القضبان؛ وذلك لعدة اعتبارات، منها انشغال محمد علي في بناء القناطر الخيرية؛ لرفع منسوب المياه في فرعي رشيد ودمياط لري محصول القطن، ومنها ضخامة العمل المطلوب، وعدم الاطمئنان إلى نتائجه المالية.

على أن ذلك لم يمنع الباشا من الاستفادة من القضبان الحديدية التي وصلت؛ إذ قام عام 1834م بإنشاء خط حديدي قصير يربط النيل بمحاجر المقطم؛ حتى ينقل به الأحجار اللازمة لإنشاء القناطر[1]، كما قام بإنشاء خط حديدي آخر قصير في ضواحي الإسكندرية[2] بين المكس ومحاجر الدخيلة[3]، وغير ذلك فيما بعد[4].

وفي 2 أغسطس عام 1849م توفي محمد علي، وتولى عباس رسميًّا منصب الولاية، ولم يمض وقت طويل حتى قامت المؤامرات ضده في القسطنطينية، وخاصة من رشيد باشا الصدر الأعظم، وبعض أفراد أسرة محمد علي، وكان مري يرى انتهاز فرصة المعارضة المتزايدة لعباس في القسطنطينية؛ لزيادة النفوذ البريطاني في مصر، وذلك بالوقوف في صف عباس، الذي يمكن جعله يوافق على تنفيذ خط سكة حديد القاهرة الإسكندرية مقابل ذلك التأييد، وفعلًا نجحت بريطانيا في تخطيطها، لدرجة أنه قبل صدور الفرمان السلطاني، القاضي بالإذن لعباس ببناء الخط الحديدي في نوفمبر 1851م، كان ستيفن بك ناظر الخارجية المصرية قد أبرم مع المندوب البريطاني عقد إنشاء السكة الحديدية.

---

(1) أمين سامي باشا: تقويم النيل، مجلد 3، ص1855.

(2) F.O. 78/381: BOWRING TO PALMERSTON MAR.1834 REPORT ON EGYPT AND CANDIA
توجد ترجمة لتقرير بورنج في كتاب د. محمد فؤاد شكري وآخرين: بناء دولة مصر محمد علي، ص 361-747.

(3) محمد أمين حسونة: مصر والطرق الحديدية، ص 88.

(4) في عام 1845م قام محمد علي باشا بإنشاء سكة حديد المحمودية، التي كانت تبدأ من وسط مستودعات البضائع والغلال المخصصة للتصدير، وتنتهي عند رصيف الشحن، وقد ركب عليها ثلاثون مركبة تسع كل منها ثلاثين هكتولتر من الحبوب، أي حوالي 160 أردبًا، وكانت المركبة إذا أطلقت على شريط السكة الحديد تسير تلقائيًّا حتى تبلغ نهاية الرصيف، فتلقي حمولتها من الحبوب في المجاري الخاصة بالسفن؛ لتهبط إلى عنابرها، وبذلك سهلت عمليات الشحن، وأصبحت سريعة، وقل عدد العمال اللازمين، انظر: كتاب د. أحمد أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن 19، ص 231.

بدأ العمل في مشروع الخط الحديدي بين القاهرة والإسكندرية عام 1852م، إلا أن بروس الذي عين وكيلًا وقنصلًا عامًّا لبريطانيا في مصر في ديسمبر 1853م، كان يعتبر أن ذلك الخط سيكون قليل الفائدة للنقل والمواصلات بين الهند وبريطانيا ما لم يتم إنشاء خط القاهرة السويس، وفعلًا نجح هو وستيفنسون من إقناع عباس بمنح ستيفنسون عقد إنشاء ذلك الخط الجديد، وقبل الانتهاء من خط الإسكندرية القاهرة، وقبل البدء في خط القاهرة السويس وفي 14 يوليو 1854م، اغتيل عباس؛ ليخلفه في الحكم سعيد باشا، الذي أوفى فعلًا بالتزامات سلفه.

2.2 السياسة الخارجية والجيش والأسطول:

بعد انهيار تجربة محمد علي الفريدة، انتهى عصر الحماية الاقتصادية، وفرض رأس المال العالمي على مصر الدخول في عصر الحرية الاقتصادية، وذلك طبقًا لمعاهدة سنة 1841م، وأصبحت مصر تساير الأفكار والمذاهب التي نشأت وانتشرت في دول أوروبا في ذلك الوقت، وكانت تنادي بالحرية الاقتصادية، وحرية العمل والتجارة.

وتعتبر الفترة (1849– 1882) من تاريخ مصر الاقتصادي فترة انتقالية؛ فهي انتقال من فترة انغلاق اقتصادي وتحكم في فروع النشاط الاقتصادي كافة، إلى فترة انفتاح اقتصادي وحرية تامة؛ حيث دخلت مصر إلى الأسواق العالمية، واندمجت في النظام العالمي.

وكانت هذه فرصة رأس المال العالمي في تحويل اقتصاد مصر إلى اقتصاد تابع، يخضع لسيطرة رأس المال بصفة عامة، ورأس المال الإنجليزي بصفة خاصة[1]، وقد كان نتيجة تبني الحكومة المصرية لسياسة الباب المفتوح (الحرية الاقتصادية والانفتاح الاقتصادي) أن نجح رأس المال الأجنبي في تعبئة الفائض الاقتصادي المصري نحو الخارج، بعد أن كانت دولة محمد علي تستخدمه في إرساء البناء الصناعي والتنمية بصفة عامة، فما لا يستنزف في عمليات التصدير والاستيراد (تصدير محصول القطن واستيراد جميع السلع المصنعة) يتم استنزافه في عمليات سداد الديون والفوائد والأرباح والعمولات[2].

ويمكن تلخيص التوجهات السياسية الخارجية في النقاط التالية:

- رفع كل أنواع الحماية الجمركية للسلع المصرية، وكذلك القيود على الاستثمار الأجنبي بمصر.
- منح الامتيازات للشركات الأجنبية، وأهمها امتياز حفر قناة السويس (سيتم التعرض له بالتفصيل).
- محاولة دمج مصر في المنظومة السياسية العالمية، وخوض غمار حروبها من خلال الاستمرار في حرب القرم لمساعدة تركيا، والاشتراك في حرب المكسيك (عام 1862) مجاملة لنابليون

(1) محمد ديودار: الاقتصاد المصري بين التخلف والتطوير، دار الجامعات المصرية 1978م، ص 195.

(2) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 91.

الثالث إمبراطور فرنسا، بالإضافة لاهتمام سعيد بأحوال السودان، ممهدًا الطريق لتوطيد الحكم المصري في السودان في عهد خلفه إسماعيل.

- فتح باب الديون الخارجية على مصراعيه، كأثر جانبي (سلبي) وحتمي لاتباع سياسة الحرية الاقتصادية، في واقع لم يتم تهيئته لتقبل هذا الإطار التنافسي غير المتكافئ، فضلًا عن سوء استغلال الثروة النقدية الوطنية التراكمية أو الأجنبية (عبر الديون) على حد سواء.

وقد بدأ سعيد باشا في عقد قروضه بإصدار سندات على الخزانة العامة قيمتها 3.5 مليون جنيه، وكان هذا المبلغ يساوي قيمة أسهم مصر في قناة السويس، البالغة 177.642 سهمًا[1].

وكان لا بد من توفير التمويل اللازم لشراء تلك الأسهم، ولم تكن مالية سعيد تسمح بتحمل العبء الجديد؛ ومن ثم لم يكن أمامه سوى الاستدانة، فعقد قرضًا من بنك شارل لافاييت[2]، الذي اشترط على الخديوي عدم إصدار سندات على الخزانة العامة. وتعهد سعيد بعدم إصدار سندات على الخزانة، وكانت المرة الأولى التي تفرض فيها شروط بتحديد نشاط الوالي المالي كشرط لإقراضه، وقد عقد القرض في 7 يونيو 1860م، وقيمته 28 مليون فرنك[3]، بضمان الحكومة الفرنسية.

واضطر سعيد – مرة أخرى – للاستدانة من أحد البنوك الأوروبية؛ حيث عقد قرضًا مع بنك فرو لينج وجوشن في عام 1862م، قيمته الاسمية 3.292.800 جنيه إسترليني، بفائدة سنوية 7٪، على أن يستهلك خلال 30 عامًا بقسط استهلاك 1٪، بسعر إصدار 92.2٪؛ مما جعل قيمته الحقيقية تصل إلى 2.400.000 جنيه، وخصص لضمان هذا القرض إيراد الحكومة من مديريتي الغربية والمنوفية[4].

ويلاحظ على هذا القرض أنه تم بالاتفاق المباشر بين سعيد –أو من يمثلونه من رجال الإدارة– والبنك، دون اللجوء إلى حكومات الدول الأجنبية[5]، ودون إعلان بين البنوك الأجنبية عن حاجة الدولة للاقتراض، ويلاحظ كذلك أنها المرة الأولى التي يخصص فيها جانب من الإيرادات لإنفاق معين؛ إذ خصصت إيرادات مديريتين كاملتين –كما رأينا– لسداد ذلك القرض، وبذلك يكون سعيد قبل وفاته في 18 يناير 1863م، قد استن أول تخصيص للإنفاق سدادًا للديون التي تركها، والبالغة 11.161.000، منها 3.292.800 دين ثابت، 7.868.200 دين سائر.

---

(1) محمود الدرويش: دين مصر العام 1860، 1929م، مصر المعاصرة، أكتوبر 1965م، العدد 325، ص 54.

(2) MOHAMED HUSSEIN HAEKAL, LA DETTE PUBLIQE EGYPTIANS, P.30, PARIS, 1912 .

(3) كان الفرنك يساوي 3.857 قرشًا آنذاك.

(4) محمد عبد الله العربي: قروض الدولة، مكتبة النهضة المصرية سنة 1952م، ص 122.

(5) د. شارل العيسوي: مصدر سابق، ص 12.

وكل ذلك فتح بابًا واسعًا لتدفق رءوس الأموال الأجنبية إلى مصر؛ لاستنفاد مواردها، والاستفادة من فرص الاستثمار بها، وللأسف لم تستطع مصر الاستفادة من هذه الأموال في تنمية اقتصادها؛ بل أدت إلى إرباكها ماليًّا، وإلى فقدان الكثير من مواردها؛ ومن ثم فقدان استقلالها الاقتصادي، الذي أدى إلى استعمارها عسكريًّا سنة 1882م.

وقد انعكست السياسة الخارجية لسعيد باشا على جوانب عديدة من سياسته الداخلية ومجالاتها، كما سنرى ذلك عند عرض كل مجال على حدة.

الجيش والأسطول:

أولاً: الجيش:

بدأ سعيد باشا عهده بعدة إصلاحات هيكلية في نظام التجنيد؛ حيث قرر تقصير مدة الجندية، وجعلها في المتوسط (عامًا واحدًا)، كما جعل التجنيد إجباريًّا على جميع فئات الشعب الغني والفقير على حد سواء، ولكنه أقر نظام البدل[1]، الذي أعاد التجنيد بعد ذلك حكرًا على الفقراء وحدهم، وهو ما أكده الرافعي على أنه واقع حال الجيش في مصر عام 1932م[2]، ومما لا يخفى أن قصر مدة الجندية له تأثير مهم على الحراك السكاني داخل القطر، ولكن في هذه الفترة لم يؤثر ذلك إطلاقًا في الحراك السكاني؛ نظرًا لقلة عدد الجنود الذين وصل عددهم مع ختام عهد سعيد إلى نحو 7500 جندي.

ويمكن هنا رصد تأثير واقع السمات الشخصية لسعيد باشا على مجريات الأمور على الساحة المصرية، فيقول الرافعي في ذلك: "على أن سعيد باشا لم يكن يستقر على وتيرة واحدة في اهتمامه بشئون الجيش، ويرجع ذلك إلى ضعف إرادته، وقلة حزمه، وتقلبه في الرأي، فبينما هو يعنى بالجيش في بادئ حكمه، نجده عام 1856م يصرف معظم الجيش حتى لم يبق فيه إلا النذر اليسير (حوالي 7500 جندي)، ولما توترت العلاقات بينه وبين تركيا عام 1860م أعاد تنظيم الجيش حتى بلغ 64000 جندي، ثم بعد أن هدأت الأمور عاد فصرف هذا الجيش، ثم بعد ذلك بعامين أعاد تكوين الجيش عام 1862م، وبلغ 60 ألف جندي، ثم صرفه من أجل تحويل الجند إلى حفر قناة السويس، حتى بلغ ثمانية آلاف جندي حسب رواية ديليسبس"[3].

ولنا أن نتخيل هنا واقع الأنشطة المرتبطة بالجيش -كالمصانع والتموين والخدمات- التي تتذبذب مع تكوين الجيش وصرفه، فالحقيقة ببساطة أن جيشًا يتكون ويحل ثلاث مرات خلال عشر سنوات لا يمكن أن يكون لنفسه قاعدة اقتصادية تدعمه، ولما كانت المدن هي تلك المحلات التي تنمو فيها هذه الأنشطة المكونة

(1) نظام البدل هو نظام يتم بمقتضاه استبدال المطلوب للتجنيد بآخر يقبل ذلك مقابل أجر.

(2) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جزء أول، مرجع سابق، ص 35.

(3) عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص 36، 37.

للقاعدة الاقتصادية، فإن المدن المصرية لم يكن لها من ذلك أي نصيب، اللهم إلا توريد بعض من العمالة للعمل في حفر القناة، كما سيأتي بيانه.

ثانيًا: الأسطول:

بحكم نشأة سعيد في البحرية المصرية في عهد محمد علي، حتى وصل إلى قائد عام الأسطول المصري، فإنه بدأ عهده بالعناية والاهتمام بالأسطول؛ حيث شرع فورًا في إعادة إصلاح الأسطول العائد لتوه من حرب القرم، ولكن إنجلترا كانت ما زال ماثلًا أمامها تجربة محمد علي مع الأسطول، فخشيت من تكرارها، فنجحت في استصدار فرمان من الباب العالي يقضي بالكف عن إصلاح السفن، وعدم بناء سفن جديدة إلا بأمر سلطاني، حتى أن سعيد باشا –وحسب رواية إسماعيل باشا سهرنك– بعد أن رأى أن معظم السفن الراسية أمام دار الصناعة بالإسكندرية لا تصلح للقتال، وأنها عرضة للتلف، ولا يستطيع إصلاحها بحكم الفرمان المذكور، فأصدر أوامره بتكسير هذه السفن، وبيع أخشابها، وإحراق ما لا يصلح منها، وقام بتسريح ضباط وجنود الأسطول، وعين جزءًا كبيرًا منهم في مطابخ قصوره كخدم[1]، كما باع بعضًا من هذه السفن لإدارة الملاحة النيلية.

وهكذا مع نهاية عهد سعيد باشا لم يتبق أي شيء كان قد أنجز في عهد محمد علي، على ضخامة ما تم تقديمه من تكاليف مادية وبشرية في سبيل إنجاز ذلك، ومن ذلك فإن عصر إسماعيل الذي خلف سعيد باشا كان له دور مشابه للدور الذي قام به جده، مع الفارق أن الأخير فعل ذلك لتستقل مصر، بينما الأول دفع استقلال مصر ثمنًا لإنجازاته.

3.2 الاقتصاد – الزراعة والصناعة:

ظهرت السمات الأساسية المكونة لشخصية الخديوي سعيد واضحة وجلية في صياغة سياساته، سواء الخارجية أو الداخلية، فكما أثر حبه وميله وثقته بالأجانب إلى منح الامتيازات، وتحرير التجارة، وإغراق مصر بالديون، أدت أهم صفاته الشخصية (التردد – قلة الإرادة – فتور العزيمة) في صياغة سياسته الداخلية، على النحو الذي جعل من الوطن وتاريخه وعمرانه صورة اختزالية لهذه النزعات الشخصية، ويمكن قراءة ذلك بوضوح في مجمل السياسة الداخلية للدولة في عهد الخديوي سعيد.

الزراعة:

أجمع المؤرخون على أن سعيد باشا، وعلى الرغم من ميوله وثقته في كل ما هو أجنبي، إلا أنه كان ذا نزعة وطنية واضحة، جعلت من الزعيم المصري أحمد عرابي يصفه بأنه هو أول من أطلق عبارة (مصر للمصريين)؛ حيث يقول في مذكراته ما نصه: "*وعلى هذا يكون سعيد باشا هو واضع أساسي لهذه النهضة الوطنية الشريفة*

(1) عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص 38.

في قلوب الأمة المصرية الكريمة"[1].

وقد تجلت هذه النزعة الوطنية في أثر بالغ القوة والاستدامة في الريف المصري؛ حيث تعد لائحته التي أصدرها عام (1858م)، المعروفة باسم اللائحة السعيدية، هي الأساس الأول لحق الملكية الفردية للأرض الزراعية بمصر، وما لذلك من تأثير على الاقتصاد الريفي، وارتباطه بالاقتصاد الحضري، وقد سبقت هذه اللائحة محاولة تأسيس لائحة أراضٍ عام (1855م)؛ لتلافي بعض سلبيات لائحة الأراضي لعام (1847م) التي تم عرضها سابقًا، وخاصة فيما يتعلق بحقوق التوريث وتداول الأرض، إلا أنه نشأت العديد من المشكلات، وتعددت القضايا المعروضة على المديريات بشأن التعامل بالأراضي الزراعية. ومن هنا قضى سعيد باشا بأن يتم إيقاف العمل بلوائح الأطيان القديمة؛ لكثرتها واختلاف ما فيها، وكانت اللائحة السعيدية هي البديل لهذه اللوائح والتنظيمات القديمة.

اللائحة السعيدية سنة (1858م):

صدرت هذه اللائحة في 5 أغسطس (1858م)، وقد نظمت هذه اللائحة مختلف أوضاع حيازة الأراضي الزراعية وقننتها، ففي مجال حقوق الفلاح على أرضه كفلت له حقوق الإيجار والرهن والإسقاط، ووضعت لكل منها شروطًا وقواعد تنظمها، وجعلت كل تصرف من هذه التصرفات، يتم عن طريق تحرير سندات مدموغة، وباطلاع المديرية وتسجيل بعضها بالمحاكم الشرعية، وتكون سندًا لحائزها، ولعل ذلك يعد زيادة في اهتمام الدولة بتنفيذ ما جاء بهذه اللائحة، وضمان سريانه حتى تنقطع المنازعات بين الأهالي وأملًا في استقرار أوضاع حيازة الأراضي، وفي ذلك المجال اختصرت اللائحة مدة وضع اليد على الأرض من خمسة عشر عامًا إلى خمسة أعوام تصير الأرض بعدها أثرية لواضع اليد عليها.

كما كان من أهم ما تضمنته هذه اللائحة من قواعد هو إعطاء من نزعت أراضيه الخراجية كلها أو بعضها للمنافع العامة أراضي بدلًا عنها، ولعل ذلك يعد نوعًا من الاهتمام من جانب الدولة في عصر سعيد بأوضاع الفلاحين الاقتصادية، وما يمكن أن يحدث من تأثير على أوضاعهم؛ نتيجة لحرمانهم من الأراضي، فقد كفلت اللائحة للفلاحين هذا الحق الذي لم يكن مكفولًا لهم من قبل، كما كان تقرير حق الوراثة لأبناء صاحب الأثر المتوفى طبقًا للشريعة الإسلامية، سواء كانوا ذكورًا أو إناثًا، أحد القواعد المهمة التي أرستها هذه اللائحة، فكفلت بذلك للأسر الريفية –وخاصة المرأة الريفية– حق الوراثة، مما كان له أثره على الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في الريف.

على أن أهم ما جاءت به هذه اللائحة كان تقرير حق الملكية (أي ملكية الرقبة)، وهي المرة الأولى في تاريخ مصر التي يتقرر فيها ذلك الحق على أراضي التوريث الخراجية، وبذلك دخلت هذه الأراضي دائرة التملك التام بشروط، منها البناء والغرس أو إنشاء السواقي على هذه الأراضي، حقيقة أن هذه الأعمال لم تكن تتيسر إلا

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جزء أول، مرجع سابق، ص 36.

للقادرين من الحائزين، أي من كبارهم، إلا أن ذلك يعتبر خطوة مهمة على طريق تحقيق الملكية الفردية لمجموع تلك الأراضي، وقد كان من نتيجة تقرير ذلك الحق أن زادت قيمة الأراضي الزراعية، وأصبح هناك إقبال على حيازتها، بعد أن كان الفلاحون راغبين عنها، وعلى ذلك فقد ارتفعت أسعارها.

وبعد ذلك بثلاث سنوات عام (1861م)، أصدر سعيد باشا أمرًا ينم عن المصادرة لأراضي الفلاحين (الذين يتركون أراضيهم لأي سبب كان)؛ حيث قضى ذلك الأمر بأن "*الأهالي الذين ينسحبون من القرى قبل أوان الزراعة ومضى عليهم شهران قبل أن يعودوا إلى قراهم، فأطيانهم تنضم إلى جانب الميري وتباع بالمزاد، وأما إذا كان انسحابهم في أوان الزراعة، تصادر أطيانهم حالًا بدون إمهالهم*"[1].

وإذا وضعنا ما في اللائحة السعيدية من ترغيب في حيازة الأرض والمحافظة عليها، وما في الأمر السابق من الترهيب من تركها، فإن ذلك أدى -بلا شك- إلى تقليص حجم الهجرة من الريف إلى الحضر، كما دعم استقرار أهل القرى بالشكل الذي بدأت معه عملية التزاوج الاقتصادي بين الطبقة البرجوازية الوافدة من المدن مع طبقة أعيان الريف.

وهناك بعد آخر في اللائحة السعيدية، يشير إلى تفهم واقع ما قد ينتج عن تولد الملكيات الصغيرة؛ بفضل هذه اللائحة، ثم تفتتها بفعل الميراث؛ مما يفقدها تخصصها المحصولي ونفعها العام، خاصة بعدما أصبح الفلاح حرًّا في زراعته، واختيار محاصيله وبيعها؛ ولذلك عملت على تكريس مفهوم "البيت الجماعي"، وفي ذلك يقول كينيث كونو: "*لقد نظر البند الثاني من اللائحة إلى وضع البيت الجماعي الكبير بالنسبة لحيازة الأرض؛ إذ ذكر أن بعض العائلات تعيش في معايش موحدة، فلا يقومون بتقسيم أرض العضو المتوفى، ولكن يستمرون في زراعة أرضهم معًا، وتسجل الأرض باسم كبير العائلة، على أن يحتفظوا بحساب أنصبتهم في الأرض حسب شروط البند الأول، وأن يسجل ذلك عند قاضي المحكمة الشرعية، وخشية أن يؤدي ذلك إلى تشجيع الرجال الأصغر على الانفصال؛ مما يؤدي إلى تفتيت الحيازة الجماعية، فإنه لا يجوز انفصال شخص عن هذه البيوت إلا بسبب واضح ومفيد، (حيث نصت اللائحة على ألا يكون الفرز إلا بعذر واضح، بعد التحقق وثبوت العذر)، وهكذا فإن محرري اللائحة السعيدية كانوا على وعي تام بأهمية البيوت الجماعية الكبيرة بالنسبة للاقتصاد الريفي*"[2].

ويمكن هنا ملاحظة أن محرري اللائحة السعيدية قد نبهوا إلى نقطتين غاية في الخطورة، دائمًا ما تصاحب عملية التمليك في الريف، خاصة في الحيازات الصغيرة، وهما:

- هجر ملاك هذه الأراضي لأراضيهم بعد التأكد من حيازتها، والعمل على المضاربة بها فيما بعد، والتحول عن النشاط الزراعي إلى غيره.

---

(1) علي شلبي: الريف المصري، مرجع سابق، ص 83.

(2) كينيث كونو: فلاحو الباشا، مرجع سابق، ص 247.

- تفتيت الملكية الزراعية من خلال عملية التوريث.

وتكمن الملاحظة هنا في أن هاتين النقطتين هما ما صاحبتا كل قوانين إعادة توزيع ملكية الأرض الزراعية، وعلى الخصوص قوانين الإصلاح الزراعي التي عمل بها في مصر في أواسط القرن العشرين، كما سيلي بيانه في الفصول القادمة.

وبعد ذلك فإن هناك بعض الإصلاحات الضريبية التي كان لها أثر إيجابي في استقرار أحوال الريف المصري[1]، ومن ذلك:

- إلغاء متأخرات الضرائب عن الفلاحين جملة واحدة، وقد بلغت هذه الضرائب نحو 800.000 جنيه، وكما يقول الرافعي: فإن ذلك المبلغ ضخم جدًّا إذا قيس بثروة ذلك العصر.
- ترغيب الأهالي في سداد الضريبة نقدًا لا عينًا، وبذلك أصبح الفلاح حرًّا في بيع محاصيله بالسعر الذي يحدده ويسدد الضرائب نقدًا بعد ذلك؛ حيث أمهلهم إلى ما بعد بيع محاصيلهم لسداد الضريبة.
- إلغاء ضريبة الدخولية التي كانت تجنى على الحاصلات والمتاجر، بما تتبادله المدن والقرى داخل البلاد، وهذه الضريبة كانت تشكل مصدر إرهاق شديد للأهالي، كما أنها كانت عقبة تحول دون حرية التجارة الداخلية؛ إذ كانت الحكومة تقتضي على المتاجر 12 في المئة من قيمتها عند دخولها أي مدينة أو قرية، وأدى هذا إلى ارتفاع الأسعار واشتداد الغلاء، فضلًا عن عرقلة الحركة التجارية.

وهذا التطور في النظام الضريبي أثر في وجهين أساسيين:

- الأول: يخص المساعدة على استقرار أحوال الريف، وتشجيع أهله على البقاء فيه.
- الثاني: يخص فتح الباب نحو انسياب العلاقات التجارية المتبادلة بين القرية والمدينة.

ويمكن هنا تسجيل ملاحظة مهمة، وهي أن هذه الضريبة الملغاة هي نفسها (أو بشيء من التحريف) هي ضريبة المبيعات (القيمة المضافة) المعمول بها حاليًا ماليًّا في مصر؛ حيث إن العرض التاريخي للأحداث بهذه الدراسة أوحى في كثير من الأحيان بأن ثمة تشابهًا كبيرًا بين طبيعة القوانين التي كانت سائدة (أو مستحدثة) في فترة الدراسة وبين القوانين والنظم الجاري استخدامها حاليًا في النظام الاقتصادي والمالي المصري، ومثال ذلك:

- ضريبة الدخولية في فترة الدراسة، ضريبة المبيعات (القيمة المضافة) حاليًا.

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جزء أول، مرجع سابق، ص 31، 32.

- بيع ممتلكات الدولة (مصانع – متاجر ... إلخ) في فترة الدراسة، بيع القطاع العام حاليًا.

وسيأتي بيان هذه المقارنات تفصيليًّا في ختام هذه الدراسة.

الصناعة:

بدأ عهد سعيد باشا وحال الصناعة في اضمحلال مستمر، وظلت كذلك في عهده، باستثناء بعض النشاطات الصناعية الخاصة بخدمة الجيش الذي يحارب في القرم، والتي استمرت خلال السنة الأولى من حكمه، والتي انتهت مع نهاية الحرب سنة 1856م؛ حيث لم يكن هناك شيء يذكر في المجال الصناعي، وعاد ثانية إلى الركود[1].

وقد أعطى سعيد باشا بعض الشركات والمؤسسات الأجنبية امتيازات للعمل بمصر، ويمكن عرض أبرز هذه الامتيازات في الآتي[2]:

- بنك مصر، تأسس سنة 1856م، برأسمال اسمي قدره نصف مليون جنيه، وهي شركة إنجليزية (هذا غير بنك مصر الذي أسسه طلعت حرب باشا).
- شركة مياه الإسكندرية، تأسست سنة 1857م، وأعطى امتيازها لمهندس فرنسي.
- شركة سكة حديد الرمل، تأسست سنة 1860، تربط بين الإسكندرية والرمل، وهي شركة إنجليزية.
- شركة المطاحن المصرية برأسمال فرنسي، وتأسست سنة 1857م، وقد أسس هذه الشركة مصنعًا للدقيق في طنطا، استمر في العمل حتى عام 1906م.
- الشركة المجيدية للنقل البحري في البحرين الأبيض والأحمر، تأسست سنة 1857م برأسمال مصري إنجليزي.
- تأسست الشركة المصرية للملاحة التجارية سنة 1854م بمصر، في بداية عهد الخديوي سعيد.
- شركة قناة السويس، تم إقرار الامتياز في 5 يناير سنة 1856م (وسيتم تناول موضوع قناة السويس بشيء من التفصيل).

هذا بالإضافة إلى أن سعيد أنشأ فيما بين سنتي 1854م، 1855م بعضًا من محالج القطن، التي كانت تشكل أكثر الاستثمارات الصناعية ربحية في هذه الآونة، وقد بلغ عدد المحالج التي أنشأها سعيد في هذه الفترة 26 محلجًا، تم توطين معظمها في القاهرة[3].

---

(1) أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 182.

(2) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 110.

(3) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، مرجع سابق، ص 15.

ويمكن تلخيص حال الصناعة في عصر سعيد باشا بأنه استمرار لحالة الركود التي بدأت في عصر عباس، حيث انصب اهتمامه على إصلاح الفلاح، وتوجيه الإنتاج الزراعي نحو التصدير.

والجدير بالذكر هنا أنه بعد فترة نشاط صناعي ضخم، استمرت نحو ثلاثة عقود من عام 1811م وحتى عام 1841م (بعد صدور الفرمانات الثلاث كما سبق الذكر)، اعتاد معها المصريون على وجه آخر من أوجه النشاط الاقتصادي، والذي يؤصل التمايز الحضري في مقابل الريف، ورسم هيكل عمل المدن المصرية المتحولة لتوها، وبتدرج بطيء نسبيًّا من قرى كبيرة للتجميع إلى مدن ناشئة، بدأت تتضح ملامح تخصصها الوظيفي في الصناعة والتجارة، ها هي ثلاثة عقود تعقبها، تختفي فيها الصناعة المصرية لتصبح أثرًا بعد عين، والعمالة الصناعية التي بلغت في عهد محمد علي في أواخر الثلاثينيات من القرن التاسع عشر نحو 230 ألف عامل، أصبح عددهم خلال عشر سنوات تالية حوالي 17 ألف عامل، ثم أصبح مع نهاية عهد سعيد لا يتعدى 10 آلاف عامل، وعلى الرغم من المحاولات المستميتة من الخديوي إسماعيل بعد ذلك لمحاولة إعادة النهضة الصناعية، إلا أنه وخلال عقدين متتاليين لم يستطع أن يصل بعدد العمالة الصناعية (بما في ذلك أهل الطوائف والحرف) إلى ثلثي عدد العمالة الصناعية في عهد جده منذ خمسين عامًا مضت[1].

وذلك يمثل بشكل واضح تفسيرًا باكرًا لواقع المدن المصرية الذي يتم قراءته اليوم، من كونها مدنًا يحكم أداءها الحجم أكثر من الوظيفة والتخصص، حيث تشهد هذه التحولات القسرية لوظائف المدن (نتيجة لتداعيات سياسية واقتصادية) على واقع التكوين الحضري التراكمي لهذه المحلات التي يفترض أنها تؤدي عملها ضمن منظومة متكاملة ديناميكية ذات تواصل ودافعية، وهو ما افتقدته المدن المصرية خلال تلك الفترة، وعلى أي حال، فإن وضوح المقارنات مع اتساع المدى الزمني لاحقًا، ودلائل رصد هذه التحولات عبر الزمن قد تؤكد -بوضوح أكثر- صحة هذا الاستنتاج.

4.2 تراجع التعليم:

تعتبر جهود سعيد في مجال التعليم سلبية إلى أبعد مدى؛ بل إنها تعد نموذجًا مجسدًا لتردده الشديد (كصفة شخصية) في تحديد أهدافه ومحاولة الوصول إليها، فها هو نراه في إحدى خطبه (والتي من أجلها وصفه عرابي بأنه مؤسس الوطنية المصرية كما سبق الذكر)، يؤكد على أن المصريين يجب أن يتم تهذيبهم حتى يكونوا صالحين لخدمة بلادهم خدمة صحيحة نافعة، ويستغنون بأنفسهم عن الأجانب، ويختم ذلك بقوله: "*قد وطدت نفسي على إبراز هذا الرأي من الفكر إلى العمل*"[2]، ومن جهة أخرى نراه يقول مبررًا لخاصته سر إغلاقه للمدارس، وعدم اهتمامه بالتعليم بما نصه: "*لماذا أفتح إليه أعين الناس؟ إن حكمهم يصبح أصعب*"[3]، فكيف بحاكم يملك مثل هذه الازدواجية في النظرة أن يحقق عمرانًا، بينما العمران في رأي ابن

(1) موسوعة مصر الحديثة، المرجع السابق، ص 16، 17.

(2) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جزء أول، مرجع سابق، ص 36.

(3) جاك أبس جونيور، كتابة التاريخ في مصر القرن التاسع عشر، دراسة في التحول الوطني، الألف كتاب الثاني، العدد 118، الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة 1993م ص127

خلدون مرهون ازدهاره بعزم الحاكم، ووضوح قصده، بغض النظر عن سلامته.

ولعل عرض ما سبق من قبيل الاستدلال على أن مصر وعمرانها ظلت لفترة طويلة رهينة الأهواء الشخصية لحكامها، ولم تكن النظرة للنهضة المصرية في عيون حكامها عبارة عن بناء تراكمي تستكمل لبناته جيل بعد جيل، وحكومة بعد حكومة، وإنما ما تم رصده يدل على أن كل مرحلة تبدأ من حيث بدأت سابقتها، ومنها ما ينتهي إلى أقل ما بدأ به.

وليس الهدف من التحليل السابق -أو هذه الدراسة بصفة عامة- هو وضع إطار نقدي لسياسات الحكم المتعاقبة، ولكن للتأكد على أن البناء الحضري هو بناء تراكمي، وهو دالة في السياسة والاقتصاد، وعليه فإن عدم وجود بناء تراكمي في أساليب الحكم وتطورها، فإن ذلك يؤدي بالضرورة إلى نشأة عمران حضري قابع دائمًا عند طبقة الأساس، والتي قوامها الأنشطة الأولية حضريًا (الضرورات الحياتية)، ويدل ذلك أيضًا -بطريقة عكسية- على منطقية التكثيف الحضري الذي حدث (ويحدث) في القاهرة والإسكندرية، وهما المواقع التي توطن فيها البناء التراكمي لرأس المال الحضري، الذي أوجد لنفسه أساليب مقاومة تقليدية ومستحدثة في مواجهة التحولات السياسية المعتادة والطارئة، وقد استفادتا في ذلك بأنهما مقر الحكم والاقتصاد.

على أي حال، فإن واقع التعليم في عهد سعيد كان كسابقه في عهد عباس، فبعدما أغلق عباس معظم المدارس ومعاهد التعليم، جاء سعيد ولم يحاول إحياء ما اندثر منها، بل زاد على ذلك بأن ألغى ديوان المدارس، الذي كان بمثابة وزارة التعليم، وافتتح عهده بإلغاء مدرسة المهندس خانة، وأغلق أيضًا مدرسة الطب بقصر العيني، ثم أعاد افتتاحها بعد عامين (1856م)، ومع عدم اكتراثه بنشر التعليم بين المصريين، كان يمنح إعانات كبيرة للمدارس الأجنبية التي انتشرت في القاهرة والإسكندرية في تلك الأيام؛ بل كان أيضًا يمد يد المساعدة للبعثات الأجنبية الدينية -ومعظمها تبشيرية- كي تواصل نشاطها في فتح المدارس، فكأنه كان يعنى بنشر التعليم الأجنبي أكثر بكثير من التعليم الوطني بين أفراد الشعب، (وذلك تناقض شخصي آخر يصعب تفسيره ممن يوصف بمؤسس الوطنية المصرية)، وكذلك لم يواصل حركة البعثات العلمية، فلم يرسل إلى أوروبا سوى (14) طالبًا[1].

ويذكر أن سعيد قد ألغى المدرسة (المفروزة) التي أنشئت في عهد عباس، وأنشأ مدرسة حربية بالقلعة، وحدد سن القبول بها ما بين 12، 18 سنة، وهي عبارة عن مدرسة تجهيزية صبغت بالصبغة الحربية[2]، كما أنشا مدرسة للبحرية (بعدما ألغاها عباس)؛ حيث أعاد إنشاء ديوان البحرية، حيث لم يكن لمصر أسطول وقتها، ولما لم يجد ديوان البحرية عملًا يقوم به، تم نقله من الإسكندرية إلى القاهرة وألغيت المدرسة، ثم عاد

(1) عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي، مرجع سابق، ص 122، 123، ولمزيد من التفاصيل يمكن الرجوع إلى كتاب سامي سليمان السهم: التعليم والتغيير الاجتماعي، مرجع سابق، الفصل من الثالث وحتى الخامس.

(2) موسوعة مصر الحديثة، مرجع سابق، المجلد الرابع، التعليم، ص 8.

وجدد المدرسة البحرية، والتي ظلت حتى زمن إسماعيل[1].

ولنا أن نتخيل حركة التعليم التي أصابها الركود والاضمحلال بشكل شبه تام منذ أواخر عهد محمد علي منذ عام (1845م) تحديدًا، واستمر حتى نهاية عصر سعيد، أي نحو عشرين عامًا، كانت كفيلة بأن تعود بمصر مرة أخرى لنقطة البدء عند بدايات القرن التاسع عشر، اللهم إلا ما أنتجته فترة محمد علي وبعثاته الخارجية من طبقة محدودة جدًّا من التكنوقراط، سرعان ما انخرط معظمهم في طبقة الذوات، ومن الحقيقة التي لا شك فيها أن زيادة ملامح التحضر ذات ارتباط وثيق بتطور التعليم، وفي ذلك العصر لم يكن ثمة فارق بين ساكني القرى وساكني المدن في مستوى التعليم، ولم تكن المدن مقصدًا لأي نوع من الخدمات إلا للبيع والشراء، أو للحاجات الإدارية؛ كالمحاكم على سبيل المثال.

5.2 المشروعات العمرانية:

لعل استعراض أهم المشروعات العمرانية التي قام بها سعيد باشا قبل عرض مجالي التجارة الداخلية والخارجية هو ضرورة منهجية؛ لما لهذه المشروعات من تأثير مباشر على حركة التجارة ونشاطها.

تطهير ترعة المحمودية:

منذ إنشاء محمد علي للترعة المحمودية وافتتاحها عام 1820م، لم تعن الحكومة بتطهيرها، على الرغم من كونها أهم مجرى ملاحي نهري (بعد نهر النيل) في ذلك الوقت، ولما تولى سعيد باشا الحكم كاد الطمي المتراكم على مدى السنين يطمرها، ويفسد استعمالها، فلا تعود صالحة لمرور السفن، ولا تجري فيها مياه الري بالمقادير التي يتطلبها العمران[2]. وقد قام سعيد باشا بما يمكن أن يقال عنه إعادة حفر لها بالكامل؛ حيث عمل في تطهيرها 115 ألف فلاح لمدة 22 يومًا، تولوا تطهيرها، وأنشأ طلمبات العطف لتغذيتها بالماء باستمرار؛ حتى تسهل الملاحة فيها[3]، ويذكر الرافعي أنه من ناتج التطهير فقد تم إنشاء طريق بمحاذاة الترعة وبعرض عشرة أمتار[4]، وبذلك أصبحت الإسكندرية مرتبطة بالدلتا والقاهرة في عهد سعيد بالسكة الحديد، والطريق البري، والمجرى الملاحي، وهو ما كان له بالغ الأثر على زيادة النمو الحضري للإسكندرية، كما أثر ذلك الطريق البري في كل من مدينتي دمنهور وكفر الدوار، كما سيأتي بيانه.

(1) سامي سليمان السهم: التعليم والتغيير الاجتماعي، مرجع سابق، ص 130، 131.

(2) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جزء أول، مرجع سابق، ص 32.

(3) أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 228.

(4) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جزء أول، مرجع سابق، ص 33.

ويرى الرافعي أن نجاح هذا المشروع هو ما شجع ديليسبس على إغراء سعيد باشا بتسخير الآلاف من الفلاحين في حفر قناة السويس؛ حيث انتهى الأمر بتسخير الألوف المؤلفة من الفلاحين في عمل يراه الرافعي عاد بالضرر الوبيل على مصر والمصريين[1].

تطوير شبكة النقل بالسكك الحديدية وتوسعتها:

اغتيل عباس باشا قبل أن يكتمل خط الإسكندرية – القاهرة، ولم يبدأ العمل في خط القاهرة – السويس، والواقع أنه ما كان قد تم إنشاؤه من خط الإسكندرية القاهرة عند مقتل عباس لا يتعدى 70 ميلًا فقط، منها خط مزدوج من القباري إلى الإسكندرية إلى دمنهور، وخط مفرد من دمنهور إلى كفر الزيات، مع تنفيذ بعض المراحل الأولية في مشروع بناء محطة سكة حديد القباري، فتولى سعيد إصدار أوامره باستكمال خط سكة حديد الإسكندرية – القاهرة، والشروع في بناء خط القاهرة – السويس، وحل المشاكل التي تعترض سبل إتمام محطة القباري، والقيام بإنشاء محطة القاهرة[2].

(1) عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص 33.

(2) في 18 جمادى الأولى 1270هـ = 1855م صدرت إدارة سعيد باشا إلى رئيس مجلس الأحكام، جاء فيها: "بناء على التقرير الذي قدمه إلينا مهندس السكة الحديدية المسيو إستيوتسون، وبسط فيه لزوم سرعة بناء المحطة الجاري بناؤها في الإسكندرية، والمبادرة بإنشاء المحطة المقصود إنشاؤها في القاهرة، ومبايعة وامتلاك الأراضي الكائنة بجوارها من الآن لتوسيعها في المستقبل، كما هو معين في التصميم الموضوع لهذا ... رأينا من المناسب أن تتخابروا مع المقامات اللازمة؛ للاهتمام بإتمام بناء المحطة في الإسكندرية بسرعة عظيمة، ولمباشرة العمل ببناء محطة القاهرة، وشراء امتلاك الأراضي المجاورة لهاتين المحطتين؛ بشرط ألا تدخلوا في مساومات تزيد على قيمتها، بل توضع قيمة مناسبة لها، وابتياعها من أصحابها بالقيمة الموضوعة والمقررة". انظر: تقويم النيل، المجلد الأول، الجزء الثالث، ص 65، ترجمة ص 121 من الدفتر الخامس.



شكل رقم (1) شبكة النقل بالسكك الحديدية في عصر سعيد

وفعلًا، تم في عهده إنشاء محطة سكة حديد القباري التي كانت تستخدم للركاب والبضائع معًا في وقت واحد، وكان قد روعي في اختيارها أن تكون قريبة من قلب المدينة من جهة، وقريبة من الميناء الغربي من جهة أخرى، ومن نهاية ترعة المحمودية من جهة ثالثة؛ حتى يمكن التنسيق بين النقل المائي والنقل بالسكك الحديدية؛ لخدمة ميناء الإسكندرية، ثم اقتصر استخدامها فيما بعد للبضائع، بعد أن أنشئت محطة خاصة للركاب بالباب الجديد الذي كان يمثل مدخل الإسكندرية عام 1876م، وهي غير المحطة الحالية التي أنشئت فيما بعد[1].

أما عن خطوط السكك الحديدية، فقد تم عام 1855م بناء خط الإسكندرية القاهرة، ثم إقامة كوبري فوق فرع دمياط عند بنها عام 1856م، أما العبور فوق فرع رشيد فكان يتم في بادئ الأمر بين كفر العيس وكفر الزيات، بواسطة معدية بخارية، واستمر الأمر كذلك حتى عام 1859م عندما تم بناء كوبري كفر الزيات، وبذلك أصبحت الرحلة بين البلدين تستغرق سبع ساعات بدلًا من 42 ساعة، وقد بلغت نفقات الخط نحو مليون ونصف من الجنيهات المصرية بواقع 7000 جنيه للكيلو متر الواحد، بما في ذلك ثمن العربات والقطارات والقضبان والفلنكات، وتكاليف إنشاء كوبري كفر الزيات وكوبري بنها، وكان المبلغ أكبر مما تتحمله الخزانة المصرية في ذلك الوقت[2]، الأمر الذي أدى إلى اختلال الميزانية.

على أن ذلك لم يمنع من البدء في إنشاء خط القاهرة السويس عام 1856م، الذي انتهى العمل فيه عام 1858م، ودبر الاعتماد اللازم له من أرباح مصلحة المرور، وبإنشاء هذا الخط تم ارتباط أوروبا بالهند، وانتعشت حركة العمران في السويس، وكثر ورود السفن إليها.

وبالرغم من كبر حجم تكلفة إنشاء الخطوط الحديدية، وبداية ظهور الخلل في الميزانية المصرية، إلا أن سعيدًا لم يتوان في التفكير في تعميم تلك الخطوط، ووضع برنامج واسع النطاق لربط مدن الدلتا الكبرى بشبكة من هذه الخطوط، بالإضافة إلى ربط أملاكه الزراعية بهذه الشبكة، وإنشاء خطوط لنزهته الخاصة، فكان قد اعتبر طنطا مركزًا لالتقاء بعض تلك الخطوط، وأنشأ الخط من طنطا إلى محلة روح عام 1857م، وأكمله إلى سمنود عام 1859م؛ باعتبار أن سمنود تقع على فرع دمياط، وبذلك يمكن أن يتصل الخط الحديدي بالملاحة النهرية بميناء دمياط التي كانت الميناء الرئيس لتجارة الشام وتركيا، ثم مد خطًّا من بنها إلى الزقازيق عام

(1) محمد أمين حسونة: مصر والطرق الحديدية، ص 120، 121، وأيضًا: فؤاد فرج: الإسكندرية، ص 103، الذي أوضح أنه في بداية القرن 20 وجد أن محطة الركاب بالباب الجديد لا تتسع لحركة الركاب فيها بعد نمو العمران في الإسكندرية، وتزايد حركة المواصلات؛ لذلك رأت المصلحة أن تنشئ محطة جديدة على طراز حديث، فاختارت لها ناحية كوم الدكة موقعًا، وبدأت عام 1911 في تشييدها؛ ولكن نشوب الحرب العالمية الأولى عام 1914م حال دون استيراد موادها، فأوقف العمل بها، ولم تتم إلا عام 1927م؛ حيث افتتحت رسميًّا أول نوفمبر من ذلك العام.

(2) د. محمد محمد الصياد: النقل في البلاد العربية، ص 39.

1860م، وخطًّا من طنطا إلى ميت بره عام 1861م؛ لخدمة أراضيه الزراعية، وقام بازدواج خط القاهرة قليوب عام 1861م، كما أنشأ خطًّا للنزهة يمتد من الإسكندرية غربًا لمسافة 19 كيلو متر عام 1860م (خط مريوط)[1]، وفي 6 أغسطس 1860م، منح أحد البريطانيين امتيازًا لإنشاء خط حديدي يربط الإسكندرية بضاحية الرمل[2]، وهو الخط الذي تحول فيما بعد ليكون خطًّا لترام الرمل.

3- التحديث والتغريب وتكريس التبعية - عهد إسماعيل باشا [1863-1879م]

1.3 السياسة الخارجية وحالة الجيش والأسطول:

انقسمت سياسة إسماعيل الخارجية إلى وجهين؛ أولهما: علاقة مصر بتركيا، وثانيهما: علاقة مصر بالدول الأوروبية، والعلاقة بين الوجهين هي علاقة إحلال الثاني مكان الأول.

علاقة مصر بتركيا:

حدد إسماعيل هدفه منذ تولى الحكم في أن يوسع نطاق استقلال مصر عن الباب العالي، وكسب أكثر ما يمكن من الحقوق والمزايا من الحكومة العثمانية، حتى يصل بالبلاد إلى الاستقلال التام، وهذا الهدف سبقه إليه جده، وإن كان الأخير قد حاول الحصول على هذا الاستقلال بقوة الجيش المصري، فإن الأول كان سبيله إلى ذلك الاعتماد على سلاح المال والرشوة؛ للحصول على الفرمانات التي يوسع بها نطاق الاستقلال[3]، ومن المعلوم أن الأموال التي كانت تدفع للباب العالي كان مصدرها الاستدانة من أوروبا، فهو يستقل بمصر شرقًا بما يهيئ احتلالها غربًا، ويكفي هنا الإشارة إلى إجمالي المبالغ التي قدمت رشوة للباب العالي؛ حيث بلغت طول سني حكمه نحو اثني عشر مليونًا من الجنيهات[4]، ومما يجدر ذكره في هذا الخصوص هو ما قبله إسماعيل في سبيل تغيير نظام توارث العرش ليصبح في ذريته؛ حيث قبل زيادة الجزية السنوية التي تدفعها مصر لتركيا من 400 ألف جنيه عثماني إلى 750 ألفًا (نحو الضعف)، وتحملت مصر ذلك حتى عام 1941م، وهي السنة التي زالت فيها السيادة العثمانية عن مصر، إلا أن مصر تحملت دفع هذه القيمة كدين حتى عام 1955م (بعد ثورة يوليو بثلاث سنوات)؛ أي أن هذه الجزية الجديدة ظلت تدفع منذ عام 1866 وحتى عام 1955م، وبلغت قيمتها دون فوائدها أكثر من 25 مليون جنيه مصري[5]. عمومًا فإن فترة حكم إسماعيل شهدت العديد من التقلبات بين الصفاء والجفاء في العلاقة مع الباب العالي، ولكنه تمكن في النهاية عام 1873م من

(1) أمين سامي: تقويم النيل، مرجع سابق، المجلد الأول من الجزء الثالث، ص 39، 40.

(2) د. محمد صبحي عبد الحكيم: مدينة الإسكندرية ص 155.

(3) عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص77، 78.

(4) عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص78، وللمزيد راجع كتاب: الدين العام، مرجع سابق، من ص 22، 29.

(5) عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص 80.

الحصول على فرمان (سمي بالفرمان الجامع)، أعطاه جملة من المزايا التي قد توصف بأنها بدايات الاستقلال الفعلي عن الباب العالي، وتلخصت بنود هذا الفرمان في التالي[1]:

- توارث عرش مصر في أكبر أنجال الخديوي.
- تشمل الأملاك الخديوية المصرية مصر وملحقاتها (السودان وملحقاتها وسواكن ومصوع وملحقاتها).
- حق الحكومة المصرية في سن القوانين والأنظمة الداخلية على اختلاف أنواعها.
- حق عقد الاتفاقات الجمركية والمعاهدات التجارية.
- حق الاقتراض من الخارج من غير استئذان الحكومة التركية.
- زيادة الجيش المصري إلى أي عدد يبتغيه الخديوي.
- حق بناء السفن الحربية، ماعدا السفن المدرعة التي يجب لإنشائها تصريح من الحكومة التركية.

ولعل أهم ما يعنينا في هذا الفرمان، هو أن أصبحت الحاجة الداخلية للبلاد هي التي ترسم سياستها دون إملاءات خارجية، وإن كانت هذه المكتسبات ظاهرية؛ حيث إن القيود التي وضعها أصحاب الديون التي استخدمها إسماعيل للوصول إلى هذا الفرمان كانت أشد قسوة من قيود الباب العالي، التي طالما أمكن التحايل عليها بطرق شتى، ولم تلبس أن أدت إلى تحرك الجيوش لمصر، بينما لم يمض عشر سنوات على هذا الفرمان حتى دخلت إنجلترا مصر بجيوشها؛ لتؤسس حلقة جديدة في حلقات التاريخ المصري.

ويمكن هنا الإشارة إلى أن إجمالي الديون (الحقيقية وليست الاسمية) التي تراكمت في عصر إسماعيل بلغت نحو 47 مليون جنيه إسترليني، حسب ما ذكره لهيطة[2]، بينما في تقدير يحيى محمود[3] -اعتمادًا على بيانات الأرشيف الأوروبي (صندوق الدين)- فإنها بلغت نحو 55 مليون جنيه إسترليني، وهذه المبالغ على اختلاف تقديرها هي التي تم منها بناء وإنجاز معظم ما قام به إسماعيل خلال سنوات حكمه (استكمال قناة السويس - إنشاء السكك الحديدية - حفر الترع ... إلخ)، فإذا ما نظرنا إلى تكلفة تحسين علاقة إسماعيل بالباب العالي، والتي بلغت نحو ربع هذا المبلغ على أقل تقدير، فلنا أن نتصور حجم ما خسرته مصر وعمرانها من خلال هذه العلاقة المختلة إن صح التعبير.

---

(1) الوقائع المصرية، العدد 517، 17 يوليو عام 1873م.

(2) محمد فهمي لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 151.

(3) يحيى محمد محمود: الدين العام، مرجع سابق، ص 28.

علاقة مصر بأوروبا:

يمكن لنا أن نبدأ تناول علاقة مصر بأوروبا في هذه الفترة بما كتبه المسيو فان بملن، ذلك القاضي الهولندي الذي تولى القضاء في المحاكم المختلطة في عهد إسماعيل؛ حيث يقول: "*إن علاقات الحكومات الأوروبية بمصر لم تقم إلا على قاعدة تحقيق مصالحها ومصالح رعاياها، وإن سياستها المبنية على الأثرة والأنانية لم يتخللها أي شعور بالعطف أو بالرأفة أو بالواجب نحو مصر، ومعظم الأوروبيين الذين جاءوا إلى هذه البلاد كانوا من أحط الطبقات، ولم يكن همهم إلا الإثراء على حساب البلاد*"[1].

وعلى الرغم من إدراك إسماعيل لهذه الحقيقة إلا أن نزعته نحو كل ما هو أوروبي كصفة شخصية غلبت على إعمال عقله فيما يدور حوله من مجريات الأمور، حتى تنبه لذلك الخطر الداهم في آخر عصره؛ إذ رأى الدول والجاليات الأوروبية التي طالما تودد إليها ومكن لها من مرافق البلاد، تضطره إلى بيع أملاكه وأملاك عائلته وفاءً لديونه، ورأى النفوذ الأوروبي يشل سلطته، إلى أن انتهى الأمر بأن خلعته الإرادة الأوروبية عن حكم مصر، ولنا أن نلاحظ أن ما حدث في ذلك العصر تكرر في عصور تالية بأشكال مختلفة[2].

وتتلخص علاقات إسماعيل الخارجية في علاقته بكل من فرنسا وإنجلترا؛ حيث حاول في أول عهده (وحتى منتصفه) من إيجاد نوع من التوازن في علاقاته بكل من الدولتين، وإن كان أكثر ميلًا لفرنسا صاحبة امتياز حفر قناة السويس، بينما إنجلترا صاحبة امتياز خطوط السكك الحديدية، ويذكر الرافعي أن أكثر ما يبين ميل إسماعيل لفرنسا هو قبوله بأن يتولى نابليون الثالث بنفسه الفصل في النزاع الذي دار بين إسماعيل وشركة قناة السويس، وقد جاء فصله في هذا النزاع مجحفًا لحق مصر (كما كان متوقعًا)، وإلزامها بدفع تعويضات باهظة (تقدر بالملايين) للشركة[3]، ولكن على الرغم من ذلك فإنه استفاد من هذا التوازن في أن يجعل الدولتين كل منهما تحجم دور الأخرى عند الحدود التي تساعد مصر على مقاومة أخطارهما.

ولكن مرة أخرى، تتجاذب مصر الظروف الدولية (والتي لم تكن مصر بمعزل عنها في يوم من الأيام)؛ حيث هيأت هزيمة فرنسا من ألمانيا في الحرب السبعينية (1870 - 1871م) الظروف أمام إنجلترا للانفراد بتحريك مسرح الأحداث في المسألة المصرية، حيث انفردت بالتدخل في الشئون الداخلية للبلاد، ولم يجد إسماعيل إلا الاعتراف بضرورة التودد إلى إنجلترا، والسير في ركابها، فباعها أسهم مصر في قناة السويس، وأصبحت تفرض عليه توجهاتها العسكرية، وتعيين حكام إنجليز على مديريات مصر الجنوبية في السودان،

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جز أول، مرجع سابق، ص 87، 88.

(2) إن تكرار الحوادث على مجريات التاريخ هي الصفة الغالبة للعمران، ولعل ذلك ما جعل عبد الرحمن بن خلدون يجعل من عبارة (ديوان العبر) اسمًا لمقدمته في علم الاجتماع (العمران).

(3) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جز أول، مرجع سابق، ص 89.

حتى انتهى الأمر بأن فرضت عليه تعيين (غوردون باشا) الإنجليزي حاكمًا عامًّا على السودان، ويذكر الرافعي وغيره أن هذه هي المرة الأولى في تاريخ مصر التي يسند فيها هذا المنصب الرفيع إلى الأجنبي.

ديون مصر في عهد إسماعيل باشا:

لطالما ربط المؤرخون بين الديون التي تراكمت على مصر في عهد إسماعيل وما اتصف به من حبه للترف والبذخ والإسراف، وتعددت الأشكال التي تم عرضها لصور من ذلك الترف[1]، وقد خلف إسماعيل سعيد في عقد القروض مع البنوك الأجنبية والممولين الأجانب؛ حيث عقد بعض هذه القروض لتمويل مشروعات عامة، أو لتمويل مشروعاته الشخصية (على سبيل المثال بلغت أملاكه الزراعية التي كانت تعرف بالدائرة السنية حوالي 504 ألف فدان، موزعة على الوجهين القبلي والبحري، وكان يلزمه نفقات باهظة لاستزراعها وريها ونقل محصولها)[2]؛ ومما زاد من تراكم الديون في عهد إسماعيل هو تطلع الأجانب لتلبية رغبات الخديوي المالية بفوائد ربوية عالية، وسعر إصدار منخفض، كما ساعد نفاد الفائض المالي لدى كبار التجار، والذي منعهم من شراء سندات الخزانة (حيث تسابق هؤلاء التجار على شراء الأطيان الزراعية بمساحات شاسعة كما سبق القول) على أن تكون الساحة شبه خالية للأجانب لتمويل ديون الخديوي.

وتشير بيانات القيمة الحقيقية للقروض في عهد إسماعيل، كما ذكرها لهيطة[3]، وبيانات القيمة الاسمية والحقيقية للقروض في عهد إسماعيل، كما ذكرها يحي محمود[4]، أن هذه المصادر قدرت ديون إسماعيل بقيم مختلفة؛ ولكنها في معظمها تدور في حدود رقمين (للقيمة الحقيقية للدين).

وإذا اعتمدنا على تقدير يحيى محمود؛ حيث إن مصدره موثق من عقود دار الوثائق القومية، فإنه يمكن ملاحظة الآتي:

- إن ما حصلت عليه مصر فعليًّا لا يزيد عن 81٪ من قيمة القروض التي تحملتها.
- إن أكثر هذه القروض إجحافًا هو القرض من البنك العثماني؛ حيث لم تحصل مصر إلا على أقل من 56٪ من قيمة القرض الذي تحملته.
- إجمالي قروض الخديوي سعيد سنة 1862م لم تمثل إلا حوالي 5٪ من جملة القروض الاسمية.

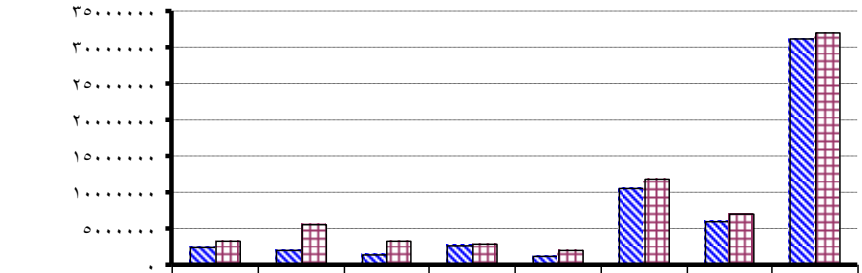
---

(1) لمزيد من التفاصيل يمكن الرجوع إلى كتاب يحيى محمد محمود: الدين العام، مرجع سابق، من ص 23 إلى ص 28، وكتاب عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة 2000، من ص 51 إلى ص 54.

(2) وتدل على ذلك الأوامر الصادرة التي سجلتها الهيئة السنية؛ حيث يشير الأمر رقم (17) لعام 1874م إلى اقتراض 20 ألف جنيه إسترليني لشراء معدات ري للدائرة السنية.

(3) محمد فهمي لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 151.

(4) يحيى محمد محمود: الدين العام، مرجع سابق، ص 30، نقلًا من الأرشيف الأوروبي، صندوق الدين.



	عام ١٨٦٢	عام ١٨٦٤	عام ١٨٦٥	عام ١٨٦٦	عام ١٨٦٧	عام ١٨٦٨	عام ١٨٧٠	عام ١٨٧٣
القيمة الحقيقية بالجنيه	٢٥١٧٠٠٠	٢١٣٢٠٠٠	١٤٥٧٣١٢	٢٦٤٠٠٠٠	١١٥٧٥٠٠	١٠٧٢٢٥٢٠	٦٠٣٢٦٢٠	٣١٣١٣٦٥٩
القيمة الاسمية بالجنيه	٣٢٩٢٨٠٠	٥٧٠٤٢٠٠	٣٣٨٧٣٠٠	٣٠٠٠٠٠٠	٢٠٨٠٠٠٠	١١٨٩٠٠٠٠	٧١٤٢٨٦٠	٣٢٠٠٠٠٠٠

شكل (2) القيمة الاسمية والحقيقية للقروض (بالجنيه الإسترليني) في عهد إسماعيل

ويذكر أن هذه الديون هي ديون شخصية على الخديوي، وإذا أضيف إليها ديون الحكومة وديون الدائرة السنية والديون السائرة، فإن إجمالي ديون مصر يبلغ 91 مليون جنيه إسترليني، وهذه القيمة هي ما عرفت بالدين الموحد؛ حيث إن الحكومات الأجنبية تدخلت تحت دعاوى حماية مصالح رعاياها، واستطاعت تحويل الديون الشخصية على الخديوي لتصبح دينًا على الدولة، تتحمله الحكومات المتتالية منذ ذلك التاريخ(1).

وتجدر الإشارة هنا إلى التأثير المباشر لهذا الدين الموحد على مصر وعمرانها؛ حيث حدد الأمر العالي الصادر بتوحيد الديون أن تسدد تلك الديون على أقساط، يخصص لها معظم مصادر الإيرادات، فنجده قد خصص عوائد مديريات الغربية والمنوفية والبحيرة وأسيوط والجمارك والسكة الحديد ورسوم الدخان، وحتى رسوم المراكب في النيل لتسديد ذلك الدين، ويذكر أن كل هذه المصادر التي افترض أن تقوم بتسديد الدين الموحد لم تستطع أن تفي إلا بحوالي 14 مليون جنيه (من أصل الدين الموحد الذي بلغ حوالي 65 مليون بعد فصل بعض الديون عنه كديون الدائرة السنية بالأمر الصادر في 18 نوفمبر عام 1876م) خلال الفترة من 1876م وحتى عام 1885م، بينما ارتفع الدين العام من 91 مليون جنيه إسترليني ليصل إلى حوالي 104 مليون جنيه في نفس الفترة(2).

وذلك يعني أن نصف أراضي الدولة الزراعية ومرافقها الحيوية تقريبًا ظلت رهنًا للدين لمدة حوالي عشر سنوات ولم ينخفض الدين بل زاد بنسبة حوالي 15٪، وأدى عجز الموارد الحكومية عن إيقاف تراكم الدين العام إلى فتح باب واسع للتدخلات الأجنبية في كل شئون الحياة بوجه عام والعمليات الإنتاجية بوجه خاص، ولا يخفى ما في ذلك من تأثير على دور المدن، والذي أصبح محكومًا بأهداف تختلف كثيرًا عن الدور الذي تتطلبه المنظومة التكاملية التلقائية لعمل المدن، ويمكن هنا عرض مثال لذلك، فبينما بلغت مخصصات سداد

(1) أمر عالي بتاريخ 7 مايو 1876م بتحويل الديون المتناثرة إلى دين موحد.

(2) يحيى محمد محمود: الدين العام، مرجع سابق، ص 31-37.

القروض في ميزانية مصر لعام 1871/1872م[1] مبلغ 2.417.035 جنيه مصري، بلغ إجمالي دفعات الأشغال العمومية الجارية لنفس السنة مبلغ 632.750 جنيه مصري (أي ما يقارب الربع)، وشملت هذه الأعمال منشآت ومشروعات في غاية الأهمية، مثل:

- إنشاء رصيف ميناء الإسكندرية.
- إنشاء ميناء السويس.
- إنشاء الترعة الإسماعيلية، بما فيها إنشاءات القناطر.
- إنشاء كوبري قصر النيل.
- تطهير الترعة المحمودية.
- تركيب فنار خليج السويس.

وبذلك فإن إجمالي الإنفاق على الأشغال العامة لا يمثل إلا حوالي 26٪ من إجمالي المخصص لسداد القروض، فإذا علمنا أن إجمالي إيرادات مصر مضافًا إليها ما يرد إليها من السودان خلال هذه الميزانية هو 7.293.620 جنيه مصري، فإن مخصصات سداد القروض ستمثل نحو 34٪ من إجمالي إيرادات الدولة[2]، وهو مبلغ يصعب معه بكل المقاييس تحقيق الحد الأدنى من المتطلبات الضرورية لإدارة عمران الدولة وتأهيله.

الجيش في عهد إسماعيل:

اهتم الخديوي إسماعيل بالجيش، وحرص على تطوير أدائه، ففي أعقاب توليه الحكم ظهر تفوق النفوذ الفرنسي؛ حيث توجهت البعثات العسكرية، وترجمت المؤلفات الحربية المشتملة على أساليب الجيش الفرنسي ونظمه، كما أحضر بعثة عسكرية من الضباط الفرنسيين لتنظيم المدارس الحربية المصرية سنة 1864م.

كما اتجه إسماعيل بكبار ضباط الجيش إلى العسكرية الألمانية –المثال الأعلى للنظم الحربية العالمية في ذلك الوقت– وتابع نظمها العسكرية وترجمة قوانينه[3].

كما توجه أيضًا إلى الولايات المتحدة الأمريكية، وطلب بعثة عسكرية للاستفادة منها؛ مما يؤكد اهتمام إسماعيل بنقل التطورات العسكرية الحديثة إلى مصر[4].

كما أسس هيئة لترجمة المنشورات العسكرية في يونيو سنة 1864م، عرفت باسم قلم الترجمة بالمدارس العسكرية، يهتم بتزويدها بالمادة العلمية المستحدثة من أوروبا وبقية دول العالم.

---

(1) الوقائع المصرية بتاريخ 10 أغسطس عام 1871م، وتحويل الأكياس إلى جنيهات مصرية حسب تقدير عبد الرحمن الرافعي في كتاب عصر إسماعيل، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 276.

(2) راجع: عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، مرجع سابق من ص 275 إلى ص 279.

(3) محمد محمود السروجي: الجيش المصري في القرن التاسع عشر، مرجع سابق، ص 138.

(4) صحيفة الكلية الحربية، إصلاحات إسماعيل العظيم، العدد السابع، السنة السابعة، سبتمبر سنة 1950م، ص 86.

ولكنه في السنوات الأخيرة من حكمه أهمل شئون الجيش جملة واحدة، فاختل نظامه، ثم أقفل معظم المدارس الحربية التي أنشأها؛ وذلك بسبب الأزمة المالية، وارتباك أحوال الحكومة؛ بسبب فداحة الديون، بحيث لم ينته عهده حتى كان الجيش المصري قد وصل إلى درجة محزنة من الضعف والارتباك[1].

ويذكر الرافعي نقلًا عن إسماعيل باشا سرهنك أن عدد الجيش المصري عام 1873م بلغ نحو 90 ألف مقاتل من جند وضباط وتلاميذ مدارس عسكرية، وإذا أضيف إليه الجيش الذي كان مرابطًا في السودان وعدده نحو 30 ألف جندي، فإن الجيش المصري في ذلك العهد يبلغ عدده حوالي 120 ألف جندي، وهو عدد مقارب لما كان عليه في عهد محمد علي في أوج عظمته، ويذكر أن إسماعيل قد تمادى في نظام البدل على ما فيه من ظلم، كما رفع مدة التجنيد الإجبارية حتى وصلت إلى 14 سنة، بعد أن كانت عامًا واحدًا في عهد سعيد، وهنا تجب الإشارة إلى أن معظم الجنود الذين تم تسريحهم كانوا يعودون إلى البنادر وليس قراهم؛ وذلك بفعل طول المدة التي يقضونها خارج قراهم، وتعودهم على طباع خلطائهم من الأجانب وأهل الحضر، فمثلوا مع عمال السخرة نسبة لا يستهان بها من سكان الحضر.

الأسطول في عهد إسماعيل:

تولى الخديوي إسماعيل الحكم والبحرية المصرية في حالة سيئة من التأخر والضعف، فقد بدأ اضمحلالها – كما قدمنا– في عهد عباس، ولم يعمل سعيد باشا على إحيائها؛ لما لاقاه من العقبات من ناحية تركيا.

فأخذ إسماعيل في أوائل حكمه يعنى بتجديد الأسطول، فبعث النشاط في ترسانة الإسكندرية (دار الصناعة)، وأحيى معاملها ومصانعها، وجلب لها العمال من الإسكندرية ومن داخل البلاد، واستحضر الآلات والعتاد، فعاد إليها نشاطها الذي كان لها في عهد محمد علي، وأنشأ بها بعض السفن.

وأوصى الخديوي بصنع عدة سفن حربية مدرعة في ترسانات أوروبا، وجدد المدرسة البحرية بالإسكندرية، وأنشأ مدرسة بحرية أخرى بجوار الترسانة، أحضر لها المدرسين الأكفاء من مصر وأوروبا، وكانت تدرس فيها الفنون والعلوم البحرية التي تدرس في المدارس البحرية الأوروبية، ومدة الدراسة فيها ثلاث سنوات، واختارت الحكومة طائفة من خريجيها، وأوفدتهم إلى إنجلترا لإتمام العلوم البحرية، منهم اثنان لتعليم فن إنشاء السفن، واثنان لتعليم الميكانيكا البحرية، ولما عادوا إلى مصر التحقوا بدار الصناعة بالإسكندرية.

وبذل الخديوي إسماعيل جهودًا كبيرة في إحياء البحرية المصرية، ولكن عقبات جمة اعترضت سبيله؛ ذلك أن الحكومة التركية رأت البحرية المصرية آخذة بأسباب النشاط والقوة، وعلمت بأن إسماعيل أوصى على ثلاث مدرعات في فرنسا، ومدرعتين أخريين في النمسا، وأن هذه المدرعات قد تم صنعها، وأرسل الخديوي

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جزء أول، مرجع سابق، ص 181.

سنة 1868م طواقمها من الضباط والبحارة ليتسلموها، فاعترضت على تسليمها، وتذرعت بأن الفرمانات لا تبيح لمصر إنشاء السفن الحربية المدرعة، فانتهى الخلاف بأن ابتاعتها تركيا لنفسها.

وكان هذا الاعتراض بإيعاز من إنجلترا التي يسوؤها أن تجدد مصر قوتها البحرية، فاستخدمت نفوذها لدى الآستانة لتحول دون هذا التجديد، وقد وقفت إنجلترا هذا الموقف ذاته في عهد عباس، ثم في عهد سعيد، وكانت بذلك تعمل على خطة رسمتها لنفسها منذ أنشأ محمد علي الكبير الأسطول المصري، وهي إضعاف قوة مصر البحرية، ولكي تأمن على سلطانها في البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر.

الأسطول التجاري:

لما وجد إسماعيل ما يعترضه من العقبات في سبيل تجديد الأسطول الحربي، وجه عنايته إلى الأسطول التجاري، فأنشأ شركة للملاحة التجارية، سميت الشركة العزيزية؛ نسبة إلى السلطان عبد العزيز، وأعد بواخرها لنقل المسافرين ونقل المتاجر إلى ثغور البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، بعد أن أبطل الشركة المجيدية التي أنشئت في عهد سعيد باشا، فاكتتب جماعة من سراة المصريين في رأس مالها، وخصص لها الخديوي سبع بواخر، كانت موجودة من قبل، وأوصى بإنشاء بواخر جديدة في إنجلترا، وجعل على قيادة هذه البواخر ضباط البحرية القدماء الذين تركوا خدمة الأسطول منذ اضمحلاله، وكذلك بحارته، وابتاعت وزارة البحرية عدا ذلك عدة سفن شراعية كبيرة لنقل الأخشاب اللازمة لوزارتي البحرية والحربية من بلاد الأناضول، فكان الأسطول التجاري المصري بنوعيه من البواخر والسفن الشراعية بالغًا درجة كبرى من التقدم.

وكان لبواخر (الشركة العزيزية) فضل كبير في نشاط حركة التجارة الخارجية لمصر، وتسهيل مواصلاتها البحرية مع الأقطار الأخرى، وزاحمت شركات الملاحة الأجنبية في هذا الصدد، ونجحت في عملها، ونمت إيراداتها، وربحت الأرباح الوفيرة، ثم ابتاع الخديوي إسماعيل أسهمها، واحتكر أرباحها، وحولها إلى إدارة من إدارات الحكومة عرفت بمصلحة (وابورات البوستة الخديوية)، فاستمرت مطردة، واتسع نطاق أعمالها، وصار لها من البواخر الكبيرة ست وعشرون باخرة[1]، تجوب البحار رافعة العلم المصري، وتنقل الناس والمتاجر والبريد بين ثغور مصر وشواطئ البحر الأبيض المتوسط في سوريا والأناضول وبلاد اليونان وشواطئ الدردنيل والبوسفور، وثغور البحر الأحمر كسواكن ومصوع وينبع وجدة والحديدة، وتجتاز بوغاز باب المندب إلى زيلع وبربره.

وقد ألحق بهذه المصلحة الحوض العائم الذي أنشئ بميناء الإسكندرية، وخصص لبواخرها معمل

(1) هي: الرحمانية، التاكا، الفيوم، البحيرة، الشرقية، الدقهلية، طنطا، شندي، شبين، كوفيت، دسوق، سمنود، المنيا، الجعفرية، مسير، المنصورة، المحلة، النجيلة، دمنهور، الزقازيق، الحجاز، الحديدة، ينبع، القصير، سواكن، مصوع. كتاب إحصاء مصر سنة 1873م، ص 47.

(فابريقة) في ترسانة الإسكندرية؛ للقيام بما تحتاجه من الإصلاح، وبقيت هذه الإدارة الكبيرة ببواخرها وملحقاتها -كالحوض وفابريقة الترسانة- ملكًا للحكومة، إلى أن باعتها في عهد الاحتلال، إلى شركة إنجليزية، بأبخس الأثمان، فانتقلت تلك المنشآت البحرية العظيمة، وهذه الثروة القومية الضخمة، إلى أيدي الإنجليز، وأنزل العلم المصري عن بواخرها، واستبدل به العلم البريطاني.

2.3 **النمو الاقتصادي وتحديث البنية الأساسية والخدمات:**

يصعب على أي باحث إنكار ما بذله إسماعيل باشا من جهد في سبيل تطوير الدولة؛ حيث مثل عصره مزيجًا من طموحات جده (محمد علي) وانفتاح عمه (سعيد) على الغرب، بيد أنه لم يكن له أن يحقق ذلك التوازن المطلوب في العلاقة بين التنمية داخليًّا والمؤثرات الخارجية الضاغطة والمستمرة، وبين بعض النجاحات وكثير من الإخفاقات في تحقيق هذا التوازن، فإنه تمت صياغة السياسات الداخلية في عهده.

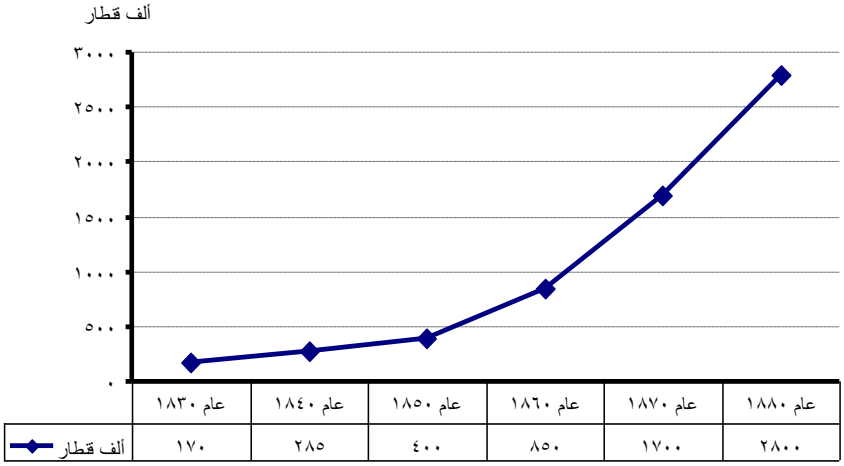
الزراعة والري:

يذكر أن مساحة الأراضي الزراعية بمصر ظلت في اتساع مطرد في عهد محمد علي، حتى وصلت إلى 4.160.000 فدان في عهد الخديوي عباس (1852م)، وظلت تدور حول هذا الرقم طوال فترة حكم عباس وسعيد، ثم واصلت زيادتها المطردة في عهد إسماعيل حتى وصلت عام 1877م إلى 4.743.000 فدان (بزيادة حوالي 600000 ألف فدان)، زيد عليها نحو 15 ألف فدان حتى عام 1882م، وبالتوازي اشتد التركيز على القطن، الذي أصبح محصول تصدير لا تصنيع أكثر من أي وقت مضى، ففي عام 1850م بلغ المحصول 380 ألف قنطار، أي تجاوز ثلث المليون لأول مرة، صدر منها أكثر من 350 ألف، أي بنسبة 91.5٪، وفي عام 1860م ارتفع الإنتاج إلى 596 ألف قنطار، متجاوزًا نصف المليون لأول مرة، وبالغًا نحو ثلاثة أمثاله منذ 30 سنة، أي عام 1830م، ثم في العقد التالي وحده تضاعف المحصول إلى نحو ثلاثة الأمثال، بالغًا حوالي مليونًا وسبعمائة ألف قنطار عام 1870م.

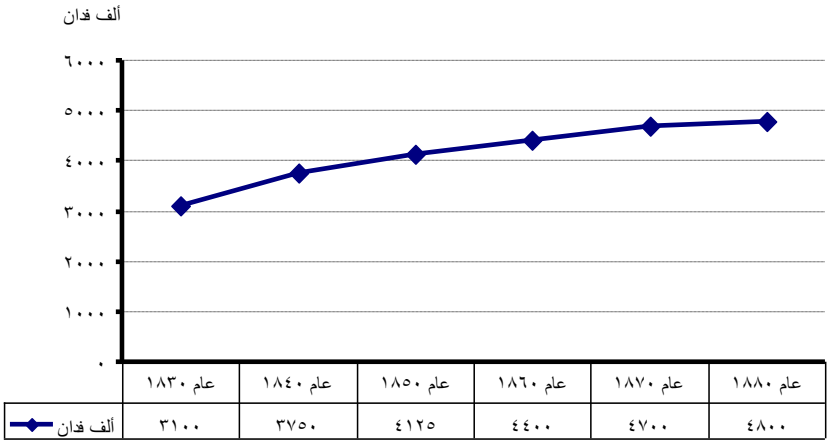
ويظهر هنا تأثير الحرب الأهلية الأمريكية (1861- 1863م) التي حرمت السوق العالمية من مصدرها الأكبر؛ حيث خلفت ما أطلق عليه "مجاعة القطن" على دفع زراعة القطن في مصر قدمًا، حتى وصل عام 1880م إلى نحو 2.8 مليون قنطار[1]، غير أن هذا التوسيع كان بلا شك على حساب زراعة الحبوب، وخاصة القمح، والذي أصبح باطراد محصولًا غير مربح بالمقارنة بالقطن، وبسبب المنافسة الأوروبية والأمريكية، وعلى أي حال فإن هذه الفترة كانت بداية عدم كفاية إنتاج القمح للاستهلاك المحلي حتى اليوم.

كما يذكر أن ذلك العهد شهد أعظم توسع في زراعة قصب السكر في صعيد مصر، خاصة بعد إنشاء الترعة الإبراهيمية، التي حولت معظم أراضي الصعيد إلى نظام الري الصيفي، وقد كان ذلك بتأثير مباشر لانخفاض أسعار القطن بعد زوال آثار الحرب الأهلية الأمريكية عن سوق القطن العالمي.

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 19، 20.



شكل (3) تطور إنتاج محصول القطن في الفترة (1830- 1880م)



شكل (4) تطور مساحة الأراضي الزراعية في الفترة (1830- 1880م)

ويلاحظ بوضوح من الشكلين السابقين مدى الاختلاف بين زيادة الرقعة الزراعية بمصر وزيادة الإنتاج المحصولي للقطن.

وجدير بالذكر هنا أن الهيكل العام لملكيات الأراضي الزراعية بمصر في هذه الفترة كان يمثل أعلى درجات الاختلال، وأن ذلك الهيكل ساعد في تكوين التخصص المحصولي (القطن)، إلا أن أسلوب الملكية هو الذي ساعد الاحتلال البريطاني فيما بعد على تحديد هيكل التركيب المحصولي لمصر لعدة عقود تالية، خلفت وراءها

مشكلات عدم الكفاية الغذائية التي نعاني منها إلى اليوم، فعلى سبيل المثال يذكر علي شلبي[1] أن أملاك الخديوي إسماعيل وأسرته عند نهاية حكمه بلغت أكثر من مليون فدان، أي حوالي 22.3٪ من إجمالي أراضي مصر الزراعية، اضطر أن يرهن منها أكثر من تسعمئة ألف فدان للأجانب والمؤسسات التمويلية وفاءً لديونه[2]، وإذا أضيف إلى ذلك أملاك الأسرة العلوية بفروعها الممتدة، وما تملكه الأجانب من روم وشوام ويهود، وما تم منحه لطبقة الذوات، فإن نحو نصف ثروة مصر الزراعية كان يمتلكها الحكام والأجانب، فمثلًا تذكر المراجع أن مساحة الأراضي التي تملكها الأجانب (أفراد) عام 1887م كان نحو ربع مليون فدان، بينما إجمالي ما وزعه إسماعيل على أفراد حاشيته بلغ 876 ألف فدان[3].

واحتكار الأجانب لمعظم محصول القطن في نهاية عصر إسماعيل وعدم تنوع المحاصيل والرغبة الشديدة في تصدير القطن الخام، كل ذلك وإن كان صاحبه بعضًا من النشاط التجاري داخليًّا ومعظمه خارجيًّا، إلا أن ذلك لم يكن ليساعد المدن على النمو الحضري المأمول؛ حيث إنه يمكن القول إنه أصبحت هناك ثروة تتناسب عكسيًّا مع مستوى رفاهية الأفراد (المواطنين) حسب تعبير جمال حمدان، وإذا اعتبرنا رأي ابن خلدون في أن العمران هو نتيجة الرفاهية، والانتقال من الحاجة إلى الضروري[4]، فإن المنظومة الاقتصادية في هذه الفترة لم تكن دافعًا نحو ازدهار المدن فعليًّا؛ بل إن تطورها كان ظاهريًّا إلى أبعد حد.

أولاً: أهم منشآت الري والزراعة في عهد إسماعيل:

كان من أول ما وجه إليه إسماعيل همته العمل على إنماء ثروة مصر الزراعية، بتوفير وسائل الري، فكان لهذه الوسائل أثرها الفعال في زيادة إنتاج الأراضي المزروعة بالتوازي مع زيادة مساحتها.

الترع:

شق إسماعيل كثيرًا من الترع في الوجه البحري والوجه القبلي، وبلغ عدد ما حفر أو أصلح في عهده نحو 112 ترعة، وأهمها الترعة الإبراهيمية والترعة الإسماعيلية، وقد بلغ إجمالي أطوال هذه الترع (بما فيها الفرعية) 8400 ميل، أنفق في سبيل حفرها أو تطهيرها أو صيانتها نحو 12 مليون جنيه[5].

- ترعة الإبراهيمية:

هي أعظم الترع التي أنشئت في عهد إسماعيل، وتعد من أعظم منشآت الري في العالم في ذلك الحين

(1) علي شلبي: الريف المصري، مرجع سابق، ص 125.

(2) علي شلبي: الريف المصري، مرجع سابق، ص 125.

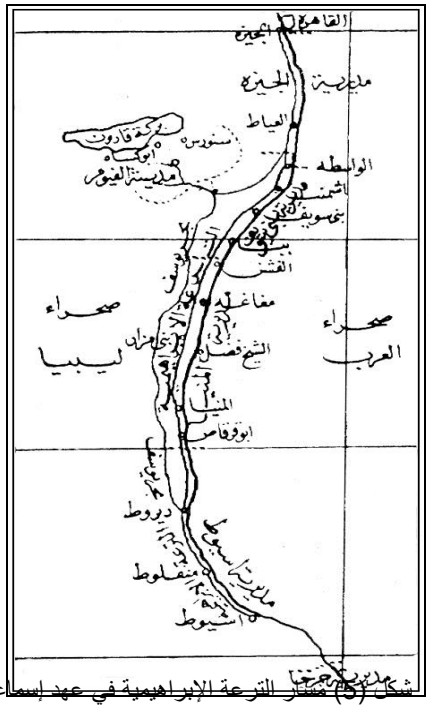
(3) علي شلبي: المرجع السابق، ص145، محمد رشدي: التطور الاقتصادي في مصر، جزء أول، دار المعارف سنة 1973م، ص 37.

(4) عبد الرحمن بن خلدون: مقدمة ابن خلدون، الجزء الثاني، دار النهضة، مصر للطباعة والنشر، سنة 1981م، ص 519.

(5) علي شلبي: الريف المصري، مرجع سابق، ص 306.

(حسب رؤية الرافعي)، وتأخذ مياهها من النيل عند أسيوط، وتنتهي عند (أشمنت) بمديرية بني سويف، ويبلغ طولها 267 كيلو متر، وهي تروي مديريات أسيوط والمنيا وبني سويف[1].

وقد بدأ بإنشائها سنة 1867م، واشتغل في حفرها نحو مئة ألف نسمة بطريق السخرة (العونة)، وتم حفرها سنة 1873م؛ أي أن إنجازها اقتضى ست سنوات تقريبًا، ولما أنشئت الترعة وقاطعت بحر يوسف القديم، تحول فمه من النيل، وصار يستمد ماءه منها عند "قناطر التقسيم" المقامة عليها، وأنشئت أيضًا ترعة "ديروط" وترعة "الفشن" المستجدة، واستمدتا مياههما منها، وقد كان لهذه الترعة تأثيرها على أطيان الوجه القبلي من أسيوط إلى بني سويف؛ إذ زاد خصبها، وتحول الري فيها من ري الحياض إلى نظام الري الصيفي، واتسعت فيها زراعة قصب السكر والقطن.



شكل (5) مسار الترعة الإبراهيمية في عهد إسماعيل

- قناطر التقسيم:

أقيمت على هذه الترعة عدة قناطر، وهي "قناطر التقسيم" بديروط عند تقاطع الترعة، وبحر يوسف، وقناطر المنيا، ومطاي، ومغاغة، وببا، وأعظمها شأنًا "قناطر التقسيم" التي أقيمت عند ديروط على بعد 60 كيلو مترًا من فم الترعة، وهي مجموعة قناطر عدة، متصلة بعضها ببعض، توزع كل منها المياه على فرع من الفروع الآخذة من الترعة، وهذه القناطر هي قنطرة ترعة الدلجاوي، وقنطرة بحر يوسف، وقنطرة ترعة ديروط، وقنطرة موازنة الترعة الإبراهيمية، وقنطرة ترعة الساحل، ثم قنطرة الصرف التي تصرف المياه إلى النيل، وتستعمل للتخفيف.

- ترعة الإسماعيلية:

هي الترعة التي تبدأ من النيل بجوار قصر النيل (الآن بجوار شبرا)، وتصل إلى قناة السويس عند الإسماعيلية، ثم تتفرع إلى فرعين يسير الأول إلى السويس، والآخر إلى بورسعيد، وطول هذه الترعة 129 كيلو مترًا من فمها إلى "نفيشة"، و89 كيلو مترًا من نفيشة إلى السويس[2]، وقد حفرت شركة قناة السويس جزءًا

(1) بفضل هذه الترعة تحول نظام الري في المديريات المذكورة من ري الحياض إلى الري الصيفي، فتوافرت زراعة قصب السكر وتيسرت زراعة القطن بها، وتمت الصناعات المتصلة بالقصب.

(2) الخطط التوفيقية ج19، ص 42.

منها، وأكمل إسماعيل حفرها، طبقًا لما تم الاتفاق عليه بينهما، وهذه الترعة تروي مديريتي القليوبية والشرقية وجهات قناة السويس.

- الترع الأخرى:

ومن أهم أعمال الري في ذلك العهد إصلاح ريَّاح المنوفية الذي أنشئ في عهد سعيد باشا، وإعادة حفره وتعميقه، وبناء قناطره، وقد اجتمع لهذا العمل نحو ثمانين ألفًا من العمال والفلاحين، وتم حفره من الفم إلى التقائه ببحر شبين سنة (1868م) في مدة ستين يومًا[1]، ولما تم حفره تحولت منابع جميع الترع التي كانت تأخذ مياهها من النيل، فصارت تستمد مياهها من الرياح المذكور، وصار أهم مصدر للري في مديريتي المنوفية والغربية، وفي سنة 1870م أصلحت طلمبات العطف وزيدت قوتها، فصار في مقدورها تغذية ترعة المحمودية يوميًّا بثمانمئة ألف متر مكعب من المياه[2].

وأنشئت عدة ترع بالشرقية وبالبحيرة وبالقليوبية وبالدقهلية، كل ذلك أثر كثيرًا في تطوير نظام الري، بالإضافة إلى تحسين وتوسيع شبكة النقل النهري.

والجدير بالذكر هنا أن هذه الشبكة الممتدة من الترع الرئيسة والفرعية التي تم إنشاؤها أو تطهيرها قد أثرت على العمران بشكل واضح؛ حيث يمكن ملاحظة ذلك في عدة نقاط، أهمها:

- الترعة الإبراهيمية ربطت الوجه القبلي بالبحري عبر النقل النهري طوال العام لأول مرة، وهو ما ساعد في نجاح تجربة تعميم صناعة السكر بالوجه القبلي، كما ساعد على نشاط التجارة بين الوجهين، كما أعاد مرة أخرى زراعة القطن إلى الوجه القبلي؛ ومن ثم عودة بعض الأنشطة الصناعية المرتبطة به، كما كانت قبل قرار الخديوي عباس بإيقاف الصناعات المرتبطة بالغزل والنسيج في عموم الوجه القبلي، وحتى بني سويف؛ بحجة ارتفاع تكاليف النقل.
- تعد ترعة الإسماعيلية بحق هي سبب استمرار مدن (الإسماعيلية، بورسعيد، السويس)؛ حيث تم تزويدها بالمياه العذبة لأول مرة، وإن كانت مدينتا الإسماعيلية وبورسعيد تعدان من المدن الجديدة فإن مدينة السويس كانت في حالة شديدة البؤس؛ بسبب نقص المياه العذبة، حتى أنه يقال إن ترعة الإسماعيلية أعادت بعث مدينة السويس.
- شبكة الترع الفرعية الكثيفة التي شملت معظم أرجاء الدلتا -والتي أصبح معظمها صالحًا للملاحة النيلية- ساعدت كثيرًا في عمليات التبادل التجاري بين مدن الدلتا مع بعضها البعض أو بين المدن والقرى (هذا بالإضافة إلى الدور المؤكد الذي لعبته السكك الحديدية كما

(1) الخطط التوفيقية ج19، ص 2.

(2) كتاب الري في مصر للمسيو باروا، ص 163.

سيلي بيانه)، ويكفي هنا الإشارة إلى أن إجمالي عدد التجمعات التي تم اعتبارها بمثابة المدن (البنادر) عند تولي محمد علي السلطة (كما سبق القول في الفصل الثاني) كان 36 مدينة، بينما زاد هذا العدد ليصبح 86 مدينة، حسب تعداد عام 1882م؛ أي أن عدد البنادر زاد نحو ضعفين ونصف خلال الفترة من 1805م إلى 1882م، وتعد التجارة هي أساس هذا التحول بوجه عام، والقطن بوجه خاص.

- تم استخدام السخرة بشكل قاسٍ جدًّا في أعمال حفر وتطهير الترع (بالإضافة إلى مشروع قناة السويس وباقي مشروعات المنافع العامة)، وقد أثر ذلك كثيرًا على توزيع السكان، فعلى سبيل المثال فقد كان هناك 100 ألف عامل يعملون بالسخرة في حفر الترعة الإبراهيمية لمدة ست سنوات[1]، وكذلك كان هناك ثمانون ألفًا يعملون في ريّاح المنوفية لمدة ستين يومًا، ومما يذكر أن عمال السخرة هم نواة تكون مدينة الزقازيق؛ حيث إن نشأة هذه المدينة كانت مركزًا لتجميع العمال الذين يعملون بمشروعات الري بشرق الدلتا في عصر محمد علي، واستقروا فيها لتكون نواه لمدينة الزقازيق المعروفة الآن.

القناطر:

وأنشئ من قناطر الترع والرياحات 426 قنطرة، منها 150 في الوجه القبلي و276 في الوجه البحري[2]، وعنيت الحكومة بالمحافظة على جسور النيل والترع.

– إصلاح القناطر الخيرية، وقد ظهر خلل في بعض عيون القناطر الخيرية سنة 1867م[3]؛ بسبب ضغط المياه، فوجه إسماعيل عنايته لمعالجة هذا الخلل، وأنجز هذا الإصلاح في عهد إسماعيل.

والجدير بالذكر أن إصلاح القناطر الخيرية جعلها تصل بالمساحة المروية ريًّا دائمًا في الدلتا إلى نحو 1.5 مليون فدان بعد عام 1883م، في حين كانت حتى منتصف السبعينيات من القرن التاسع عشر لا تتعدى ستمئة ألف فدان في عموم مصر، ويذكر أنه لم يتم إصلاح القناطر تمامًا في عهد إسماعيل؛ حيث بلغت تكلفة الإصلاح 1.2 مليون جنيه؛ مما جعله يتوقف عن إصلاحها حتى قامت حكومة الاحتلال بإصلاحها عام 1883م[4].

ثانيًا: مجالس تفتيش الزراعة ووزارة الزراعة:

قرر إسماعيل إنشاء مجالس بالأقاليم، سميت (مجالس تفتيش الزراعة)، منها مجلسان بالوجه البحري،

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 6.

(2) كتاب إحصاء مصر سنة 1873م، ص 194.

(3) لبنان باشا: مذكرات عن أهم أعمال المنفعة العامة في مصر، ص 474.

(4) علي شلبي: الريف المصري، مرجع سابق، ص 307، 314.

وثلاثة مجالس في مصر الوسطى والوجه القبلي[1]، والغرض منها البحث في الوسائل الكفيلة بتحسين الزراعة وإنمائها، وتوزيع مياه الري، وكان تأليفها تنفيذًا لقرار مجلس شورى النواب، وأنشئت وزارة الزراعة للعناية بالشئون الزراعية عامة، وجعلت مرجعًا لمجالس تفتيش الزراعة.

التعليم:

تولى إسماعيل الحكم ومعظم المدارس التي أنشأها محمد علي مقفلة، ولم يكن باقيًا منها سوى مدرسة الطب والصيدلة ومدرسة الولادة (القابلات)، ومدرسة حربية، ومدرسة ثانوية، وأخرى ابتدائية، ومدرسة البحرية بالإسكندرية، فبعث النهضة العلمية من مرقدها، ونفخ فيها روح الحياة والنشاط، وأعاد تأليف ديوان المدارس (وزارة المعارف)، ووجه همته إلى إنشاء المدارس على اختلاف مراتبها وفنونها[2]؛ حيث تنوعت المدارس التي أنشأها بين عسكرية، وعالية، وابتدائية، وتخصصية[3]. ويوضح شكل رقم (6) توزيع المدارس الابتدائية في عهد إسماعيل.

ميزانية التعليم:

كان إسماعيل ينفق بسخاء على التعليم؛ فقد كانت ميزانية المعارف في عهد سعيد لا تتجاوز ستة آلاف جنيه[4]، فزادها إسماعيل إلى أربعين ألفًا، ثم بلغت -كما ذكر علي باشا مبارك[5]- 75.000 جنيه، منها 48.000 من وزارة المالية (الميزانية العامة)، و20.000 من إيراد تفتيش الوادي، و7.000 من ديوان الأوقاف، وكان التعليم في معظم المدارس مجانًا، ثم نقصت ميزانية وزارة المعارف في أواخر عهد إسماعيل؛ بسبب الارتباكات المالية التي سببتها قروضه، فهبطت إلى 20.000 جنيه.

الخدمات الصحية:

كانت المسائل الصحية موضع عناية إسماعيل، وشاركه في هذه العناية نوابغ الأطباء في مصر وأعضاء مجلس شورى النواب، فقد وجهوا همتهم جميعًا إلى تحسين أحوال البلاد الصحية، وكان للإدارة الصحية فضل كبير في مقاومة الأمراض ومكافحة الأوبئة، وخاصة وباء الكوليرا، الذي حل بالبلاد سنة 1865م، وكان أشد ما أصيبت به البلاد من الأوبئة في ذلك العصر، وأنشئت مستشفيات عدة، كما تشير بذلك بيانات المستشفيات

(1) فيليب جلاد: قاموس الإدارة والقضاء، ج4، ص 13، طبعة سنة 1892م.

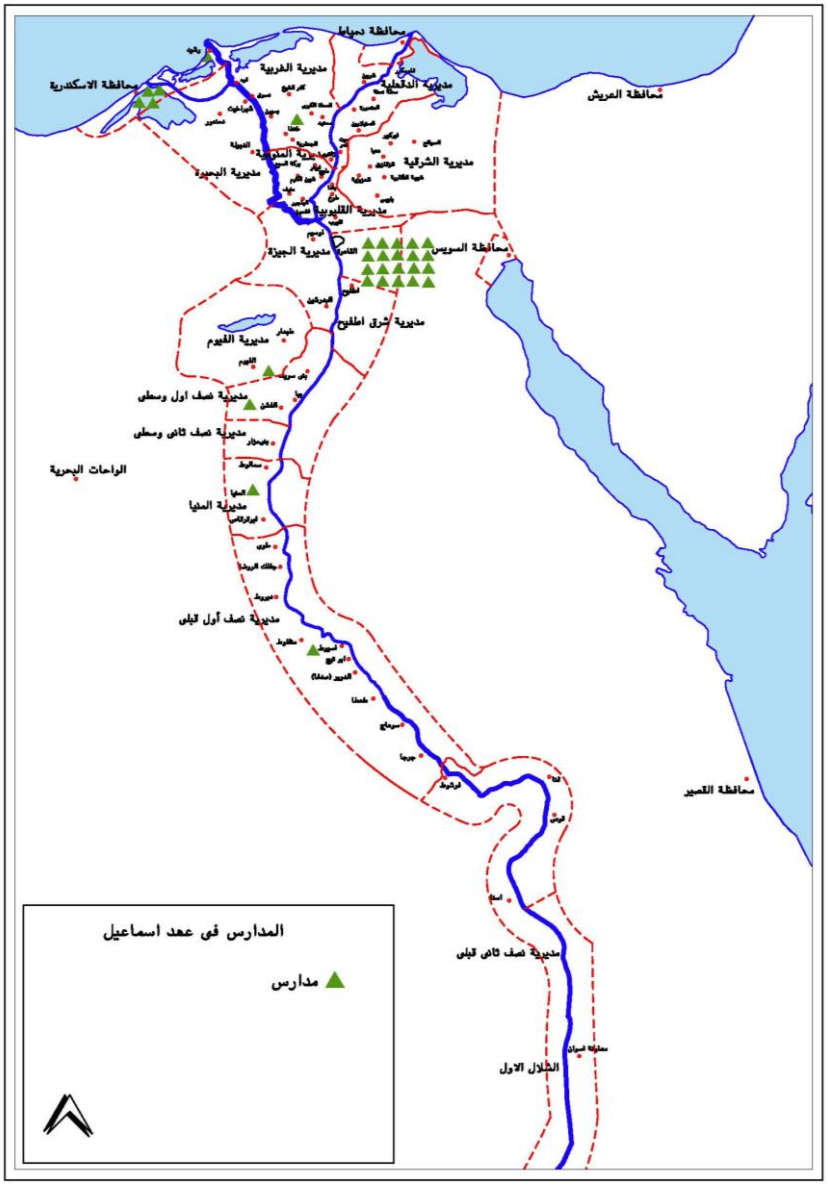
(2) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 201.

(3) انظر ملاحق الفصل الثالث، ملحق رقم 9.

(4) إدوين دي ليون: مصر الخديوي، ص 162.

(5) الخطط التوفيقية، ج1، ص89.

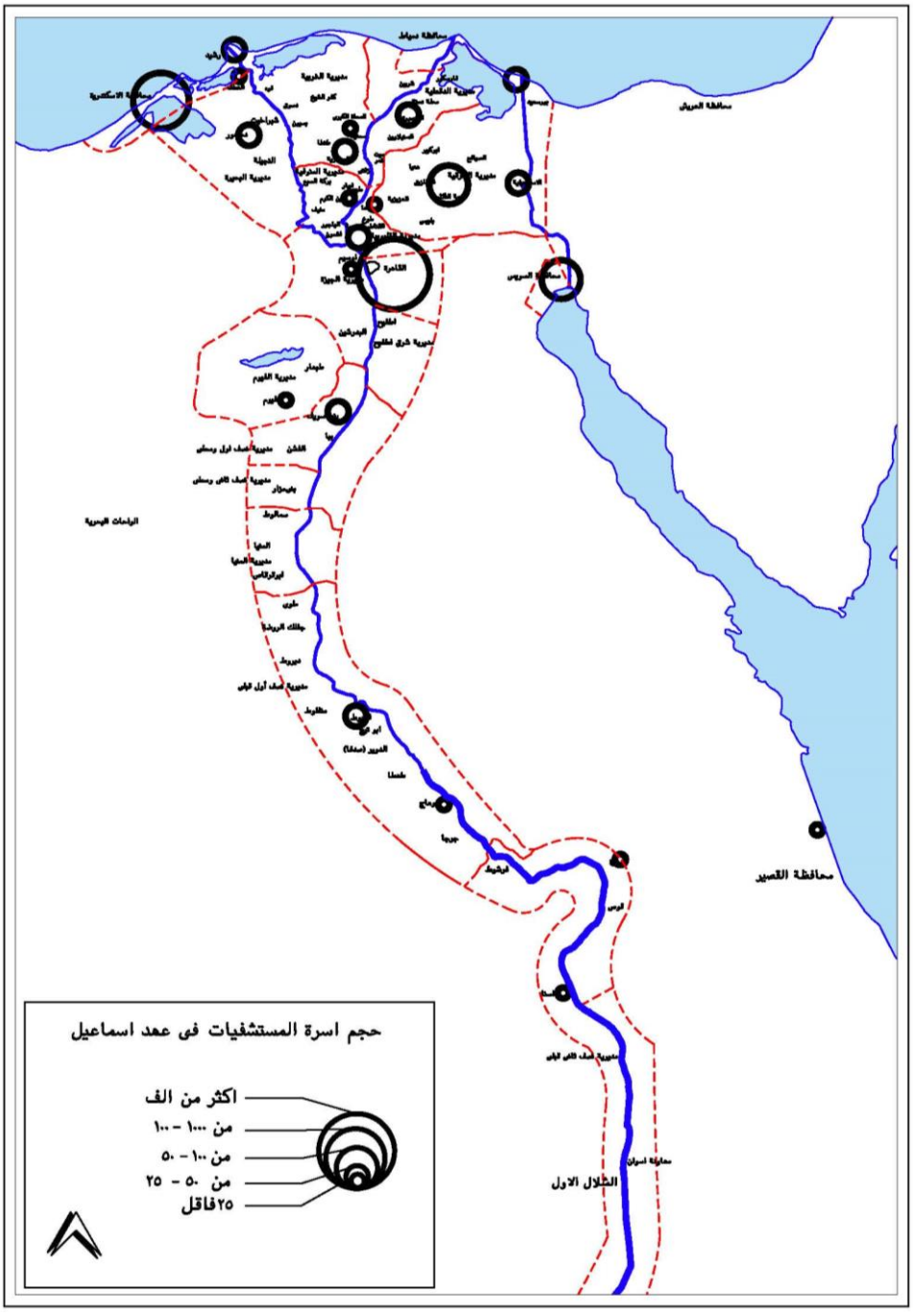
وعدد الأسرة الموجودة في عهد إسماعيل[1]، والتي كانت موجودة بمصر والسودان في ذلك العهد[2]، ويوضح شكل رقم (7) حجم أسِرة المستشفيات في عهد إسماعيل.



شكل رقم (6) توزيع المدارس الابتدائية في عهد إسماعيل

(1) انظر ملاحق الفصل الثالث، ملحق رقم 10.

(2) عن كتاب إحصاء مصر سنة 1873، ص 234.



شكل رقم (7) حجم أسرة المستشفيات في عهد إسماعيل

1 - نهضة الصناعة وتدهورها:

قام جمال حمدان[1] بتلخيص واقع حال الصناعة المصرية في هذه الفترة بقوله: "أما الصناعة فقد انحدرت بشدة في البداية تحت عباس وسعيد، حيث استمرت؛ بل تفاقمت سياسة إغلاق المصانع، وفك البقية الباقية من الثروة الصناعية، وخاصة مصانع الغزل والنسيج، فضلًا عن المصانع الحربية بالطبع، غير أن محاولة محدودة في الاتجاه العكسي حدثت تحت إسماعيل، ولكنها كانت أساسًا تدور حول السكر، بحيث يمكن القول إن صناعة السكر هي التي ورثت صناعة الغزل والنسيج إلى حد بعيد.

ولقد قاومت صناعة السكر أو قامت لا لشيء إلا لحتمية تصنيع هذا المحصول محليًّا بل موضعيًّا؛ أي فقط لاستحالة تصديره خامًا، كذلك فلقد كانت هذه الصناعة تخدم أساسًا مصالح إسماعيل الخاصة، الدائرة السنية، ممثلة في أبعاديات القصب المركزة في مصر الوسطى بوجه خاص والمنيا بوجه أخص، فكان هناك أكثر من 60 مصنعًا للسكر، وكان الإنتاج يغطي الاستهلاك المحلي، ويترك فائضًا كبيرًا للتصدير، بلغ نحو ثلثي مليون قنطار في سنة 1880م، وقد كان لتركيز زراعة القصب وصناعة السكر في مصر الوسطى أثر في امتداد قطاع التنمية والاقتصاد الحديث إلى الصعيد الأسفل، بعد أن كان مستقطبًا معظمه في الدلتا وحدها تقريبًا، وبذلك بدأت التنمية -ومعها التطور- تزحف في مصر بالتدرج من الشمال إلى الجنوب".

وفيما عدا صناعة السكر اقتصرت الصناعة الحديثة على صناعات خفيفة استهلاكية من صناعات المدن والخدمات البلدية والخامات، مثل المحاجر والمدابغ والورق وكالملابس والطرابيش والمخابز، وأخيرًا الماء والغاز ... إلخ، وهي في كل ذلك كانت محدودة العدد والقوة للغاية.

أولاً: عوامل تطور النشاط الصناعي في عهد إسماعيل:

هناك عدة عوامل ساعدت كثيرًا على التطور الصناعي في عهد إسماعيل، من ذلك:

- وجود بنية تحتية جيدة، تتمثل في شبكة مواصلات متكاملة من خلال النقل البري والنهري، وعبر السكك الحديدية التي توسعت جيدًا في ذلك العهد.
- وفرة المحصول الزراعي، وخاصة محصول القطن، أدى بشكل مباشر إلى إنعاش صناعات حلج وكبس القطن.
- تأثرت مصر كثيرًا بانعكاسات الحرب الأهلية الأمريكية، سواء من حيث الزيادة المطردة في إنتاج القطن في زمن الحرب، أو في التوسع في إقامة صناعة السكر؛ كمحاولة لاستعادة الخسائر التي حققها القطن بعد انتهاء الحرب الأمريكية.
- انتعاش الصناعات الحربية؛ بفعل زيادة عدد الجيش من 18000 جندي إلى أن وصل إلى أكثر من 60000 جندي، بالإضافة إلى كثرة الحروب التي خاضتها مصر في عهد إسماعيل.

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 20، 21.

ثانيًا: أهم الصناعات في عهد إسماعيل[1]:

حلج القطن وكبسه:

يعتبر أهم ما يميز صناعة حلج القطن وكبسه هو تحولها كيفيًّا؛ بحيث أصبحت أهم هذه المحالج تدار بالبخار بدلًا من الأشغال اليدوية، وتعد هذه النقلة الكيفية مواكبة للتطور الشديد الحاصل في إنتاج القطن، وقد قدر أحمد الحته[2] إنتاج الآلة البخارية الواحدة بما يساوي إنتاج عشرة دواليب يدوية (الدولاب غالبًا كان يحتوي على 2-3 عمال)، كما زادت أعداد المحالج وانتشرت في كل مراكز إنتاج القطن في البلاد.

صناعة الغزل والنسيج[3]:

اهتم إسماعيل بصناعة الغزل والنسيج، فأنشأ مصانع لنسج القطن والنيلة والصوف، كما أنشأ مصانع أخرى لصنع الأبسطة والبفتة، فكانت الحكومة تملك مصنعين للمنسوجات الصوفية والقطنية؛ أحدهما في بولاق، والآخر في شبرا، وبلغ عدد العمال بهذه المصانع يومئذ 1612 عاملًا، وكان يصرف منها للعساكر البرية والبحرية[4].

الصناعات الحربية:

نظرًا لزيادة عدد الجيش -تبعًا لفرمان 1866م، ثم فرمان 1873م، الذي جعل زيادة عدد الجيش تبعًا لرؤية الخديوي- فإن الصناعات الحربية شهدت تطورًا ملحوظًا، خاصة في ظل حروب إسماعيل العديدة في كريت أو السودان أو الحبشة وغيرها، وتنوعت الصناعات الحربية بشكل كبير[5].

صناعة الورق والطباعة:

أنشئ سنة 1870م -ولأول مرة- في مصر مصنع للورق بالقرب من المطبعة الأهلية ببولاق[6]، وبلغ عدد عمال هذا المصنع 220 عاملًا، وكانت مصر تستورد الورق بأنواعه المختلفة قبل إنشاء المصنع، والجدير بالذكر أن الهدف الأساسي لإنشاء هذا المصنع كان إنتاج الورق اللازم للف السكر المنتج محليًّا. كما اهتم إسماعيل كثيرًا بفن الطباعة[7].

---

(1) انظر ملاحق الفصل الثالث، ملاحق أرقام 1، 2، 3.

(2) أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 184.

(3) انظر ملاحق الفصل الثالث، ملحق رقم 4.

(4) إسماعيل سرهنك: حقائق الأخبار عن دول البحار، الجزء الثاني، القاهرة، سنة 1314هـ، ص 313.

(5) انظر ملاحق الفصل الثالث، ملحق رقم 5.

(6) OWEN: COTTON AND THE EGYPTIAN ECO.,..OP CIT.,.P254.

(7) انظر ملاحق الفصل الثالث، ملحق رقم 6.

دباغة الجلود:

أنشأت الحكومة مصنعًا بالإسكندرية لدباغة الجلود، وكان ذا كفاءة عالية وجودة ممتازة، وهو ما جعل الخديوي يأمر بأن تأخذ مصلحتا الترسانة والسكة الحديد ما يلزمهما من الجلود من المدبغة المذكورة بدلًا من الاستيراد، وكان في القاهرة عام 1875م مدبغة أخرى للإنتاج المحلي، ولكن طاقتها لم تتعد نصف طاقة مدبغة الإسكندرية[1].

صناعة السكر[2]:

في بداية هذه الفترة نقص إنتاج السكر؛ نتيجة للتوسع في زراعة وإنتاج القطن، وتشير الإحصاءات إلى انخفاض صادراته من 29.276 ألف قنطار سنة 1853م إلى 10.90 ألف قنطار سنة 1866م[3]، ولكن بعد اهتمام إسماعيل بمحصول السكر زاد إنتاجه بصورة كبيرة جدًّا، فقد بدأ إسماعيل في محاولته لإنشاء صناعة سكر حديثة في ممتلكاته في مصر العليا والوسطى (الدائرة السنية)، وبهذا يكون قد أكمل ما بدأه جده في هذا المجال، ولكن على نطاق واسع جدًّا، بينما أنشأ محمد علي 3 مصانع للسكر[4]، كان إنتاجها محدودًا، ولم يكن لها أثر كبير في الاستهلاك المحلي؛ لأن السكر الوارد من الخارج كان أجود وأرخص ثمنًا[5].

كما اهتم إسماعيل ببعض الصناعات المتنوعة الأخرى، مثل صناعة الطرابيش، وصناعة البناء، وطحن الحبوب، هذا بالإضافة إلى عدد لا بأس به من الصناعات الصغيرة[6].

(1) أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 184.

(2) انظر ملاحق الفصل الثالث، ملحق رقم 7.

(3) أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 185.

(4) OWEN: COTTON AND THE EGYPTIAN ECO.,..OP CIT.,.P54.

(5) حافظ عفيفي: إسماعيل بمناسبة 50 عامًا على وفاته، مرجع سابق، ص 30.

(6) انظر ملاحق الفصل الثالث، ملحق رقم 8.

جدول (1) تطور الصناعة في عهد خلفاء محمد علي (1849– 1882م)[1]

نوع الصناعة		العدد	السنة	الموقع
صناعات تجهيزية	حلج وكبس القطن	إضافة 26 محلجًا إلى 24 من قبل	1862	القاهرة
	طحن الحبوب	67 مطحنًا	1873	الإسكندرية
		31 مطحنًا	1873	القاهرة
		700 مطحن	1873	ما بين القاهرة والإسكندرية
	الورق والطباعة	إنشاء مصنع للورق	1870	القاهرة
		إضافة ماكينات للمطبعة الأميرية	1866	القاهرة
		مطبعة أركان الجيش المصري	1866	القاهرة
		المطبعة الأهلية القبطية	1860	القاهرة
		مطبعة المعارف	في عهد إسماعيل	القاهرة
		مطبعة وادي النيل	في عهد إسماعيل	القاهرة
		المطبعة الوطنية	في عهد إسماعيل	الإسكندرية
		المطبعة الوهابية	في عهد إسماعيل	القاهرة
صناعات تحويلية	الغزل والنسيج	2 مصنع للمنسوجات القطنية والصوفية	في عهد إسماعيل	القاهرة
		2 مصنع لغزل القطن وإنتاج الأقمشة البيضاء	في عهد إسماعيل	--------
		مصنع أقمشة قطنية	في عهد إسماعيل	القاهرة
	الحرير	إنشاء مزرعة للتوت 1000 فدان	في عهد إسماعيل	القاهرة
		إنشاء معمل حرير	في عهد إسماعيل	القاهرة
		تأسيس 160 دكانًا لنسج الحرير	في عهد إسماعيل	دمياط
		تأسيس 62 دكانًا لصناعة الحرير	في عهد إسماعيل	دمياط

(1) البيانات الأساسية بالجدول من كتاب: نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق.

تابع جدول (1) تطور الصناعة في عهد خلفاء محمد علي (1849– 1882م)[1]

نوع الصناعة		العدد	السنة	الموقع
صناعات تحويلية	دباغة الجلود	إنشاء مصنع جديد	1870	الإسكندرية
		مدبغة القاهرة	1875	القاهرة
	السكر	إنشاء 1 معمل جديد للسكر	1872	بني سويف
		إنشاء 9 معامل جديدة للسكر	1872	مديرية المنيا
		إنشاء 1 معمل جديد للسكر	1872	مديرية أسيوط
		إنشاء 3 معامل جديدة للسكر	1872	مديرية قنا
		إنشاء 3 معامل جديدة للسكر	1872	مديرية الفيوم
	البناء	7 ماكينات لعمل البلاط والطوب	1866	القاهرة
		مصنع للطوب	في عهد إسماعيل	قليوب
صناعات حربية	ترسانات	تجديد ترسانة الإسكندرية – إنشاء سفن حربية – إنشاء حوض عائم من الحديد لإصلاح السفن بالإسكندرية – إتمام حوض ميناء السويس الذي بدأه سعيد باشا	في عهد إسماعيل	الإسكندرية والسويس
	معامل أسلحة	توسيع نطاق معامل الأسلحة	في عهد إسماعيل	الإسكندرية
	مصانع بارود	إصلاح مصنع البارود	في عهد إسماعيل	القاهرة
	مصانع بنادق	إنشاء مصنع جديد	في عهد إسماعيل	القاهرة
	معامل خرطوش وقنابل	إنشاء معمل جديد	في عهد إسماعيل	القاهرة
	مصانع لصب المدافع	إنشاء مصنع جديد	في عهد إسماعيل	القاهرة
	معامل معادن أهلية	85 مسبك حديد	في عهد إسماعيل	القاهرة
		73 معمل نحاس		
		80 محل تبييض		
		240 محل صانع		
		ومحلات حدادين وسلحدارية		
		6 مسابك حديد	في عهد إسماعيل	الإسكندرية
		43 محل حدادة		
		20 محل نحاس		
		93 محل صياغة		

ثالثًا: القوى العاملة:

نستطيع التعرف إلى هيكل العمالة وتوزيعها على الصناعات المختلفة خلال هذه الفترة، وذلك من الجدولين(2، 3)[2]، اللذين أخذت بياناتهما من التعداد الذي تم في عهد إسماعيل سنة 1873م.

ويتضح من الجدولين أن حجم القوى العاملة كان يبلغ نحو 106.330 ألف عامل "عدا الإناث"، موزعين بين القطاعين التقليدي والحديث، وقد كان هناك بعض السمات التي ميزت توطين الصناعة المصرية في تلك الآونة ولم تزل حتى الآن، مثل:

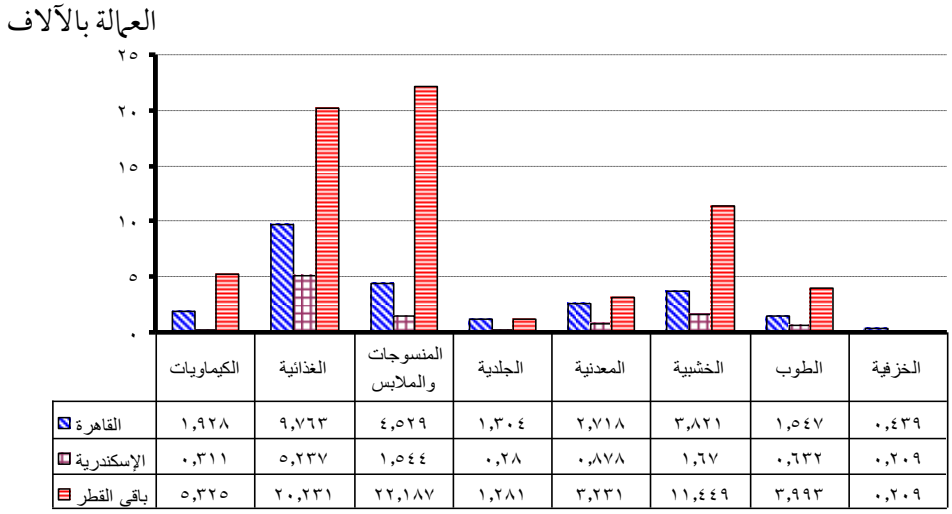
- اعتبار مدينة القاهرة هي المركز الرئيس لجميع الصناعات الأساسية التي تمد باقي الصناعات بمستلزماتها.
- اعتبار مدينة الإسكندرية هي ميناء مصر الأول، وأهم مركز تجاري بها.
- توزيع المصانع من مختلف الأنواع بمحاذاة النيل على طول الدلتا ومصر الوسطى والعليا.

(1) البيانات الأساسية بالجدول من كتاب: نوال قاسم، تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق.

(2) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس – صناعة، ص 16، 17.

جدول (2) هيكل العمالة وأماكن توطنها وعدد المنشآت في عهد إسماعيل (القطاع التقليدي)[1]

نوع الصناعة	القوى العاملة بالآلاف						عدد المنشآت
	القاهرة	النسبة %	الإسكندرية	النسبة %	باقي القطر	النسبة %	
الكيماويات	1.928	7.40	0.311	2.96	5.325	7.86	208
الغذائية	9.763	37.48	5.237	49.92	20.231	29.88	1366
المنسوجات والملابس	4.529	17.39	1.544	14.72	22.187	32.77	518
الجلدية	1.304	5.01	0.280	2.67	1.281	1.89	186
المعدنية	2.718	10.43	0.878	8.37	3.231	4.77	546
الخشبية	3.821	14.67	1.670	15.92	11.449	16.91	120
الطوب	1.547	5.94	0.632	6.02	3.993	5.90	22
الخزفية	0.439	1.69	0.209	1.99	0.209	0.31	14
المجموع	26.049	%100	10.491	%100	67.711	%100	
المجموع الكلي	104.251						



شكل رقم (8) توزيع القوى العاملة بالآلاف حسب نوع الصناعة في عهد إسماعيل (القطاع التقليدي)

(1) يشير القطاع التقليدي إلى الصناعات التقليدية في مصر خارج الدائرة السنية (ممتلكات الخديوي والعائلة المالكة).

جدول (3) هيكل العمالة وعدد المؤسسات في عهد إسماعيل (القطاع الحديث)[1]

الصناعة	عدد العمال بالآلاف	عدد المؤسسات
الغذائية (خبز – بسكوت)	-	2
سكر	-	22
منسوجات	1.617	3
جلدية	-	3
معدنية (ترسانة بحرية)	-	7
طوب	0.062	1
خزفية	0.182	1
ورق	0.218	1
المجموع	20.79	40

رابعًا: أسباب تدهور الصناعة في الفترة الخديوية:

على الرغم من محاولة الخديوي إسماعيل إحياء النهضة الصناعية، بإنشاء عدد من المصانع الجديدة، إلا أن تدهور الصناعة الذي بدأ في عهد سعيد وعباس استمر أيضًا في عهد إسماعيل، خاصة بعد أن غرق في الديون الخارجية؛ مما أدى إلى حدوث ارتباك في الاقتصاد المصري آنذاك، وأقفل الكثير من المصانع، ولم يبق إلا عدد قليل من الصناعات التقليدية؛ لتلبية حاجة الجيش، مثل صناعة النسيج والصناعات الحربية، وبعض الصناعات البدائية الأخرى.

وإذا حاولنا أن نضع أيدينا على أسباب تدهور الصناعة، سنجد أن الحالة العامة للاقتصاد المصري وهيكله في هذه الفترة التي اتسمت بالضعف والعشوائية انعكست على الصناعة، كذلك فإن الحكام الذين كانوا يديرون دفة الاقتصاد لم يكونوا على دراية كافية، وكانوا يفتقدون إلى الحس الاقتصادي السليم، هذا بالإضافة إلى أنهم أحاطوا أنفسهم بطبقة من المنتفعين والسماسرة، الذين لا تهمهم إلا مصالحهم الشخصية، كما أن ربط الإنتاج الصناعي بحاجات الجيش أدى إلى تدهور وكساد الصناعة، في الوقت الذي افتقدت الصناعات الأخرى أية حماية من المنافسة الخارجية، يضاف إلى ذلك ضيق السوق المحلية، وعدم تنمية الموارد الأولية اللازمة للصناعات؛ مما أدى إلى ندرتها.

ومع هذا، فإنه يمكن القول إن الفترة الخديوية ساهمت في تهيئة المناخ لإنشاء وتطوير الصناعة المصرية، ومهدت أيضًا لإنشاء بنية أساسية صناعية، إلا أن نشأة هذه الصناعة في ظل اقتصاد متخلف وتابع جعل احتمال قيام صناعة قوية أمرًا غير قائم؛ مما كان له الأثر لفترة طويلة في تاريخ مصر.

وتقول نوال قاسم: "وهكذا كان حال الصناعة في هذه الفترة؛ حيث عانت من الإهمال والتخلف، وعلى الرغم من إنشاء بعض المصانع –في عهد إسماعيل– إلا أنها قد روعي في شأنها أن تكون مربحة، وذلك بأن

(1) يشير القطاع الحديث إلى الصناعات التي أقامها الخديوي إسماعيل والعائلة المالكة فيما يسمى بالدائرة السنية.

تكون تكاليف الإنتاج بها أقل من ثمن منتجاتها النهائية في السوق المصرية، على أن يقتصر تصريف المنتجات المحلية داخل البلاد، دون محاولة تصديرها للخارج، واقتصار مصر على مثل هذه المصانع جعل نشاطها في الصناعة محدودًا، لا يساير أنشطتها في موارد الإنتاج الأخرى -الزراعية والتجارية-، حتى أن المصانع التي أنشأها إسماعيل قد أقفلت أبوابها قرب نهاية عهده، بعد حدوث الارتباك المالي، واستقر الأمر على بعض الصناعات الأساسية التي تستند على الحماية الطبيعية، مثل بعض صناعات النسيج، وبعض الصناعات الحربية البدائية، وبعض الصناعات الأخرى البسيطة، إلى جانب شركات الصناعات الأهلية التي أقامها أجانب أو مصريون، واستمرت في الوجود حتى منتصف القرن العشرين"[1].

2- قناة السويس ومشروعات النقل والخدمات العامة

منح سعيد امتيازًا بحفر القناة في 30 نوفمبر سنة 1854م[2]، وكان هذا الامتياز يتضمن شروطًا فادحة وقاسية ومجحفة بالدولة المصرية، أهمها[3]:

- تستغل شركة قناة السويس القناة لمدة 99 عامًا، تبتدئ من عام فتحها، ثم تصير بعد ذلك ملكًا لمصر.
- تحفر الشركة ترعة عذبة بين القاهرة ومنطقة القناة، وتكون هذه الترعة ومياهها ملكًا لها، تتصرف بها كيف تشاء.
- تستولي الشركة على جميع الأراضي الموجودة على جانب القناة والترعة العذبة (نحو كيلو مترين على الجانبين)، وتكون هذه الأراضي ملكًا لها دون مقابل، ودون أن تدفع عنها ما يفرض على مثيلاتها من الضرائب.
- تقدم الحكومة 4/ 5 العمال اللازمين لحفر القناة، على
- تأخذ الحكومة 15٪ من أرباح الشركة.



شكل (9) مسار قناة السويس

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 142.

(2) محمد فهمي لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي في العصر الحديث، مرجع سابق، ص 185.

(3) OWEN: THE MIDDLE EAST …, OP.CIT., P.123,124,125.

ويمكن تلخيص واقع الأمر في إنشاء قناة السويس في بعض الحقائق الرقمية التالية[1]:

- يبلغ طول قناة السويس 164 كيلو مترًا، وافتتحت للملاحة عام 1869م.
- عمل في إنجاز القناة 22 ألف عامل بنظام السخرة لمدة عامين، ثم تم تخفيضهم بعد تعديل شروط الامتياز ليصل إلى ستة آلاف لمدة ثماني سنوات.
- التكاليف الإجمالية لإنشاء قناة السويس بلغت 18 مليون جنيه مصري.
- التاريخ الذي تم تحديده لنهاية الامتياز وعودة القناة لمصر هو 16 نوفمبر سنة 1968م.

وعلى ذلك، فإن ما أنفقته مصر على إنشاء قناة السويس يكاد يوازي إجمالي قيمة ما أنفقته على جميع خطوط السكك الحديدية، وإنشاء صناعة السكر في ذلك العهد[2].

المشروعات العامة في عهد إسماعيل:

أ- المتحف المصري:

أنشأ محمد علي دارًا للآثار بجهة الأزبكية، ثم نقلت إلى بولاق، وتم وتوسعتها عام 1863م في عصر إسماعيل، ثم نقلت إلى الجيزة عام 1891م، ثم إلى مكانه الحالي بجوار قصر النيل سنة 1902م.

ب- دار الآثار العربية:

وأصدر إسماعيل أمرًا بإنشاء دار الآثار العربية سنة 1869م؛ ليجمع فيها ما كان مبعثرًا في المساجد من الآثار العربية والإسلامية، ولكن المشروع لم يتحقق في عهد إسماعيل، وإنما نفذ في عهد توفيق باشا.

ج- دار الرصد:

وأنشأ الرصد خانة (دار الرصد) بالعباسية؛ للاهتمام بالعلوم الفلكية والأحوال الجوية، متقدمًا بذلك على الكثير من الدول الأوروبية.

د- مصلحة الإحصاء:

أنشأ إسماعيل مصلحة الإحصاء، وكان لها إحصاءات قيمة عن أحوال مصر الاقتصادية والاجتماعية، وقد اقترحت هذه المصلحة عمل إحصاء جديد للسكان في أواخر عهد إسماعيل، ولكنه لم ينفذ إلا في أوائل عهد توفيق باشا، وعرف بإحصاء 4 مايو سنة 1882م.

---

(1) عبد الرحمن الرافعي: مرجع سابق، من ص 93 إلى ص 107.

(2) لمزيد من التفاصيل راجع أندريه ريمون في كتابه: القاهرة، مرجع سابق، وكذلك عبد الرحمن الرافعي في كتابه: عصر إسماعيل، الجزء الأول، مرجع سابق.

هـ- مصلحة المساحة:

وأنشئت (مصلحة المساحة) في أواخر عهد إسماعيل، وهي من أهم أعمال العمران المرتبطة بالزراعة والملكية الزراعية، والتي تطورت فيما بعد لتشمل جميع جوانب العمران، سواء الحضري أو الريفي.

وجدير بالذكر أن ما أدخله إسماعيل على مدينة القاهرة من تطوير وتحديث ما زالت آثاره باقية إلى يومنا هذا، شاهدة على عصر من أكثر العصور اهتمامًا بالعاصمة، وتأثيرًا في تكوين نسيجها الاجتماعي.

التلغراف والبريد:

أولًا: التلغراف:

وعممت الخطوط التلغرافية التي بدأ إنشاؤها في عهد سعيد باشا، وتألفت منها شبكة ممتدة الفروع بين مختلف البلدان، ومدت أيضًا الخطوط التلغرافية بين مصر والسودان وبين المدن المهمة في الأقاليم السودانية، وتشير بيانات الخطوط التلغرافية في مصر في عهد إسماعيل[1] إلى أن طول الخطوط التلغرافية سنة 1872م في مصر والسودان 5582 كيلو متر، وطول أسلاكها 11.951 ك م[2].

وبلغ عدد مكاتب التلغراف في مصر والسودان سنة 1878م 151 مكتبًا، منها 86 مكتبًا بالوجه البحري، و44 مكتبًا بالوجه القبلي، و21 مكتبًا بالسودان.

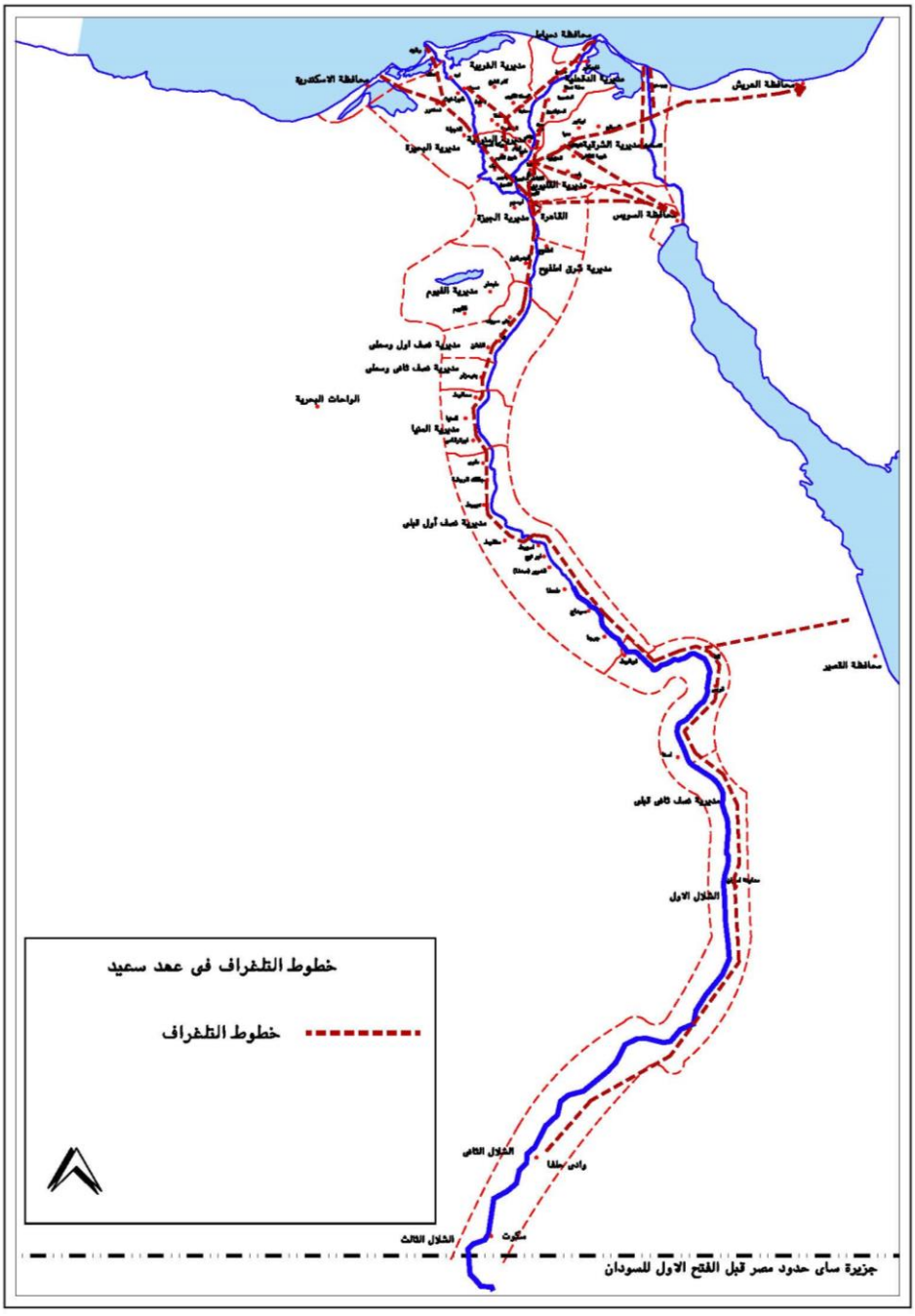
وأنشأت الشركة الإنجليزية الشرقية في عهده خطًّا تلغرافيًّا بحريًّا من الإسكندرية إلى مالطة وصقلية فأوروبا، وخطًّا آخر من الإسكندرية إلى السويس إلى عدن فالهند، ويتصل خط الشرق الأقصى بأستراليا، فاتصلت مصر بأوروبا بخط الشركة الإنجليزية، وبالخط الذي أنشأته الحكومة المصرية إلى غزة، ومنها إلى الآستانة (شكل رقم 9).

ثانيًا: البريد:

استمر البريد في عهد عباس وسعيد يسير على الطريقة التي كانت في عصر محمد علي، فكان يحمل برًّا على يد السعاة وبحرًا على ظهر السفن في النيل، فاعتزم إسماعيل إنشاء مصلحة بريد مصرية، تكون فرعًا من فروع الحكومة، فاشترى إدارة البريد، وقد نظمت إدارة البريد وأنشئت لها المكاتب في الإسكندرية والقاهرة والأقاليم، وبلغ عددها في عهد إسماعيل 210 مكتبًا.

(1) انظر ملاحق الفصل الثالث، ملحق رقم 11.

(2) عن مذكرة لمصلحة السكك الحديدية قدمت لمؤتمر الملاحة الدولي سنة 1926م.



شكل رقم (10) خطوط التلغراف في عهد سعيد

النقل والمواصلات بالسكك الحديدية:

توفي سعيد باشا في 18 يناير 1863م، تاركًا إدارة السكك الحديدية مختلة، وجاء إسماعيل باشا إلى الحكم، ولا يمكن نكران فضله على النقل والمواصلات في مصر بصفة عامة، والسكك الحديدية بصفة خاصة .. لقد كانت بداية عهده في الحقيقة هي البداية الفعلية للتطور الذي تتمتع به مصر الآن في وسائل النقل والمواصلات، حتى ليمكن القول إن ما أنشأه من خطوط حديدية كانت الأساس التي بنيت عليها الخطوط في العهود التالية، وخاصة في عهد الاحتلال البريطاني، والتي كانت غالبيتها تفرعات من خطوط إسماعيل، فأصلح إسماعيل الخلل في إدارة السكك الحديدية، فألغى القومسيون الذي كان قد شكله سعيد باشا لإدارتها[1]، وعين لها مديرًا ذا كفاءة عالية، وبذل جهودًا ضخمة في مد السكك الحديدية في جميع أنحاء القطر المصري، حتى لقد بلغ ما أنشئ منها في عهده فقط حوالي 1200 ميل، طبقًا لإحصائيات بعثة كيف، التي نشرت في تقريره[2]، والتي قدرت نفقات إنشائها بمبلغ 13.200.000 جنيه، بواقع 11000 جنيه للميل الواحد، والواقع أنه منذ أن تولى إسماعيل الحكم لم تتوقف أبدًا أعمال تشييد وبناء السكك الحديدية[3]، وتشير بيانات خطوط السكك الحديدية التي أنشئت في عهد خلفاء محمد علي[4] أن أطوال السكك الحديدية التي أنشئت في مصر توضح كيف غمرت شبكة السكك الحديدية شرق وغرب ووسط الدلتا، بدرجة يمكن معها القول إن ما أضيف إليها في العهود التالية لا يكاد يذكر، كما يوضح كيف وصل خط سكك حديد الوجه القبلي إلى أسيوط، ثم توقفه (شكل رقم 10)، ويمكن هنا تسجيل بعض النقاط:

- في عام 1868م تم إنشاء خط الزقازيق – الإسماعيلية، مخترقًا وادي الطوميلات، وتفرع منه عند نفيشه خط إلى السويس، وأدى هذا إلى الاستغناء عن خط القاهرة السويس المباشر عام 1869م، وتمت إزالته تمامًا عام 1879م، كما أدى إنشاء هذا الخط إلى زيادة عمران جزء من مديرية الشرقية، وأدى تفرع خط من قليوب إلى القناطر الخيرية، ومن قليوب إلى الزقازيق، ومن الزقازيق إلى المنصورة عن طريق السنبلاوين، إلى قيام شبكة كبيرة في شرق

(1) شكل سعيد باشا هذا القومسيون في 2 من ذي القعدة 1279، وألغاه إسماعيل في 2 شعبان 1280، انظر: أمين سامي: تقويم النيل وعصر إسماعيل، المجلد الثالث، الجزء الثالث، ص 1577.

(2) MC. COAN : EGYPT AS IT IS P.391-404 . وفي الجزء السابع من الخطط التوفيقية لعلي باشا مبارك قدرت الأطوال بحوالي 1085 ميلًا، هذا الجدول قدمته مصلحة السكك الحديدية عام 1926م لمؤتمر الملاحة الدولي، ونشر في كتاب الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، ص 13.

(3) الخطط التوفيقية ج7، ص87.

(4) انظر ملاحق الفصل الثالث، ملحق رقم 12.

الدلتا من خطوط السكك الحديدية، خدمت -إلى حد كبير- التجارة والزراعة في هذه المنطقة، كما أدى إلى تدعيم وتطوير التجمعات العمرانية، التي تحول الكثير منها من قرى إلى مدن.

- في غرب الدلتا، تم مد خط من الإسكندرية إلى رشيد عام 1876م، ونظرًا لعدم وجود كوبري يربط شرق النيل بغرب النيل عند إمبابة، تم إنشاء خط حديدي من بولاق الدكرور إلى بشتيل، ثم إلى إيتاي البارود؛ حيث يتصل بخط القاهرة الإسكندرية الرئيس، وهو ما يعرف باسم "خط الخطاطبة"، وذلك عام 1872م.
- وفي وسط الدلتا، تم مد خط من طنطا إلى سمنود إلى طلخا إلى شربين إلى دمياط، كما أنشئ خط من دسوق إلى زفتى.
- في الوجه القبلي -حيث الأراضي الآهلة بالسكان جنوب القاهرة عبارة عن واد ضيق، تقع معظم أراضيه على الضفة الغربية للنيل- تم إنشاء خط واحد، يمتد من بولاق الدكرور ليصل عام 1867م إلى المنيا، وعام 1870م إلى ملوي، وعام 1874م إلى أسيوط؛ حيث توقف الخط؛ نتيجة للأزمة المالية، ثم استؤنف العمل عام 1893م في عهد الاحتلال البريطاني، وقد تفرع من خط الوجه القبلي في عهد إسماعيل خط الواسطي – الفيوم، والذي امتد إلى أبو كساه عام 1869م.
- خطوط السكك الحديدية الخاصة بالدائرة السنية التي أنشئت خلال الفترة من 1870م-1878م لخدمة مزارع القصب، كانت هذه الخطوط مقسمة إلى قسمين لا يتصلان ببعضهما، المجموعة الشمالية وطولها 256 كم، وكانت تسير على الضفة الغربية للنيل، محاذية لخط السكك الحديدية الرئيس ويتصل بها، والمجموعة الجنوبية، وهذه تسير أيضًا على الضفة الغربية للنيل، وطولها 61 كيلو مترًا؛ ولكنها لا تتصل بخط السكة الحديد الرئيس؛ لأنه في هذه المنطقة كان الخط الرئيس عبر النيل إلى الضفة الشرقية له، وقد اشترت الحكومة المصرية هذين الخطين وافتتحتهما للاستغلال عام 1906م.

وقد لخص جمال حمدان[1] تجربة تنمية البنية التحتية في عهد إسماعيل بقوله: "ووضع الهيكل الأساسي من المرافق والخدمات الشبكية الحديثة، بما في ذلك نحو 2000 كم من الخطوط الحديدية، كما أصبحت الإسكندرية كبرى موانئ البحر المتوسط، وقد بلغت مشاريع الأعمال العامة هذه معدلًا مذهلًا بالنسبة للعصر، لا يكاد يكون له مثيل، باعتراف الكتاب الأوروبيين في أي دولة أضعاف مصر مساحة وسكانًا".

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 21، 22.

"على أن هذا كله تم إلى حد بعيد على أساس الاستدانة من أوروبا، وفي عصر الاستدانة هذا توحد الساسة والمرابون الأوروبيون في جبهة واحدة للتوغل والاستغلال الاقتصادي، الذي فتح الباب للتدخل السياسي والوصاية المالية، ثم الاحتلال العسكري؛ حيث وضع المرابون أيديهم على الأرض الزراعية، ثم وضع الساسة أيديهم على الوطن نفسه، فلقد كانت تلك الديون تقدم بأرباح فاحشة، حتى كانت الفوائد المتعاظمة تسدد بقروض جديدة، وقد بلغت ديون إسماعيل ككل نحو 100 مليون جنيه إسترليني (تعادل اليوم مئات البلايين)، ومع تراكم الديون من الخارج كانت الضرائب تتصاعد في الداخل، حتى أصبحت مصر أعلى دول العالم في معدل الضرائب".

"وفي النهاية كان العبء كله يحول إلى الفلاح، الذي دفع الثمن حتى آخر قطرة من دمه، أولًا بتحويل ملكيته إلى الدائرة السنية بالاغتصاب والطرد؛ سدادًا للضرائب الباهظة، وثانيًا بتحويل الدائرة السنية نفسها إلى ملكية الأجانب أصحاب الديون، فكان الفلاح في التحليل الأخير هو الذي يمول الرأسمالي الأوروبي، ويسدد للمرابي الأجنبي، ومن الناحية الأخرى كان الفلاح أيضًا هو الذي قدم اليد العاملة الرخيصة والقوة البشرية بلا حدود لإقامة هيكل البنية التحتية بكل عناصره، أي أن الزراعة والفلاح كانا هما الخزان الذي لا قاع له تحت كل اقتصاد هذه المرحلة، وإذا كانت البنية التحتية هي أحد الأسباب المباشرة للاستدانة، فإنه بقدر ما كان مبررًا وممهدًا للاستعمار الأجنبي في النهاية كان مسهلًا ومساعدًا له بعد ذلك، من حيث إنه قدم البيئة الحضارية الصالحة لوجوده ونشاطه، ولكن أيضًا خدمة للتنمية المستقبلية لعقود طويلة".



شكل رقم (11) خطوط السكك الحديدية في نهاية عهد إسماعيل

2- ما بعد محمد علي حتى الاحتلال البريطاني [1848-1882م] - تقلبات السلطة والسياسة وتحولات العمران:

1.6 التقسيم الإداري في عهد خلفاء محمد علي:

في الفترة من 1848– 1882م لم يتغير الحال كثيرًا، فكان هناك تغيير في أسماء المديريات، وضم بعضها للآخر، وفصل بعضها عن الآخر، خاصة في مديريات الوجه القبلي، بينما استقرت مديريات الوجه البحري على آخر تقسيم سنة 1833م، ففي فترة خلفاء محمد علي (1848– 1882م) ضمت مديرية شرق أطفيح إلى مديرية الجيزة، وتم إلغاء مديرية شرق أطفيح، وتم تغيير اسم مديرية نصف أول وسطى إلى مديرية بني سويف، وتم ضم مديرية نصف ثاني وسطى وقاعدتها بني مزار إلى مديرية المنيا، وإلغاء مديرية ثاني وسطى، وتم فصل مديرية نصف أول قبلي إلى مديريتين، هما مديرية أسيوط (وتضم الروضة، ملوي، ديروط، منفلوط، أسيوط، أبوتيج، الدوير، أبنوب، البداري)، ومديرية جرجا (وتضم طهطا، سوهاج، جرجا، البلينا، طما، أخميم، المنشأة)، وإلغاء مديرية نصف أول قبلي، وتم فصل مديرية نصف ثاني قبلي إلى مديريتين، هما مديرية قنا (وتضم فرشوط، نجع حمادي، قنا، قوص، دشنا)، ومديرية إسنا (وتضم إسنا، إدفو، الكنوز، حلفا)، وإلغاء مديرية نصف ثاني قبلي، فكان التقسيم الإداري لمصر كالتالي:

– في الوجه البحري: مديرية الجيزة – مديرية الغربية – مديرية المنوفية – مديرية البحيرة – مديرية الشرقية – مديرية الدقهلية – مديرية القليوبية.

– وفي الوجه القبلي: مديرية الفيوم – مديرية بني سويف – مديرية المنيا – مديرية أسيوط – مديرية جرجا – مديرية قنا – مديرية إسنا.

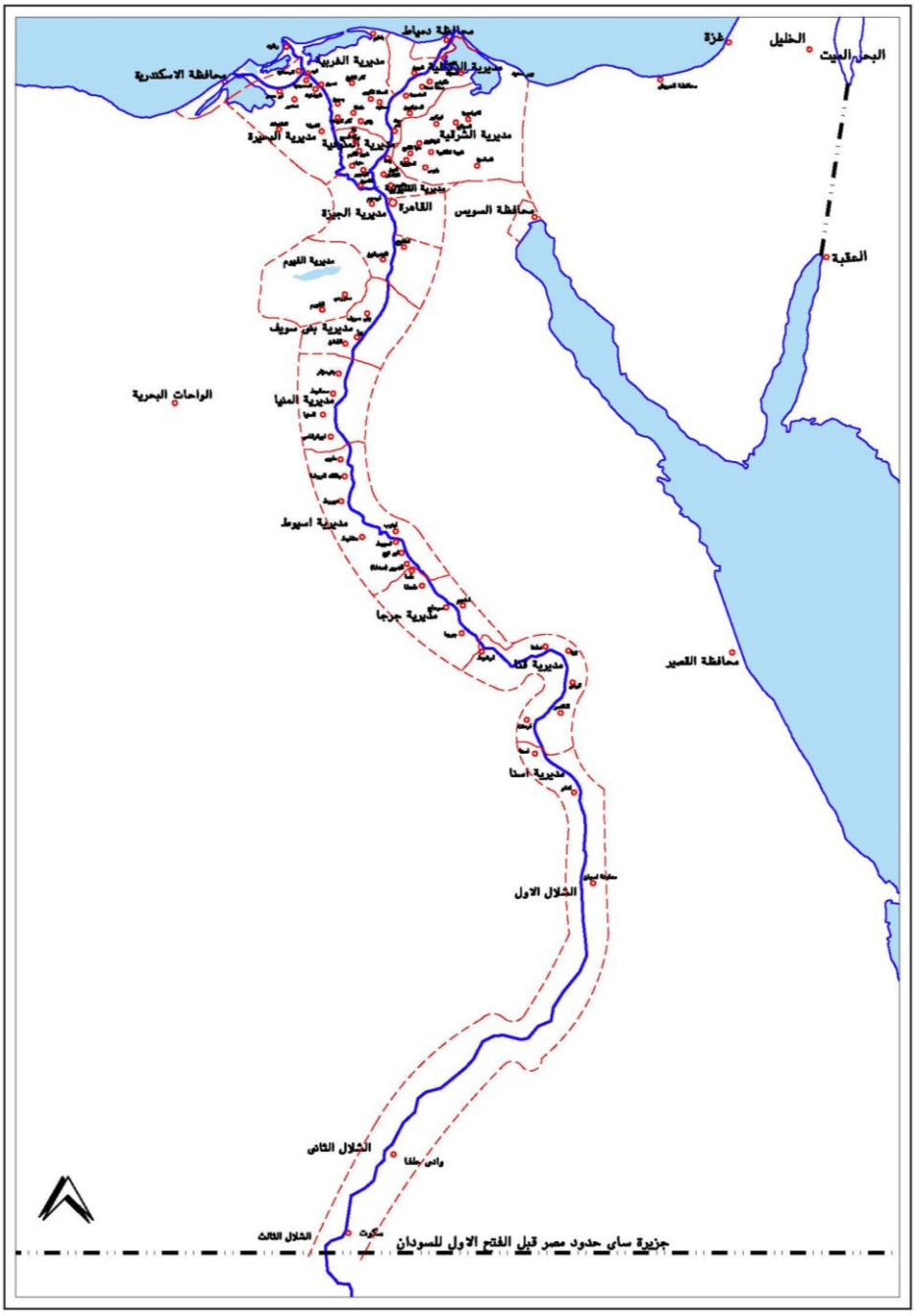
وكان يوجد غير هذه المديريات سبع محافظات، وهي: القاهرة والإسكندرية ورشيد ودمياط والعريش والسويس والقصير.

2.6 تطورات وتحولات هيكل منظومة العمران الحضري:

أعداد المدن وتوزيعها:

زاد عدد البنادر (المدن) في هذه الفترة بشكل ملحوظ؛ حيث لم تكن تلك المدن في عهد محمد علي تزيد على "36" مدينة (كما ذكر بالفصل الثاني)، أصبح عددها –حسب تعداد 1882م– "86" بندرًا (مدينة)، كما لم تستمر عدة تجمعات في أداء دورها كمدينة بعد عهد محمد علي، أو على وجه الدقة، بعد أن تحولت طرق المواصلات الأساسية من الطرق النهرية إلى السكك الحديدية؛ حيث إن معظم هذه البنادر كانت في الأساس موانئ نهرية، واكتسبت وظيفتها بفعل خصائصها الموقعية، وهذه التجمعات هي (الشلشلمون "ولاية الشرقية"، البهنسا "عاصمة ولاية البهنساوية"، سنديون "ولاية القليوبية"، النحارية، سنبة "ولاية الغربية"، محلة أبي علي ومحلة مرحوم "ولاية الغربية"، الواحات "الخارجة من ولاية البحيرة"، البرلس "ولاية الغربية"، منف العليا "صان الحجر من ولاية الشرقية"، أبيار "ولاية المنوفية"، الخانكة "ولاية القليوبية"، وعددها

"12" مدينة (بندر) تحولت عكسيًّا مرة أخرى إلى قرى، وانتقلت منها أهم خدماتها المتمثلة في الحامية العسكرية والمحكمة إلى مدن أخرى قائمة، أو تم تحويلها حديثًا من قرى إلى مدن، وجدير بالذكر أن بعض هذه المدن المتحولة إلى قرى عادت مرة أخرى لتصنف كمدن، ولكن في مرحلة متأخرة جدًّا، فمثلًا الخانكة اعتبرت بندرًا منذ تعداد 1947م، البرلس منذ تعداد 1960م، الشلشلمون منذ تعداد 1996م، بينما لم تستطع باقي هذه التجمعات أن تسترد مكانتها الحضرية مرة أخرى.



شكل رقم (12) مديريات القطر المصري عام 1871 م

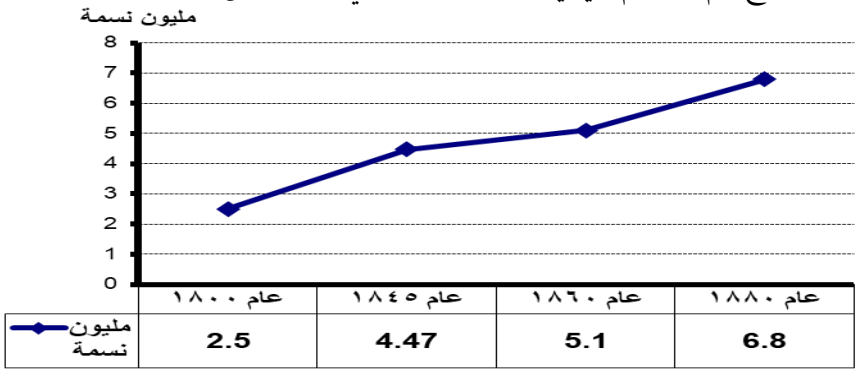
وهناك عدة عوامل أثرت في هذه التحولات، أهمها الآتي:

- طبيعة التخصص المحصولي، والإفراط في زراعة القطن على حساب باقي الحاصلات الزراعية؛ مما أفقد بعض هذه التجمعات قدرتها على تجميع وتصريف هذا المحصول ذي الطبيعة الحجمية الخاصة، وقد كانت هذه المدن تعد قائمة على شون للغلال والتجميع، أقيمت قبل تولي محمد علي، ودعمت في عهده.
- القرى التي تحولت حديثًا إلى مدن، كان محمد علي قد وضع فيها بذور هذا التحول، بإنشاء شون جديدة للتجميع، بالإضافة إلى وقوعها وسط الأراضي التي خصصها محمد علي لزراعة القطن؛ حيث تركزت زراعة القطن في معظمها في الوجه البحري، وهو ما يمكن ملاحظته في أن عدد القرى التي تحولت إلى مدن في الوجه القبلي خلال الفترة من 1805 إلى 1882م بلغت "12" مدينة، بينما عدد المدن المثيلة في الوجه البحري في نفس الفترة 42 مدينة، ولذلك دلالاته الواضحة في أن منظومة العمران المصري الحديث (إلى اليوم) لعب القطن فيه دورًا رئيسًا لا شك فيه.
- بعد إنشاء خطوط السكك الحديدية التي شملت معظم أرجاء الدلتا -بالإضافة إلى ربط الوجه القبلي حتى أسيوط- لعبت المواصفات الفنية الهندسية لخطوط السكك الحديدية دورها في فرض مسار السكك الحديدية، باعتبار التكلفة والملاءمة الفنية، وهو ما جعل محطات السكك الحديدية تدعم أدوار تجمعات قائمة، وتبتعد عن أخرى، فكان لذلك عظيم الأثر في استمرار بعض المدن وانزواء أخرى.
- أثرت قناة السويس كثيرًا في منظومة العمران الحضري؛ حيث أوجدت مدينتين جديدتين هما بورسعيد والإسماعيلية، بينما دعمت دور الزقازيق التي كانت في عهد محمد علي قرية صغيرة، أنشأها لدواعي حفر الترع، كما دعمت دور السويس، والتي كانت تصنف في عهد محمد علي كمنطقة نائية، بالإضافة إلى تأثيراتها على أحجام سكان بعض المدن، كما سيأتي بيانه.
- توقف خطوط السكة الحديد عند أسيوط في عهد إسماعيل؛ نظرًا لظروف الارتباك المالي، وعدم استكماله حتى أسوان لمدة عشرين عامًا تالية، ساعد على تأخر النمو الحضري بالوجه القبلي عنه في الوجه البحري.
- يرجع السبب الأساسي لظهور المدن المتحولة من قرى في الوجه القبلي في هذه الفترة لحفر الترعة الإبراهيمية في المقام الأول، فعلى الرغم من أنها كانت تبدأ من عند أسيوط وهي نفس المدينة التي تنتهي عندها خطوط السكك الحديدية، إلا أن تطور الزراعة على طول مسارها ودخولها دورة الزراعة الصيفية، جعلها مقصدًا لتجمعات الصعيد الأعلى، وهو ما نشط التجارة الداخلية بين هذه التجمعات والتجمعات من أسيوط وإلى شمال الوجه القبلي والقاهرة.

- الحروب المصرية في السودان، واعتبار مصر والسودان دولة واحدة تحت الحكم المصري، لم يجعل من الصعيد الأعلى (جنوب أسيوط) مناطق طرفية؛ بل أصبح في منتصف القطر المصري، الذي يشمل مصر والسودان، وعلى ذلك نشأت المدن التي تعد نطاق خدمات تقدم إلى شمال السودان، وأهم هذه المدن كانت إدفو، وأسوان، ووادي حلفا.
- كما أثر القطن في العمران المصري عمومًا، وفي الوجه البحري بوجه خاص، فإن قصب السكر وصناعته قد أثرت بدورها في مدن الوجه القبلي، فعلى سبيل المثال تحولت فرشوط، أبنوب، دشنا من قرى إلى مدن؛ بفضل صناعة السكر.
- أثرت بعض التخصصات الصناعية في تحول بعض القرى إلى مدن، فقليوب على الرغم من أن محمد علي قد وطن بها بعض الورش الحرفية التي تدعم صناعات القاهرة (كما سبق ذكره)، فإن صناعة الطوب ذات الحجم الكبير التي أسسها إسماعيل في قليوب، هو الذي كان له الأثر البالغ في تحولها، ويلاحظ أن قليوب ظلت من أهم مراكز إنتاج الطوب في مصر مع كل من الحوامدية والبدرشين والعياط والصف إلى وقت قريب جدًّا، عندما منعت قوانين الزراعة والبيئة تجريف الأرض الزراعية في أواسط الثمانينيات من القرن العشرين، ويلاحظ (كما سيذكر في حينه) أن نشأة المدن الأربع التي سبق ذكرها مع قليوب تماثلت مع ظروف النشأة التحويلية لقليوب من قرية لمدينة بفعل صناعة الطوب.

أحجام المدن:

- قدر عدد سكان مصر في أواخر القرن الثامن عشر بين (2.5) و(3) مليون نسمة، وزاد عددهم حتى بلغ عام 1845م، أي في أواخر عهد محمد علي إلى أن وصل 4.476.440 نسمة[1].



شكل (13) منحنى تطور حجم سكان مصر في الفترة (1800- 1882م)

(1) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 297.

وبلغ عدد السكان خمسة ملايين نسمة عام 1859م، أي في أواخر حكم الخديوي سعيد[1]، ثم بلغ عددهم 6.806.381 حسب نتائج تعداد عام 1882م، وخلال هذه الفترة الممتدة لم يكن نمو السكان منتظمًا؛ بل إنه أخذ في الانخفاض في بعض الفترات؛ نتيجة الأوبئة والحروب والسخرة، وقد بلغ عدد سكان الحضر حسب تعداد 1882م حوالي 1.5 مليون نسمة، وهو يمثل نسبة قدرها نحو 22٪ من جملة سكان مصر.

التصنيف الحجمي للمدن المصرية حسب تعداد 1882م:

وبتصنيف المدن المصرية في ذلك الوقت إلى فئات حجمية (جدول (4)، وشكل رقم "14")، فإنه يمكن حصرها في الآتي:

جدول (4) التصنيف الحجمي للمدن المصرية حسب تعداد 1882م

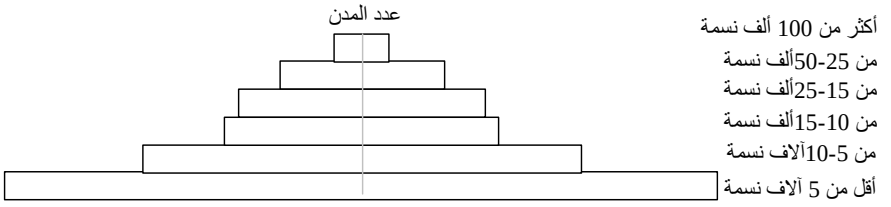
تصنيف الفئات	عدد المدن	اسم التجمع	عدد السكان (نسمة)
عدد السكان أقل من 5 آلاف نسمة	27	وادي حلفا	2802
		السلمية	1380
		دشنا	4979
		شبراخيت	2479
		أبو حمص	591
		الدلنجات	682
		المحمودية	4533
		النجيلة	3432
		الإبراهيمية	2723
		الصوالح	1282
		مينا القمح	2308
		القصير	2430
		ببا الكبرى	3525
		السنبلاوين	4983
		دكرنس	4428
		ميت سمنود	4372
		بلطيم	4286
		شربين	4643
		كفر الشيخ	3910
		محلة منوف	3640
		شبين القناطر	2719
		بركة السبع	2554
		ابنوب	4230
		صدفا	3381
		العريش	3923

تصنيف الفئات	عدد المدن	اسم التجمع	عدد السكان (نسمة)
تابع من 5 -10 آلاف نسمة		أشمون	6752
		تلا	9653
		برديس	8063
		إدفو	5790
		أسوان	6421
		السمادون	5193
المجموع			147484
من 10 - 15 ألف نسمة	10	جرجا	14819
		طهطا	13787
		قوص	10585
		ميت غمر	11375
		فوه	10390
		زفتى	11087
		سمنود	11550
		أبوتيج	10770
		بني سويف	10085
		السويس	11175
		منفلوط	13232
المجموع			128855
من 15 - 25 ألف نسمة	9	أخميم	18792
		قنا	15402
		دمنهور	23353
		الزقازيق	19815
		بورسعيد	21296
		شبين الكوم	16250

(1) عبد الرحمن الرافعي: المرجع سابق، ص 297 (نقلًا عن إحصاء ماك كون في كتابه: مصر كما هي، ص 21).

		الأقصر	3620
المجموع			83835
من 5 - 10 آلاف نسمة	20	أرمنت	8480
		سوهاج	8774
		طما	7871
		فرشوط	7988
		الرحمانية	6311
		بلبيس	7322
		سنورس	9956
		الفشن	5991
		المنزلة	8447
		فارسكور	5040
		دسوق	6853
		كفر الزيات	5581
		بنها	8354
		قليوب	8644

		منوف	16293
		المنيا	15900
		رشيد	19378
المجموع			166479
من 25 - 50 ألف نسمة	6	المنصورة	26942
		طنطا	33750
		الفيوم	25799
		المحلة الكبرى	27823
		أسيوط	31575
		دمياط	34044
المجموع			179933
من 50 - 100 ألف نسمة	-	-	
أكثر من 100 ألف نسمة	2	القاهرة	374338
		الإسكندرية	231396
المجموع			605734
إجمالي عدد السكان			1312320



شكل (14) تصنيف الفئات الحجمية للسكان حسب عدد المدن لتعداد 1882م

مدن الفئة أقل من خمسة آلاف نسمة:

شملت هذه الفئة 27 مدينة، منها 6 مدن في الوجه القبلي، ومدينتان من مديريات الحدود (القصير والعريش)، و19 مدينة في الوجه البحري، والملاحظ هنا أن كل مدن هذه الفئة لم يكن لها ذكر حصري في فترة حكم محمد علي، وكلها تحولت لتوها من قرى إلى مدن للأسباب التي تم توضيحها سابقًا، وأكبر مدن هذه الفئة سكانًا هي السنبلاوين (4983 نسمة)، وأقلها سكانًا هي أبو حمص (591 نسمة)، ويتضح هنا أن التصنيف الحضري الريفي الذي كان معمولًا به في هذه الفترة لم يكن على اعتبارات حجمية، وإنما على اعتبارات وظيفية وموقعية، فها هي محطة سكة حديد شيدت في أبو حمص دفعتها نحو التجمعات الحضرية، بينما هناك قرى بلغ عدد سكانها نحو عشرة آلاف نسمة في تعداد 1882م، ولم تعتبر مدنًا.

ويلاحظ على مدن هذه الفئة انتشارها الواسع في جميع أرجاء دلتا النيل؛ بحكم تخصصها في تجميع محصول القطن.

المدن في الفئة من (5- 10) آلاف نسمة:

وبلغ عدد المدن في هذه الفئة 20 مدينة، منها 8 مدن في الوجه القبلي، و12 مدينة في الوجه البحري، وجاءت مدينة سنورس في المرتبة الأولى حجميًّا لهذه الفئة، مسجلة عدد سكان بلغ (9956 نسمة)، بينما جاءت فارسكور في المرتبة الأخيرة بعدد سكان قدره (5040 نسمة)، ويلاحظ أن هناك أربع مدن فقط من هذه المدن صنفت كحضر منذ بدايات القرن التاسع عشر، وهذه المدن هي المنزلة وأرمنت وبلبيس والفشن، ويلاحظ أن مدينة المنزلة تأثرت إيجابيًّا بقربها من مدينة بورسعيد الناشئة، كما تأثرت بلبيس بالمنظومة العمرانية الجزئية لمدن القناة (بورسعيد والإسماعيلية والسويس) مع مدينة الزقازيق، وبالتالي تم تطوير وظيفتها؛ حيث كانت في السابق تعد نقطة إمداد وتموين على الطريق البري نحو الشام، وها هي اليوم تنتظم في منظومة جزئية عامرة بالنشاط التجاري وأعمال التشييد والبناء، بينما أرمنت استفادت كثيرًا من صناعات السكر التي توطنت بها في عصر إسماعيل؛ أما الفشن (وعلى الرغم من وجود محطة سكة حديد بها) إلا أنها كانت قد فقدت كثيرًا من أهميتها؛ نتيجة المنافسة غير المتكافئة مع مدينة بني سويف، والتي أصبحت تحتل مكانة مرموقة؛ على اعتبار أنها أول مدن الوجه القبلي جنوب الجيزة، وبها أكبر سوق تجاري بالوجه القبلي بعد أسيوط.

وقد جاءت أعداد السكان لهذه المدن لتؤكد تفسيرات تحولات أدوار المدن، فنجد هناك فارقًا كبيرًا بين أعداد سكان المدن الثلاث الأولى (أرمنت والمنزلة وبلبيس) ومدينة الفشن.

المدن في الفئة من (10- 15) ألف نسمة:

بلغ عدد المدن بهذه الفئة 10 مدن، منها 6 مدن في الوجه القبلي، و4 مدن في الوجه البحري، وجاءت مدينة جرجا في المرتبة الأولى لهذه الفئة، تليها طهطا ثم منفلوط، ويلاحظ هنا أن النقل بالسكك الحديدية كان قد توقف عن مدينة أسيوط، وكان النقل النهري ما زال هو الغالب على طول النهر جنوب أسيوط، وهو ما جعل من المزايا الموضعية لمدينة جرجا سببًا في أن يزيد عدد سكانها عن سكان مدينة سوهاج بأكثر من مرة ونصف، وكما سنرى في الفصول التالية كيف أن امتداد خط السكة الحديد إلى سوهاج، وافتقاد جرجا لهذه الميزة الموضعية النسبية جعل الميزان الحجمي للمدينتين يميل بشدة في اتجاه سوهاج.

ومن الملاحظات المهمة على مدن هذه الفئة هي ظهور مدينة السويس بعد أن كانت تصنف من المناطق النائية من قبل؛ وذلك بفعل تأثير قناة السويس، وتطوير الميناء البحري للسويس، وتوصيل المياه العذبة إليها عبر ترعة الإسماعيلية، وكذلك ربطها بخط بري وآخر حديدي.

المدن في الفئة من (15- 25) ألف نسمة:

شملت هذه الفئة 9 مدن، منها 3 مدن بالوجه القبلي، و5 مدن بالوجه البحري، بالإضافة لمدينة بورسعيد، وقد ظهرت أربع مدن من هذه الفئة كمدن في نهاية القرن الثامن عشر، وهي قنا، دمنهور، المنيا، رشيد، وزادت أهمية هذه المدن مع الوقت باستثناء رشيد التي ظلت تفقد أهميتها لصالح مدينة الإسكندرية، بدليل أنها مع

بدايات القرن التاسع عشر وحتى قبل افتتاح قرية المحمودية عام (1821م)، كان عدد سكانها يمثل حوالي ثلاثة أضعاف عدد سكان مدينة الإسكندرية التي لم يبلغ عدد سكانها عام 1820م (10 آلاف نسمة)، وحسب بيانات تعداد عام 1882م، فإن عدد سكان مدينة الإسكندرية أصبح حوالي 12 ضعف مدينة رشيد، وهو مثال واضح لتأثير التطورات السياسية والاقتصادية على أحجام ووظائف المدن.

كما يظهر من خلال استعراض مدن هذه الفئة أثر قناة السويس وترعة الإسماعيلية على النمو الحجمي لمدينة الزقازيق التي كانت قرية حديثة، أنشأها محمد علي في ثلاثينيات القرن التاسع عشر، ولم يكن بها إلا بضعة أكواخ ومبانٍ، معظمها يضم عمال السخرة المهجرين، وظلت على هذه الحالة لأكثر من عقدين من الزمان، ثم وصل عدد سكانها (بفعل هذه المشروعات) إلى نحو 20 ألف نسمة عام 1882م، كما ظهرت مدينة بورسعيد لتسجل أعلى عدد للسكان في هذه الفئة بعد مدينة دمنهور ذات البعد الحضري القديم.

المدن في الفئة من (25– 50) ألف نسمة:

بلغ عدد مدن هذه الفئة 6 مدن، منها مدينة واحدة بالوجه القبلي، هي مدينة أسيوط و5 مدن بالوجه البحري، وكل مدن هذه الفئة باستثناء (طنطا) كانت موجودة كتجمعات حضرية رئيسة مع نهاية القرن الثامن عشر، إلا أنه بفعل التطورات السياسية والاقتصادية في هذه الفترة قد تأكدت أدوار هذه المدن، وحدثت بها بعض التحولات الجذرية، سواء في أحجامها أو في وظائفها، فطنطا على الرغم من وصف رحالة القرن الثامن عشر والتاسع عشر لها بأنها ذات موقع مهم جدًّا، وأنها مركز للتجارة، وحتى وصفها بواثو: "*بأنها مركز تجارة الدلتا*"[1]، بالإضافة لكونها تعد من أهم مدن الحج بمصر، وتسبق في ذلك كلًّا من (قنا ودسوق)، إلا أن تأثير القطن والصناعات المرتبطة به جعلتها تأتي في مرتبة حجمية وإدارية بعد مدينة المحلة الكبرى، ولكن بفعل شبكة السكك الحديدية التي جعلت منها مركز مواصلات الدلتا، فإنها أصبحت تفوق سكان المحلة الكبرى؛ بل وحلت محلها كعاصمة لمديرية الغربية، ومن الملاحظات المهمة أيضًا أن مدينة دمياط على الرغم من أنها جاءت في المرتبة الأولى حجميًّا لمدن هذه الفئة، وفي المرتبة الثالثة بعد القاهرة والإسكندرية على مستوى جميع مدن القطر المصري، إلا أن ذلك لم يعبر عن حقيقة التراجع الحجمي والوظيفي الذي كانت عليه مدينة دمياط، فمدينة دمياط التي كانت قبل عام 1820م تمثل ضعف عدد سكان الإسكندرية، أصبحت في تعداد عام 1882م لا تمثل إلا أقل من 15٪ من عدد سكان الإسكندرية، ولولا أنها اعتبرت مقرًّا للإمداد والتموين والإدارة لمشروع قناة السويس طوال فترة المشروع لكان تراجعها أشد سرعة، ويمكن قياس هذا التراجع في المراحل التالية لهذه الدراسة؛ حيث ستظل تتخلى عن مراتبها الحجمية لمدن أخرى مع تطور السنين، كما سيرد ذكره.

(1) إلهام محمد ذهني: مصر في عيون الرحالة الفرنسيين، مرجع سابق، ص 354.

أما مدينة أسيوط التي كانت قد تأثرت بشدة بسبب محاربة إسماعيل لتجارة الرقيق، والتي كانت سوقًا رائجة لهذه التجارة، إلا أن وصلها بخطوط السكك الحديدية قد فاق في تأثيره كل الآثار السلبية المترتبة على ذلك؛ بل أصبحت ولمدة عقدين تاليين هي المنفذ الأساسي لكل ما وقع جنوبها إلى باقي القطر المصري.

الفئة أكثر من 50 ألفًا:

لم تشمل هذه الفئة إلا مدينتي القاهرة والإسكندرية، وتكفي الإشارة هنا إلى أن سكان القاهرة والإسكندرية في هذه الفترة قد تجاوزوا نسبة 40٪ من إجمالي سكان حضر مصر عام 1882م، وهو ما يعني أن التطورات السياسية والاقتصادية كانت تصب في اتجاه التكثيف الحضري في العاصمتين، والغريب في الأمر أن هذه النسبة (المختلة هيكليًّا) تكاد تقارب نفس النسبة حسب بيانات التعداد العام 1996م، على الرغم من أن الفارق الزمني بينهما قد تجاوز 110 سنة، ومع التطورات الهائلة التي حدثت في الفترات التالية.

ويكفي القول إن المدينة التي تحتل المرتبة الثالثة في الترتيب الحجمي العام للقطر المصري عام 1882م (وهي مدينة دمياط) لم يكن سكانها سوى 43616 نسمة؛ أي تمثل نسبة 20٪ من سكان المدينة الثانية (الإسكندرية)، ونسبة حوالي 12٪ من سكان المدينة الأولى (القاهرة)، بينما اقتربت الإسكندرية كثيرًا في حجمها السكاني من حجم سكان القاهرة، فبعد أن كانت مدينة القاهرة عام 1820م تمثل حوالي 30 ضعف مدينة الإسكندرية في عدد السكان، ها هي في تعداد عام 1882م لا تمثل إلا ما يزيد قليلًا عن مرة ونصف حجم سكان الإسكندرية؛ ولذلك دلالاته التي تتلخص في الآتي:

- بداية تحول الأنشطة الاقتصادية من القاهرة إلى الإسكندرية (وذلك للاعتماد الأساسي على التجارة الخارجية على حساب الصناعة).
- أن جزءًا كبيرًا من سكان الإسكندرية نزحوا إليها أصلًا من القاهرة؛ حيث أصبحت – بحكم التخصص الاقتصادي على المستوى الوطني في زراعة القطن وتصديره– قبلة لرأس المال الوطني والأجنبي على حد سواء.

لا يمكن إنكار دور الأجانب الذين توافدوا بشدة على مصر في هذه الفترة في النمو الحضري السريع لهذه المراكز، حتى بلغ عددهم –في أواخر عهد سعيد– أكثر من مائة ألف، وزادوا عن ذلك خلال حكم إسماعيل، وقد أثروا في المدن التي استقروا فيها، فتوطن منهم في الإسكندرية وحدها نحو 60 ألفًا (ربع سكان الإسكندرية)، وفي القاهرة نحو 30 ألفًا، بينما استقر بعضهم في مدن القناة، فبلغ عدد الأجانب من مدينة السويس 2400 نسمة (21 ٪ من السكان)، بينما بلغ عدد الأجانب في مدينة بورسعيد 8567 نسمة (40 ٪ من السكان)، كما بلغوا في الإسماعيلية 943 نسمة (28 ٪ من السكان).



شكل رقم (15) أحجام المدن المصرية 1882م

وظائف المدن:

بعض المدن بدأت تكتسب أهميتها من موقعها بالدرجة الأولى، فمدينة مثل المنصورة بدأت –لوقوعها على الطريق بين القاهرة ودمياط– تكتسب أهمية تجارية كبيرة، بالإضافة لاستخدام السكك الحديدية كوسيلة للنقل بين المدن المصرية، والتي كان لها الفضل في حدوث نهضة حقيقية في التجارة الداخلية، علاوة على جعل مدن مثل طنطا والمنصورة والزقازيق تنمو وتتحول إلى مراكز تجارية للمناطق الزراعية التي تتوسطها.

وهناك ملاحظتان جديرتان بالتنويه، الأولى أنه منذ أواخر عهد محمد علي تبلورت حركة التحديث في المدن على أساس من التنمية الزراعية الهائلة، التي ظهرت بتأثير من التطور الهائل في مجال الزراعة. والثانية أنه لم يتم خلال تلك الفترة وحتى عام 1882م أي تطوير في مجال الصناعة، التي تعد أبرز فروع الاقتصاد الحضري في المدن بنفس الدرجة التي تمت في مجال التنمية الزراعية؛ لذلك انحصر التحديث على أساس من اعتبار هذه المدن بمثابة مراكز تجارية لتجميع الحاصلات.

وقد حل نظام الأسواق الحرة في المدن لتجميع المنتجات الزراعية، سواء أكانت للاستهلاك الداخلي أو للتصدير، وبصفة خاصة في مدن الوجه البحري؛ حيث كان الفلاحون يجدون منافذ جاهزة لبيع موادهم الغذائية ومحاصيلهم الصالحة للتصدير في مراكز المدن الكبرى كالقاهرة والإسكندرية[1].

وكانت المراكز التجارية للمناطق الزراعية التي نمت بشكل كبير خلال الفترة من 1846 إلى 1882، هي مدن طنطا والمنصورة ودمنهور والزقازيق التي أنشئت حديثًا[2].

وقد أخذت رقعة هذه المدن ذاتها في الازدياد بعد أن دب فيها العمران، فمدينة طنطا مثلًا التي أصبحت السوق الرئيس لمساحة كبيرة من الأراضي المنزرعة بالقطن، بلغت مساحتها 180 فدانًا في عام 1875، بعد أن كانت مساحتها في عام 1854 لا تزيد عن 73 فدانًا[3].

وكان لهذا النمو الهائل في مجال التجارة الداخلية وقيام المراكز التجارية داخل المدن أثره الكبير في جعل التجار الأوروبيين –الذين كانوا يتنقلون بين المدن– يستقرون داخل هذه المدن، فاستقروا في مدن المنصورة ودمنهور وشبين الكوم والزقازيق وطنطا، وغيرها.

وأصبحت الزقازيق مركزًا مهمًّا من مراكز تجارة القطن في مصر، بعد أن كانت عقب تشييدها في عصر محمد علي مجرد مجموعة من الأكواخ الصغيرة شيدها عمال أحضروا إلى هناك لبناء منشآت خاصة بأعمال الري على قناة بحر مويس، وبعد أن استقر فيها أيضًا مشايخ بدو وأعيان من قرى مجاورة، وبعد أن شيد فيها الأجانب المحالج، وتم توصيل السكة الحديد إليها.

---

(1) باتريك أوبريان: ثورة النظام الاقتصادي في مصر، ص 62.

(2) ج. بير، المرجع السابق، ص 283.

(3) ج. بير، المرجع السابق، ص 283.

أما مدينة المنصورة فقد أصبحت أيضًا من المراكز التجارية المهمة، خاصة بعد أن ارتفعت بها أحجام تجارة القطن والصوف والكتان والفاكهة والأرز وبذور الزيت؛ مما أدى إلى استقرار الأجانب في المدينة، وتكونت البورصة على شاطئ النيل، التي أخذ يجتمع فيها التجار الأجانب مع غيرهم.[1]

وأصبحت مدينة دمنهور مركزًا زراعيًّا مهمًّا في مديرية البحيرة، بعد رواج حركة التجارة بها، واستقر فيها الأجانب أيضًا؛ أي أن مدينة دمنهور قد تطورت على نحو واضح؛ بسبب تحولها إلى مركز تجاري مهم، وتحولت منازلها التي كانت على درجة كبيرة من البؤس في الأربعينيات والخمسينيات من القرن التاسع عشر إلى مدينة جميلة[2].

وتركز التجار الأجانب أيضًا في مدينة طنطا، وامتلكوا وابورات حلج القطن بها، كذلك في مدينة شبين الكوم؛ حيث تركز نحو 160 تاجرًا من الأوروبيين.

والجدير بالذكر أن مدن الوجه البحري هي التي انحصر فيها -إلى حد كبير- النشاط الزراعي وقيام المراكز التجارية، وفي الوقت نفسه كانت هناك مدن أخرى مثل رشيد ودمياط تعاني من التدهور، بالرغم من مكانتهما التجارية السابقة؛ وذلك بسبب ازدهار مدينة الإسكندرية منذ عشرينيات القرن التاسع عشر بعد الانتهاء من حفر ترعة المحمودية، واستأنفت هذه المدن تدهورها بعد ذلك فيما عدا مدينة السويس التي استفادت كثيرًا من حفر قناة السويس، ويوضح نص العريضة المقدمة من أحد أهالي رشيد في 15 نوفمبر عام 1858 التدهور والخراب الذي أخذ يحل بهذه المدينة؛ حيث تتضمن العريضة المقدمة إلى سعيد باشا ما يدل على هدم بندر رشيد، وقيام بعض التجار الأجانب بشراء بعض المنازل، وبلغ عدد المنازل التي تعرضت للهدم من جراء تدهور المدينة 150 دارًا، وهي عبارة عن الوكالات التجارية والمنازل الواسعة، كما تعرض للهدم بعض المنازل التي بلغت 300 منزلًا، هجرها أهلها، وقاموا ببيع الطوب الناتج من عملية الهدم إلى بعض الأجانب في مدينة الإسكندرية، وكان هذا الطوب ينقل بواسطة المراكب إلى الإسكندرية، واشترك محافظ المدينة في تسهيل مهمة نقل هذا الطوب الناتج من عملية الهدم إلى الإسكندرية، إلى الحد الذي جعل الاستمرار في هذه العملية يعرض المدينة للخراب التام[3].

أما مدينة دمياط فقد كان حفر قناة السويس قد أدى إلى إيقاف تدهورها لمدة ثلاث سنوات في أوائل الستينيات، عندما كانت مكاتب الشركة موجودة بها، ثم استأنفت المدينة فيما بعد تدهورها بعد انقضاء هذه السنوات الثلاث، وكان السبب الرئيس في تدهور مدينة دمياط هو تلك المنافسة الشديدة من جانب الإسكندرية أيضًا، بالإضافة إلى التدهور في الصناعات التقليدية اليدوية بالمدينة[4].

---

(1) علي بركات (دكتور): رؤية علي مبارك لتاريخ مصر الاجتماعي، القاهرة 1982م، ص 22.

(2) ج. بير، المرجع السابق، ص 284.

(3) وثائق ديوان الداخلية، محفظة رقم 2 من محمد سعيد باشا إلى ناظر الداخلية في 15/ 11/ 1858م.

(4) ج. بير، المرجع السابق، ص 285.

وفي مدن الوجه القبلي كانت مدينة أسيوط من أهم المراكز التجارية؛ لما لها من علاقة تجارية خاصة مع السودان، وقد أعطى سعيد باشا في عام 1858 العديد من الحجج للبناء على أراضي الأوقاف في المدينة؛ مما أدى إلى زيادة التوسع العمراني فيها[1]، وترتب على ذلك استقرار عدد كبير من الأقباط والإفرنج في المدينة.

أما مدينتا القاهرة والإسكندرية فقد شهدتا انتفاضة ونهضة هائلة؛ باعتبارهما المراكز الأولى للتجارة في مصر، فالقاهرة تعتبر مركز التجارة في الشرق، والإسكندرية شهدت ازدهارًا لا مثيل له؛ باعتبارها ميناء للصادرات والواردات، والتي ارتفع نصيبها في تجارة مصر الخارجية بالنسبة لباقي الموانئ الأخرى، وكان جميع القائمين على شئون التجارة الخارجية في الإسكندرية من الأجانب[2].

أما مدينة بورسعيد فقد عملت شركة القناة على استقدام الكثير من الشوام والمصريين إلى المدينة أيضًا، وهاجر الجميع بحثًا عن فرص العمل والمال، وللاشتغال بالحرف والأعمال، ثم أخذت هذه الأعداد في التزايد بمرور الوقت، وتكونت الجاليات الأجنبية اليونانية والفرنسية وغيرها، والتي لعبت دورًا مهمًّا في حياة المدينة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، كما توافد إلى المدينة أبناء مديريات الشرقية والغربية والقليوبية وجرجا وأسيوط وسوهاج وقنا وأسوان[3].

أما مدينة الإسماعيلية، فقد أولتها الحكومة المصرية عناية فائقة عند إنشائها؛ بل أصبحت مركزًا لإدارة منطقة القناة، وكانت مدينة بورسعيد في البداية تابعة لها؛ وذلك لأنها قريبة من القاهرة وأقاليم الوجه البحري، علاوة على أن هناك خط للسكة الحديد يربط بينها وبين القاهرة، بخلاف مدينة بورسعيد التي كانت حتى ذلك الوقت تعد مدينة منعزلة، على الرغم من ذلك فإنه مما يلاحظ أن حركة التجارة النشطة في بورسعيد قد جعلتها أكثر جذبًا للسكان من الإسماعيلية، وتفوقت بالفعل على مدينة الإسماعيلية، التي أصبحت بعد مرور عدة سنوات على إنشائها قاصرة على موظفي قناة السويس؛ بل ضعفت أهميتها بعد أن هاجر الكثيرون منها، مما دعا الحكومة إلى النظر في أمر تجديدها في عام 1882م، وإعادة حركة التعمير إليها[4].

وظلت مدينة السويس تعد من أهم المدن التي تأثرت بحفر القناة؛ فقد تدفق عدد كبير من الأجانب إليها، وأنشئت كذلك بالمدينة المكاتب التجارية العديدة، كما كانت حركة المباني بها نشطة ودائبة[5]، وارتبط ذلك بتحول طريق الحجيج من القصير إلى السويس، بعد إصدار أمر سعيد باشا في عام 1859، ومرور المحمل النبوي بالسويس لأول مرة عام 1861م، وكانت المدينة قد احتلت مكانة مهمة بعد تمهيد الطريق البري إليها

(1) وثائق ديوان الداخلية، (عربي) من محمد سعيد باشا إلى ناظر الداخلية عام 1858.

(2) حسين خلاف (دكتور)، المرجع السابق، ص 344.

(3) زين العابدين شمس الدين: بورسعيد تاريخها وتطورها، ص 51-53، ماجستير غير منشورة.

(4) الاتحاد المصري، عدد 1642 في 25/ 4/ 1897م.

(5) ج. بير، المرجع السابق، ص 285.

ومد خط السكة الحديد من القاهرة في عام 1858م[1]، وبالتالي بلغت حركة العمران في المدينة أقصى درجاتها في الستينيات من القرن التاسع عشر، وكثر ورود السفن إلى الميناء، وتزايدت حركة الصادر والوارد، ولم يعد موسم الحج وحده هو الوقت الذي تنتعش فيه المدينة، خاصة بعد وصول ماء النيل إليها من ترعة الإسماعيلية، بحيث أصبح في الإمكان دخول السفن إليها، كما وصلت السكة الحديد إلى أرصفة الشحن بالميناء؛ مما أدى في النهاية إلى بلوغ المدينة درجة عالية من التجارة والعمران، وبلغ عدد سكانها في عام 1867 نحو 11098من الوطنيين و2400 من الأجانب، في مقابل 1500 نفس فقط عام 1833م[2]، وبالرغم من هذا النمو الهائل الذي شهدته مدينة السويس في أواخر الستينيات، فإنه مما يلاحظ أن انتعاش التجارة في مدينة بورسعيد قد أثر سلبًا على الحركة التجارية في مدينة السويس.

ولم تتأثر السويس وحدها بالحركة التجارية الهائلة في مدينة بورسعيد؛ بل تأثرت مدينة الإسكندرية أيضًا، التي كانت أكثر الموانئ المصرية تأثرًا بنشأة وازدهار مدينة بورسعيد؛ فقد خشي الأجانب في المدينة على مركز مدينة الإسكندرية، وعجل إسماعيل بتوسيع ميناء الإسكندرية؛ لتجتذب السفن في غدوها ورواحها، وتأثرت مدينة القاهرة أيضًا؛ باعتبارها مركزًا تجاريًّا هائلًا لتجارة الترانزيت البرية، التي كانت تعتبر المركز التقليدي لها[3].

على كل حال، ترتب على التطورات السياسية والاقتصادية التي شهدتها الفترة من عام 1848 إلى 1882 عدة تحولات عمرانية، يمكن إبرازها على النحو التالي:

- انتهاء الدور القديم الذي تلعبه بعض المدن، فأصبحت مدينة طنطا عاصمة لمديرية الغربية، وهو المركز الذي كانت تحتله مدينة المحلة الكبرى في أيام محمد علي، بعد التدهور النسبي الذي أصاب المحلة الكبرى بتدهور الصناعة بها؛ مما أدى إلى زيادة معدلات النمو في طنطا، ونقصانها في مدينة المحلة الكبرى، كذلك جاء التدهور النسبي الذي تعرضت له دمياط ورشيد في الوقت نفسه الذي تطورت فيه مدينة المنصورة، التي أصبحت مركزًا مهمًّا من مراكز المعاملات التجارية للمديريات المجاورة.
- ظهور مدن فتية، مثل الزقازيق وبورسعيد والإسماعيلية، فأصبح في مدينة الزقازيق المؤسسات الإدارية، وأصبحت عاصمة إقليمية لإقليم الشرقية كله، أما بورسعيد فقد نشأت في أحضان قناة السويس، وبتأثير من مشروعات حفر القناة عام 1859م،

(1) محمود محمود الصياد (دكتور): النقل في البلاد العربية، ص 39.

(2) علي مبارك: الخطط التوفيقية، ج12، ص71-73.

(3) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الأول، ص 190-ط2، القاهرة، 1948م.

وأصبحت من الأهمية بدرجة هددت مدينة الإسكندرية ذاتها، التي كان قد مر أكثر من ثلاثين عامًا على حفر ترعة المحمودية، التي أكسبتها مكانة تجارية كبيرة، جعلتها الميناء الأول في مصر، كما نهضت مدينة الإسماعيلية باعتبارها مدينة القناة الأولى، ومقر الأجانب وشركة قناة السويس.

- أصبحت المدن مراكز جذب هائل للسكان القادمين من الريف، خصوصًا بعد أن أصبح بها مراكز لبعض الصناعات التحويلية، فتزايدت فرص العمل بها، وأصبحت مقرًّا للحكم والإدارة، فيتردد عليها الأعيان من القرى لحل المشاكل التي يتعرضون لها، كما أصبحت مراكز تجارية للتوزيع والاستهلاك الترفي، ومما يدل على ذلك تزايد عدد السكان في المدن، وهو ما يمثل بداية تشكل العمران الحضري المصري (الحالي) بأبعاده المختلفة.

التباعد بين المدن:

إذا كان معيار المسافة يقاس بالزمن، فإن ما أحدثه إنشاء خطوط السكك الحديدية في مصر في هذه الفترة قد جعل لمنظومة العمران المصري ديناميكية مغايرة تمامًا لما كانت عليه من قبل، بل يمكن القول إن بداية عمل وتفاعل المدن فعليًّا في أدوار متبادلة ومتكاملة أصبح واقعًا مع بداية عمل خطوط السكك الحديدية في مصر، فقد كانت المديريات منعزلة، وينصب دور المدن فيها على تجميع المحاصيل الزراعية التي تنقل عبر النيل إلى مراكز التوزيع الرئيسة في كل من القاهرة والإسكندرية، ويكفي القول إن رحلة تجارية من القاهرة إلى الإسكندرية كانت تستغرق عبر النيل ثم الترعة المحمودية نحو 15 يومًا، إذا لم تكن الظروف الجوية ملائمة، فلنا أن نتخيل على سبيل المثال كم تستغرق رحلة من أسيوط إلى الإسكندرية.

ومن العوامل التي استحدثت في تلك الفترة –وكان لها تأثير مباشر على الربط بين التجمعات العمرانية– كان هو استخدام الجسور على النيل والترع والمصارف بدلًا من المعديات، وكان لذلك أثره الواضح في ربط التجمعات مع بعضها البعض، كما سهلت حركة التجارة الداخلية بين القرى والمدن من ناحية، والمدن والمدن من ناحية أخرى.

ولقد أدى ذلك –ونتيجة للعديد من العوامل والمؤثرات الأخرى– إلى أن أصبحت الهجرة الداخلية أمرًا أكثر سهولة، فظهرت حركة التدفق الشديدة في اتجاه العاصمتين في المقام الأول، وفي اتجاه المدن الرئيسة في المقام التالي، ومن العوامل التي لا يمكن إغفالها في هذا الصدد هو تطور شبكة التلغراف في هذه الفترة، والتي ربطت مصر من خلالها بالعالم الخارجي، كما تم ربط جميع المدن مع بعضها البعض ومع القاهرة كذلك، وقد ساهم ذلك في إحكام قبضة الحكم المركزي على أنحاء البلاد، كما دعم حركة التجارة الداخلية والخارجية.

وخلاصة القول إنه في ظل تطور شبكة النقل والمواصلات، أصبحت هناك بداية حقيقية لعمل منظومة العمران المصري بشكل متكامل، ويتضح ذلك في اختيار مواقع الخدمات التعليمية والصحية على وجه

الخصوص، فتوزيعها على المدن الأساسية جعل متوسط التباعد بينها في الوجه البحري نحو 60 كيلو مترًا، وفي الوجه القبلي نحو 100 كيلو متر، ومع توفر شبكة النقل المناسبة، فإن الارتباطات الإقليمية بين التجمعات قد أصبحت واقعًا ملموسًا، وهو ما كان يجب أن تنشأ عنه هيراركية وظيفية تحدد أدوار التجمعات بشكل تلقائي مع مرور الزمن.

ديناميكية تطور منظومة العمران المصري في الفترة من (1848- 1882م):

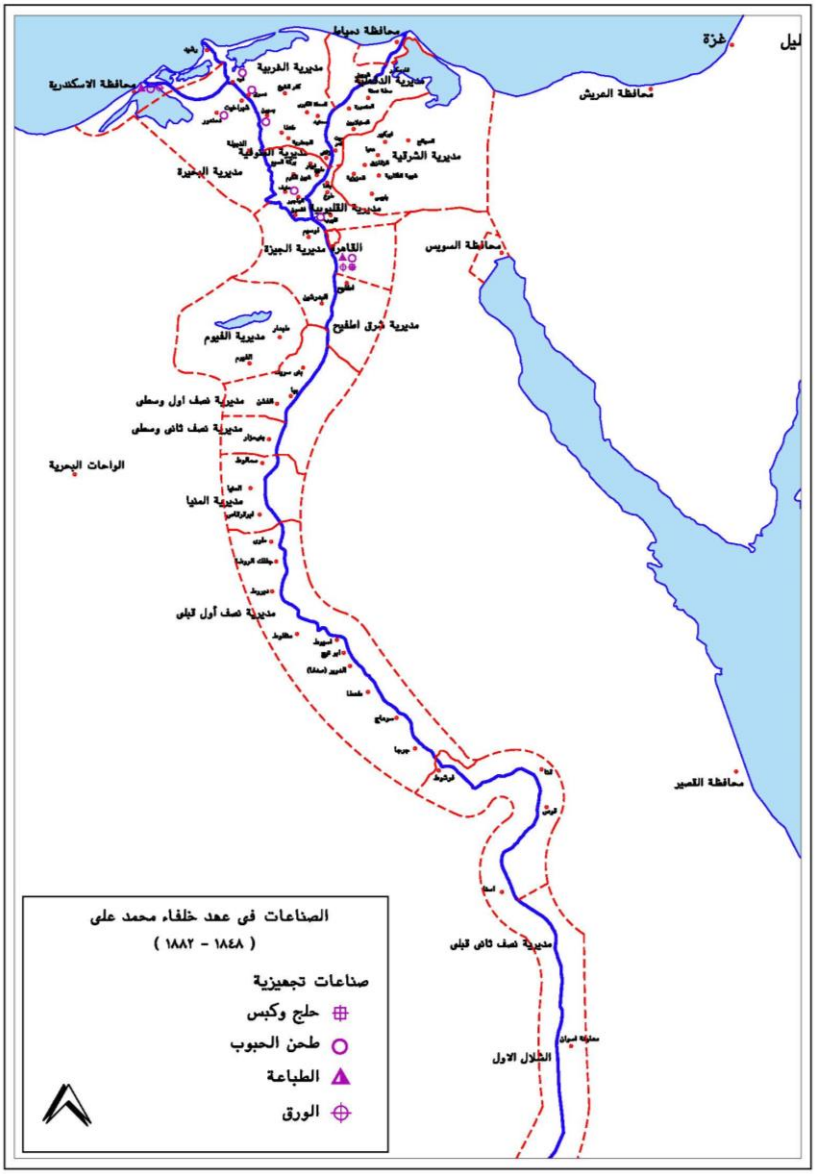
تتلخص ديناميكية عمل منظومة العمران المصري في هذه الفترة في النقاط التالية:

- مدن متوسطة وصغيرة الحجم، تعمل على تجميع المحاصيل من الأراضي الزراعية ثم تنقلها إلى مدن أكبر ورئيسة، وهذه المدن في الوجه البحري هي (الزقازيق وطنطا والمنصورة والمحلة الكبرى ودمنهور)، وفي الوجه القبلي (أسيوط وقنا وأخميم والمنيا).
- ثم تنقل المحاصيل من هذه المدن الكبيرة إلى القاهرة مباشرة، وبعض هذه المحاصيل ينقل من المدن الكبيرة إلى الموانئ مباشرة، عبر خطوط السكك الحديدية.
- وتتفرع حركة هذه الحاصلات انطلاقًا من القاهرة إلى فرعين؛ أحدهما يتجه إلى بورسعيد، والآخر يتجه إلى الإسكندرية (الحركة الأساسية)، وبعض هذه الحاصلات يتجه من القاهرة إلى السويس والقصير (تلك هي الحركة الفرعية).
- أما بالنسبة للواردات فإنها تأخذ نفس المسارات، ولكن باتجاه عكسي.
- ظلت القاهرة في المقام الأول والإسكندرية في المقام الثاني مقصد جميع سكان مصر؛ لتلبية الخدمات الإقليمية الكبرى.
- ظلت القاهرة والإسكندرية المركزان الأساسيان لتولد فرص العمل الجديدة، يليهما – بفارق كبير– مجموعة المدن ذات الفئات الحجمية الأعلى، وخاصة المدن الجديدة الناشئة (بورسعيد والزقازيق).

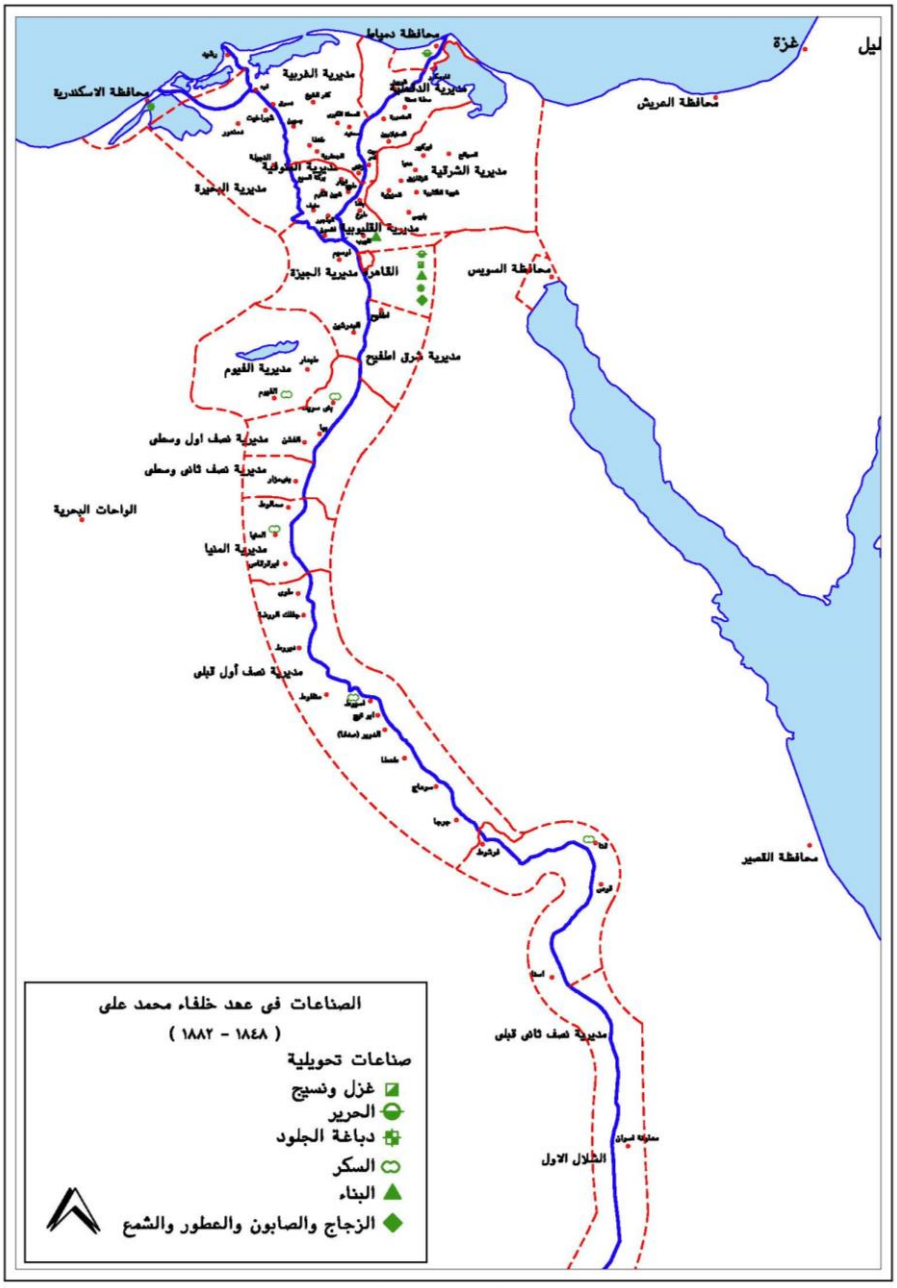
ملاحق الفصل الثالث

مرحلة حكم خلفاء محمد علي وحتى الاحتلال البريطاني

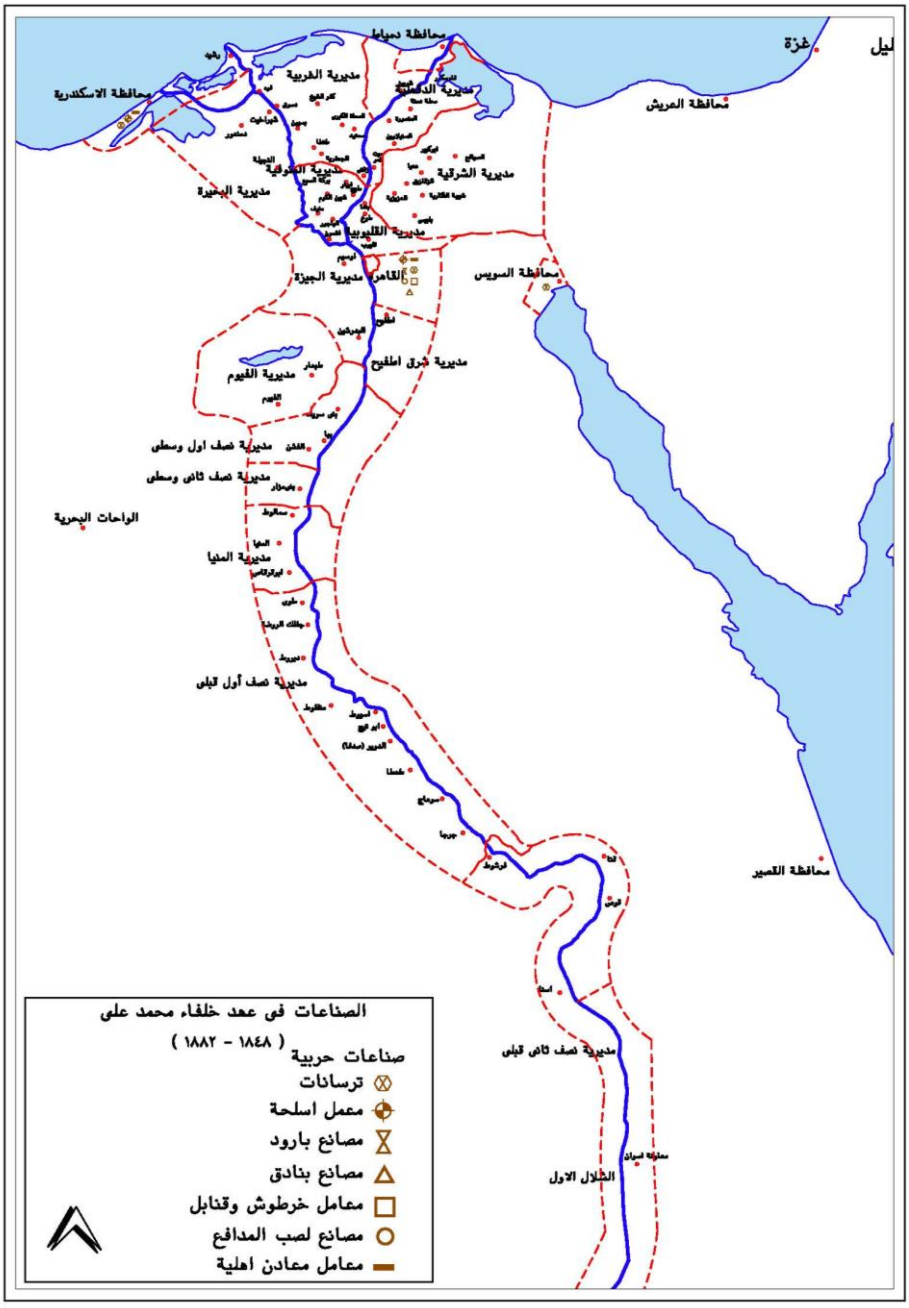
(1882 – 1848)



ملحق رقم (١) الصناعات التجهيزية في عهد خلفاء محمد علي (١٨٤٨-١٨٨٢م)



ملحق رقم (٢) الصناعات التحويلية في عهد خلفاء محمد علي (١٨٤٨-١٨٨٢م)



ملحق رقم (٣) الصناعات الحربية في عهد خلفاء محمد علي (١٨٤٨-١٨٨٢م)

ملحق رقم (4)

صناعات الغزل والنسيج في عهد إسماعيل:

جدد إسماعيل بعض مصانع النسيج القديمة في المحلة وفوه، وأنشأ -إلى جانب ذلك- مصنعين لغزل القطن وإنتاج الأقمشة البيضاء اللازمة لرجال الجيش، وبلغ ما يستهلكه سنويًّا من القطن نحو 3 آلاف قنطار، ومن الأقمشة 35 ألف ثوب، كما أنشأ مصنعًا خاصًّا بالدائرة السنية لإنتاج الأقمشة القطنية[1]، وكان يستحضر للمصانع الخبراء الأجانب الذين كانوا متخصصين في صناعة الغزل والنسيج.

وكذلك فإنه أرسل بعض الصناع إلى الخارج؛ لكي يتعلموا تلك الصناعة، كما أنه عني بتشجيع صناعة الحرير، فأنشأ مزرعة كبيرة للتوت في منطقة (العطف)، تبلغ نحو 1000 فدان، زرع بها 90 ألف شجرة، واستقدم أستاذًا من فرنسا للإشراف على تعليم هذه الصناعة[2].

وأنشأ معامل حرير بجهة القبة، تدار بالقوة البخارية؛ حيث كانت النساء من الأوروبيات وكذلك السوريات يعلمن البنات المصريات صناعة لف الحرير وتربية دودة القز، وعلى ذلك فقد تأسس في دمياط 160 (دكانًا) لنسج الحرير، واثنان وستون لصناعته[3].

ملحق رقم (5)

الصناعات الحربية في عهد إسماعيل:

- ترسانة الإسكندرية وحوضا الإسكندرية والسويس: تم تجديد شامل لترسانة السويس لضرورات تجديد الأسطول وإنشاء السفن، كما أنشئ حوض عائم بالإسكندرية؛ لإصلاح السفن وآخر بالسويس (كان سعيد قد بدأ تشييده عند تجديد ميناء السويس)[4].
- عادت الحياة الإنتاجية مرة أخرى إلى مصنع الحوض المرصود لإنتاج المدافع والمعدات الحربية.
- إصلاح معامل الأسلحة بالإسكندرية وتوسعتها.
- إصلاح مصانع البارود التي كانت موجودة في مصر، كما أنشأ في طره مصنعًا لصنع المسدسات، ومصنعًا لصب المدافع، وآخر لصنع البنادق والخرطوش والقنابل[5].

---

(1) حافظ عفيفي: إسماعيل بمناسبة مرور 50 عامًا على وفاته، القاهرة سنة 1945م، ص 32.

(2) حافظ عفيفي: إسماعيل بمناسبة مرور 50 عامًا على وفاته، القاهرة، ص 32.

(3) إلياس الأيوبي: تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل باشا ، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 127.

(4) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 134.

(5) نوال قاسم: المرجع السابق، ص 135.

ملحق رقم (6)

صناعة الورق والطباعة في عهد إسماعيل:

بالنسبة للطباعة، فقد استورد إسماعيل من الخارج سنة 1866م ماكينات جديدة للطباعة، وأحضر معها المعلمين الأجانب لتعليم المصريين ذلك الفن، وعمل بعد ذلك على توسيع نطاق المطبعة الأميرية؛ لتقوم بطبع ما تحتاج إليه الحكومة، وإلى جانب من تنتجه المطبعة من مطبوعات الحكومة كانت تقوم بطبع جميع كتب التدريس التي تقرها وزارة المعارف باللغتين العربية والتركية، وبكل لغة من اللغات الأوروبية الأخرى من الفرنسية والإنجليزية والإيطالية[1]، وكان بها نحو 150 عاملًا، وقد أنشأت الحكومة مطبعة أخرى، هي مطبعة أركان الجيش المصري، وكذلك كانت في مصر مطابع أهلية، وهما المطبعة الأهلية القبطية التي جلبها من أوروبا (الأنبا كرلس) سنة 1860م في عهد سعيد، وهي أول مطبعة أنشئت في مصر بعد مطبعة بولاق[2]، وكذلك المطابع التي أنشئت في عهد إسماعيل، وهي مطبعة جمعية المعارف، ومطبعة وادي النيل، والمطبعة الوطنية بالإسكندرية، والمطبعة الوهابية.

ملحق رقم (7)

صناعة السكر في عهد إسماعيل:

كان منهج إسماعيل باشا في إقامة هذه الصناعة يتضمن إقامة 22 مصنعًا متطورًا، بطاقة قدرها 3.250 مليون قنطار،[3] وتم استيراد المعدات من أوروبا، كما تم تعميق وتطهير ترعة الإبراهيمية بطول 250 كم من أسيوط إلى ببا؛ ليؤمن الري الكافي للمحصول، إلى جانب عمله لجدار (خندق) بطول 250 كم؛ ليحمي حقول القصب من سفي الرمال، وغير ذلك من التسهيلات من مد خطوط السكة الحديد من القاهرة إلى أسيوط، وخطوط النقل تؤدي إلى العزب المملوكة له؛ وذلك لتسهيل نقل القصب إلى المصانع[4]، وقد تم بناء 17 معملًا للسكر، موزعة كالآتي: (معمل في بني سويف و9 في مديرية المنيا وواحدة في مديرية أسيوط و3 بمديرية قنا و3 بمديرية الفيوم، بمجموع 17 مصنعًا للسكر)[5]. وهو ما دعم دور بعض مدن الوجه القبلي -كقوص وجرجا وأبو قرقاص وأرمنت- وهي المدن التي استفادت من توطن معامل السكر بالوجه القبلي.

ومثل هذا العمل الضخم لا بد أن يكون مصحوبًا بتسهيلات كبيرة في وسائل النقل، ومصادر قوة العمل، إلى جانب مقدرة تنظيمية تكفي لانتظام العمل في المصانع عند كامل طاقتها، ونتيجة لهذا كان

---

(1) إلياس الأيوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 130، 131

(2) أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 187

(3) Owen: Cotton and the Egyptian Eco.,..Op Cit.,.P154.

(4) Barbour: the Growth, location …Op. Cit., P.45.

(5) الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 17، 18.

هناك 10 مصانع فقط سنة 1878م تنتج 762.680 ألف كيلو سكر خام، و 156.472 ألف كيلو مولاس، وهذا أقل مما كان مخططًا له[1]، وكانت تكلفة إقامة هذه الصناعة -كما أجمع جميع المؤرخين- نحو 6.100.000 جنيه، حصل عليها إسماعيل بالكامل من القروض الأجنبية.

ملحق رقم (8)
بعض الصناعات المتنوعة والصغيرة التي نشطت في عهد إسماعيل:

صناعات متنوعة:

من الصناعات الأخرى في عهد إسماعيل: صناعة الطرابيش لسد حاجات الجيش، وقد كان مصنع الطرابيش ينتج 50.000 طربوش سنويًّا[2].

وصناعة البناء: ففي سنة 1866 استحضر إسماعيل من الخارج 7 ماكينات لصب البلاط وعمل الطوب والفخار والمونة واستعمالها مباشرة، واستقدم معها الخبراء اللازمين لإدارة هذه الماكينات، ومن تلك الماكينات ما كان ينتج يوميًّا نحو 15 ألف طوبة، وكانت مصر حتى ذلك الوقت معتمدة في مبانيها على الطوب النيئ والأحمر البلدي والأحجار المنحوتة[3]، وبلغ إنتاج مصنع الطوب بقليوب 4.700.000 طوبة سنويًّا، وكانت أحجاره تستخرج من محاجر المقطم والمكس بالإسكندرية[4]، أما عن طحن الحبوب فقد كان بمصر سنة 1873م من مصانع طحن الحبوب التي تدار بالبخار 30 في الإسكندرية، و31 في القاهرة ومن المصانع التي تدار بالهواء 37 في الإسكندرية و 700 ما بين الإسكندرية والقاهرة، وقد تحولت إلى مصانع تدار بالبخار(5)، وكان استهلاك مخبز القاهرة ببولاق 64.931 ألف إردب من الدقيق سنة 1871م، ومخبز الإسكندرية 52.806 ألف إردبًا، وهذان المخبزان يمونان المصالح الحكومية، وخاصة الجيش، إلى جانب عدة مخابز حكومية أخرى في كل من القاهرة والإسكندرية[6].

ومن الصناعات الأخرى التي كانت موجودة في مصر في عهد إسماعيل صناعة الصابون والزجاج واستخراج العطور والشمع بالقاهرة[7].

---

(1) Owen: Cotton and the Egyptian Eco.,..Op Cit.,.P154

(2) جاك تاجر وجورج جندي: إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية، دار الكتب بالقاهرة سنة 1937م، ص 178.

(3) محمود عمرو: إسماعيل بمناسبة مرور 50 عامًا على وفاته، ص 139.

(4) جاك تاجر وجورج جندي: إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية، مرجع سابق، ص 187.

(5) أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 184.

(6) جاك تاجر وجورج جندي: إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية، مرجع سابق، ص 178.

(7) حافظ عفيفي: إسماعيل بمناسبة مرور 50 عامًا على وفاته، مرجع سابق، ص 32.

الصناعات الصغيرة:

استمرت بعض الصناعات الصغيرة خلال هذه الفترة على تدهورها منذ أيام محمد علي؛ نظرًا لفداحة الضرائب من ناحية، ولمنافسة البضائع الأجنبية، وعدم حماية الحكومة من ناحية أخرى، فقد كان يفرض ضرائب فادحة على الصناع -في الفترة التي حكم فيها إسماعيل مصر- منها المباشر وغير المباشر[1]، وكان الصناع عرضة لأقسى أنواع المعاملة وعدم الإنصاف، وغالبًا ما كانوا يعجزون عن دفع الضرائب المستحقة عليهم؛ ومن ثم كانوا لا يجدون الإمكانات المادية التي تمكنهم من الاستمرار في عملهم، فتدهورت أحوالهم.

وقد كان هناك نحو 198 طائفة من أصحاب الحرف والصنائع المختلفة في عهد إسماعيل، وبلغ عدد العاملين بها نحو 63.487 ألف شخص[2].

ملحق رقم (9)

المدارس التي أنشئت في عهد إسماعيل:

أ- المدارس العالية:

تم تأسيس عدة مدارس عالية، ازدان بها تاريخه، وكان لها الفضل الكبير على النهضة العلمية والأدبية والفكرية التي ظهرت في عصره، وفي العصور التي تلته، وتمثلت تلك المدارس في الآتي:

- مدرسة المهندس خانة: هي مدرسة (الري والعمارة)، وسميت المهندس خانة، أنشئت بالعباسية سنة 1866م بسراي الزعفران، ثم نقلت سنة 1868م إلى سراي درب الجماميز (ثم إلى الجيزة).
- مدرسة الحقوق: هي أعظم المعاهد العلمية التي أسسها إسماعيل، وأنشئت سنة 1868م، وكان اسمها مدرسة "الإدارة والألسن"، وقد حلت محل مدرسة الألسن التي أقفلت في عهد عباس، وسميت "مدرسة الحقوق" منذ سنة 1886م.
- مدرسة دار العلوم: أسست سنة 1872م، والغرض منها تخريج أساتذة اللغة العربية للمدارس الابتدائية والثانوية، انتخب طلبتها من نجباء تلاميذ الأزهر، وقد أدت المهمة التي أنشئت من أجلها، وكان لها الفضل الكبير على نهضة اللغة والآداب العربية في مصر.
- مدرسة الطب والولادة: ارتقت مدرسة الطب في عهد إسماعيل، واتسع نطاقها، وخرجت جماعة من أعلام الطب في مصر.

---

(1) لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي في العصور الحديثة، مرجع سابق، ص 245.

(2) أحمد عبد الرحيم مصطفى: الخديوي إسماعيل وعلاقاته بالباب العالي، رسالة ماجستير، القاهرة سنة 1950م، ص 105.

- مدارس البنات: بدأ إنشاء مدارس البنات في مصر في عهد إسماعيل، وهي ميزة تشهد له بالفضل في نهضة الأمة؛ إذ لم تكن في البلاد سوى مدرسة واحدة لتعليم البنات بالقاهرة، ولم يكن يتعلم فيها غالبًا سوى البنات الحبشيات، أما الفتيات من سائر الطبقات فلم يكن لهن مدارس لتعليمهن، ففي سنة 1873م أسست مدرسة السيوفية للبنات، وكان بها حين تم افتتاحها نحو مائتي تلميذة[1]، وبلغ عددهن سنة 1874م أربعمائة تلميذة، وأسست مدرسة أخرى للبنات في القربية بالقاهرة سنة 1874م، وألغيت سنة 1878م.

ب- المدارس الصناعية:

أسس إسماعيل من المدارس الصناعية:

- مدرسة الفنون والصنائع: وكانت تعرف بمدرسة (العمليات)، أسست سنة 1868م لتخريج الصناع الفنيين، ومنهم فنيو الوابورات البرية والبحرية وسائقوها، والموظفون الفنيون في مصلحة السكك الحديدية، وتخرج منها مهندسون لصنع عربات السكك الحديدية والبواخر والآلات البخارية.
- مدرسة التلغراف: أسست سنة 1868م، وألغيت سنة 1869م، ثم ألحقت بمدرسة الفنون والصنائع.
- فرقة النقاشين: أسست سنة 1869م، وألغيت سنة 1871م.
- فرقة عمليات المرور: أسست سنة 1870، وألغيت سنة 1872، وفرقة أخرى أسست سنة 1868م وألغيت سنة 1872م.

ج- المدارس الخصوصية:

وأنشأ من المدارس الخصوصية (المتخصصة):

- مدرسة المساحة والمحاسبة: أسست سنة 1868م، وتولى نظارتها مدير مدرسة المهندس خانة.
- مدرسة اللسان المصري القديم (اللغة الهيروغليفية): أسست سنة 1869م، وألغيت سنة 1876م.
- فرقة الرسم بالمدارس الملكية: أسست سنة 1869م، وألغيت سنة 1879م.
- مدراس الزراعة: أسست سنة 1867م، وألغيت سنة 1875م.
- مدرسة العميان والخرس، للبنين والبنات، أسست سنة 1875م.

د- المدارس الثانوية:

- المدرسة التجهيزية بالعباسية: أسست سنة 1863م، ثم نقلت إلى درب الجماميز سنة 1868م، وعرفت بالخديوية.

(1) الوقائع المصرية، العدد 576، 23 سبتمبر سنة 1874م.

- مدرسة رأس التين بالإسكندرية، أسست سنة 1863م.

هـ- المدارس الابتدائية:

يذكر أن معظم المدارس الابتدائية التي أنشاها محمد علي قد ألغيت في أواخر عهده، ولم يحدد بدلها في عهد عباس وسعيد، فبذل إسماعيل جهودًا كبيرة في إنشاء المدارس الابتدائية في القاهرة وفي مختلف العواصم للمديريات.

ويرجع الفضل في إنشاء هذه المدارس إلى شريف باشا، ثم إلى علي باشا مبارك، الذي فكر في تحويل التعليم في الكتاتيب إلى التعليم الابتدائي النظامي، وكان عدد الكتاتيب وقتئذ نحو خمسة آلاف كتاب، وبيان ما أنشأه إسماعيل من المدارس الابتدائية جدول(1).

جدول (1) توزيع المدارس الابتدائية في عهد إسماعيل

اسم المدرسة	تاريخ التأسيس
مدرسة المبتديان بالعباسية: أنشئت سنة 1863م، ثم نقلت إلى الناصرية ثم إلى المنيرة	أسست سنة 1863
مدرسة رأس التين الابتدائية بالإسكندرية	أسست سنة 1863
مدرسة طنطا (بنها)	أسست سنة 1868
مدرسة أسيوط	أسست سنة 1868
مدرسة بني سويف	أسست سنة 1872
مدرسة المنيا	أسست سنة 1873
مدرسة القربية	أسست سنة 1872
مدرسة الجمالية	أسست سنة 1873
مدرسة الحسينية	أسست سنة 1879
مدرسة باب الشعرية	أسست سنة 1874
مدرسة عابدين	أسست سنة 1879
مدرسة مصر القديمة	أسست سنة 1879
مدرسة أبو العلا ببولاق (عباس)	أسست سنة 1872
مدرسة السيدة زينب (محمد علي)	أسست سنة 1872
مدرسة شيخون	أسست سنة 1873
مدرسة العقاديين	أسست سنة 1872
مدرسة النحاسين	أسست سنة 1872
مدرسة الإمام الشافعي	أسست سنة 1879
مدرسة الحبانية	أسست سنة 1872
مدرسة رشيد	أسست سنة 1876
مدرسة الفشن	أسست سنة 1879

ويضاف إلى هذه المدارس مدرسة (الصليبية)، وقد كانت مكتبًا أنشأته والدة عباس باشا الأول، وضم إلى المدارس الابتدائية سنة 1872م، ومدرسة قلاوون، والشيخ صالح للبنين، ومدرسة محمد بك سيد أحمد، ومدرسة حافظ باشا بالإسكندرية، ومدرسة البوصيري، ومدرسة راتب باشا بالإسكندرية أيضًا، ومدرسة (خليل أغا)، أنشاها كبير أغات والدة إسماعيل، قرب المسجد الحسيني بالقاهرة، ثم انتقلت أخيرًا إلى شارع الأمير فاروق، ومدرسة القبة التي أنشأها الأمير محمد توفيق باشا ولي العهد على نفقته الخاصة.

و- الأزهر:

ظل الأزهر الجامعة الإسلامية التي تدرس فيها علوم الدين والفقه واللغة، وكان التعليم فيه يتبع الأساليب القديمة التي درج عليها من سالف العصور.

ز- البعثات:

أخذ إسماعيل يوفد الطلبة إلى مدارس أوروبا منذ سنة 1863م، وبلغ عددهم مدة حكمه 172 طالبًا، وهو أقل من البعثات في عصر محمد علي، وأنشأ مدرسة لأعضاء البعثة في باريس بدل المدرسة التي أنشأها محمد علي لهذا الغرض، وأقفلت في أواخر عهده، لكن المدرسة التي أنشأها إسماعيل أقفلت بعد نشوب الحرب السبعينية.

- مدارس الأقباط الأرثوذكس: ونشط الأقباط إلى إنشاء المدارس لتعليم أبنائهم، ويرجع معظم الفضل في هذه النهضة إلى جهود الأنبا كيرلس الرابع بطريك الأقباط الأرثوذكس، فصار لهم في عهد إسماعيل نحو 12 مدرسة بالقاهرة، أهمها البطريركية الكبرى، ومدرسة مصر القديمة، وأخرى بالجيزة، ومدرستان بالإسكندرية، ومدرسة إكليريكية لتعليم اللاهوت واللغات القبطية والطقوس الدينية، ونشطوا إلى تعليم البنات، فأنشئوا لذلك مدرستين؛ واحدة بحارة السقايين، وأخرى بالأزبكية، وقد منح إسماعيل مدارس الأقباط مساعدات جمة، أهمها أنه وهبها 1500 فدان من أجود أطيان القطر؛ ليخصص ريعها على التعليم فيها، فكان هذا الريع يفي بمعظم ما ينفق على هذه المدارس.

ح- المدارس الأوروبية:

كثر عدد المدارس الأوروبية التي فتحتها البعثات الدينية للبنين والبنات، فبلغ عددها في عهد إسماعيل 70 مدرسة[1]، ولم تنتشر في أي عهد بمثل ما كثرت في عهده، وقد خرجت عددًا كبيرًا من رجال الأعمال والمهن وموظفي الحكومة، وخاصة موظفي البريد والسكك الحديدية والمحال التجارية والبنوك وتراجمة القنصليات والمحاكم المختلطة، ونال كثير منهم الحماية الأجنبية بواسطة القناصل، فصاروا في حكم الأجانب في انتمائهم للدول الأجنبية، وميولهم إليها، وعدم خضوعهم للنظم الأهلية القضائية والإدارية.

(1) كتاب إحصاء مصر سنة 1873م، ص 257.

ي- التعليم العسكري:

لما شرع إسماعيل في تنظيم التعليم الحربي، نقل المدرسة الحربية التي كانت بالقناطر الخيرية إلى قصر النيل، ثم إلى العباسية، وأنشأ بهذه الجهة عدة مدارس حربية أخرى، بدل المدارس التي أنشئت في عهد محمد علي وعفا أثرها، واختار جهة العباسية؛ لقربها من الصحراء، حيث يسهل على التلاميذ القيام بالتمرينات الحربية وضرب النار، ولأنه كان بها السراي الفخمة التي أنشأها عباس باشا الأول، والمباني الملحقة بها، وكانت تصلح مقرًّا للمدارس والمعاهد والثكنات.

وجعل لهذه المدارس إدارة واحدة تدعى "إدارة المدارس الحربية"، وفيما يلي بيان المدارس الحربية التي أنشأها الخديوي بالعباسية في أوائل حكمه:

- مدرسة البيادة (المشاة): أنشأها سنة 1864م، وكان عدد تلاميذها حين تأسيسها 49 تلميذًا.
- مدرسة السواري (الفرسان): أنشئت سنة 1865م، وعدد تلاميذها 1612 تلميذًا.
- مدرسة الطوبجية (المدفعية) والهندسة الحربية: أنشئت سنة 1865م، وكان تلاميذها ينتخبون من المهندس خانة.
- مدرسة أركان الحرب بالعباسية: أنشئت سنة 1865م، ويختار تلاميذها من نوابغ طلبة المدارس الحربية أو المهندس خانة، وتعد هي ومدرسة الطوبجية من أرقى المدارس العالية التي أسسها الخديوي إسماعيل.
- مدرسة الخطرية بالقلعة: أنشئت سنة 1874م، وهي أقل شأنًا من المدارس المتقدمة، والغرض منها تخريج صف ضباط، ولم تمكث هذه المدرسة طويلًا.
- مدرسة صف الضباط: أنشئت سنة 1874م، وقد خرجت هاتان المدرستان عددًا من صف الضباط الذين استخدمتهم الحكومة في الاكتشافات الجغرافية بالسودان.
- مدرسة الطب البيطري: أنشئت سنة 1868م، وأحيلت نظارتها منذ سنة 1870م إلى ناظر مدرسة الفرسان (السواري).

وقد أقفلت هذه المدارس في أواخر عهد إسماعيل (فبراير سنة 1879م)؛ لارتباك شئون الحكومة المالية، واضطراب أحوالها الإدارية والسياسية، وأنشئت بدلها المدرسة الحربية المستجدة في أبريل سنة 1879م، وعين لارمي باشا ناظرًا لها، وهي المدرسة الباقية إلى اليوم.

ملحق رقم (10)

بيان بالمستشفيات وعدد الأسرة الموجودة بمصر والسودان في عهد إسماعيل

المستشفيات	عدد الأسرة
القاهرة - المستشفى الأميري	1153
القاهرة - المستشفى الأوروبي	150
الإسكندرية - المستشفى الأميري	350
الإسكندرية - المستشفى الأوروبي	150
الإسكندرية - المستشفى اليوناني	60
الإسكندرية - مستشفى الدياكونيس	80
رشيد	50
بورسعيد	45
الإسماعيلية	34
السويس: المستشفى الأميري	40
السويس: المستشفى الأوروبي	50
القصير	25
سواكن	40
مصوع	41
دمنهور	50
العطف	51
طنطا	30
المحلة الكبرى	25

المستشفيات	عدد الأسرة
شبين الكوم	25
الزقازيق	55
المنصورة	50
بنها	25
الجيزة	25
القناطر الخيرية	30
بني سويف	50
الفيوم	10
أسيوط	30
سوهاج	25
قنا	25
إسنا	25
دنقلة	15
كسلا	38
بربر	320
الأبيض (كردفان)	35
سنار	60
الخرطوم	70

ملحق رقم (11)
الخطوط التلغرافية في مصر في عهد إسماعيل

الخطوط	عدد الأسلاك	طول الخط بالكيلو متر
من مصر إلى الإسكندرية	6	223 [1]
من مصر إلى ضواحيها	2	80
من القاهرة إلى قليوب والقناطر الخيرية	2	28
من القاهرة إلى غزة (فلسطين) بطريق بنها	2	455
من القاهرة إلى السويس بطريق بنها	1	242
من القاهرة إلى المنصورة بطريق قليوب	2	154
من القاهرة إلى السويس رأسًا	4	144
من بنها إلى سراي ميت بره	2	14
من بنها إلى الزقازيق فالسويس	2	197
من طنطا إلى طلخا فدمياط	2	115
من طنطا إلى زفتى	2	53
من طنطا إلى دسوق	2	74
من طنطا إلى شبين الكوم	2	30
من الإسماعيلية إلى بورسعيد	1	74
من القنطرة إلى بورسعيد	1	41
من دمنهور إلى العطف ورشيد	2	*90
من القاهرة إلى المنيا	2	276
من المنيا إلى أسيوط	2	144
من أسيوط إلى قنا	2	225
من قنا إلى أسيوط	2	257
من قنا إلى القصير	2	188
من أسوان إلى وادي حلفا	2	337

ملحق رقم (12)
حصر خطوط السكك الحديدية التي أنشئت في عهد خلفاء محمد علي

الخط	السنة التى أنشئ فيها	طوله كم
الخطوط التي أنشئت في عهد عباس وسعيد:		
من القباري (الإسكندرية) إلى كفر الزيات	1854	107
من كفر الزيات إلى طنطا	1855	18
من طنطا إلى القاهرة	1856	86
من القاهرة إلى السويس رأسًا	1858	ـ[2]
من طنطا إلى كفر الزيات	1859	18
من القاهرة إلى قليوب	1861	14
من بنها إلى ميت بره	1861	10
من بنها إلى الزقازيق	1860	37
من طنطا إلى محلة الروح	1857	14
من محلة روح إلى سمنود	1859	21
الخطوط التي أنشئت في عهد إسماعيل:		
من دمنهور إلى القباري	1864	64
من بنها إلى طنطا	1865	41
من كفر الزيات إلى دمنهور	1865	43
من قليوب إلى بنها	1866	31
من القاهرة إلى سراي القبة	1865	7

(1) عن كتاب إحصاء مصر سنة 1837م، ص 185.

(2) ثم ألغي سنة 1869م بعد إنشاء خط مصر – الإسماعيلية – السويس.

الخط	السنة التى أنشئ فيها	طوله كم
من القاهرة إلى المحطة	1865	13
خط الجبل الأحمر	1865	4
من المكس إلى محاجر الدخيلة	1870	16
من سيدي جابر إلى رشيد	1876	66
من المعمورة إلى أبو قير	1876	3
من قليوب إلى القناطر الخيرية	1865	10

الخط	السنة التى أنشئ فيها	طوله كم
من شبين الكوم إلى طنطا	1866	28
من محلة روح إلى دسوق	1865	52
من الزقازيق إلى الإسماعيلية	1868	78
من نفيشة إلى السويس	1868	91
من الزقازيق إلى بنها	1870	37
من قليوب إلى الزقازيق	1865	63
من الزقازيق إلى المنصورة	1865	70
من أبو كبير إلى الصالحية	1869	34
من سمنود إلى طلخا	1863	17
من طلخا إلى دمياط	1869	66
من محلة روح إلى طنطا	1876	14
من قلين إلى كفر الشيخ	1875	17
من محلة روح إلى زفتى	1865	32
من بولاق الدكرور إلى بشتيل	1872	4
من بشتيل إلى إتياي البارود	1872	116
من بولاق الدكرور إلى المنيا	1867	238
من المنيا إلى ملوي	1870	48
من ملوي إلى أسيوط	1874	82
توصيلة معمل ببا	1870	1
توصيلة النيل إلى أسيوط	1875	1
من الواسطة إلى الفيوم	1868	38
من الفيوم إلى أبو كساه	1869	24
من باب اللوق إلى حمامات حلوان	1872	25

الفصل الرابع
مرحلة الاحتلال البريطاني وحتى نهاية الحرب العالمية الأولى
(1882- 1918م)

1- الاحتلال البريطاني – الحدث التاريخي والتداعيات:

عندما تولى الخديوي توفيق الحكم -بعدما تنازل إسماعيل له عن العرش رسميًّا في 30 يونيو 1879م (قبل أن يغادر إلى منفاه بإيطاليا)، كانت مصر في أشد الحاجة إلى حاكم رشيد ينقذها مما أوصلها إليه إسماعيل، ويساير بإخلاص نهضة البلاد الفكرية والدستورية التي ظهرت بوادرها في أواخر حكم إسماعيل، غير أن توفيق لم يكن هو رجل الساعة، فهو ضعيف الشخصية، محدود الفكر، يتهيب القوى الأجنبية التي استطاعت أن تعزل أباه، والتي أصرت على تعيينه بالذات[1].

فكان متخاذلًا لا يستطيع مقاومة التدخل الأجنبي في شئون مصر، ومعترفًا بفضل إنجلترا عليه في التدخل لدى الباب العالي لتعيينه خلفًا لأبيه، وهو يرى أن الحكومة قد امتلأت بالموظفين الأجانب الذين يتضاعف عددهم في جميع مرافق الدولة، ويرى المحاكم المختلطة التي كان من حقها مقاضاة خديوي مصر إسماعيل والحكم عليه في قضايا، ثم تحكم الدولتين الأوروبيتين (إنجلترا – فرنسا) في أخص شئون الحكم، والعدوان على السيادة الشرعية العليا بعزل حاكم البلاد، فرأى توفيق أن ذلك يمكن أن يكون مصيره، فآثر السلامة، وخضع خضوعًا كاملًا للمستعمرين من الإنجليز والفرنسيين الذين كانوا يتنافسون على النفوذ في مصر، ولكنه أسلم زمام أمره للإنجليز[2].

الاحتلال الإنجليزي لمصر [15 سبتمبر 1882م]:

وباستعراض الظروف الاقتصادية والسياسية التي كانت سائدة في الربع الأخير من القرن التاسع عشر نستطيع أن نتأكد أن احتلال إنجلترا لمصر كانت تدعمه وتحفزه ظروف اقتصادية بحتة متمثلة أساسًا في عاملين[3]:

العامل الأول:

الصدام الذي وقع بين حكومة مصر (يمثلها الخديوي إسماعيل) وبين رأس المال الأجنبي، الذي كان رأس المال الإنجليزي أحد أقطابه في عملية سداد الديون؛ حيث ظهر التناقض واضحًا بين مصالح الاثنين؛ مما حتم ضرورة ضرب الدولة المصرية، مثلما حدث من قبل عندما تعارضت مصالح رأس المال الأجنبي مع دولة محمد علي، فتم ضربها سنة 1840م، بواسطة رأس المال

(1) عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي، مرجع سابق، ص 193.
(2) المرجع السابق، ص 194.
(3) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 162، 166.

الأوروبي، يتزعمه رأس المال الإنجليزي، ولكن سنة 1882م كان بواسطة رأس المال الإنجليزي منفردًا.

ولقد فطن الخديوي إسماعيل -أخيرًا- إلى محاولات رأس المال الأجنبي؛ للسيطرة على شئون مصر الداخلية، وتأكيد تبعيتها له، وذلك من خلال محاولات سداد الديون التي فرضها رأس المال الأجنبي على مصر، تلك الشروط التي تتضمن إخلالًا بسيادة مصر على أراضيها، والهيمنة على أمورها الاقتصادية والمالية، وهو ما رفضه الخديوي رفضًا قاطعًا، فوقع الصدام والتناقض بين مصلحته ومصلحة رأس المال الأجنبي، فتحتم ضربه واستقطاعه.

ولكن جاء الرفض متأخرًا بعد أن سلم الخديوي مصر متاعًا حلالًا إلى رأس المال الأجنبي الذي استنزفها تمامًا في عمليات سداد أقساط الديون، ابتداءً بتحويل الفائض الاقتصادي كله إلى الخارج، ورهن أراضيها وقناة السويس، ثم القيام ببيع هذه الأراضي وحصة مصر في قناة السويس لرأس المال الأجنبي، وانتهت بتسليم الفلاح المصري (المنتج المباشر) للرأسمالي الأجنبي؛ ليواجه مواجهة مباشرة معزولًا عن مورد الإنتاج الأساسي، وهو الأرض التي تحولت عن طريق عمليات التركز والتفتيت إلى سلعة صالحة للمبادلة، وخاضعة لقوانين الربح، تلقفتها بنوك الرهن الأجنبية - التي استثمرت بصورة واضحة في ذلك العهد- ليتم رهن الأراضي، فيثري أصحاب هذه البنوك من الأجانب، ويزداد الفلاح فقرًا، ويصبح صغار الملاك من المصريين من المعدمين، ويخسرون في معركتهم مع المستثمر صاحب رأس المال؛ لتتأكد تبعية مصر[1].

جاءت هذه الصحوة للحكومة المصرية متأخرة، وحدث الصدام بين مصالحها وبين مصالح رأس المال؛ الأمر الذي استلزم التدخل لضربها؛ وذلك لتأكيد تبعية مصر واندماجها في السوق الرأسمالي العالمي، كاقتصاد تابع يخضع لسيطرة رأس المال الإنجليزي.

العامل الثاني:

تزايدت احتياجات إنجلترا للقطن المصري، وضرورة استمرار وروده إلى المصانع الإنجليزية، إلى جانب اهتزاز مركز إنجلترا في صناعة النسيج، واحتياجها إلى سوق يؤمن تصريف الفائض من منتجاتها الصناعية.

فقد أدت الحرب الأهلية الأمريكية سنة 1860م إلى انقطاع صادراتها من القطن الخام؛ حيث كانت أمريكا هي أكبر مصدر له في منتصف القرن التاسع عشر، إلى جانب أنه بعد انتهاء الحرب الأمريكية كانت صناعة النسيج المحلية بها قد نمت مما زاد من كمية القطن الخام الذي يستهلك محليًّا في الولايات المتحدة ذاتها؛ حيث أصبح ما تستهلكه داخليًّا من القطن الخام سنة 1873م ثلاثة أمثال

(1) محمد دويدار: الاقتصاد المصري بين التخلف والتطور، مرجع سابق، ص 142.

ما كانت تستهلكه سنة 1860م[1]؛ مما قلل بدوره من صادرات إنجلترا من المنتجات القطنية المصنوعة، ففقدت إنجلترا مصدرًا مهمًّا للمادة الخام، إلى جانب سوق لتصريف منتجاتها، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، فإن القطن الهندي الذي يعد بديل القطن الأمريكي كان أقل جودة وكفاءة؛ حيث إنه قصير التيلة وغير نظيف؛ نتيجة لوجود الكثير من الشوائب والحصى به، ولذلك رفضته مصانع لانكشير، مستندة إلى أنه يتلف الآلات، ويقصر من عمرها، إلى جانب أن نوعية منتجاته النهائية لم تكن ترضي ذوق المستهلك الإنجليزي.

كما كانت تكاليف انتقال المادة الخام من داخل الهند إلى الساحل ثم خلال رأس الرجاء الصالح إلى أوروبا تكاليف مرتفعة جدًّا؛ مما أدى إلى زيادة تكلفة استخدامه بالمقارنة بالقطن المصري، الذي كان طويل التيلة، ذا كفاءة مرتفعة جدًّا تضاهي القطن الأمريكي، إلى جانب رخص تكلفة انتقاله، هذا مع اهتزاز موقف إنجلترا في صناعة النسيج داخل أوروبا؛ نظرًا لتقدم ونمو هذه الصناعة في باقي القارة الأوروبية؛ مما زاد من المنافسة، وجعلها في غير صالح إنجلترا على أسواق توريد القطن الخام، وأسواق تصريف المنسوجات المصنوعة[2].

من هذا التحليل تستطيع التعرف إلى مدى أهمية مصر الاقتصادية لإنجلترا، فهي أولًا مصدرًا لا ينضب للقطن الخام، وهي ثانيًا سوق لتصريف المنتجات الإنجليزية، وبهذا فإن احتلال إنجلترا لمصر لا يضمن هذه الميزات فحسب، ولكنه يعني تحويل اتجاه الأنشطة الحكومية إلى زيادة المنطقة المزروعة قطنًا، من خلال الإنفاق الكبير على مشروعات الري والأعمال الزراعية ووسائل تحسين المحصول (البذرة – السماد)؛ حتى تتحول مصر إلى مزرعة قطن كبيرة؛ لتغذية احتياجات ورغبات القوى الاستعمارية، إلى جانب قتل قوى الاحتلال لأي محاولة للتقدم والنمو الصناعي؛ ضمانًا لاستمرار مصر سوقًا لتصريف منتجات إنجلترا الصناعية.

2. السياسات الاقتصادية والزراعة والعمران:

1.2 التطورات الهيكلية في قطاع الزراعة:

وجهت الحكومة عنايتها الشديدة للإنتاج الزراعي، وقد زاد هذا الإنتاج بتحسين وسائل الري، والتوسع في زراعة القطن، وزيادة مساحة الأراضي الزراعية، مع تنظيم الشئون الزراعية.

بالنسبة للري:

كان هدف حكومة الاحتلال من أعمال الري التي قامت بها تعميم الري الدائم، وحجز مياه الفيضان؛ لتصل المياه إلى أكبر مساحة من الأرض القابلة للزراعة لاستصلاحها وزراعتها، فيزداد

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 164.

(2) جاد لبيب: بناء الاقتصاد المصري، مرجع سابق، ص 58، نقلًا من تقرير هنري ليكونت عن القطن المصري.

الإنتاج الزراعي، ومن أجل ذلك قامت بإنشاء العديد من القناطر والسدود، كما قامت بإعادة حفر وتعميق بعض الترع.

وبدأت إنشاء قناطر أسيوط سنة 1898م، وتمت سنة 1902م[1]، كما تم إصلاح وترميم القناطر الخيرية سنة 1891م[2]، وإنشاء قناطر زفتى سنة 1908م، وحفر الرياح التوفيقي، وتعميق الرياح المنوفي، وتطهير رياح البحيرة، وتم إنشاء قناطر إسنا سنة 1908م[3] .

ومن أعظم أعمال الري لهذه الفترة إقامة خزان أسوان، الذي بدأ إنشاؤه سنة 1898م، وتم سنة 1902م، ولم يكن الغرض من حجز المياه رفعها إلى الترع مما هو الحال في القناطر الأخرى، وإنما كان الغرض منه خزن المياه أيام الشتاء؛ للانتفاع بها وقت التحاريق[4].

وقد كانت النتيجة المباشرة للاستثمار في مشروعات الري الكبرى زيادة المساحة القابلة للزراعة من 4.700.000 فدان في بداية هذا العهد إلى 5.472.920 فدان سنة 1913م،[5] كما زادت المساحة المحصولية، في حين أن زيادة المساحة المنزرعة بلغت نحو 800 ألف فدان، وأن المساحة المحصولية قد زادت بمقدار 3 ملايين فدان تقريبًا، وهذا يعني زيادة الاتجاه نحو التوسع الرأسي، عن طريق زيادة عدد مرات زراعة الأرض سنويًّا.

وقد تولدت بعض الأخطار -في الأجل القصير- نتيجة إمداد الأرض الزراعية بكميات متزايدة من الري، تمثلت في الآتي:

- توفير المزيد من المياه الصيفية قد سمح بتحويل نحو 3/1 أراضي الدلتا من نظام الدورة الزراعية الثلاثية إلى الثنائية؛ بحيث أصبح القطن يزرع كل سنتين بدلًا من ثلاث سنوات فيما بين سنة 1894م وسنة 1907م؛ مما كان له أثره الضار على خصوبة الأرض.
- حدثت زيادة محسوسة في منسوب مياه الرشح (المياه تحت السطحية)، لا تتناسب مع جهود نظام الصرف؛ مما أدى إلى انخفاض غلة القطن، الذي حدث قبل سنوات الحرب العالمية الأولى[6] .

(1) لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 193.

(2) OWEN: COTTON AND EGYPTIAN ECONOMY ،OP.CIT. ،P.212.

(3) جمال سعيد: التطور الاقتصادي في مصر، مرجع سابق، ص 159.

(4) لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 395.

(5) جمال سعيد: التطور الاقتصادي في مصر، مرجع سابق، ص 159.

(6) R.OWEN: THE ATTITUDES OF BRITISH OFFICIALS TO THE DEVELOPMENT OF THE EGYPTIAN ECONOMY (1882 ،1922), P. 83.

2.2 الاقتصاد وتحولات العمران:

تلخصت التطورات الهيكلية في مجال الزراعة في الآتي :

1- تطورات في المساحة المزروعة والمساحة المحصولية.
2- تطورات في نظام الري.
3- تطورات في التخصص المحصولي.
4- تطورات في ملكية الأرض.
5- تطورات في هيكل العمالة الزراعية.

وقد كان لكل من هذه التطورات تأثيراته المباشرة وغير المباشرة على منظومة العمران المصري، كما يلي:

توضح الأرقام التي تم عرضها سابقًا مدى التطور الحادث في المساحة المنزرعة والمحصولية، فبينما زادت المساحة المنزرعة نحو 800 ألف فدان في حوالي 30 سنة، وهو ما يعني زيادة سنوية في مساحة الأرض المزروعة قدرها 27000 فدان، وهو معدل كبير بكل المقاييس في ذلك العصر، زادت المساحة المحصولية نحو 3 ملايين فدان في خلال 16 سنة، وهو ما يعني زيادة المساحة المحصولية سنويًّا حوالي 200 ألف فدان، وهو رقم هائل، كانت له تداعياته البيئية الظاهرة والباقية إلى اليوم، سواء على خصوبة الأرض أو الدورة الإنتاجية، وتبعًا لهذه الزيادات تأثر العمران الحضري على ثلاثة محاور أساسية، هي:

أ- عدد التجمعات الحضرية.

ب- وظائف بعض التجمعات الحضرية.

ج- توظيف فائض رأس المال الحضري.

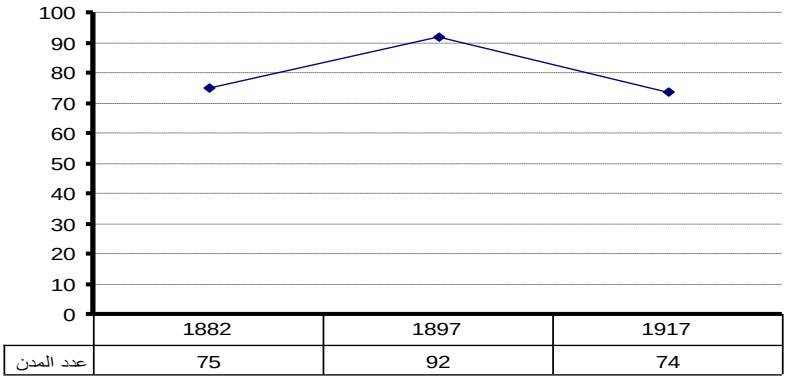
أولاً: عدد التجمعات الحضرية:

مما لا شك فيه أن توسع الرقعة الزراعية هو زيادة في مساحة المعمور المصري، وبلغت مساحة المعمور المصري في ذلك الوقت نحو 30 ألف كم2؛ أي نحو 7.5 مليون فدان، وهو ما يعني أن زيادة قدرها 800 ألف فدان تعني حوالي 12٪ من مساحة المعمور المصري كله، وقد تطلب ذلك تطويرًا في إعداد مراكز الخدمة والتوزيع والإدارة، وتشير الأرقام بالتعدادات إلى ذلك بوضوح.

فعدد المدن (البنادر) بتعداد 1882 بلغ 75 بندرًا[1]، بينما بلغ عدد هذه المدن 92 بندرًا[2] في تعداد

(1) التعداد العام للقطر المصري عام 1882.
(2) التعداد العام للقطر المصري عام 1897.

1897، وانخفض عدد البنادر المسجلة في تعداد 1917 إلى 74 بندرًا[1] (شكل رقم 1)؛ وذلك لأسباب سنتعرض لها لاحقًا.



شكل رقم (1) تطور أعداد المدن بتعدادات 1882-1897-1917

ومن الملاحظ هنا أن عدد البنادر، الذي بلغ 92 بندرًا في عام 1897، مثلت أماكن أساسية لتجميع وبيع القطن في حلقات مخصصة لذلك، ويذكر الشربيني[2]: (*وفي 9 ذو القعدة عام 1282هـ صدر أمر عال بالموافقة على قرار المجلس الخاص بإنشاء الحلقات في بنادر الأقاليم القبلية والبحرية*)، ثم يقول: (*وتولت مجالس المديريات الإشراف على تلك الحلقات التي كانت بمثابة أسواق صغيرة، تركزت في الأقاليم الرئيسة المنتجة للقطن، فأنشئت 92 حلقة في عدد من المراكز والبنادر*).

ثانيًا: وظائف بعض التجمعات الحضرية:

ومن خلال رؤية تحليلية بسيطة، يمكن إدراك أثر التوسعات الزراعية والتخصص المحصولي على توجيه توطن المحلات الحضرية، والمرتبطة أساسًا بهذه الدورة المحصولية، والتجارة والصناعة الناشئة عليها، وهو ما يعني أن ديناميكية عمل هذه المستقرات الحضرية يرتبط في الأساس بالقطن ومنظومته (الزراعية والتجارية والصناعية)؛ ومن ثم فإن أي اضطراب ينشأ في سوق القطن هو في الواقع اضطراب في منظومة العمران الكلية لهذه التجمعات، سواء على مستوى عمرانها الداخلي، أو تشابك علاقاتها الخارجية، وهو ما انعكس على تصنيف العديد من التجمعات من خلال تحديدها إداريًّا بين كونها قرى أو مدن.

(1) التعداد العام للقطر المصري عام 1917.

(2) أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية، مرجع سابق، ص 155، 156.

وهنا يجب الإشارة إلى الدلالات الرقمية التي تضمنها تعداد عام 1897، فيذكر التعداد أن الجهات المعدة للسكن (مدن ونواحي وعزب وكفور) قد زادت بنسبة كبيرة، فبعد أن كان عددها عام 1882 يبلغ 13109 تجمعًا، أصبح في تعداد عام 1897 يبلغ 17696 تجمعًا؛ أي أن عدد التجمعات زاد بمقدار 35٪ عما كان عليه في تعداد 1882، وتشير الأرقام أيضًا إلى أن عدد المدن (البنادر) ارتفع من 75 مدينة عامة 1882 إلى 92 مدينة عام 1897، وهو ما يعني أن معظم التجمعات الناشئة هي – في الواقع– تجمعات ريفية، والمديريات التي شملت أكبر نمو بالنسبة للجهات المسكونة هي بالترتيب:

أ– بالوجه البحري:

1– مديرية الشرقية؛ حيث يبلغ النمو 1360 جهة مستجدة.

2– مديرية البحيرة؛ حيث يبلغ النمو 1056 جهة مستجدة.

ب– الوجه القبلي:

1– مديرية الفيوم؛ حيث يبلغ النمو 529 جهة مستجدة.

2– مديرية النوبة؛ حيث يبلغ النمو 202 جهة مستجدة.

وتجب هنا ملاحظة مهمة جدًّا للتأكيد على الاستنتاجات بخصوص تأثير التوسع الزراعي على العمران، وهي أن جميع المديريات التي سجلت زيادات كبيرة في عدد التجمعات السكانية المستجدة هي المديريات التي لها ظهير صحراوي، أمكن التوسع الأفقي عليه زراعيًّا، في حين أن المديريات الداخلية لم يتم تسجيل مثل هذه الزيادات، وهذا بالطبع أثر على معدلات النمو السكاني بهذه المديريات، مقارنة بالمديريات الأخرى، فمثلًا نجد نسبة الزيادة السنوية لسكان مديرية الشرقية في فترة التعدادين المشار إليهما بلغت 4.3٪ سنويًّا، بينما بلغت في مديرية البحيرة 4٪ سنويًّا، وفي الفيوم 4.6٪، وفي النوبة 3٪، وهي بذلك تتفوق على معظم مديريات القطر المصري من حيث النمو السكاني، بما في ذلك محافظتي القاهرة والإسكندرية.

ثالثًا: توظيف فائض رأس المال الحضري:

تبعًا للسياسة الاقتصادية العامة للدولة، فإن الفوائض الرأسمالية التي تكونت عند المصريين في هذه الفترة قد أعيد استثمارها مرة أخرى في شراء ملكيات زراعية واسعة، أو للمضاربة في بورصة القطن، وخاصة في ظل تخوف رأس المال الوطني من المجازفة في دخول المجال الصناعي في ظل إخفاق هذا القطاع؛ بفعل النظام الضريبي والجمركي الذي فرضته حكومة الاحتلال على جميع السلع على حد سواء.

وبذلك أصبحت دورة رأس المال تدور في فلك واحد، أو في دائرة مفرغة من الأرض إلى القطن، ومن القطن إلى التجار (ومعظمهم أجانب)، وذلك –بلا شك– أثر تأثيرًا مباشرًا في عدم

تطور المدن أو تحديثها، اللّهم إلا في القليل النادر (وهو ما سنذكره في حينه)، وتركت الأمور المتعلقة بالأنشطة الحضرية في يد الأفراد الأجانب وشركاتهم، وهو ما كان يعني أنه عند تحول هؤلاء الأجانب عن نشاطهم إلى آخر، فإن المدينة تفقد أوجه النشاط الحضري بها، وتترك اسمًا بلا مسمى، ومثال ذلك مصنع السكر، الذي كان قد شيد في (صدفا) بمديرية أسيوط، الذي أغلق بعد أن تأسست شركة السكر والتقطير في أواخر القرن التاسع عشر، وجمعت مصانع السكر، واتخذت من الحوامدية مقرًّا لها، وكان من نتيجة ذلك أن تحولت صدفا من مدينة عام 1882 إلى قرية عام 1897.

أما الحوامدية فقد تحولت في اتجاه عكسي خلال نفس التعدادين (ذلك بغض النظر عن الخصائص الموقعية لكل من التجمعين)، ونفس الحال بالنسبة (للصف) من مديرية الجيزة؛ حيث تحولت من مدينة إلى قرية خلال نفس الفترة بعد إغلاق مصنعي الطوب والبلاط اللذين كانا قد شيدا بها، وعلى أي حال فإن سرعة التحول مع الضعف النسبي لأسبابه ليس له دلالة إلا هشاشة البناء الحضري في معظم التجمعات الحضرية في منظومة العمران المصري، ويكفي القول إنه في الفترة من 1882 وحتى عام 1918 (36 سنة) تم تسجيل 78 حالة تحول من قرية لمدنية والعكس، فإذا كنا نتحدث عن عدد من مدن لم يتجاوز 92 مدينة على أفضل تقدير خلال التعدادات الرسمية لهذه الفترة، فلنا أن نتخيل حجم ومدى التذبذب والاضطراب في عمل منظومة العمران المصري في هذه الفترة.

بعد استعراض التطور الذي حدث في قطاع الزراعة في تلك الفترة، نجد أن هذا التطور قد نتج عنه عدة نتائج:

- تأكيد هيمنة محصول القطن على الاقتصاد المصري؛ حيث زادت المساحة المزروعة قطنًا، بينما نقصت المساحة المزروعة قمحًا، وبهذا تحولت مصر تمامًا من دولة مكتفية ذاتيًّا من الحبوب والمحاصيل الغذائية إلى دولة مستوردة لها.

وتأكد تحويل الفائض العيني للاقتصاد المصري من المواد الغذائية إلى القطن، وزاد اعتمادها على القطن؛ لأنه هو المحصول الذي يؤمن لها الغذاء.

- أدت التحسينات في الزراعة وأعمال الري الضخمة إلى نقص خصوبة الأراضي الزراعية، وزيادة احتياجها من الأسمدة والبذور، كما أن زيادة الاتجاه للإنتاج الزراعي وتنميته إلى جانب قانون إلغاء السخرة، أدى إلى زيادة الطلب على قوة العمل، وهكذا تحولت معظم قوى الإنتاج إلى سلع صالحة للمبادلة.
- كما أن نمط تطور الملكية الزراعية قد أكد تغيير علاقات الإنتاج من خلال تحول الأرض إلى سلعة، يمكن التخلي عنها على أساس من الملكية الخاصة.

وهكذا أدت التطورات الحادثة في القطاع الزراعي إلى تأكيد وجود هيكل اقتصادي، يتم فيه الإنتاج أساسًا استجابة لاحتياجات خارجية (احتياجات السوق الدولية بصفة عامة، ورأس المال المهيمن فيه بصفة خاصة).

ولكي يتمكن من الاستجابة لهذا النوع الخاص من الاحتياجات الخارجية لا بد من تحول الشكل العيني للفائض الاقتصادي، وتغير قوى وعلامات الإنتاج؛ ليصبح الاقتصاد المصري اقتصاد مبادلة من الدرجة الأولى، ويتأكد اندماجه في الاقتصاد الرأسمالي العالمي كمصدر للقطن ومستورد للمواد الغذائية.

3- تأثير التجارة الخارجية على منظومة العمران المصري:

تطورت التجارة في هذا العهد، وتقدمت تقدمًا ملحوظًا، ويرجع ذلك إلى الاعتبارات الآتية:

- نمو الإنتاج الزراعي، وبخاصة المنتج من القطن، وتصدير أغلبيته إلى الخارج.
- تقدم طرق المواصلات البرية والسكك الحديدية، وبخاصة في المناطق الزراعية؛ مما ساعد على نقل المحاصيل الزراعية من أماكن زراعتها بالسكك الحديدية.
- زيادة الاعتمادية من النقل البحري؛ حيث أصبحت مصر تعتمد اعتمادًا كليًّا في نقل صادراتها وواردتها على سفن الدول الأجنبية، فقد كانت حالة الأسطول التجاري المصري المعروف بوابورات البوستة الخديوية، قد ساءت إلى درجة بالغة، في حاجة إلى الإصلاح والتجديد، فقامت الحكومة ببيعه فيما بعد بمبلغ 150.000 جنيه لشركة إنجليزية، إلى جانب ترسانة الإسكندرية ومرفأ السويس[1].

ويوضح تطور التجارة الخارجية لمصر فيما بين سنة 1885 وسنة 1913 الآتي:

- ارتفاع نسبة تصدير محصول القطن وبذرته من إجمالي قيمة الصادرات المصرية من نحو 78٪ سنة 1885م إلى نحو 90٪ سنة 1913م، وبذلك يصبح اقتصاد البلاد تحت رحمة أسعار القطن في الأسواق العالمية، فالمتتبع لأرقام الصادرات والواردات يجد أن أي زيادة في قيمة الصادرات تعقبها زيادة مماثلة؛ بل تربو عنها في قيمة الواردات[2]، وترجع تبعية الزيادات في الواردات إلى الزيادات في الصادرات إلى ظاهرة نقص الإنتاج القومي، ففيما عدا المواد الغذائية لا يمكن للإنتاج المحلي أن يشبع -إلا في حدود ضئيلة- حاجات الاستهلاك الأخرى؛ لذلك تضطر مصر لأن تستورد من الخارج أكثر السلع ذات الضرورة القصوى مثل الملابس.

(1) لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي في العصر الحديث، مرجع سابق، ص348.

(2) R.OWEN: THE MIDDLE EAST IN WORLD ECONOMY,CIT.,P. 241.

ولما كان دخل مجموع الزراع في مصر لا يكفي غالبًا لأن يمكنهم حتى من شراء الضروريات، فإن كل ارتفاع -ولو كان ضئيلًا- في قيمة القطن يدفع الزراع الذين يرتفع دخلهم تبعًا لذلك، لشراء المزيد من المنتجات اللازمة؛ لإشباع حاجات ضرورية وأولية، أما الطبقات الأكثر ثراء التي لا تنقصها ضرورات الحياة، فإن ارتفاع دخلها من زيادة قيمة القطن يدفعها لشراء كماليات وأدوات ترف لا تنتج إلا في خارج القطر -في معظم الأحيان- وهذا يزيد بدوره من كمية البضائع المستوردة[1]، وهكذا نظرًا لقصور الإنتاج المحلي وعدم كفايته، فإن كل ارتفاع في قيمة القطن -وبالتالي في الدخل القومي- يترجم بارتفاع مباشر في قيمة الواردات، والعكس بالعكس بطبيعة الحال، وبهذا فقد نتج عن هيمنة القطن على اقتصاد مصر أن يصبح اقتصادها تحت رحمة تقلب أسعاره في الأسواق العالمية.

- تجد أن قيمة الصادرات قد زادت من 12.548.000 جنيه سنة 1885م إلى 32.652.000 جنيه سنة 1913م؛ أي زادت بمقدار 160٪ تقريبًا، بينما زادت الواردات من 7.964.700 جنيه سنة 1885م إلى 26.523.800 جنيه في سنة 1913م؛ أي زادت بمقدار 230٪ من قيمتها في البداية، وهذا يعني أن مقدار الزيادة في قيمة الواردات يربو 1.5 مرة من قيمة الزيادة في الصادرات، وترجع زيادة نسبة الزيادة في الواردات عن نسبة الزيادة في الصادرات إلى استيراد مصر -في ذلك العهد- لبعض الغلات الزراعية كالقمح والسكر والدخان، وهذا بطبيعة الحال يرجع إلى التوسع في زراعة القطن على حساب الغلات الزراعية الأخرى، إلى جانب تزايد عدد السكان، وانخفاض أسعار السكر العالمية، إلى جانب تحريم زراعة الدخان بمصر.
- بلغت قيمة الواردات من المنسوجات وحدها سنة 1913م 7.178.000 جنيه؛ أي ما يقرب من 3/1 قيمة الواردات[2]، وهكذا إن دلت النسب المذكورة سابقًا على شيء فإنما تدل على زيادة الصلات مع العالم الخارجي، وزيادة وتأكيد اندماج مصر في العالم الرأسمالي كمنتج لمادة أولية هي القطن، وتأكيد تبعية مصر للاقتصاد العالمي؛ فهي تعتمد أساسًا في تغذية الأفراد وكسائهم على مدى قدرتها على تزايد إنتاجها من القطن، وبهذا تحولت مصر إلى مزرعة كبيرة للقطن، تغذي الاقتصاد الرأسمالي العالمي، وعلى رأسه مصانع إنجلترا، وكان هذا أهم أهداف السياسة الاقتصادية لحكومة الاحتلال.
- نلاحظ تزايدًا في أرقام الواردات من المواد الغذائية من 720.000 جنيه سنة 1885م إلى 3.321.000 جنيه سنة 1913م؛ أي زادت نسبتها من إجمالي الواردات المصرية 9٪ تقريبًا إلى

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 180.
(2) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 81.

12.6٪ تقريبًا سنة 1913م، وهذا يعني تأكيد تحول مصر من منتج ومصدر للمواد الغذائية في عهد محمد علي، إلى مستورد لها في عهد خلفائه، وأيضًا تأكيد تحول الفائض الاقتصادي العيني من المواد الغذائية إلى القطن.

وأخيرًا، فإننا نجد أن إنجلترا كانت أكبر عميل لمصر، سواء كان ذلك في الصادرات أو الواردات، غير أنه -إن كان معظم القطن المصري من نصيب إنجلترا- إلا أنه بمرور الزمن وازدياد اندماج الاقتصاد المصري كاقتصاد مبادلة في العالم الرأسمالي ازدادت الكميات التي تأخذها منه الدول الأخرى، وبخاصة ألمانيا والولايات المتحدة وسويسرا؛ مما أدى إلى انخفاض نصيب إنجلترا من مجموعة الصادرات المصرية من 63٪ سنة 1885م إلى 43٪ سنة 1913م[1].

أما بالنسبة للواردات فكانت لإنجلترا أيضًا المرتبة الأولى، على الرغم من انخفاض نصيبها من الواردات المصرية من 37.5٪ في المدة من سنة 1885 إلى سنة 1889 إلى 30.5٪ سنة 1913م[2]، ويرجع انخفاض نصيب إنجلترا في كل من صادرات وواردات مصر إلى تقدم صناعة النسيج في البلاد الأوروبية الأخرى (غير إنجلترا) من جهة، وإلى زيادة إنتاج مصر من جهة أخرى، ولكن هذا لا يؤثر إطلاقًا في كون إنجلترا أكبر شريك لمصر في التجارة الخارجية.

وهكذا تميزت هذه الفترة بتأكيد تبعية الاقتصاد المصري كجزء من الاقتصاد الرأسمالي العالمي، وعلى الأخص للاقتصاد الإنجليزي كاقتصاد أم.

أثر السياسة الاقتصادية للتجارة الخارجية على منظومة العمران المصري في الفترة من 1882 حتى 1918:

بعد استعراض أهم ملامح وتوجهات التجارة الخارجية في هذه الفترة، فإنه يمكن التأكيد على أن التجارة الداخلية كانت -في واقع الحال- استجابة مباشرة لمتطلبات التجارة الخارجية، فأساس التجارة ومحورها يدور حول القطن في الصادر، والمواد الغذائية والمصنعة من جانب الوارد، ويدفعنا ذلك إلى توضيح النظام العام للتجارة الداخلية باختصار شديد فيما يلي:

- أدى الرواج الشديد لتجارة القطن إلى إنشاء بورصات خاصة بالمضاربة في هذا السوق، وعليه أنشئت البورصات في أماكن تركز الإنتاج (طنطا - كفر الزيات - دمنهور - المنصورة - بنها - المحلة الكبرى - محلة أبي علي - منوف - زفتى)[3]. ويلاحظ هنا أن جميع هذه المدن (باستثناء محلة أبي علي التي كانت قرية) هي من المدن التي ثبتت على وظيفتها الحضرية خلال الفترة من

(1) أحمد الحته: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن 19، مرجع سابق، ص 312.
(2) أحمد الحته: مرجع سابق، ص 312.
(3) أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية ...، مرجع سابق، ص 301، 302.

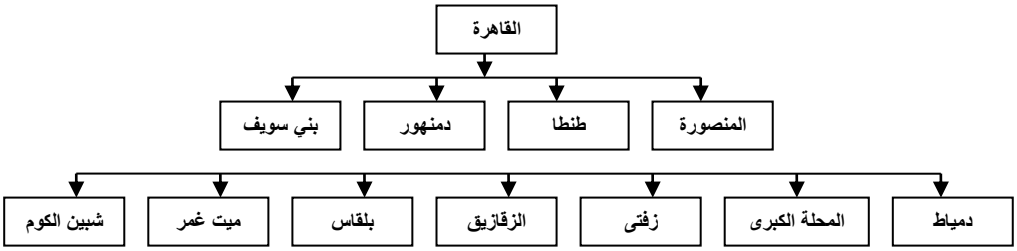
1882 وحتى 1918، وحيث بلغ عدد المدن التي ثبتت على تصنيفها الحضري في هذه الفترة (50) مدينة (سيأتي بيانها).

- استلزمت عملية تجميع القطن (كما ذكر سابقًا) استحداث أسلوب إنشاء الحلقات التي يتم فيها البيع من المزارعين إلى التجار، وبلغ عددها في هذه الفترة 92 حلقة (وقد امتد نشاط الحلقات بعد ذلك ليشمل قطاع صيد الأسماك، ومن أشهرها حلقة السمك بالقاهرة ودمياط والسويس والإسكندرية، وهي تمثل أسواقًا دائمة للجملة بهذه المدن، بينما كانت تمثل أسواقًا أسبوعية في المدن الأقل حجمًا مثل: (المنزلة – البرج – البرلس ...)[1] .
- أدى رواج حركة الوارد من الحبوب الغذائية إلى إعادة نشاط شون الحاصلات الزراعية والمستودعات، والتي كان قد أنشأها محمد علي، وهذا الرواج أدى إلى تكوين العديد من الأنشطة الحضرية لمدن اتخذت من التخزين (مدن المستودع) نشاطًا لها، ومن أهم المدن التي لعبت هذا الدور في بداية القرن العشرين هي مدينة أسيوط؛ حيث كانت تعتبر المحطة الرئيسة للتجارة الخارجية للجنوب المصري والسودان؛ حيث تقع عند نهاية طريق درب الأربعين الآتي من السودان، وعند نهاية خط السكة الحديد القادم من القاهرة[2]، وظلت أسيوط هكذا حتى قيام الحرب العالمية الأولى، ولم تكتف بتجارة السودان وجنوب مصر فقط؛ بل شملت التجارة الواردة من وإلى الواحات والمغرب العربي، ومنها يتم توزيعها إلى جميع مدن مصر[3]. وينطبق القول بالنسبة لأسيوط على كل من قنا وقفط وقوص، وإن كانت بدرجة أقل؛ حيث شكلت هذه المدن مع القصير محور تجارة الصعيد مع الساحل العربي[4]، وتأكد دور هذه المدن بعد مد الخط الحديدي إلى ما بعد أسيوط وحتى أسوان.
- تركزت أهم أسواق الغلال في القاهرة من خلال ساحل روض الفرج، وساحل أثر النبي، والساحل الجديد بإمبابة، وساحل القمح الصغير ببولاق، وساحل القمح بمصر عتيقة، كما لم تخلُ المدن المهمة من أسواق غلال دائمة، وأهم هذه الأسواق على الإطلاق كان سوق دشنا بالوجه القبلي، وسوق المنصورة بالوجه البحري، كما كان هناك مكان مخصص بمدينة أخميم لبيع أصناف الغلال كل يوم[5].

(1) لمزيد من التفاصيل راجع كتاب: أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية، ص 127، 128.
(2) أحمد الشربيني، المرجع السابق، ص 418.
(3) أحمد الشربيني، المرجع السابق، ص 411.
(4) أحمد الشربيني، المرجع السابق، ص 415.
(5) لمزيد من التفاصيل، راجع: أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية، من ص 119 إلى ص 158.

ويمكن من ذلك استخلاص بعض النتائج المهمة، والتي نوجزها في التالي:

- نظام التجارة الخارجية، والذي كان أساسه القطن، وهو محصول ذو طبيعة حجمية خاصة، تطلب وجود نظام عمراني خاص، يتلخص في وجود بؤر مركزية للتجميع، وانحصرت هذه البؤر في المنصورة وطنطا ودمنهور في الدلتا، وبني سويف في الوجه القبلي، وكلها تدور حول المركز الأكبر في القاهرة، ثم يلزم هذه البؤر مجموعة أخرى من المراكز الفرعية اللازمة لحلج القطن وكبسه قبل تجميعه في البؤر المركزية، وتمثلت أهم هذه المراكز الفرعية في (دمياط والمحلة الكبرى وزفتى والزقازيق وبلقاس وميت غمر وشبين الكوم)، ويلاحظ أن جميعها في الوجه البحري، كما أن هذه المراكز الفرعية كانت تتطلب مراكز أخرى تسبقها لتجميع خام القطن من المزارعين، وهو الدور الذي كانت تلعبه باقي المدن تقريبًا، خاصة الوجه البحري وشمال الصعيد.



شكل رقم (2) ديجرام يوضح البؤر المركزية لتجميع القطن المصري

- أدى نشاط الحركة التجارية إلى نمو غير مسبوق في مدن الموانئ، خاصة الناشئة (بور سعيد والإسماعيلية)؛ حيث سجلت أعلى نسبة زيادة سكانية سنوية في الفترة من 1882 حتى 1897؛ حيث سجلت نسبة زيادة في هذه الفترة قدرها 2.4٪، وهو ما يقل عن نسبة الزيادة السنوية العامة للجمهورية، والتي بلغت حوالي 2.9٪، ويرجع ذلك إلى إحكام الأجانب قبضتهم على المدن الحديثة؛ بحيث أصبحت وكأنها مستوطنة خاصة بالأجانب وكبار الملاك، ومنع ذلك تيارات الهجرة إلى المدينة بشكل نسبي.

- نظرًا لطبيعة البضائع والخامات المتداولة في تجارة الصادر والوارد والدول المستهدفة بهذه التجارة، فإن بيانات تعداد 1897 تشير بوضوح إلى انخفاض عدد سكان كل من دمياط ورشيد إلى ما يقرب من 13٪ من جملة السكان عام 1882[1].
- تأكد دور كل من (أسيوط وقنا وقوص وقفط) كمراكز تجارية لربط الشرق العربي والغرب (الواحات والمغرب العربي)، والجنوب (تجارة السودان) بشبكة التجارة الداخلية والخارجية للقطر المصري.
- أثرت حركة التجارة واتجاهاتها المطلوبة في تحديد مسارات خطوط السكك الحديدية والطرق الزراعية الرابطة بين المدن، وبذلك فإن شبكة العلاقات الوظيفية بين المدن وبعضها أصبحت محكومة بالخصائص والأدوار التي تتطلبها دورة القطن، بدءًا من زراعته وحتى تصديره، وتشكل النسق العمراني العام للقطر المصري في ضوء ذلك، واستمر لعدة عقود قد تبلغ قرنًا من الزمان، وبالتأكيد فإن دورة عمل (ميكانيزم) هذا النسق قد لا تكون صالحة في حالة دورة إنتاجية أخرى لا يكون القطن عمادها.
- بعض المدن التي كانت تقوم على أسواق أو حلقات تجارية أصبح مصيرها محكومًا بقرار إداري، سواء ببقاء السوق من عدمه، وهو ما حدث في حاله مدينة المنزلة وغيرها، عندما اتخذ قرار عام 1902 بتحرير المصايد وحرية البيع داخل أو خارج الحلقات، وكذلك تعديل نظام الالتزام في إدارة الأسواق، ونظرًا لهشاشة البناء الحضري، فإن أي تعديل – ولو كان طفيفًا– في نظام إدارة النشاط الحضري كان يؤدي لانهيار البناء تمامًا، ولو مؤقتًا.

4- تطور الهيكل الصناعي والتداعيات العمرانية:

كما ذكر سابقًا، فإن السياسة الاقتصادية للاحتلال كانت تهدف إلى تحويل اقتصاد مصر إلى اقتصاد مبادلة متخصص في إنتاج القطن، ودمجه في الاقتصاد الرأسمالي العالمي كاقتصاد تابع، وعلى ذلك لم تحظ الصناعة بأي اهتمام من جانب سلطات الاحتلال، ولم تستفد مصر من التقدم الفني والمخترعات الحديثة التي تحققت في أوروبا وأمريكا، وهبطت مكانة الصناعة بالنسبة للزراعة، وتحمل محصول القطن وحده أعباء توفير حاجيات الشعب ذي الزيادة السكانية المطردة.

ويمكن تصور الحالة التي وصلت إليها الصناعة المصرية في هذه الفترة من خلال عرض سلسلة التراجعات والإغلاقات التي قامت بها حكومة الاحتلال، فقد قامت بإغلاق الترسانات الحربية التي أقيمت في عهد محمد علي، وتحسنت في أيام الخديوي إسماعيل، وبيعت آلاتها ومعداتها، كما

(1) يرجع الجزء التحليلي بتعداد 1897 النقص في عدد سكان دمياط في الأساس إلى أنه كان يوجد بها حامية عسكرية كبيرة عام 1882، لم تكن موجودة في التعداد الذي تلاه.

أغلقت المصانع الحربية التي كانت تمد الجيش بحاجاته من الذخيرة والأدوات الحربية، وكذلك ألغت مغازل القطن، ومصانع النسيج الحكومية، ودار سك النقود، ومصانع الورق ببولاق[1].

ويمكن القول هنا إنه بتوفر رأسمال بأيدي كبار الملاك للأراضي الزراعية، وتحول توجه الطلب السلعي لديهم (وهم الذين يمثلون القوة الشرائية الحقيقية) إلى المنتجات الكمالية والرفاهية، والتي تنتج في الخارج (تقليدًا لسلوك الأجانب)، فإن ذلك أدى إلى توليد الحالة التي عانت وتعاني منها الصناعة المصرية إلى اليوم، وهي ما عرفت وتعرف (بعقدة الخواجة)، والتي رسخت في نفوس المصريين إحباطا ويأسًا من أن المنتج الوطني لا يمكن أن يضاهي -في يوم من الأيام- مثيله الأجنبي.

وعلى أي حال، فإن سياسة الاحتلال أدت إلى القضاء على الصناعات الأهلية الصغيرة، يمكن الاستدلال على ذلك بما قاله اللورد كرومر في تقريره عام 1905[2]، فيقول ما نصه: "*إن المنسوجات الأوروبية تحل محل المنسوجات الوطنية، وبانقراض المنسوجات الوطنية أخذت الوطنية تنقرض أيضًا، والاختلاف ظاهر وواضح لكل من يقارن الحالة الحاضرة بالحالة التي كانت منذ 10 أو 15 سنة؛ إذ يجد المرء بونًا شاسعًا وفارقًا مدهشًا، فالشوارع التي كانت مكتظة بدكاكين أرباب الصناعات والحرف من غزالين ونساجين وعقادين وصباغين ... إلخ. ومن على شاكلتهم قل عددهم، وقامت على أطلالها مقاه ودكاكين صغيرة مملوءة بالبضائع الأوروبية*".

وفي سبيل القضاء التام على الصناعة القائمة، أو أي أمل في صناعة قادمة، اعتمد الاحتلال سياسة جمركية وضرائبية مخططة؛ بحيث تقتل كل إمكانات الصناعة الوطنية، فقد تبنت هذه السياسة المبدأ القيمي لا النوعي[3]؛ أي تؤخذ الرسوم موحدة على الواردات جميعًا بحسب قيمتها، بغض النظر عن نوعها، وبذلك فرضت رسومًا على استيراد الفحم -وقود الصناعة في ذلك الوقت- تساوي نفس الرسوم التي فرضت على أي مادة أخرى، وفي الوقت نفسه أخضعت المصنوعات القطنية لرسم إنتاج مماثل للرسم الجمركي، وكان الكل 8٪، وبهذا وذاك وضعت المصنوعات المحلية مع المستوردة مع الوقود على مستوى واحد من القدرة على المنافسة، وحتى زراعة الدخان، التي كانت صناعة مصرية مهمة، حوربت بالضرائب الفادحة، ثم منعت تمامًا بدعوى تحقيق حصيلة لخزانة الدولة من الرسوم الجمركية المرتفعة على الوارد.

---

(1) أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 133.

(2) تقرير اللورد كرومر عن الحالة المالية والإدارة والحالة العمومية في مصر والسودان سنة 1905، ص 144، 145.

(3) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 29.

ويرى د. جمال حمدان أنه على الرغم من هذه السياسة الخانقة للصناعة الوطنية، فإن هناك بعضًا من الصناعات قاومت أو قامت؛ حيث يقول[1]: *"ورغم هذه السياسة الضارية أفلتت قلة من الصناعات، فقاومت أو قامت، بعضها بحكم الضرورة، مثل مصانع السكر الوطيدة الجذور في التربة، ومثل محالج ومكابس القطن الحديثة التي لا مفر منها محليًّا قبل التصدير، وبالتالي أيضًا مصانع عصر بذرة القطن والزيت فالصابون، والبعض الآخر بحكم تغير الموضة والذوق أو المنافسة الأجنبية، مثل نسج القطن والصوف والحرير والكتان التي زادت بالفعل على أساس الغزل المستورد"* [2].

1.4 السياسة والطوائف الحرفية:

أثرت الأسباب السابقة في اضمحلال الطوائف واختفاء بعضها؛ بسبب ما قد نجم عن التأثيرات التي حدثت في فترة ما بعد محمد علي وحتى الحرب العالمية الأولى، حيث حدثت في تلك الفترة مؤثرات داخلية ناتجة على صدور قرارات ولوائح للحرف، ومؤثرات أخرى خارجية، متمثلة فيما أحدثته أوروبا بمصر، من غزو صناعي ... إلخ.

فقد برز في فترة ما بعد محمد علي وحتى الحرب العالمية الأولى، ازدياد المنافسة الأجنبية، وتفوقها على طوائف الحرف، التي كانت تفتقر إلى التمويل؛ بل وتعاني في تلك الفترة من ضعف نفوذها، حيث حرمت من بعض حقوقها.

فإذا كانت بعض الإجراءات الإدارية قد سلبت الطوائف بعض مقوماتها الأساسية، فإن هناك عوامل اقتصادية مهمة في تلك الفترة، قد عملت على زعزعة كيان الطوائف، وتمثل أخطر تلك العوامل وأهمها في تغلغل الرأسمال الأجنبي، وما أحدثه ذلك التغلغل من تغيرات كبيرة في المجتمع، ولا شك أن هذه المشاريع الإنتاجية أيضًا قد استخدمت بعض الحرفيين في مرحلة التدهور الطائفي[3].

فقد حمل أرباب الصناعة الجدد، حلم تصفية المشاريع الصغيرة لفتح السوق أمامهم؛ مما يعني حلمهم بالقضاء على الحرف والحرفيين، كما أن إيقاف المشروعات الصناعية الحكومة بعد محمد علي، وتسريح حرفييها المحتكين بالأوروبيين وغير المتدربين على التقاليد الحرفية، جعلهم بالإضافة إلى المشاريع الأجنبية معول هدم للنظام الحرفي.

---

(1) جمال حمدان: المرجع السابق، ص 30.

(2) يذكر الدكتور عبد السلام عبد الحليم عامر في كتابه طوائف الحرف في مصر 1805، 1914 (مرجع سابق) رؤية مغايرة لما تم فهمه من قبل معظم المؤرخين المصريين لتقرير اللورد كرومر لعام 1905 المشار إليه سابقًا؛ حيث يرى أن كرومر كان مهتمًّا باستنهاض الحرف المصرية، ويمكن في ذلك مراجعة كتابه المذكور من ص 211 إلى ص 217.

(3) أمين عز الدين: تاريخ الطبقة العاملة من نشأتها حتى عام 1919، دار الكتاب العربي للطباعة، ص 38، 39.

وإذا أضيف ذلك إلى تدفق المنتجات الأوروبية والأوربيين إلى مصر، والذي تركز في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، نجد أنه من السهل فهم ما حدث من غروب لكثير من فروع الحرف المحلية، التي عانت كثيرًا نتيجة للمنافسة الأوروبية، مثل إنتاج الأواني النحاسية، وصناعة العاج، والحفر على الخشب أو المعدن، وأعمال الصباغة بلون النيلة ... إلخ.

كما تدهورت صناعة النسيج بأسيوط؛ بسبب منافسة الأقمشة الأوروبية، والوضع نفسه كان ينطبق على مناطق أخرى للحرف التقليدية، مثل: دمياط والسويس وبني سويف[1] (وإن كانت هذه المدن قد عاودت نشاطها الصناعي مرة أخرى؛ بفعل تأثيرات الحرب).

ومع ذلك، فإن القيود والاحتكارات التي فرضتها الطوائف الحرفية لم تنته على يد الأوروبيين وحدهم؛ فقد ازداد في تلك الفترة تدخل الدولة في شئون الحرفيين بلوائحها وقراراتها لهم، بشكل جعل للطوائف في تلك الفترة شكلًا ومضمونًا آخر غير ما عرفت به، فقد وضح فيها ضعف مشايخ الحرف أمام سلطاتها، وكذا انفتاح الحرفيين على الدولة؛ بل والاستعانة بها على المشايخ، إلا أن ذلك لم يقض على كل العادات والتقاليد الحرفية التي أمكن استنهاض بعضها فيما بعد، خاصة في فترة التمصير.

وقد نتج عن تدخل الدولة ميوعة النظام الطائفي والحرفي، فقد أدت بتسهيلاتها التي منحتها للجمهور كي يدخل الحرف إلى ترهل بنائها الطائفي؛ حيث أفقدته شيئًا آخر من أهم خصائصه، وهو تحديد العمالة، مع ضياع أخطر ما في العادات والتقاليد الحرفية، ويمكن اعتبار ذلك من أهم دوافع تيارات الهجرة التي تدفقت على القاهرة، ومن بعدها سائر المدن، وهو التفاف أبناء الحرفة حول شيخهم وأشياء أخرى كثيرة من تطوير وإعادة إنتاج الفن الصناعي.

وربما ساعد على ذلك ضريبة المهن الحرة (الباتنتا) التي فرضت عام 1890[2]؛ حيث عملت على إضعافه، بسبب عجز كثير من الصناع على احتمالها، لفقرهم وقلة مكاسبهم، بالإضافة إلى أن نظام الطوائف قد تأثر إلى حد بعيد بإنشاء المحاكم الأهلية، حيث عده البعض ضربة لنفوذ مشايخ الحرف[3].

فقد قرر دكريتو 9 يناير من عام 1890 (الباتنتا) حرية الحرف[4]، كما ألغى التزام التمرين، فأصبح لا يؤلف بين أفراد الحرفة الواحدة سوى جماعات اختيارية[5]؛ نتيجة لإباحته لكل شخص أن يمارس أي حرفة، حتى إن ذلك الوضع قد دفع بأحد المؤرخين إلى القول إنه قد تم إلغاء الطوائف

(1) المرجع السابق، ص 305.

(2) وتسمى أحيانًا، عوائد رخص على الصنائع، أو ضريبة التصاريح الحرفية.

(3) راشد البراوى وآخرون، مرجع سابق، ص 151.

(4) بمعنى أنه أباح لكل شخص أن يمارس أي صناعة أو حرفة.

(5) أحمد محمد إبراهيم، الاقتصاد السياسي الجزء الأول، الطبعة الثانية، مطبعة مصر، 1933، ص 150، ص 151.

الحرفية في عام 1892، وأن ذلك الإلغاء لم يكن أكثر من إشارة إلى اختفاء الصناعات المحلية، لتحل محلها الصناعات الأوروبية[1]، وربما شجعه على ذلك الحرمان التدريجي للطوائف من معظم مهامها، عن طريق صدور قرارات رسمية، وبشكل متدرج قبل صدور ذلك الدكريتو؛ حيث قام بتلك المهام أجهزة الدولة وإداراتها، أو مؤسسات اجتماعية واقتصادية جديدة، إلا أن نظام بعض طوائف الحرف كان يسمح لها رسميًّا بممارسة الأشراف الفعال حتى الحرب العالمية الأولى؛ حيث اختفت بعدها[2].

فمع استمرار بعض طوائف الحرف حتى الحرب العالمية الأولى، سواء لتنظيمها، أو لحاجة المجتمع إليها، إلا أن هناك عوامل عامة -غير ما ذكر- قد ساعدت على تدهور النظام الطائفي، وقد أدت كلها إلى اعوجاج مسيرة الطوائف وهيكلها وبنائها العام، حتى أطاح الغزو الصناعي الأجنبي بجزء منها، وأطاحت الحرب العالمية الأولى بالبعض الآخر.

2.4 الهيكل الصناعي وخصائصه:

وتشير بيانات تطور الصناعة في هذه الفترة[3] إلى الآتي:

أولا: الصناعات التجهيزية[4]:

1-حلج القطن وكبسه: بالنسبة لحلج القطن قد أدخلت تحسينات على وسائل الحلج، وقد تم ذلك أولًا بإدخال تحسين على طريقة نقل الحركة، ثم أدخل تحسين على طريقة فرز البذرة، أي أنه تم تطور في الفن الإنتاجي لهذه الصناعة.

وبالنسبة لصناعة كبس القطن تم إدماج 7 مصانع في مصنع واحد سنة 1889، ثم تألفت عدة مصانع أخرى في السنوات التالية بمجرد نمو كمية المحصول، وازدياد عدد بيوت التصدير[5].

وقد بلغ عدد شركات الحلج في ذلك الوقت نحو 7 شركات، وكانت أهم الشركات العاملة هي شركة حلاجي الأقطان المصرية، كما كانت هناك بعض المصانع الخاصة، من أمثلتها مصنع الحلاجة في المنصورة ومصنع الحلاجة في الزقازيق[6].

2- صناعة الزيوت: أسس جماعة من رجال الأعمال في الإسكندرية سنة 1889 شركة مصرية تحت اسم شركة الزيت والصابون المصرية، وكان الغرض منها صناعة الزيوت من بذرة القطن

(1) محمد أنيس، تطور المجتمع المصري، مرجع سابق، ص 81، حيث كان لقيام المنشآت الحديثة في ميدان المرافق والصناعة أثر في تدهور الطوائف والصناعات الحرفية.

(2) ج. بير، مرجع سابق، ص 311، ص 312.

(3) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 1.

(4) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 2.

(5) مصر الصناعية، العدد الذهبي الأول سنة 1950، اتحاد الصناعات المصرية، القاهرة، سنة 1950، ص 213.

(6) الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن 19، مرجع سابق، ص 209.

والصابون[1]، وأنشأت هذه الشركة مصنعًا للزيت في الإسكندرية، وآخر في كفر الزيات سنة 1901، ومن هذا التاريخ بدأ تاريخ ميلاد صناعة زيت بذرة القطن الحديثة في مصر؛ فقد كانت بذرة القطن وغيرها من البذور الزيتية تعصر قبل ذلك بوسائل بدائية، كما كان بمصر مصنع لاستخراج زيت السمسم، وهو مصنع خاص (أهلي) أنشئ بالمنصورة سنة 1897.

كما كانت هناك صناعات تجهيزية أخرى، مثل طحن الحبوب، وتنقية الصوف، وكانت المطاحن تدار بالآلات البخارية، وبعضها يدار بمحركات طراز ديزل تشتغل بالبترول النقي أو بالمازوت، كما كانت هناك بعض الورش لتنقية الصوف البلدي وفرزه وكبسه في أكياس تشحن إلى ليفربول وجنوه، وغيرهما من بلدان أوروبا[2].

ثانيًا: الصناعات التحويلية[3]:

- صناعة الغزل والنسيج: كانت صناعتا الغزل والنسيج منتشرتين في جميع أنحاء القطر المصري، وبقيت طوال هذا العصر من أهم الصناعات الصغيرة، ويمكن القول إن صناعة الغزل كانت "صناعة منزلية"، بينما صناعة النسيج كانت "صناعة ريفية"؛ حيث كانت طائفة النساجين تستخدم نفس الأنوال التي كان يستعملها أجدادهم[4]، واعتمد النساجون على العائلات في مدهم بالخيوط المغزولة اللازمة لصناعتهم؛ مما أدى إلى توزيع المادة الخام اللازمة لصناعة النسج على عدد كبير من الصناع الذين أقاموا مصانعهم الصغيرة في نفس الجهة التي يعيش فيها هؤلاء الموردون، وترتب على ذلك انتشار مصانع النسيج الصغيرة في جميع أنحاء القطر، أما الصناعة الكبيرة وبداية إيجاد صناعة النسيج الميكانيكية فيرجع الفضل فيها إلى شركتين تأسستا قبل نهاية القرن 19؛ الأولى هي شركة القطن المصرية تأسست سنة 1899، وموقعها القاهرة، والثانية هي شركة الغزل والنسيج المصرية الإنجليزية، وتأسست أيضًا سنة 1899، ومقرها الإسكندرية، ولكن نجد أن الشركة الأولى، وهي شركة الأقطان المصرية لم تلق نجاحًا يذكر، ولم تدفع فوائد للمساهمين لها، وتم تصفيتها سنة 1907[5].
- وهكذا نجد أن قرار لورد كرومر بفرض الضريبة قضى على إمكانية نجاح مثل هذه الصناعة في مصر، وهذا دليل أكيد على سياسة الاحتلال الإنجليزي تجاه الصناعة، الذي كان واضحًا منذ

(1) البراوي وعليش: التطور الاقتصادي في مصر، مرجع سابق، ص 165.
(2) الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 210.
(3) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 3.
(4) البراوي: التطور الاقتصادي، مرجع سابق، ص 151.
(5) OWEN : THE MIDDLE EAST IN THE WORLD … OP. CIT., P. 237.

البداية، وهو الذي أعلن *"أن صالح مصر وإنجلترا معًا عدم وجود صناعة قطنية محمية في مصر"*، أيضًا خوف كرومر من حدوث اضطرابات ونزاع داخل إنجلترا إذا ما قامت صناعة نسيج محمية في مصر، مثلما حدث عندما سمح بتأسيس مصانع النسيج في الهند، فتعرضت الحكومة الإنجليزية لهجوم عنيف من جانب أصحاب مصانع لانكشير، وفي حقيقة الأمر إذا كانت صناعة الغزل والنسج المصرية قد استطاعت أن تبقى وتظل قائمة، فإن هذا لا يرجع إلى نجاحها في تخطي عقبة الحماية، وإنما يرجع إلى توافر الطلب المحلي على منتجاتها وعدم معرفة الصناعة الأجنبية لنوعية هذه المنتجات، وحتى لو عرفت بنوعيتها فإنه من غير المعقول أن تقوم الصناعات الأوروبية بتعديل نظامها وفقًا لطلب المستهلكين في مصر في تلك الفترة، فالصناعة الأوروبية آنذاك كانت تنتج الأنواع التي تتمتع بالقبول العام في العالم أجمع، أي أنها كانت معنية بالمنتجات النمطية ذات الأسواق المتسعة، وعلى هذا فإن صناعة الغزل والنسج المصرية لم تستمر في الوجود إلا لظروف خاصة، وهو ما متعها بحماية طبيعية، لولا وجودها لقضي نهائيًّا على هاتين الصناعتين اللتين قامتا في مصر منذ زمن.

- وأخيرًا، فقد كان أهم مراكز توطن صناعة الغزل والنسج في مصر في تلك الفترة هي المحلة الكبرى، القاهرة، الإسكندرية، أخميم، أسيوط، وكان يوجد مراكز للصباغة عادة بجانب مراكز النساجة[1].
- صناعة السكر: يرجع الفضل في إنشاء صناعة السكر الحديثة في مصر إلى الخديوي إسماعيل -كما فصلنا في الفصل السابق- ولكن لاقت هذه الصناعة بعض الصعوبات في أواخر عهد الخديوي إسماعيل؛ نتيجة لانخفاض الإنتاج مع ارتفاع التكلفة؛ لانصراف الزراع عن زراعة السكر واستبداله بالقطن، ولكن في بداية العقد الثامن من القرن التاسع عشر لاقت صناعة السكر بعض الانتعاش؛ وذلك نتيجة لعمل التطوير في أسلوب الإدارة في المصانع القائمة؛ مما عكس أثره على زيادة الإنتاج ونقص التكلفة[2]، وحققت الصناعة بعض الأرباح؛ مما شجع على اجتذاب رءوس أموال جديدة إليها، ففي سنة 1891 أنشأ جماعة من المصريين مصنعًا في الحوامدية لتكرير السكر وفي سنة 1893، قررت هذه الجماعة صناعة السكر الخام أيضًا، وأطلقت على نفسها اسم شركة السكر والتكرير المصرية، وفي سنة 1892 تألقت شركة أخرى باسم الشركة العامة لمصانع السكر في الوجه القبلي؛ نتيجة لإدماج مصانع الدائرة السنية، وأنشأت مصنع السكر (بالشيخ فضل)، وذلك على أنقاض

(1) تقرير لجنة التجارة والصناعة سنة 1916، ص 124.

(2) OWEN : COTTON IN THE EGYPTIAN ECO, .. OP. CIT., P. 295.

المصنع القديم الذي كان مملوكًا للدائرة السنية، ثم في سنة 1895 أنشأت الشركة مصنعًا آخر في نجع حمادي[1]، وفي سنة 1897 اتحدت شركة السكر والتكرير المصرية مع الشركة العامة لمصانع السكر في الوجه القبلي، وصارت شركة واحدة باسم الشركة العامة لمصانع السكر[2] والتكرير بالقطر المصري[3]، وفي سنة 1903 اشترت هذه الشركة المصانع التسع المتبقية التابعة للدائرة السنية؛ وذلك بغية تركيز الصناعة[4]، ولكن بعد تدخل الحكومة أعيد تكوينها سنة 1906، وتم عمل بعض التطوير بها مثل تخفيض الطاقة القصوى للمصانع، عن طريق إغلاق 6 من المصانع الأصلية[5]، وكان توطن هذه الصناعة غاليًا في الوجه القبلي في أماكن متفرقة بجوار مصادر خاماتها، وذلك أمر طبيعي يتمشى مع المنطق الاقتصادي؛ حيث إنها صناعة لا تحتمل خاماتها تكاليف النقل الطويل، إلى جانب أن جودتها تقل بالتخزين، أما اختيار أماكن مصانع التكرير فكان في الغالب بالقرب من القاهرة والدلتا، أي أنه بجانب الأسواق.

- صناعة الطرابيش: أسس أحد المصريين سنة 1902 مصنعًا للطرابيش، وحاول أن يجعل هذا المصنع متمشيًا مع أحدث أساليب هذه الصناعة، فاستحضر سنة 1908 خبراء في صناعة الطرابيش من إسطنبول، واستورد الآلات الحديثة من النمسا وألمانيا وفرنسا [6]، وابتدأ المصنع في إنتاجه المتميز من أجود أنواع الطرابيش قبل سنة 1914.
- صناعة الصابون: كان جانب كبير من زيت بذرة القطن يستعمل في صناعة الصابون، ويرجع ما أحرزته صناعة الصابون من النجاح النسبي إلى الحصول على مادتين أوليتين وطنيتين بسعر معقول، وهما الزيت من معاصر زيت بذرة القطن والصودا الكاوية التي تنتجها شركة الملح والصودا المصرية بوادي النطرون.
- شركة الملح والصودا المساهمة المصرية: وهي من الصناعات الغذائية، تأسست هذه الشركة سنة 1899، كما قامت هذه الشركة بتأسيس شركة الملح المتحدة المساهمة سنة 1907، وقد منحت امتياز استغلال المصانع والملاحات في المكس سنة 1899

(1) تقرير لجنة التجارة والصناعة، سنة 1916، ص 177، 178.

(2) فاتح عقيل: اقتصاديات ج.م.ع (الإنتاج الصناعي)، منشأة المعارف بالإسكندرية سنة 1967، ص 35.

(3) بينما يشير تقرير لجنة التجارة والصناعة إلى أن بعض الماليين المصريين هم أصحاب هذه الشركات، تشير بعض المراجع الأجنبية نقلًا عن (MAZUEL) أن الشركتين اللتين اتحدتا كانتا برأسمال فرنسي، راجع كتاب نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 194.

(4) مصر الصناعية، العدد الذهبي، مرجع سابق، ص 185.

(5) BARBOUR : THE GROWTH, LOCATION AND STRCTURE ..... OP. CIT., P. 65.

(6) تقرير لجنة التجارة والصناعة سنة 1916، مرجع سابق، ص 156.

لاستخراج الملح وبيعه، وقد مدت الشركة خطًّا حديديًّا طوله 10 ك.م لنقل منتجات الملاحات، وللشركة خط حديدي يبلغ مع فروعه 75ك.م طولًا، وهو يصل وادي النطرون بالخطاطبة، وتتكون منتجات هذه الشركة من الآتي:

الزيوت والكسب – الصابون – المستحضرات الكيميائية – المواد الدهنية – الملح – العبوات – آلات الطباعة[1].

- صناعة مواد البناء والأسمنت: وتعد صناعة الأسمنت من الصناعات الكبيرة، بينما كانت صناعة البناء بصفة عامة من الصناعات الصغيرة، وتأسست شركة بلجيكية لصناعة الأسمنت في مصر بالمعصرة، بالقرب من حلوان سنة 1900؛ حيث كانت المادة الخام متوافرة في هذه المنطقة بكميات كبيرة[2]. وكانت هناك مصانع أخرى لمواد البناء، مثل مصنع سورناجا الذي تأسس سنة 1895، ويقوم بإنتاج المنتجات الآتية[3]:
  - الطوب المصنوع بآلات على اختلاف أنواعه من التوريد.
  - الأنابيب وملحقاتها المصنوعة من الفخار الرملي والأدوات الصحية وغيرها.
  - الأدوات المصنوعة من الفخار الذي يقاوم النار.
  - الجير المائي والأسمنت.
  - الجبس الرمادي والأبيض.

وهناك شركة للطوب الأسمنتي سنة 1910، وهي شركة الطوب المساهمة المصرية، التي حلت محل شركة الطوب بالقاهرة بعد تصفيتها، وأعيد تنظيم هذه الشركة سنة 1911 تنظيمًا كليًّا، واستطاعت أن تجد سوقًا واسعًا لمنتجاتها، وكانت تمتلك مضربًا للطوب بالعباسية.

- صناعة الورق وفنون الطباعة: قامت حكومة الاحتلال –متمشية في ذلك مع سياستها في محاربة الصناعة– بإلغاء مصنع الورق الحكومي، الذي ظل يمد دواوين المصالح الحكومية والتجارية بالمهمات المكتبية منذ تأسيسه سنة 1870، وقد أغلق هذا المصنع بحجة الاقتصاد في النفقات، تلك الحجة التي تذرع بها كرومر للقضاء على كل صناعة وطنية تتعارض مع سياسة تخصص البلاد في الزراعة وإنتاج القطن، وقد أنشأ المصنع الإيطالي بالإسكندرية لصنع ورق اللف الخشن.

(1) المرجع السابق، ص 168، 169.

(2) جمال سعيد: التطور الاقتصادي لمصر، مرجع سابق، ص 169.

(3) OWEN : COTTON AND THE EGYPTIAN ECO., ... OP. CIT., P. 298.

- صناعة الخشب: وهي تعد من الصناعات الصغيرة، وكان عدد ورش النجارة في مصر قبل سنة 1908 1163 ورشة نجارة[1]، على أنه من الملاحظ في هذه الصناعة لم تتأثر كثيرًا بسبب السياسة التي وضعتها إدارة الاحتلال لمصر، ولم تتعرض لمنافسة جدية من البضائع الأوروبية؛ نتيجة لارتفاع تكلفة النقل والحزم والشحن والتفريغ، وكلها مصاريف تضاف إلى أثمانها؛ مما يرفع أسعارها بالنسبة للصناعة المحلية، وبذلك كانت من الصناعات التي تتمتع بحماية طبيعية.
- صناعة الجلود: وهي من الصناعات الصغيرة، وكانت المدابغ منتشرة في جميع أنحاء القطر، خصوصًا في القاهرة والإسكندرية، وكان عددها حوالي 200 مدبغة[2]، ومعظمها ناقص المعدات، يشتغل بأجهزة عتيقة، ويتبع الطرق المتخلفة في الإنتاج.
- صناعة السجائر: بعد أن احتكرت حكومة تركيا الدخان (ريجي)، أدى ذلك إلى هجرة كثرة متزايدة من الأخصائيين الأجانب، واختار عدد منهم الإقامة في مصر، وفي سنة 1906 كان هناك نحو 55 إلى 60 مصنعًا للسجائر، تندرج من ورش بها عدد قليل من العمال، إلى مصنع كبير، مثل مصنع جاناكليس، الذي بلغ عدد العمالة به سنة 1906 نحو 400 عامل، زاد سنة 1908 إلى 500 عامل[3]. ووضعت اللبنات الأولى لصناعة النبيذ سنة 1903 بواسطة رجل أجنبي يسمى نسطور جاناكليس، وبعد أبحاث دامت قرابة 25 عامًا أمكن عرض باكورة إنتاجه من النبيذ المستخرج من حقول جاناكليس.
- صناعة الكحول وملحقاتها (الكيماوية): أنشأ (مسيو كوزيكا) وشركاه سنة 1892 / 1893 مصنعًا للكحول في طره، وفي سنة 1894 قامت تعديلات في المصنع فزاد إنتاجه، ومنذ سنة 1914 بدأ المصنع في إنتاج أملاح البوتاسيوم الخام[4].
- صناعة البيرة: أنشأت شركة بلجيكية سنة 1897 شركة مساهمة، مقرها في بروكسل، ومركز إدارتها وعملها في الإسكندرية مصنعين؛ أحدهما في القاهرة والآخر في الإسكندرية، باسم بيرة الأهرام (التاج)[5].

---

(1) المصدر السابق، ص 264.

(2) تقرير لجنة التجارة والصناعة سنة 1916، مرجع سابق، ص 147.

(3) OWEN : COTTON AND THE EGYPTIAN ECO., ... OP. CIT., P. 298.

(4) الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي بالقرن 19، مرجع سابق، ص 216.

(5) نجد أن مصر الصناعية، العدد الذهبي ص 175 تذكر أن اسمها بيرة الأهرام، بينما يذكر د. الحتة، مرجع سابق (ص 217) أن اسمها (التاج)، ويبدو أنها في البداية كان اسمها التاج، ثم تغير إلى بيرة الأهرام.

- صناعة الحلوى: أنشأ أحد المصريين بالمنصورة مصنعًا للحلوى الوطنية سنة 1905، واشتغل بعمل الحلاوة الطحينية والملبن وأصناف شتى من الحلوى وما على أشكالها[1]. وأدخل الإنتاج الميكانيكي على صناعة الحلوى قبل الحرب العالمية الأولى، وأخذت المصانع في إنتاج الأصناف المعروفة بالحلوى الإفرنجية من الكرملات والملبسات، واستخدمت مطاحن ميكانيكية لطحن السمسم، واستخراج الطحينة، وصناعة ذلك الصنف القديم من الحلوى الشعبية بواسطة الخزانات التي تدار بمحركات ميكانيكية[2]، كما بدأت صناعة "الشيكولاته" في مصر على نطاق ضيق سنة 1912.
- صناعة الأعجنة الصناعية: دخلت صناعة الأعجنة الغذائية (المكرونة بأنواعها) لمصر في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين على يد الإيطاليين، وقد أخذ عنهم بعض المصريين هذه الصناعة.
- صناعة القوى الكهربائية: بالنسبة لشبكات توزيع التيار الكهربائي في المدن المصرية، أنشئت شركة (ليبون) سنة 1893/1892 بالقاهرة والإسكندرية على التوالي أولى شبكات لتوزيع الكهرباء وبين سنتي 1899، وسنة 1903 رخصت 7 مدن أخرى لشركة (ليبون) وشركات غيرها في استغلال شبكات التوزيع الكهرباء في دوائرها[3]، وقد بلغ عدد الشركات العاملة في قطاع القوى الكهربائية أربع شركات، قيمة رءوس أموالها نحو 139 ألف جنيه، وأهمها شركة (ليبون) وشركة النور والقوى الكهربائية وشركة كهرباء الوجه البحري[4].
- صناعة الأدوية (المستحضرات الصيدلية): أول من أنشأ صناعة المستحضرات الصيدلية في مصر هو (بيت أ. جالتي وولده) بالإسكندرية، وقد كان (لبيت جالتي) في أواخر القرن التاسع عشر معدات لا بأس بها، منها مطاحن لسحق العقاقير، ومعاصر لاستخراج الزيوت الطبية، وأنابيب لتقطير المياه العطرية، وكانت الصناعة الصيدلية -وهي غير تامة التكوين في ذلك الوقت- تعمل في القسم الداخلي من الصيدلية الخاصة به بالإسكندرية[5].

(1) الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي، ق 19، مرجع سابق، ص 218.
(2) مصر الصناعية، العدد الذهبي سنة 1950، مرجع سابق، ص 182.
(3) مصر الصناعية، العدد الذهبي سنة 1950، مرجع سابق، ص 253.
(4) محمد رشدي: التطور الاقتصادي لمصر، مرجع سابق، ص 205.
(5) مصر الصناعية، العدد الذهبي سنة 1950، مرجع سابق، ص 145.

- صناعة الزجاج: كانت هناك محاولة للخديوي توفيق في وادي النطرون لإنشاء مصنع للزجاج لم يطل لمدة، ولم تنجح محاولة أخرى مصدرها جهود خاصة أيضًا بذلت سنة 1897 بالإسكندرية[1].

ثالثًا: الصناعات الاستخراجية (التعدينية)[2]:

اكتشفت آبار البترول بالغردقة ورأس غارب سنة 1913، وتأسست الشركة المصرية لاستخراج وتجارة الفوسفات في الإسكندرية سنة 1912، برءوس أموال إيطالية، وباشرت استغلال مناجم الفوسفات بالقصير بعد الحرب العالمية الأولى[3]. وقد كانت هناك بعض الشركات التعدينية لاستخراج المعادن المصرية قد وصل رأسمالها نحو 34 ألف جنيه سنة 1902، وزاد إلى 882 ألف جنيه سنة 1907، ثم إلى ما يقرب من 2.4 مليون جنيه سنة 1914، وبلغ عدد المشتغلين بصناعة التعدين نحو 4.112 عاملًا، أو نحو 0.2٪ من جملة القوى العاملة في مصر في ذلك الوقت[4].

3.4 الصناعة وتحولات العمران:

الصناعة تلي الخدمات مباشرة في قمة هرم النشاط الحضري، وهي المحرك الأساسي للتفاعلات الحضرية داخل وخارج المدن، وها نحن ندرك -بعد ما سبق عرضه- أن معظم المدن المصرية لم تعدُ كونها مراكز خدمات وإدارة لمساحات زراعية شاسعة، أو مراكز لتجميع الحاصلات وخاصة القطن وتوزيعه، وهي في ذلك تميل إلى التكوين الحضري بفعل الموضع، ولم تلعب تأثيرات الموقع دورًا واضحًا في وظائف معظم مدن منظومة العمران المصري.

كما أننا نرى أن المدن المصرية تنتقل من الزراعة إلى التجارة الخارجية مباشرة، دون المرور على الصناعات التحويلية، وهذا من أهم خصائص المجتمعات المتحولة لتوها من قرى إلى مدن، ولكن أن تظل معظم المدن المصرية نحو قرن من الزمن أو يزيد تتحرك ببطء شديد على متصل ريفي حضري مبتدؤه الحركة من الريف إلى الحضر، ثم تعود إلى بداياتها، ثم تتحرك وتعود إلى بداياتها، فإن هذا ضد التطور الطبيعي لتكوين المدن وتلقائية نموها، وذلك لا يمكن حدوثه إلا من خلال تدخلات قسرية في النشأة، ثم تدخلات أشد قسرًا في التطور، ولعل ما سبق ذكره عن تطور قطاع الصناعة في مصر هو تاريخ صريح لمثل هذا التدخل القسري، فما تلبث صناعة أن تقوم حتى تنتهي، قبل أن ترسخ في البيئة المحلية لتصبح جزءًا من آلياتها الحياتية، ولعل خير دليل على ذلك القول هو أن المدن التي قاومت

(1) المرجع السابق، ص 123.
(2) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 4.
(3) مصر الصناعية، العدد الذهبي سنة 1950، مرجع سابق، ص 110.
(4) فاتح عقيل: اقتصاديات مصر، مرجع سابق، ص 38.

الارتداد على المتصل الريفي الحضري هي تلك المدن التي أخذت الصناعة فيها فرصة زمنية كافية لاكتساب آليات الدفع التلقائي والاستمرار الحتمي، وهو ما توصل إليه كل من التحليل الوصفي والكمي، فإذا علمنا أن القاهرة وحدها كانت تستحوذ على أكثر من 30٪ من العاملين بالصناعة داخل المدن على مستوى القطر المصري في هذه الفترة، بينما استحوذت الإسكندرية على نحو 16٪ من العاملين بالصناعة داخل المدن، فذلك يعني أن عدد العاملين بالصناعة في باقي القطر يعد وزنهم النسبي ضئيلًا ليتمكن من ترسيخ دعائم التحضر في المحلات التي تقوم بها صناعة، فعلى سبيل المثال: كيف يستطيع مصنع للسكر يعمل به 77 عاملًا في أرمنت، التي بلغ عدد سكانها عام 1917 أكثر من 18 ألف نسمة أن يؤثر حضريًّا في هذا التجمع؟!

وعلى أي حال، فإن قيام الحرب العالمية الأولى سنة 1914 قد أثر تأثيرًا مباشرًا في تعديل هيكل العمالة، كما سيتم توضيحه، وأكبر شاهد على ذلك هو أن العمالة الصناعية التي زادت نحو 100 ألف عامل خلال ستين عامًا (من 1846 وحتى 1907) زادت مثلهم أو يزيد خلال عشر سنوات في الفترة (من 1907 وحتى 1917)؛ حيث بلغ عدد العاملين في الصناعة في تعداد 1917 (489.695) عاملًا، بما يمثل نسبة قدرها 10٪ تقريبًا من إجمالي عدد المشتغلين في نفس التعداد، والمؤشر النسبي هنا لا يمثل دلالة نسبية سلبية بالضرورة؛ وذلك لأن الارتفاع النسبي للعاملين في قطاع الزراعة هو الذي يؤثر في هذه النسبة، ولكن يبقى أن هناك أعمالًا صناعية تمت في خلال عشر سنوات استوعبت نحو 115 ألف عامل جديد، وهذه الأعمال الصناعية توطنت في المدن القائمة أصلًا لخدمة الاحتلال أثناء الحرب، وهو ما يعد بداية دخوله للتركيز الصناعي داخل بعض المدن، كما سيلي بيانه في الفصول القادمة.

ومن المؤشرات الجيدة لقطاع الصناعة في هذه الفترة -على قلتها- هو دخول بعض الصناعات الجديدة؛ كصناعة الأدوية وبعض الكيماويات، وأهم ما في تلك الفترة هو دخول مصر عصر التعدين لأول مرة، وكذلك ترسيخ بعض الصناعات القائمة على ضرورات موضعية حتمية، تفرضها طبيعة المواد الخام ووسائل النقل المتاحة، وخير مثال على ذلك مدينة المحلة الكبرى، والحوامدية بعد نشأتها، وقليوب كذلك.

ولذلك نجد أن تكثيف صناعة الغزل والنسيج الحديثة بمدينة المحلة الكبرى منذ عهد محمد علي واستمرارها رغم ما أصاب صناعتها من تدهور، هو الذي مكنها من مقاومة التوجهات السياسية لحكومة الاحتلال، وهو الذي جعلها الهدف الأول لعملية تمصير الصناعة في زمن لاحق وقريب، وكذلك بعض المدن التي قامت على صناعة السكر، واستمرت لضرورات حتمية، مثل المنيا وقوص ودشنا.

ولذلك فإنه من الإنصاف القول إن الحكم على كفاءة منظومة العمران الحضري المصري في ذلك الوقت يجب ألا يتجاهل البعد الزمني للنشأة والتطور للتجمعات موضوع الدراسة، وكما ذكر سابقًا يكفي القول إنه خلال 35 عامًا (من 1882 وحتى 1917) تم رصد 78 حالة تحول من قرى إلى مدن والعكس، وهو ما يعني اضطرابًا شديدًا في الحركة على المتصل الريفي الحضري.

وإذا أخذ الأمر جانب التحليل الكمي للصناعة القائمة في مصر في تلك الفترة، فإننا نجد أنه حتى عام 1907 لم تمثل الصناعة نسبة أكثر من 11٪ من إجمالي القوى العاملة؛ حيث بلغ عدد العاملين بالصناعة 376 ألف نسمة، ولنا أن نتخيل أنه في عهد محمد علي كان عدد العاملين بالصناعة يبلغ نحو 230 ألف نسمة، وذكر في تقارير أخرى نحو 270 ألف نسمة، أي أن عدد العاملين في الصناعة زاد نحو 100 ألف نسمة خلال ستين عامًا، في حين أن عدد السكان زاد من 4.5 مليون تقريبًا عام 1846 إلى نحو 11.3 مليون نسمة عام 1907، أي أنه في الوقت الذي تضاعف فيه السكان مرتين ونصف (250٪) لم يزد عدد العاملين بالصناعة إلا بمقدار حوالي النصف (50٪) وهو ما يعني أن الزيادة في السكان تبلغ خمسة أضعاف الزيادة في عدد العاملين بقطاع الصناعة، وهو ما يعني ردة حضرية حقيقية، على الرغم من الارتفاع الملحوظ في عدد المدن فيما بين فترتي المقارنة.

5. أثر الحرب العالمية الأولى على الاقتصاد المصري:

الزراعة:

صادف اندلاع الحرب جني محصول القطن المصري، وأدت عوامل الاضطراب التي كانت سائدة إلى قلة الطلب عليه؛ ومن ثم انخفضت أسعاره بمقدار الثلث تقريبًا[1]، وعلى ذلك فقد فزعت الحكومة وعمدت إلى إصدار قانون يحدد المساحة التي ستزرع قطنًا بثلث الزمام لأي مزارع[2]، وكان هذا التحديد يهدف إلى تحقيق غرضين:

- تحويل جزء من الأراضي التي كانت تزرع قطنًا إلى زراعة الحبوب؛ إذ خشيت الحكومة من انقطاع الوارد من القمح ودقيقه بسبب الحرب، هذا إلى جانب أن الحكومة عمدت إلى تحريم تصدير المواد الغذائية؛ لكي لا تصدر الكمية الزائدة.
- تقليل الكمية المعروضة من القطن؛ لكي يرتفع ثمنه، وقد أدت هذه السياسة إلى نقص المساحة المزروعة قطنًا من 1.755.000 فدان عام 1914 إلى 1.186.000 فدان عام

(1) جمال سعيد: التطور الاقتصادي، مرجع سابق، ص 182.

(2) البراوي وعليش: التطور الاقتصادي في مصر، مرجع سابق، ص 195.

1915، كما زادت المساحة المزروعة قمحًا من 1.253.000 إلى 1.534.000 فدان سنة 1915.

فقد ارتفعت أسعار القطن خلال سنوات الحرب العالمية الأولى ارتفاعًا ملحوظًا، حتى بلغت عام 1919/18 ثلاثة أضعاف ما كان عليه عام 1913، وفي عام 1917 ارتفعت أثمان المواد الغذائية ارتفاعًا ملحوظًا؛ لوجود جيوش الحلفاء في مصر، وانقطاع الوارد من المواد الغذائية من الخارج.

وعلى هذا فقد سنت الحكومة في عام 1917 قانونًا يحرم تصدير المواد الغذائية، كما أنها لجأت مرة أخرى عام 1918 إلى تحديد المساحة المزروعة قطنًا بثلث الزمام، وذلك على الرغم من ارتفاع أسعار القطن، وأدى ذلك إلى نقص المساحة المزروعة قطنًا عام 1918 بمقدار 300 ألف فدان تقريبًا عن العام السابق عليه، وازدادت المساحة المزروعة قمحًا وذرة عام 1918 بمقدار 295 ألف فدان عن العام السابق عليه.

وهكذا أدت الحرب إلى تغير في النسب التي احتلها القطن والقمح والأرز من مساحة المحصول؛ حيث نقصت نسبة مساحة القطن إلى المساحة الكلية من 32.2٪ عام 1914 إلى 18.8٪ عام 1918[1].

التجارة الخارجية:

خلال السنة الأولى للحرب انكمش حجم الصادرات والواردات، فقد انخفضت قيمة الواردات بمقدار 59٪، والصادرات بمقدار 56٪[2]، كما شهدت الفترة نفسها تدهورًا في نسب التبادل الدولية.

وعلى الرغم من انخفاض قيمة الصادرات والواردات المطلقة في السنة الأولى للحرب، إلا أن قيمتها ارتفعت ارتفاعًا ملحوظًا في السنوات التالية؛ فقد بلغ متوسط قيمة الواردات خلال الفترة 1914-1918 نحو 31.30 مليون جنيه، منخفضة عن متوسط قيمة الصادرات في نفس السنوات، الذي بلغ 35.4 مليون جنيه، بمقدار 4 ملايين من الجنيهات سنويًّا[3]. وخلال هذه الفترة كان ميزان المدفوعات في صالح مصر؛ وذلك لقيام القوات البريطانية الموجودة في مصر بالإنفاق على نطاق واسع؛ حيث بلغ مجموع ما أنفقته 83.9 مليون جم في السنوات 1915-1919.

(1) جمال سعيد: مرجع سابق، ص 182، بينما يذكر البراوي أنها كانت 23.3٪ سنة 1914، ويتفق مع جمال سعيد في 18.8٪ سنة 1918، مرجع سابق، ص 195.

(2) فاتح عقيل: اقتصاديات ج.م.ع، مرجع سابق ص 41.

(3) جمال سعيد: مرجع سابق، ص 186، وراشد البراوي، مرجع سابق، ص 193.

وهكذا فإن تطور التجارة الخارجية في هذه الفترة يعكس أن ميزان المدفوعات كان لصالح مصر، ونتيجة لعدم إمكانية إنفاق هذا الرصيد على السلع الأجنبية؛ لتعذر استيرادها، فقد استخدم هذا الرصيد حتى انتهاء مدة الحرب في دفع المتأخر على الفلاحين من الضرائب وأقساط الديون العقارية، كذلك فقد هرع الأفراد إلى شراء الأراضي والمنازل؛ مما أدى إلى ارتفاع أثمان الأراضي الزراعية ارتفاعًا كبيرًا، وأدى إلى ارتفاع الأسعار بصفة عامة ارتفاعًا جنونيًّا.

وبذلك تكون الحرب قد أسهمت في تعميق التناقض الطبقي بين المصريين؛ فقد زاد الأغنياء غنى عن طريق زيادة دخولهم، سواء من القطن أو من غيره، وزاد الفقراء فقرًا؛ نتيجة الارتفاع المتوالي في الأسعار.

الصناعة:

كان للحرب العالمية الأولى أثر كبير على بعث النهضة الصناعية في مصر من جديد؛ فقد ألقت الحرب العالمية الأولى ضوءًا كاشفًا على عيوب الاقتصاد المصري، ومدى ضعفه؛ نتيجة اعتماده كلية على التخصص في إنتاج وتصدير المحصول الواحد، واستيراد معظم السلع تامة الصنع من البلدان الأجنبية، فلما قامت الحرب عزلت الاقتصاد عن العالم، فكان عليه أن يكتفي ذاتيًّا، وذلك بتنويع الإنتاج بقدر الإمكان، وظهور الحاجة الملحة والسريعة إلى الصناعة، فكما ذكرنا من قبل قد انخفضت الواردات بنسبة 59٪ عن العام السابق في بداية الحرب؛ مما أدى إلى تشجيع الصناعة لسد النقص في الواردات، كما أن هذا النقص قد أدى أيضًا إلى ازدياد الطلب على السلع الموجودة فعلًا؛ مما رفع أسعارها لتحقيق المزيد من الأرباح لمنتجيها؛ مما شكل حافزًا قويًّا على تصنيعها داخليًّا، هذا إلى جانب اتساع نطاق السوق المحلية؛ نتيجة لزيادة الطلب الناتج من وجود أعداد كبيرة من الجنود الحلفاء في مصر، إلى جانب الطلب الناتج من المصريين أنفسهم، الذين ارتفعت دخولهم نتيجة لارتفاع أسعار محصول القطن ارتفاعًا فاحشًا في السنوات الأخيرة من الحرب، كما أن قيام الحرب وانقطاع معظم الواردات كان بمثابة تعريفة جمركية حتمية لحمايه السلع التي كانت تصنع في مصر على مجال ضيق في الفترة السابقة على الحرب، فنمت وازدهرت.

هذا إلى جانب ظهور بعض الصناعات الجديدة التي لم تكن معروفة من قبل؛ وذلك للاستفادة من ارتفاع الأسعار، وعدم وجود المنافسة الأجنبية، وهكذا نرى أن ظروف الحرب العالمية الأولى عام 1914 قد أعادت للصناعة المصرية روح الحياة، على الرغم من ضآلة البيانات المتاحة عن الصناعة في ذلك الوقت، إلا أنه مما لاشك فيه أن الإنتاج الصناعي قد زاد خلال فترة الحرب، على الرغم من صعوبة استيراد السلع الرأسمالية والوسيطة. فهناك بيانات عن ظهور سلع صناعية جديدة منذ بداية الحرب العالمية الأولى، تضمنت منتجات خشبية، وسجاجيد، وأنواعًا معينة من

المنسوجات والملابس[1]، كما أن هناك بعض الصناعات قد توسعت أثناء هذه الفترة، مثل صناعة المنسوجات؛ فقد زادت الخيوط المستوردة فيما بين عامي 1915، 1916؛ مما يعد مؤشرًا للتوسع في هذه الصناعة[2]، كما أن الواردات من الأثاث قد نقصت من 118000 جم عام 1913 إلى ما قيمته 20.000 عام 1915، وهذا أكبر مما يعكسه نقص الاستهلاك نتيجة الحرب.

وفي النهاية نستطيع تلخيص أثر هذه الحرب على الاقتصاد والصناعة المصرية في الآتي:

- توجيه النظر إلى مواطن الضعف في الاقتصاد المصري.
- تنبيه الأذهان إلى أهمية وجود صناعات محلية، تكون جزءًا بارزًا من الإنتاج والدخل القومي في مصر.
- الإيمان بخطورة الرسوم الجمركية كسلاح مهم لحماية الصناعات المحلية من منافسة مثيلاتها من الصناعات الأجنبية، وقد أدى إلى تبلور هذه الظاهرة ما كان من أثر الحرب العالمية الأولى؛ باعتبار أنها حماية جمركية غير مباشرة تمتعت بها الصناعات القائمة آنذاك.
- توافر رءوس الأموال المصرية لتمويل المشروعات الصناعية، وبدء ظهور الرأسمالية الوطنية.

وأخيرًا فإن التطور الصناعي الذي حدث خلال الحرب العالمية الأولى لا يعد دليلًا قويًّا على قيام الصناعة، بقدر ما يعد دليلًا على إمكانية وجودها.

6. انطلاق النهضة، وتحديث البنية الأساسية والنقل والخدمات والإدارة المحلية:

تعد وسائل النقل والمواصلات من أهم المؤثرات على العمران، إن لم تكن أهمها على الإطلاق؛ فحسب تعبير ابن خلدون (الطريق أصل العمران)، ومما لا يمكن إنكاره أن الفترة من عام 1882 وحتى عام 1918 شهدت تطورًا هائلًا في وسائل النقل والمواصلات في مصر، وتعد امتدادًا حقيقيًّا لثورة النقل الحديدي والمائي التي أسسها الخديوي إسماعيل، سواء بإنشائه أكثر من 2000 ميل من السكك الحديد، أو بإتمامه حفر قناة السويس، وشق الترعة الإسماعيلية والترعة الإبراهيمية.

1.6 النقل النهري ومنشآت الري:

وتشير بيانات الممرات الملاحية في الكباري وأهوسة الملاحة النهرية بالخزانات والقناطر[3]، إلى أنه في 31 ديسمبر عام 1914 كان إجمالي أطوال الترع الموجودة بالقطر المصري تبلغ 24496 كم، لم يكن يصلح منها للملاحة سوى 3205 كم، وبلغ طول المصارف 5926 كم، لم يكن يصلح منها

(1) تقرير عن (EXPOSITION DES INDUSTRIES EGYPTIANS) مقالة مصر المعاصرة باللغة الفرنسية، عدد 28 نوفمبر سنة 1916، ص 434، 435 سنة 1926.

(2) S. RODWAN : CAPITAL FORMATION IN EGYPT, CO. CIT., P. 179.

(3)انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق 5.

للملاحة سوى 200 كم[1]، ومعظم هذه المجاري الملاحية يصعب استخدامها خلال فترة السدة الشتوية (الفترة من 26 ديسمبر – 14 فبراير).

وهذه الشبكة الممتدة من الترع والمصارف بقدر ما أسهمت في ربط العديد من التجمعات العمرانية، إلا أنها مثلت قواطع قوية داخل جسم المعمور المصري، حتى أن الحدود الإدارية والزمامات الزراعية كانت تحدد حسب مسارات الترع والمصارف، سواء الرئيسة منها أو الفرعية، وظلت جهود الربط بين التجمعات العمرانية بطرق برية أو من خلال السكك الحديدية تدور في إشكالية أن الوصل البري قد يقطع الخط الملاحي، ومع هذه الإشكالية برزت جهود حقيقية في هذه الفترة لتسهيل الملاحة النهرية مع إنشاء الكباري والجسور، وذلك من خلال إنشاء الممرات الملاحية في الكباري والأهوسة الملاحية النهرية بالخزانات والقناطر، وليس أدل على توضيح مدى ما قدمته تلك الأهوسة من خدمة لحركة الملاحة النهرية من ذكر متوسط عدد السفن التي مرت على الرئيسة منها خلال الأعوام من 1911 – 1914، والذي يتضح منه أن متوسط عدد المراكب الشراعية والبخارية التي مرت منها خلال تلك الفترة كان في حدود 70.000 سفينة ذهابًا وإيابًا، وإن كان قد هبط إلى 59.000 سفينة سنة 1914؛ بسبب ظروف الحرب العالمية الأولى.

2.6 تطور النقل بالسكك الحديدية والطرق الزراعية بين المدن:

لم يحدث تطور يذكر في مجال إنشاء وصيانة السكك الحديدية بمصر خلال الفترة التي تلت نهاية عهد إسماعيل وحتى عام 1904 (تاريخ عقد الاتفاق الودي الإنجليزي الفرنسي)؛ وذلك لندرة الموارد المالية المتاحة لذلك في ضوء مخصصات الإنفاق التي حددها صندوق الدين، وقد قامت الحكومة المصرية قبل عقد هذا الاتفاق وبعده بعدة محاولات لتفادي الآثار السلبية لعدم توافر الموارد المالية اللازمة لهذا القطاع المهم (السكك الحديدية)، ولذلك قامت بمنح عدة امتيازات لشركات خاصة؛ لتقوم بأعمال تنفيذ خطوط السكك الحديدية وصيانتها، وبلغ عدد هذه الشركات (7) شركات، لم يتبق منها عام 1914 (قيام الحرب العالمية الأولى) إلا ثلاث شركات[2]، وهي حسب الأهمية:

- شركة سكة حديد الدلتا الضيقة.
- شركة سكة حديد الفيوم الضيقة.
- شركة سكة حديد الوجه البحري.

وقد قامت هذه الشركات الثلاثة (بما ضمنته من شراء لباقي أصول الشركات الأخرى) بإنشاء

(1) الإحصاء السنوي للقطر المصري عام 1915، ص 147.

(2) لمزيد من التفاصيل يمكن مراجعة كتاب فاطمة علم الدين: تطور وسائل النقل، مرجع سابق، ص 55، 88.

العديد من الخطوط، التي أسهمت بشكل كبير في ربط التجمعات العمرانية، وخاصة في الدلتا والفيوم، وتشير بيانات الخطوط الأساسية لشركة سكة حديد الدلتا الضيقة في 1914/12/31خطوط عرض 75 سم[1] أن الشركة أنشأت 997 كم حتى عام 1914، منها 244 كم غرب الدلتا، و365 كم شرق الدلتا، و 388 كم وسط الدلتا، وغطت بذلك جميع مديريات الوجه البحري فيما عدا المنوفية. كما بلغ عدد ركاب هذه الخطوط عام 1905 4.683.000 راكب[2]، وارتفع عدد الركاب ليصل إلى 7.134.262 عام 1913، إلا أن عدد الركاب انخفض في نهاية عام 1914 ليصل إلى ما كان عليه تقريبًا عام 1905 (وذلك لظروف الحرب العالمية الأولى)[3]، كما آلت للشركة إدارة وتشغيل خط حلوان عام 1898، قبل أن تستعيده الحكومة المصرية عام 1914، ويبلغ طول هذا الخط عام 1914 (40 كم)، ويبلغ عدد ركابه نحو مليون ومائة ألف راكب، كما بلغ حجم البضائع المنقولة على هذا الخط 295.958 طن[4]. ويتضح مما سبق أن حجم الحركة في الدلتا كلها يساوي تقريبًا عام 1907[5] حوالي رحلة واحدة فقط لكل نسمة في العام، وهذه المعدلات وإن كانت منخفضة جدًّا في الحالتين، فإنها تعبر عن واقع الحال في مدى الترابط الإقليمي في ذلك الوقت، وصلته الوثيقة بطبيعة النشاط المفرط في المحلية في الدلتا (الزراعة)، خاصة وأن إجمالي عدد المحطات التي وجدت في الدلتا هذه الفترة بلغ 216 محطة، في حين بلغ عدد المحطات بالقاهرة 9 محطات فقط.

وتشير بيانات خطوط شركة حديد الفيوم خط عرض 75 سم، والتي بدأت عملها فعليًّا عام 1900، واتخذت من مدينة الفيوم مركزًا بدائرة تتفرع منها الخطوط إلى الشمال الغربي (الشواشنة)، ومنها ما هو إلى الجنوب الغربي (الغرق السلطاني)، وإلى الجنوب (فلمشاة)، وإلى الجنوب الشرقي (اللاهون)، وبلغ عدد ركاب هذه الخطوط مجتمعة نحو تسعمائة ألف راكب عام 1913؛ حيث بلغ إجمالي أطوال الخطوط 168 كم، و 21 محطة.

وأخيرًا شركة سكة حديد الوجه البحري المساهمة، والتي تعمل في مديريتي الدقهلية والشرقية؛ حيث بلغ طول خطوطها 109 كم، وعدد محطاتها 22 محطة، وامتدت خطوطها من المطرية إلى المنصورة، وجهات أخرى عن طريق طنطا، وبلغ عدد ركابها نحو مليون راكب عام 1913.

---

(1) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 6.

(2) اللورد كرومر، تقرير عام 1905.

(3) فاطمة علم الدين: تطور النقل والمواصلات بمصر، مرجع سابق، ص 56.

(4) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري عام 1915، ص 196، 198.

(5) بلغ عدد سكان جميع مديريات الدلتا عام 1907 (دون مديرية المنوفية) 4475660 نسمة، بينما سكان القاهرة 678433 بنفس العام.

وتشير بيانات تطور أطوال خطوط وعدد محطات سكك حديد الحكومة المصرية 1905 – 1914 (الخطوط الرئيسة)، وكذلك الشكل النهائي للخطوط الحديدية الحكومية الرئيسة والإضافية، وخط الواحات عام 1914[1] إلى ملاحظة الآتي:

- تشير الأرقام بوضوح إلى أن الهدف الأول من إنشاء هذه الخطوط التي أقامتها أو أدارتها الشركات الثلاثة سابقة الذكر هو نقل البضائع قبل الركاب، ويتضح ذلك أيضًا من خلال اختيار مواقع المحطات، والتي ركزت على أماكن تجميع المحاصيل قبل الركاب، وعليه فإننا نجد الكثير من محطاتها تقع في قرى وتتعدى بنادر، وإن كان ذلك لا ينفي أن هذه الخطوط أسهمت في تطور بعض القرى، لتتحول فيما بعد إلى مدن، مثل (الدلنجات – شبرامنت – كفر الدوار – قطور – نبروه – ديرب نجم ... إلخ) بالنسبة للدلتا، وكذلك (طامية) بالنسبة للفيوم، أما بالنسبة للقاهرة فإن خط حلوان –بلا شك– هو الذي أسس لتشكيلها الجديد بامتدادها جنوبًا فيما بعد، حيث كان امتدادها الطبيعي يتجه شمالًا حتى بداية الاحتلال البريطاني.
- تنوعت المواصفات الفنية للخطوط التي أنشئت في هذه الفترة، وخاصة من حيث عرض السكة، فتنوعت في ثلاثة مقاسات، ابتداء بالعرض الطبيعي 1.435 متر، وحتى عرض 75 سم (خط الفيوم)، وهذا التنوع خلق نوعًا من الفصل بين الشبكات يحول دون ترابطها إقليميًّا، وإذا كان ذلك يمكن تفاديه بالنسبة للركاب، فإنه يصعب كثيرًا في نقل البضائع، كما أن ذلك لم يمكن الدولة من الاستفادة من هذه الخطوط فيما بعد، إلا بعد عمليات إحلال وتجديد، وإعادة تصميم، قد تعادل في تكاليفها مصاريف الإنشاء الأول.
- تكثيف حركة التشييد والإنفاق على المرافق خاصة في مجال النقل، تركزت في الدلتا، وهو ما يعد إضافة لتعميق هوة التباين الحضري بين الوجه القبلي والبحري الذي يكتسب ميزة موقعية نسبية؛ بحكم قربه من القاهرة التي تعد أكبر مركز إداري وتجاري وصناعي بالقطر (العاصمة).

وبالإضافة لما تم ذكره، فإن هناك خطوطًا أخرى تم إنشاؤها في هذه الفترة، مثل خط الواحات الخارجة، والذي يمتد من مواصلة الواحات شمال نجع حمادي بحوالي 15 كم؛ ليسير إلى الواحات الخارجة مسافة 195 كم، وتم افتتاحه عام 1908، وكذلك خط قنا أسوان، والذي افتتح عام 1898[2]، وبذلك بدأت الحركة السياحية إلى الأقصر وأسوان في التدفق، كما قامت الحكومة بمد وازدواج وإنشاء بعض الخطوط الحديدية الجديدة.

(1) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 7.
(2) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 8.

3.6 الترام وأثره في عمران القاهرة والإسكندرية:

ينظر معظم الباحثين أن تاريخ مصر المدون هو في الواقع تاريخ القاهرة، كما يرى ذلك د. جمال حمدان؛ بينما ترى الدكتورة فاطمة علم الدين أن تاريخ مصر المدون لا يتعدى تاريخ المدن الكبرى فيها؛ حيث تقول [1]: *"الواقع أن تاريخ مصر المدون لا يتعدى كونه تسجيلًا لحياة المدن الكبرى، والتي كانت إما عواصم سياسية أو مراكز بحرية تجارية، أما المدن التي تليها في الحجم فكانت عبارة عن عواصم تابعة، تقوم ببعض المهام الإدارية، ولكن لم يكن لها أي تأثير يذكر في مجريات الأمور، إلا في بعض الحالات النادرة"*، وهي بذلك تكون قد تخطت رؤية جمال حمدان لمصر (القاهرة) إلى مصر القاهرة والإسكندرية والسويس وبورسعيد). وعلى أي حال، سواء كانت مدن مصر ما بعد القاهرة والإسكندرية قد أثرت في مجريات الأمور بشكل مباشر أو غير مباشر، فإننا -ومن خلال بحثنا هذا- نرى أن الذي شكل عمران القاهرة والإسكندرية والسويس وبورسعيد هم سكان هذه المدن المتوسطة الصغيرة بهجراتهم المتتالية والمتوالية إليها؛ بحثًا عن نموذج آخر للحياة وطرق العيش، فمعظم السياسات التي تم عرضها في الفصول السابقة تكاد تكون تصب في اتجاه واحد، وهو مصر كلها ريف حضره القاهرة والإسكندرية.

وهذه السياسات وما أضيف إليها فيما بعد كرست هذا الاتجاه، ونعرض هنا إلى جانب من وسائل النقل والمواصلات داخل المدن، مما يعكسه ذلك من مظاهر التحضر في المدن المصرية، ويمكن هنا باختصار شديد عرض بعض هذه المظاهر في النقاط التالية:

- يذكر كرومر في تقريره عام 1900: *"تبلغ مساحة الشوارع في القاهرة 2.789.742 مترًا مربعًا، المرصوف منها بالحصى 1.361.024 مترًا مربعًا، وباقي الشوارع غير مستوية كما كانت منذ مئات السنين"*.
- وبعد مرور خمس سنوات يذكر في تقريره عام 1905: "أما مجموع الطرق والشوارع في مصر (القاهرة) فيبلغ 2.833.000 متر مربع، 47٪ منها غير مرصوف، و28٪ منها مرصوف بالمكدام، و23.7٪ مفروشة بأحجار صماء، و1.25٪ مفروشة بالأسفلت"، وهو ما يعني أن ما تم زيادته من شوارع في القاهرة هو في حدود 52.000 متر مربع، وأن نصف الطرق تقريبًا ما زال كما هو منذ مئات السنين، فإذا كان هذا هو حال القاهرة، فما بالنا بباقي بنادر القطر المصري؟!

(1) فاطمة علم الدين: تطور النقل والمواصلات، مرجع سابق، ص 89.

- أما في الإسكندرية فنظرًا لإقامة معظم الأجانب بمصر فيها، فإنه قامت عدة جهود للارتقاء بحالة الطرق، وأسست لجنة القومسيون البلدي المختلط للتجارة[1] للاهتمام بالمرافق، وخاصة الطرق، كما أصدر هذا القومسيون لائحة المباني عام 1909؛ لتكون أول قانون تنظيمي فعلي لأعمال البناء بمصر، وكان نتيجة ذلك أن بلغت مساحة الشوارع المرصوفة بالأسفلت نحو 572 ألف متر مربع، والمرصوفة المكدام نحو 575 ألف متر مربع، وهي تمثل معظم شوارع الإسكندرية.
- أما بالنسبة لوسائل النقل فإنه حتى سنة 1860 لم يكن يعرف للنقل داخل المدن إلا الخيول والبغال والجمال، قبل أن ينشأ الخط الحديدي بحلوان، وخط الرمل بالإسكندرية، وفي عام 1897 بدأ العمل في خط ترام الإسكندرية وهي بذلك تلي خطوط ترام القاهرة بنحو 3 سنوات؛ حيث بدأ تشغيله عام 1894[2]، وتعد هذه النقلة النوعية في تطور وسائل النقل داخل المدن من أهم المؤثرات العمرانية؛ لأنها أثرت على العمران خارج هذه المدن، وهو ما سنتناوله بتفصيل نسبي.

كان يوجد الترام في أربع مدن مصرية فقط حتى عام 1914، وهذه المدن هي (زفتى، بورسعيد، القاهرة، الإسكندرية).

- ترام زفتى: كان يوجد في زفتى ترام يجر بالمواشي، يبلغ طوله 2.5 كم، وكان يستخدمه صاحب امتيازه في نقل الركاب والبريد، إلا أنه قرر تلقائيًّا الاستغناء عن نقل الركاب، وتشغيل الخط في نقل الأقطان بين وابوري الحلج الموجودين في تلك الجهة ومحطة سكة حديد زفتى. وهنا يجب تسجيل ملاحظة -في غاية الأهمية- هي أن هذا التحول من نقل الركاب إلى نقل القطن هو -في الواقع- ردة حضرية في مدينة وجدت منذ عام 1882، كما يؤكد على ما توصلنا إليه من أن نقل البضائع كان الدافع الأول لتطوير شبكة النقل، وخاصة أن الأمر كان متروكًا برمته لأصحاب الامتيازات.
- ترام بورسعيد: ظل خط ترام بورسعيد يعمل عن طريق الخيول، دون دخول أي تطورات تذكر عليه حتى عام 1914، وكان يقطع مسافة قدرها 12 كم، ومما يدل على حيوية هذا الخط أن عدد الركاب الذين استخدموه عام 1913 بلغ نحو 1.1 مليون راكب، وزاد هذا العدد خلال الحرب العالمية الأولى زيادة طفيفة تقدر بنحو 10 ألاف راكب[3]، ويعد من الحالات النادرة التي لم تتأثر بظروف الحرب، بالمقارنة بباقي وسائل النقل. وهنا أيضًا يجب تسجيل ملاحظة مهمة، وهي أن البيئة الكلية للتجمع هي المؤثر الأول في طبيعة تصنيفه حضريًّا، وما يستلزم ذلك من مظاهر

(1) لمزيد من التفاصيل يمكن الرجوع إلى كتاب: جبريل بايير: دراسات في التاريخ الاجتماعي لمصر الحديثة، ترجمة د. عبد الخالق شاهين، ص 373، 375، وكذلك تقرير غرفة الإسكندرية التجارية لسنة 1949، قسم التراث السكندري، ص 85.

(2) المقصود هنا الترام الذي يعمل بالكهرباء؛ لأنه كان سابقًا يجر بالخيول.

(3) الإحصاء السنوي العام لسنة 1915، مرجع سابق، ص 209.

تحضر، فالاختلاف واضح بين حالة ترام بورسعيد وحالة ترام زفتى، على الرغم من أن عدد سكان زفتى عام 1917 بلغ 15523 نسمة، جاءت بها في المرتبة 36 بعد الإسماعيلية مباشرة في سلم الترتيب الحجمي للمدن المصرية عام 1917، والذي يضم 73 مدينة (كما سيلي عرضه تفصيلًا).

- ترام الإسكندرية: قام بتشغيل ترام الإسكندرية شركتان، هما شركة ترام الإسكندرية، وشركة سكة حديد الإسكندرية والرمل، وامتدت خطوط الشركتان عام 1914 إلى 26 كم للأولى، و13 كم للثانية، وبلغ عدد ركاب الشركة الأولى لنفس العام أكثر من 17 مليون راكب، والثانية أكثر من 11 مليون راكب لنفس العام، وكانت تعمل بالكهرباء منذ عام 1904. ويرجع الباحثون الفضل في التطور الهائل والمتسارع لنمو الإسكندرية إلى خطوط الترام هذه، حتى أن الدكتور/ صبحي عبد الحكيم يرى أن الإسكندرية تدين بالفضل في نموها إلى عاملين أساسيين، هما: الترعة المحمودية التي حفرها محمد علي، والترام الذي أسسه الخديوي عباس لنفسه، ثم تم تعميمه وتطويره، ضاربًا مثلًا واضحًا لذلك بعمران ضاحية الرمل[1].
- ترام القاهرة: يعد هذا الترام بحق من أهم العوامل التي أدت إلى النمو العشوائي للقاهرة، وآثاره ما زالت قائمة حتى الآن (سنتعرض لها شرحًا)؛ لأن تسيير هذه الخطوط دون وجود ضوابط للعمران حولها أو بالقرب منها هو ما أنتج أغلب الظواهر العمرانية التي نراها اليوم (ولو أن هذه الحالة درست بعناية قبل مد خطوط مترو الأنفاق في وقتنا الحاضر، لأمكن تدارك الكثير من الآثار التي صاحبت ذلك وتصاحبه إلى الآن). وتم منح شركة بلجيكية امتيازًا باسم (شركة ترام القاهرة) عام 1894، وكان الامتياز معنيًّا بمد 8 خطوط تعمل بالكهرباء[2]، تتفرع غالبيتها من ميدان العتبة؛ الأول إلى بولاق، والثاني إلى القلعة، والثالث إلى باب اللوق فالناصرية، والرابع إلى العباسية عن طريق الفجالة، والخامس إلى مصر القديمة، والسادس إلى فم الخليج ثم الروضة، والثامن من ميدان قصر النيل إلى كوبري الليمون. ولكن الشركة لم تكتف بذلك، فقامت عام 1897 بردم الخليج الناصري لمد خط من السيدة زينب إلى غمرة، وعام 1897 أيضًا مدت خطًّا من الجيزة إلى الهرم، وعام 1902 مدت خطًّا إلى شارع شبرا ثم روض الفرج، ثم سيرت خطوط لها على كوبري عباس عام 1903، وبذلك تم ربط القاهرة بالجيزة من خلال خط الترام، وتعد هذه المرحلة هي المرحلة القاعدية دون شك لتكوين القاهرة الكبرى، وما لذلك من تداعيات عبر السنين من خلال تكوين المجتمع المدني للقاهرة، والذي صنفه جمال حمدان عام 1978 بأنه

(1) صبحي عبد الحكيم: الإسكندرية، مرجع سابق، ص 166.

(2) فاطمة علم الدين: تطور وسائل النقل، مرجع سابق، ص 110.

ثاني أكبر مجمع مدني في العالم بعد ملبورن. وقد بلغ عدد ركاب خطوط الترام بالقاهرة عام 1914 أكثر من 53 مليون راكب على خطوط بلغ طولها 63 كم.

- ترام هليوبوليس (مصر الجديدة): يعد هذا الترام نموذجًا يحتذى به في إمكانية توجيه العمران باستخدام وسائل النقل، كما أنه يمثل نموذجًا مستمرًّا حتى الآن لعدم تقدير الأجهزة الحكومية للقيمة الحقيقية للأرض، ويكفي هنا القول إن البارون إمبان قام بشراء 25 كيلو مترًا مربعًا من منطقة واحات عين شمس (مصر الجديدة حاليًا)؛ بغرض إنشاء حي جديد في هذه المنطقة، واشترى الأرض من الحكومة المصرية بسعر جنيه واحد للفدان، أي أن أرض مصر الجديدة كلها بيعت بمبلغ 5950 جنيه، أقل من ستة آلاف جنيه مصري، ثم قام بتقسيم الأرض، وإعادة بيعها بمبلغ 40 قرش للمتر المربع، أي بمبلغ إجمالي حوالي عشرة ملايين جنيه مصري.

على أي حال قام البارون باستغلال خط الترام الممتد أصلًا من العتبة إلى العباسية، واستكمله حتى هليوبوليس عام 1910، وبلغ عدد ركاب هذا الترام نحو مليون وستمائة ألف راكب عام 1914، وكانت هذه بداية النمو باطراد في اتجاه الشمال الشرقي.

الآثار التي ترتبت على إنشاء ترام القاهرة:

ليس من سبيل المبالغة القول إن ترام القاهرة هو الذي منحها هذا الشكل التشريحي الذي نراها في معظمها عليه إلى اليوم، كما أثر عليها خارجيًّا بأن جعلها قطبًا جاذبًا أضعاف ما كانت عليه قبله، فالقاهرة التي كانت حتى عام 1907 يبلغ سكانها حوالي 680 ألف نسمة، فقز عدد سكانها إلى حوالي 800 ألف نسمة عام 1917، بزيادة قدرها 18٪، ثم إلى نحو مليون ومائة ألف عام 1927، بزيادة قدرها حوالي 37٪، وقد صحب ذلك نشاط واسع في حركة العمران والبناء، فأقبل كثير من المواطنين والأجانب على الاتجار في مواد البناء، وقامت مصانع للطوب والبلاط، وتزايد عدد النجارين والبنائين، إلى آخر المهن المتعلقة بالعمران، ومع انهيار نظام طوائف الحرف، فإن ذلك فتح الباب على مصراعيه لهجرة متدافعة نحو القاهرة من جميع أنحاء القطر المصري[1]. كما أثر ذلك في عدة ظواهر ومظاهر، وهي:

1- ازدهار غير مسبوق في الحركة التجارية بالقاهرة، وخاصة في منطقة العتبة والأزبكية.

2- تحريك قلب العاصمة من عابدين إلى الأزبكية، وعليه تم تكوين وسط البلد الحالي، الممتد من عابدين وباب اللوق إلى العتبة والأزهر.

(1) لمزيد من التفاصيل راجع كتاب: محمد سيد كيلاني: ترام القاهرة، ص 42 وما بعدها.

3- حدوث حراك اجتماعي واسع لنزوح طبقة من الارستقراطية من القلب القديم إلى الضواحي (مصر الجديدة التي تأسست عام 1905، والمعادي التي تأسست عام 1906)، ويكفي القول إنه بعد إنشاء الضاحيتين وقبل اكتمالهما بلغ عدد سكانهما نحو 9000 نسمة.

4- بدأت مع هذه المرحلة رسم خريطة إيكولوجية للقاهرة، تقوم على الطبقية، وهي مستمرة إلى اليوم.

5- ساعد وجود نقاط التقاء خطوط الترام على تكوين التجمعات الشعبية، التي أدت بدورها إلى تكوين تنظيمات اجتماعية وطنية؛ كالنقابات والجمعيات الأهلية، كما كانت ركيزة لانطلاق العمل الوطني مكانيًّا، كما حدث خلال ثورة 1919م.

6- رسخ وجود الترام -سواء في القاهرة أو في الإسكندرية- التفاوت الحضري الرهيب بين العاصمتين وباقي القطر المصري.

7- أوجد الترام -ولأول مرة- في مصر نوعًا من المضاربة العقارية على أرض البناء، حيث زادت أسعار الأراضي في وسط المدينة إلى ما يربو على ثلاثة أضعاف خلال الفترة من 1900 إلى 1910.

8- أدى الترام -كما ذكر سابقًا- إلى ربط القاهرة شمالًا بمداخل مديرية القليوبية، وجنوبًا بمديرية الجيزة، وما لبث أن التحم ثلاثتهم مكونين القاهرة الكبرى.

9- بدأ طوفان الهجرة الداخلية إلى القاهرة من باقي القطر المصري، ومن مدنه خصوصًا.

الطرق الزراعية بين المدن:

ظلت الطرق الزراعية بين المدن مهملة خلال السنوات السبع الأولى للاحتلال، إلا أن رغبته في زيادة الإنتاج الزراعي دفعته عام 1889 إلى الاهتمام بإنشاء هذه الطرق، وتشير بيانات الطرق الزراعية بالقطر المصري -مصنفة حسب الدرجة عام 1914- إلى أنه خلال الفترة من 1890 إلى 1895، تم إنشاء حوالي 1805 كم، وبذلك بلغ إجمالي أطوال الطرق الزراعية بمصر 2552 كم عام 1905.[1]

وهذه الطرق الزراعية دليل آخر على التباين في الإنفاق على المرافق العامة بين الوجه البحري والقبلي؛ فبينما شيد نحو ألف كيلو متر من الطرق الزراعية من الدرجة الأولى بالوجه البحري، لم يشيد كيلو متر واحد بالوجه القبلي، وهذا التجاهل التراكمي للإنفاق على البنية الأساسية للوجه القبلي هو الذي أوصله وأوصل مدنه إلى حالة متردية مشهودة حتى يومنا هذا.

(1) تقرير اللورد كرومر عام 1905.

4.6 تحديث المدن والبنادر ونظام الإدارة[1]:

ترجع الزيادة في عدد السكان الحضريين في مدينتي القاهرة والإسكندرية عن غيرهما من المدن إلى التنمية الحضرية الهائلة فيهما، ففي أعقاب افتتاح قناة السويس عام 1869 تزايدت في القاهرة أنشطة التنمية، ويذكر أندريه ريمون: *"أن التزايد السكاني السريع قد حتم القيام بجهد عمراني هائل؛ لذا عرف قطاع البناء في القاهرة ازدهارًا مذهلًا، وسمحت المنشآت العمرانية للقدرة السكنية للمدينة القديمة باستيعاب القادمين الجدد، فازداد عدد سكان حي "الجمالية" 44788 شخصًا بين 1882 و1927، وبلغت الزيادة في الدرب الأحمر 52544 شخصًا "*.

فإذا أضفنا إلى ذلك أن القاهرة أصبحت عاصمة مستقلة عن تركيا، ومركزًا للإدارة الاستعمارية، ولكبريات الشركات والمنشآت الأجنبية، بالإضافة إلى مكانتها التقليدية المستمدة من دورها الثقافي والديني، تبين لنا أن القاهرة تطورت كمركز هائل للإدارة الحكومية، وأن هذا الجهاز الإداري الذي تكون في أعقاب الاحتلال كان في حاجة إلى خدمات عديدة، وبالتالي توفرت عوامل الجذب للمهاجرين إليها من الريف من القرى القريبة ومن الصعيد النائي، ويذكر اللورد كرومر في تقريره السنوي عام 1892: *"أنني أتصور أنه يوجد بالفعل ميل لتخصيص نسبة كبيرة لا داعي لها من الأموال المتاحة لإدخال تحسينات على العاصمة؛ مما يعود بالضرر على المدن في الأقاليم، التي لا تهتم الحكومة كثيرًا بمصالحها، رغم أنها تستحق هذا القدر من الاهتمام من جانب الحكومة "*.

أما مدينة الإسكندرية فقد تحولت آنئذ إلى مدينة أشبه بالمدن الأوروبية، وكان الأوروبيون يفضلون سكناها، وأصبح بها ميدان أشبه بمركز للحي الأوروبي، يضم القنصليات والكنائس والمكاتب المهمة والمتاجر التي تعرض بها البضائع الأوروبية، وأصبحت العاصمة التجارية لمصر، بالرغم من المخاوف التي ظهرت في ستينيات القرن التاسع عشر بعد افتتاح قناة السويس وظهور مدينة بور سعيد، فقد خشي البعض أن ينتقل الثقل التجاري إلى هناك، ولكن محصول القطن هو الذي حمى مدينة الإسكندرية من هذا المصير.

من الواضح إذن أن مدينتي القاهرة والإسكندرية تزايدت معدلات السكان الحضريين بهما، بحيث تحولت المدينتان إلى أكبر تجمع للسكان الحضريين في مصر، أما مدن الدلتا (طنطا ودمنهور والزقازيق والمنصورة) فإنها لم تشهد نفس الدرجة من النمو، بل ربما انخفض معدل السكان فيها؛ بسبب انتعاش المدن الساحلية (بور سعيد، الإسماعيلية، السويس) في السبعينيات من القرن التاسع عشر، على حين تدهور الوضع أكثر من ذي قبل في دمياط ورشيد.

---

(1)لمزيد من التفاصيل يتم الرجوع إلى كتاب: فصول في تاريخ تحديث المدن في مصر 1820، 1914، لحلمي أحمد شلبي، الهيئة المصرية العامة للكتاب 1988.

وفي الزقازيق تزايد عدد السكان، وازدهرت الحركة التجارية، وأصبح بالمدينة بنوك تجارية، وعدد من الوابورات للطحين وحلج الأقطان وصناعة الثلج.

وفي مدن مصر الوسطى ومصر العليا، أصبحت مدن بني سويف وقنا من مناطق الجذب السكاني، بعد تزايد دورهما كمركزين إداريين مهمين؛ مما أدى إلى نموهما النسبي، ومدينة قنا بصفة خاصة؛ إذ إنه بالإضافة إلى مكانتها الإدارية تزايدت أهميتها باعتبارها مكانًا يقام فيه أهم الموالد الدينية السنوية (مولد عبد الرحيم القناوي)، وتوجد بها صناعة تقليدية مزدهرة، هي الفخار والخوص، علاوة على كونها مركزًا تجاريًّا لمساحة شاسعة من الأراضي.

التحسينات الحضرية:

تأخر الاهتمام بإدخال مظاهر التجديد في المدن، على الرغم من التغييرات الاقتصادية والاجتماعية التي تمت منذ منتصف القرن التاسع عشر، ولعل أهم ما نجم عن إلغاء الاحتكار في عصر سعيد، هو الحاجة إلى إدخال التحسينات الحضرية في المدن بعد الظهور التدريجي لسوق العمالة الحرة، فأصبحت المدن المصرية عند بداية الثمانينيات في حاجة ماسة إلى تنظيم احتياجات المدن إلى التجديد، ففي فبراير عام 1882 أصدرت الحكومة لائحة الإدارة العمومية، فيما يختص بمصلحة التنظيم، والتي تشتمل على 16 بندًا بشأن إنشاء مجالس التنظيم في المدن المصرية، ولكن هذه اللائحة لم تأخذ في الاعتبار إلا مدن (القاهرة والإسكندرية وبور سعيد والإسماعيلية والسويس ودمياط ورشيد).

والمجالس التي نصت اللائحة على إنشائها تعكس الحاجة إلى إدخال التسهيلات الحضرية في هذه المدن، كما تعكس -من ناحية أخرى- زيادة مشاكل التنمية الحضرية داخل هذه المدن، والحاجة إلى وضع حلول لها، ومما يلاحظ أنه بالرغم من أن القاهرة والإسكندرية قد تركزت فيهما أنشطة التنمية الحضرية بدرجة أكبر من غيرهما، فإن هناك العديد من المشروعات في مجال التحديث قد أدخلت إلى المدن الأخرى، ففي 12 مايو عام 1886، وافقت الحكومة على تشكيل لجنة للنظر في رغبة الأهالي في المدن والبنادر لإقامة بعض المشروعات العامة، مثل إنشاء السكك الحديدية والإنارة والسلخانات والأسواق، وكان الأهالي قد طلبوا تنفيذ هذه المشروعات بالجهود الذاتية، وبالاشتراك مع وزارة الأشغال العمومية.

وفي حين كانت الدوائر البلدية في القاهرة والإسكندرية تمارس نشاطها على هذا النحو كانت بقية المدن والبنادر في حاجة إلى تذليل العقبات التي تحول دون زيادة العمران فيها، فتولى كبار الأعيان والتجار فيها (في المنصورة ودمياط وطنطا) توجيه نظر الحكومة إلى أنهم لا يمانعون في فرض ضرائب

عليهم؛ من أجل تنفيذ أشغال الرصف، وإنشاء المجاري، ومد المدن بالمياه النقية والإنارة، وصيانة الشوارع والطرق وتنظيفها.

وبالرغم من هذه الرغبة العارمة في إدخال التحسينات الحضرية في المدن، كانت الحكومة ترى أنه ليس هناك ما يمنع من التوسع في مشاريع العمران وتحسين المدن، طالما أن ذلك لا يرهق ميزانية الدولة، وأن نسبة الإعانة التي تساهم بها الحكومة تساعد في نجاح تحديث المدن، وقد جاء ذلك بوضوح في تقرير اللورد كرومر، الذي ذكر أن الحكومة المصرية قررت منح مبلغ قدره 10.000 جنيه مصري؛ لإنفاقه على التحسينات في تسع مدن إقليمية في مصر، وأنه سيتم تعيين لجان صغيرة في كل مدينة؛ لوضع مشاريع الميزانيات المحلية، فإذا ما اتضح نجاح هذا النظام، فإنه قد يصبح بالإمكان تعميم هذا النظام على مدن أخرى.

وكان اللورد كرومر يلعب دورًا أساسيًّا في توجيه عملية التحديث داخل هذه المدن، ويدلى فيها برأيه، ويقدر -على نحو ما أشرنا منذ قليل- أن الحكومة لا تعطي العناية الكافية لمدن الأقاليم، وتقصر اهتمامها على العاصمة، وتناول في عديد من تقاريره مسائل التحديث والعقبات التي تمر بها، فتحدث عن عدم رغبة المصريين في دفع الضرائب اللازمة لتحسين الخدمات البلدية، وأنه كان من أسباب بطء حركة التحديث، وقال في تقريره عام 1893: "*إنه مما لا شك فيه أن فرض الضرائب المحلية البلدية يتيح الفرصة أمام تنفيذ احتياجات السكان المحليين، إلا أنني أخشى أن ينقضي وقت طويل قبل أن يدرك سكان المدن مدى أهمية مشاريع الصرف ومشروعات الإمداد بالمياه النقية، بحيث يوافقون على فرض ضرائب محلية على أنفسهم لتحقيق هذه الأغراض*"، وفي عام 1898 كتب يقول مرة أخرى: "*إنني لا أنصح بفرض ضرائب من أجل أهداف تعتبر سابقة لأوانها من وجهة نظر الرأي العام في الدولة، إلا أنني بالطبع، لا أذهب إلى حد القول إنه لا ينبغي القيام بأي إصلاحات في مصر إلا إذا ظهرت رغبة جماهيرية أكيدة وتلقائية في تنفيذها، وفي نفس الوقت ... إذا أردنا لمصر تقدمًا حقيقيًّا مستمرًّا فإنه يجب إعطاء فسحة من الوقت للسكان بوجه عام لاستيعاب الأفكار التي تعتبر جديدة بالنسبة للجيل الحالي، والتي كانت غير مألوفة بالمرة لسلفهم*".

أما بالنسبة لمسألة تخصيص مبالغ كبيرة في الميزانية للعاصمة، وميل الحكومة إلى ذلك في ميزانياتها، وهو ما أشار إليه اللورد كرومر في تقريره، وفي الوقت نفسه إعطاء النزر اليسير لمدن الأقاليم، فإن ذلك كان يعود على المدن الأخرى بالضرر دون شك، ويجعل أهالي هذه المدن يشعرون بأن الحكومة لا تهتم بمصالحهم، ويدل في الوقت ذاته على أمرين؛ الأول: أن القاهرة والإسكندرية في عام 1882 وما بعده تزايدت فيهما التنمية الحضرية أكثر؛ مما جعل الفارق الحضري يزداد اتساعًا بينهما وبين بقية المدن، سواء في مجال التجديدات الحضرية أو التوسعات العمرانية، أو بمعنى آخر

انتهى تقريبًا بشكل حاسم التوازن في النمو الحضري بين هاتين المدينتين وبقية المدن الأخرى، وانفردت القاهرة خصوصًا بمزية أنها مدينة استعمارية بها المنشآت الأجنبية، ومركز للإدارة الاستعمارية، وعرفت تحديثًا ونموًّا بالتالي متسارعين، والأمر الثاني هو أن مظاهر التحديث التي أدخلت إلى بقية المدن –خاصة التي استمرت مراكز تجارية للحاصلات الزراعية في الوجه البحري، أو تلك التي استمدت مكانتها من وجود بعض الصناعات التقليدية بها مثل الفخار والخوص في قنا، أو المدن البحرية مثل بور سعيد والسويس– قد انتشرت فيها مظاهر التحديث بدرجة بطيئة، وتركز معظمها في الأشغال الكبرى التي تخدم أعمال الري، وازدهار زراعة القطن، مثل السدود، أو بعض التسهيلات الحضرية الطفيفة داخل المدن.

إنشاء المجالس البلدية والمحلية:

كانت توجد مجالس تنظيم في كافة المدن المصرية تقريبًا التي تزايد عدد سكانها بتأثير من الهجرة منذ بداية الستينيات من القرن التاسع عشر، إلا أن أبرز خطوة تمت هي أنه تكون لأول مرة مجالس بلدية ومحلية في المدن، تكون أداة للنظر في وسائل تحديث المدن والبنادر وسبل تطويرها، بخلاف مجالس التنظيم التي كانت لها صبغة رسمية أكثر، وبعيدة عن أي مشاركة كبيرة من جانب الأعيان والتجار في المدن والأقاليم.

وتحت تأثير نشاط تجار الإسكندرية تقريبًا، وجدنا الأعيان والتجار في عدد من المدن يتقدمون بالتماسات؛ تهدف إلى اتخاذ الترتيبات على غرار ما حدث في الإسكندرية، ففي مدينة المنصورة تقدم الأعيان والتجار في 8 يونيو عام 1881 بطلب يهدف إلى تنفيذ أشغال الرصف، وإقامة شبكات مياه المجاري، علاوة على تنفيذ عمليات الإنارة وصيانة الشوارع والطرق.

ولم تمر فترة طويلة على سماح الحكومة لأعيان وتجار المنصورة بإقامة هذا المجلس حتى وافقت على إقامة مجلس مماثل في مدينة طنطا في 27 أغسطس عام 1884، يقوم بتنظيم أعمال النظافة وصيانة الشوارع، وقرر الأعيان لهذا الغرض تحصيل ضريبة اختيارية من أصحاب الدكاكين والبيوت.

وحدث شيء مماثل في مدينة دمياط عام 1887؛ حيث طلب الأهالي موافقة الحكومة على تحصيل ضرائب على البضائع المستوردة إلى مدينتهم والمصدرة منها، وأن تستخدم هذه الأموال في تنفيذ المشاريع البلدية، مثل تبليط الشوارع ونظافتها، وغير ذلك من التحسينات البلدية المهمة.

واعتبارًا من عام 1893 فصاعدًا، كانت تشكل لجان محلية جديدة عامًا بعد عام، طبقًا للمنح الحكومية المتاحة، ولكن ظلت هذه اللجان تعاني من العجز المالي؛ مما جعل نشاطها محدودًا للغاية، ومع ذلك كانت مسائل التحديث تطرح بإلحاح واضح؛ مما جعل بعض المجالس أو اللجان مثل

مجلس المنصورة في عام 1896 يطلب من الحكومة فرض ضرائب اختيارية، تزيد من موارد المجلس؛ حتى ينهض في تأدية مهمته نحو إدخال المظاهر الحديثة إلى المدينة.

على كل حال، بالرغم من هذه الزيادة النسبية في عملية التحديث في الفترة من 1882-1897، إلا أن هناك عوامل جعلت التنمية الحضرية لا تسير بخطى سريعة، ولعله من المهم هنا التعرض لأسباب النقص في التحضر الذي كانت تعاني منه المدن والبنادر في تلك الفترة، ويمكننا أن نوضح التفسيرات وراء ذلك، فقد سار تيار التحضر أو التحديث ببطء لأسباب اقتصادية أيضًا، فنمط الإنتاج يعد مسئولًا بدرجة كبيرة عن ذلك؛ حيث شهدت تلك الفترة ذروة التنمية الزراعية، ولا نبالغ إذا قلنا إنها كانت سنوات ازدهار الزراعة -خاصة زراعة القطن-؛ مما جعل مسائل التحديث تحتل مرتبة ثانية، والأصل أن الطبقة التي كان على عاتقها مهام التحديث كانت مشغولة بهذه التنمية الزراعية؛ مما جعل وجود أفكار للتحديث يأتي في مرحلة متأخرة.

فإذا أضفنا إلى ذلك النقص الهائل في التنمية الصناعية في تلك الآونة؛ بسبب الظروف غير الملائمة للتصنيع، وعدم وجود حماية للصناعة؛ لأن حرية مصر في فرض التعريفة الجمركية كانت مغلولة، حتى أن صناعة المنسوجات القطنية كانت الظروف غير ملائمة لقيامها؛ مما جعل التنمية الصناعية في حالة يرثى لها.

ونظرًا لوجود هذين العاملين اللذين أديا إلى نقص التنمية الحضرية، فقد لاحظنا ثباتًا إن لم يكن تدهورًا في عدد السكان، ولم تحافظ بعض المدن على زيادة عدد سكانها، وبقي عدد قليل من المدن الصغيرة التي استفادت من موقعها في مناطق شهدت تنمية زراعية، مثل دمنهور، التي شهدت مزيدًا من أعمال التنمية الزراعية؛ بسبب موقعها، وبلقاس التي دخلت مجال التوسع الزراعي في ذلك الوقت؛ بسبب موقعها في شمال الغربية.

كذلك احتفظت الموانئ البحرية بمركزها مثل بور سعيد؛ حيث ظلت نسبة السكان بها نفس النسبة تقريبًا، وبلغ عدد سكانها 49.884 نسمة.

وفي بداية القرن العشرين (1897 – 1907) اتضحت ملامح هذا التأخر في التنمية الحضرية في المدن والبنادر بشكل أوفى، فأخذت المدن التي كانت تعد بسبب التجارة ووضعها التقليدي مثل طنطا وقنا مثلًا، تشهد تدهورًا في عدد سكانها، أما بالنسبة لطنطا فقد عانت من تدهور أهمية المولد الذي يقام سنويًّا بها نتيجة لفرض قيود على تجارة العبيد وتطور المواصلات إلى مدن أخرى، تحولت إلى فروع أخرى مهمة في التجارة، فلم يعقد المولد لأسباب صحية، ولما كانت المدينة تعتمد بشكل أساسي على المولد والتجارة، فقد شهدت أسواقها في هذه السنوات تدهورًا ملحوظًا ونقصًا في عدد السكان، وبالنسبة لقنا هجر الكثيرون من المديرية بلادهم إلى مدن أخرى، مثل بور سعيد التي ظلت تحافظ على وضعها.

وحدث الشيء نفسه بالنسبة لمدن أخرى في مصر العليا، مثل أسيوط؛ حيث توقفت التجارة مع السودان أثناء ثورة المهدي، ومنعت تجارة العبيد، وشهدت الصناعة التقليدية في المدينة تدهورًا ملحوظًا؛ نتيجة منافسة البضائع الأوربية، وتحولت الأعداد التي كانت قد أخذت تكتظ بها المدن عند بداية الثمانينيات من القرن التاسع عشر ناحية أخرى غير الإقامة في المدن الكبرى، فاتجهت إلى حيث توجد المشروعات العامة، مثل تشييد القناطر، واستكمال إنشاءات سد أسوان مثلًا في عام 1902، خصوصًا من سكان أخميم وقنا.

وهكذا بدأت تتقلص رقعة المنطقة الحضرية من جديد عند بداية القرن العشرين في المدن والبنادر، باستثناء بورسعيد، تحت وطأة زيادة التنمية الزراعية وتدهور التنمية الصناعية؛ مما جعل هذه المدن والبنادر عند أواخر الحرب العالمية الأولى في مستوى محدود جدًّا من التحديث.

تحديث الأبنية والشوارع (1882 – 1918):

في 13 مارس عام 1884 أصدرت الحكومة أوامرها بربط الضرائب على الأملاك، وتحددت بجزء واحد من اثني عشر جزءًا من قيمة الإيجار، وأن تقدر قيمة الإيجار بمعرفة لجان مختلطة، تجتمع كل سنتين لتقدير إيجار الأبنية الجديدة وما أضيف إلى الأبنية القديمة، وكل ثماني سنوات يعاد تقدير الإيجار على جميع الأملاك، وقرر هذا الأمر أيضًا أن عدد المدن التي تربط العوائد على مبانيها هي 41 مدينة، ثم أضيف إليها مدينتان، فبلغ عددها 43 مدينة، وهذه المدن، ثلاث مدن على قنال السويس، وعشرون في الوجه البحري، وثماني عشرة في الوجه القبلي، بالإضافة إلى القاهرة والإسكندرية.

وفي عام 1907 كتب السير (الدون غورست) إلى السير (إدوارد جراي) يقول: "صرف مبلغ 59279 جنيهًا مصريًّا في تحسين مدينة القاهرة، وبين الأعمال التي عملت فيها رصف شوارع الأحياء الوطنية بالأسفلت، وبناء الأرصفة على ضفة النيل، وإنشاء شوارع جديدة.

وكانت الحكومة قد أصدرت أوامرها في 24 مارس عام 1886 بأخذ أراضٍ من بعض المدن؛ بغرض المنفعة العامة، تخصص لشق الشوارع فيها، كما أصدرت الحكومة في 17 أغسطس عام 1889 لائحة التنظيم، التي بمقتضاها أمكن إخضاع حركة البناء والعمران المتزايدة في المدن لإشرافها، وأمكن -بناء على هذه الأوامر- أخذ أراضٍ عديدة تم تخصيصها للشوارع والحارات والعطف في مدن القاهرة والإسكندرية والزقازيق وطنطا والمنصورة والسويس والجيزة والفيوم وبني سويف والمنيا والفشن وقنا وإسنا وأسوان.

وكانت نظارة الأشغال العمومية قد وافقت في 31 يناير عام 1884 على إقامة عدة شوارع وحواري في مدينة الزقازيق، أما مدينة طنطا فقد وافقت نظارة الأشغال العمومية على إقامة عدد من الشوارع والطرق الحديثة فيها في الفترة من عام 1884 إلى 1885.

وفي مدينة المنصورة أقيم 28 شارعًا وحارة بعد تصديق نظارة الأشغال العمومية على الرسوم الخاصة بهذه الشوارع في عام 1885.

كما أقيم في عام 1885 في مدينة السويس 32 شارعًا، ووافقت نظارة الأشغال العمومية في عام 1885 على إقامة شوارع في مدن الجيزة وبني سويف والمنيا والفشن وقنا وأسيوط وإسنا وأسوان.

وقد تتابعت فيما بعد قرارات إقامة الشوارع والحواري والأزقة في المدن، وبالرغم من أن حركة الامتداد العمراني في المدن كانت أبطأ منها في القاهرة والإسكندرية، فإنه مما يلاحظ أن مدنًا مثل المنصورة والزقازيق وطنطا والسويس وأسيوط وبني سويف قد شهدت امتدادًا عمرانيًّا نشطًا، بالقياس إلى مرحلة ما قبل ثمانينيات القرن التاسع عشر، على حين بدأت بعض المدن الأخرى الإقليمية تشهد أيضًا امتدادًا عمرانيًّا؛ بتأثير من حركة التبادل التجاري بين المدن بعد امتداد شبكة مواصلات الشبكة الجديدة، وإنشاء الطرق البرية، ومن هذه المدن شبين الكوم وبنها وميت غمر والمحلة الكبرى وسمنود وجرجا وبلبيس ومنوف وكفر الزيات وسوهاج، والتي أقيم فيها شوارع جديدة وميادين، وتولت مصلحة التنظيم الإشراف على شق هذه الشوارع، وإقامة هذه الميادين، وأمكن إجراء العديد من التعديلات على الشوارع القديمة، وإضافة التعديلات الحديثة إليها، أو إلغاء بعض الطرق بها طبقًا للائحة التنظيم.

وهكذا نرى أن تخطيط الشوارع كان يخضع لنظام يقوم على استحداث أحياء لم تكن موجودة من قبل، وأصبح من الممكن رؤية أحياء منفصلة في صورة شوارع أو حارات لها كيانها المستقل، فكل حي يوجد به السوق والمسجد ولم تعد المدن كما كانت من قبل؛ حيث لم يكن هناك ثمة فارق بين الريف والمدن، وتدريجيًّا أصبحت هذه المدن في بداية القرن العشرين تختلف نسبيًّا عن المناطق الريفية المحيطة بها، وفي الوقت نفسه بدأ يظهر في المدن -وخاصة في كبرياتها- حد فاصل بين قطاع تقليدي وقطاع حديث، وأصبح القطاع التقليدي ذا طابع وطني على المستوى الاقتصادي والاجتماعي، والقطاع الحديث أشبه بالمدن الأوروبية من حيث التنظيم والبناء.

ومما يدل على حاجة الحكومة إلى مواجهة التطورات الاقتصادية في المدن بالتوسع في مجال التنمية الحضرية، هو الزيادة السكانية في المدن عام 1907 وما بعده، فقد ازدادت تلك النسبة للسكان بدرجة ملحوظة، خصوصًا في مدينتي القاهرة والإسكندرية مجتمعتين؛ حيث بلغ عدد سكانهما في تلك الفترة 60٪ من مجموع سكان المدن الحضرية، وقد تسببت الزيادة في عدد سكان المدن في كثرة الطلب على المساكن، خصوصًا في المدن الكبرى، وحين حدثت الأزمة المالية في مصر عام 1907، كان من أهم مظاهرها ارتفاع الأجور، التي أثرت في أثمان أراضي البناء، فاندفع الناس إلى شرائها في المدن وضواحيها، وتألفت شركات كثيرة للاتجار بالأبنية.

يتبين إذن أن حركة التوسع العمراني في المدن في الفترة من 1907 إلى 1914 كانت عاجزة عن مواجهة المتطلبات في الزيادة السكانية في مدينتي القاهرة والإسكندرية بصفة خاصة؛ بسبب الظروف الاقتصادية، أما بقية المدن فكانت تعاني من نفس المشكلة، ولكن بدرجة أقل؛ بسبب أن الزيادة السكانية بها لم تكن على درجة الزيادة في كل من القاهرة والإسكندرية، وليس في ذلك غرابة، فلم يبرز إلى الوجود قبل الحرب العالمية الأولى مدينة أخرى على غرار القاهرة والإسكندرية، حتى مدينة طنطا التي شهدت أعلى زيادة في عدد السكان لم يزدد سكانها عن 50 ألف إلا قليلًا.

ومما يلاحظ أن تطوير وتحديث مدينة القاهرة في سنوات ما قبل الحرب العالمية الأولى لم يكن ليتم لولا التجهيزات الكبيرة التي أنشئت؛ فقد أدى ظهور السيارة في المدينة عام 1903 إلى زيادة العناية بعملية تعبيد الطرق، التي ارتفعت في مدينة القاهرة من 30.600 متر مربع عام 1882 إلى 3.408.000 في عام 1927، لكن تركز هذا في المدينة الجديدة التي أنشئت في غرب وشمال المدينة، وظلت شبكة الطرقات في المدينة القديمة على حالتها، وبقيت الشوارع الكبيرة التي أقيمت في المدينة القديمة مثل شارع الخليج أو شارع الأزهر غير كافية، وفي الإسكندرية تزايدت مساحة الطرق المعبدة في جهات الأحياء الجديدة أكثر من الأحياء الوطنية بشكل واضح؛ مما جعل الوطنيين يثيرون هذه المسألة في المجلس البلدي الذي كان يقع تحت سيطرة الأجانب، ويطالبون بالعناية بأحيائهم على غرار الأحياء التي يقطنها الأجانب.

وجرى العمل في عام 1913 أيضًا في إقامة عدد من المباني والكباري في المدن والبنادر، سواء كانت مدارس أو محاكم أو مستشفيات، في القاهرة وطنطا وأسيوط وقنا وبنها بنفقة مقدارها 298000 جنيه مصري، فأقيمت في طنطا مدرسة ثانوية، وفي القاهرة مدرسة المعلمات في بولاق، وبعض الترميمات في الانتكخانة، ومستشفى في قنا، ومحكمة في أسيوط، ومدرسة ثانوية في أسيوط أيضًا، وسجن في بنها.

ولا شك أنه بالرغم من هذه المحاولات التي بذلت من جانب الحكومة في الفترة السابقة على الحرب العالمية الأولى، قد أدت إلى إحداث تطوير ونمو في المدن، ولكن أدى ضعف الاعتماد المالي وغياب نظام المجالس البلدية في مدينة القاهرة -فلم يكن بها مجلس بلدي حتى ذلك الوقت- إلى جانب ضعف تأثير هذه المجالس في مسألة التحديث، أدى ذلك كله إلى أن إيقاع التحديث في المدن جاء بطيئًا، وظل تأثيره ضئيلًا للغاية على المدن.

التحديث في مجال تعبيد الطرق ووسائل الاتصال والتنقل في المدن(1882 – 1918):

كانت مسألة إنارة المدن من المسائل التي أعطتها مجالس البلديات والمجالس المحلية أهمية فائقة، ففي عام 1905 قدمت بلدية دمنهور اقتراحًا لحكومة لإنارة البندر بالغاز، ووافقت الحكومة على منح البلدية المذكورة مبلغ 5000 جنيه مصري؛ لتجربة إنارة البندر بغاز منسفيلد.

وكلما توفرت مبالغ بادرت الحكومة إلى تقديم العون المالي إلى المجالس البلدية في مدن القطر المختلفة من أجل هذا الغرض.

وفي عام 1907 أعطى المجلس الأعلى الذي يجتمع في نظارة الداخلية، ويراقب أعمال المجالس البلدية 100.000 جنيه مصري، سلفة للمجالس المحلية؛ حتى يتيسر لها القيام بالإصلاحات البلدية، خصص منها 10.000 جنيه مصري لأعمال الإنارة في المدن.

وكانت المدن تضاء بمصابيح الغاز، لذلك كان يعد إدخال النور الكهربائي إلى المدن المصرية تطويرًا ملموسًا وتجديدًا هائلًا.

وفي عام 1899 قررت بلدية الإسكندرية مطالبة شركة الغاز بالمدينة تنفيذ تعهداتها باستبدال نور الغاز بالنور الأبيض، وتعميم الإنارة به في جميع جوانب الثغر.

وفي المدن المصرية الأخرى طالب الأهالي بإدخال النور الكهربائي إلى مدنهم، واعتمدت الحكومة المبالغ اللازمة لتنفيذ هذا المشروع، ففي عام 1911 قدمت الحكومة سلفة إلى بلدية دمنهور لهذا الغرض، كما وافقت على إنارة المدن الأخرى مثل الزقازيق وأسيوط وبني سويف وطنطا وغيرها بالنور الكهربائي، واعتمدت المبالغ اللازمة لهذا الغرض، فاعتمدت لمدينة أسيوط 4.500 جنيه، و 10.000 جنيه لمدينة دمياط و 6.000 جنيه لمدينة الزقازيق، و3.000 جنيه لمدينة بلبيس، و 30.000 جنيه لمدينة بني سويف؛ لإتمام مشروع الشرب والنور الكهربائي.

أما مد خطوط التليفونات في المدن المصرية، ففي يناير عام 1883 وافقت الحكومة لشركة التليفون الشرقية الإنجليزية على إقامة خطوط تليفون في مدن بورسعيد والسويس والإسماعيلية والزقازيق والمنصورة وطنطا بعد القاهرة والإسكندرية.

وفي عام 1902 تم الاتصال لأول مرة بين القاهرة والإسكندرية، بعد مد أسلاك التليفون بين المدينتين.

أما تسيير "مركبات الأتوموبيل"، فقد طلبت إحدى الشركات الإنجليزية من نظارة الأشغال العمومية أن تأذن لها في عام 1904 في تسيير مركبات الأتوموبيل في شوارع العاصمة والإسكندرية؛ لنقل الركاب من مكان إلى آخر، كما طلبت شركة يونانية الإذن لها بتسيير مركبات في القاهرة والإسكندرية أيضًا لنقل البضائع لتسهيل التجارة.

وكانت المدن الأخرى -خصوصًا الكبرى، مثل المنصورة وطنطا والزقازيق وأسيوط وغيرها- قد شهدت في الفترة من 1907 إلى 1914 حركة واسعة نسبيًّا في مجال رصف الشوارع؛ مما جعل بعضها يطالب بإدخال الترام إليها؛ من أجل تنشيط حركة التجارة، وكوسيلة من وسائل الحضارة الحديثة في الاتصال، فطالب أعيان مدينة طنطا مثلًا بإدخال خطوط الترام إلى المدينة، ولكن الحكومة لم توافق على هذا الطلب؛ بحجة أن الشوارع ضيقة وغير صالحة لهذا الغرض.

وهكذا نرى أن إجراءات التحديث في مجال تعبيد الطرق ووسائل الاتصال والتنقل داخل المدن قد سارت في مدينتي القاهرة والإسكندرية بمعدل أعلى منها في بقية المدن، وأن الأهالي في المدن الأخرى كانوا يطالبون من آن لآخر بأن تحظى مدنهم بما تتمتع به القاهرة والإسكندرية، ولكن يلاحظ أن مسألة الأموال اللازمة لتنفيذ هذه المشاريع كانت عقبة في أحوال كثيرة أمام تنفيذها.

التعليم:

تردى مستوى التعليم بكل درجاته بشكل غير مسبوق في هذه الفترة؛ فحكومة الاحتلال ترى أن التعليم سيؤدي إلى زيادة نزعة الاستقلال لدى الشعب، وليس أدل على ذلك القول مما جاء في مضبطة جلسة مجلس شورى القوانين بتاريخ 24 ديسمبر سنة 1894[1]: "*إن نشر التعليم قد تردى كليًّا عما كان عليه قبل ذلك، ويحسن بنا أن نقول إن القابضين على زمام نظارة المعارف وإداراتها قد سعوا بكل اجتهاد إلى تقليل التعليم وسد أبوابه بكل حيلة في وجه الأمة*".

ويذكر اللورد كرومر أهداف سياسته التعليمية؛ حيث يقول[2]: "*غرض الحكومة في السنين الأخيرة مزدوج؛ فقد كان قصدها الأول نشر التعليم البسيط بقدر الطاقة بين الذكور والإناث، بحيث يتألف هذا التعليم من دروس ابتدائية في الحساب واللغة العربية*"، وذلك معناه تشجيع الكتاتيب على حساب المدارس (التي ألغيت مجانيتها)، على الرغم من أنه يعترف في تقريره لسنة 1911 فيقول: "*برغم أن قيمتها التعليمية قليلة، ومعلميها في الغالب فقراء يكتسبون معاشهم بقراءة القرآن، وبرغم أنها في الغالب من بيوت غير مستوفية الشروط الصحية ضئيلة النور، وبرغم أن معلميها لا يقومون بواجباتهم، فإن الحكومة تشجعها*".

وكان من أثر هذه السياسة التعليمية أن حدثت زيادة كبيرة في أعداد الكتاتيب في هذه الفترة؛ حيث كان عددها 1.161 كُتابًا عام 1880 ارتفعت إلى 11.014 كُتابًا عام 1907 ثم إلى 13.445 كُتابًا سنة 1910.

(1) أحمد رشدي صالح: دراسات في تاريخ مصر الاجتماعي، الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة 1998، ص 82.
(2) تقرير اللورد كرومر سنة 1901.

واعتمدت حكومة الاحتلال أيضًا سياسة تقتيرية في الإنفاق على التعليم في هذه الفترة، ويكفي الإشارة هنا إلى أن إجمالي ميزانية الدولة خلال الربع قرن التالي لبدء الاحتلال البريطاني لمصر بلغ حوالي 200 مليون جنيه مصري، بينما بلغت ميزانية التعليم خلال هذه السنوات الخمس والعشرين 2.801.000 جنيه مصري، أي حوالي 1.4٪، وهي ما تقل كثيرًا عن أيام إسماعيل؛ حيث كانت النسبة المنصرفة على التعليم تساوي 8.7٪ من الميزانية العامة.

وذلك في حقيقة الأمر يعني تراجعًا شديدًا في مجال التعليم، والذي هو قاطرة التحضر بلا شك، فإن ذلك يؤثر على عمران مصر بشكل مباشر؛ فكيف تقوم مدنية أو تحولات هيكلية في الثقافة المجتمعية نحو التحضر وهذا هو حال التعليم؟!؛ حيث لم يتوقف تطوره خلال ربع قرن فحسب؛ بل تدهور بشكل غير مسبوق، وكان لذلك تداعياته الحقيقية على المحاور التالية:

- زيادة وتعميق الفجوة الطبقية بين أفراد المجتمع.
- توليد طبقة تكنوقراط من رحم الطبقة الأرستقراطية، وهو ما أدى إلى وجود تباينات شديدة داخل المجتمع الواحد في المدينة الواحدة؛ بل إن هناك قرى تحولت إلى مدن لمجرد إقامة أسرة أو أسرتين من هذه الطبقة بها؛ لرعاية أملاكهم الزراعية.
- ذابت الفوارق الظاهرية والضمنية نسبيًّا بين أهم خصائص المدن (المتوسطة) والقرى التابعة لها.
- توقف التطور في أساليب وأدوات الإنتاج؛ نتيجة سوء التعليم، وهو ما ينتج عنه تخلف حضري تراكمي.
- امتلاك فئة محدودة جدًّا للثروة والتعليم، مع وجود تباين شديد في المصالح؛ أي الافتقار إلى تكوين خريطة حضرية (إيكولوجية)، توزيع مكوناتها مرتبط في الأساس بتوزيع طبقة الملاك أو بمواقع مصالحهم المباشرة، بغض النظر عن التجانس الحضري الذي لم يتكون عبر عقود نتيجة التدخلات القسرية؛ لغرض التوزيع بدوافع سياسية اقتصادية لفترة من الزمن، ولكن مع طول هذه الفترة بدأت ملامح هذا التوزيع تترسخ في العمران، مكونة عددًا لا بأس به من أشباه المدن.

ويمكن عرض نموذج للتضاد بين رؤية سياسة الحكم من جانب، والرغبة الشعبية من جانب آخر؛ حيث يرى كرومر أنه ليس من الحكمة اتباع سياسة واسعة النفقات في التعليم؛ حتي لا يؤدي

ذلك إلى فرض ضرائب جديدة[1]، في حين يقول مصطفى كامل: *"إن كل مليم يزيد على حاجة المصري لا ينفق في سبيل التعليم فهو ضائع سدى، والأمة محرومة منه بغير حق"*[2].

وأخيرًا فإن أهم ما أنجز في هذه الفترة بحق هو إنشاء الجامعة الأهلية عام 1908، والتي كان مصطفى كامل قد دعا إليها منذ عام 1906، والتي تم إنشاؤها بالتبرعات الأهلية، والتي ساهم فيها بقدر كبير تبرع الأميرة فاطمة بنت إسماعيل بستمائة فدان لإنشاء الجامعة عليها، وهذه الجامعة التي تولاها ورعاها الأمير فؤاد (الملك فؤاد فيما بعد) كانت بداية حلقة جديدة من حلقات التحول الاجتماعي في مصر كلها، كما أنها أيضًا وضعت ثقلًا هائلًا في الوزن المركزي للقاهرة، مقارنة بسائر القطر المصري[3].

التحديث في مجال الصحة (1882 – 1918):

في عصر إسماعيل (1863 – 1879) أنشئت مستشفيات عديدة في مدن وبنادر مصر، ففي القاهرة والإسكندرية أنشئت مستشفيات للأوربيين، مثل المستشفى الأوربي في القاهرة، وكان يوجد به 150 سريرًا، والمستشفى الأوروبي في الإسكندرية، وبه 150 سريرًا أيضًا، وفي الإسكندرية أقيمت مستشفيات أخرى للأوربيين، مثل المستشفى اليوناني ومستشفى الدياكونيس، بخلاف المستشفى الأميري، كما أنشئت مستشفيات أخرى في مدن وبنادر القطر في رشيد وبورسعيد والإسماعيلية والسويس (أقيم بها مستشفى أوروبي أيضًا)، والقصير ودمنهور والعطف وطنطا والمحلة الكبرى وشبين الكوم والزقازيق والمنصورة وبنها والجيزة والقناطر الخيرية وبني سويف والفيوم وأسيوط وسوهاج وقنا وإسنا.

وصدر في 15 فبراير عام 1883 أمر عال بتشكيل إدارة لمصلحة الصحة العمومية، تكون تابعة لنظارة الداخلية، وفي 13 أبريل عام 1885 صدر أمر بتشكيل مصالح الصحة العمومية في أنحاء القطر، كما قامت الحكومة بتدعيم مصالح الصحة بالمدن والبنادر بالأطباء والصيدليات.

والجدير بالذكر أن الوعي الصحي في المدن كان ضئيلًا للغاية في تلك الآونة، ولم يكن الأهالي يعترفون بقيمة التداوي في المستشفيات، ولكن منذ بداية القرن العشرين بدأنا نجد الإقبال من جانب الأهالي على المستشفيات بغرض العلاج؛ بل قام أعيان المدن بإنشاء بضعة مستشفيات في المدن والبنادر على نفقتهم. حيث بني مستشفى الأمراض المعدية في طنطا، ووقف عليه الأوقاف، وبني مستشفى قليوب، ومستشفى المنصورة، ثم اكتتب أعيان أسيوط بخمسة آلاف جنيه مصري

(1) أحمد رشدي صالح: دراسات في تاريخ مصر الاجتماعي، مرجع سابق، ص 80.

(2) عبد الرحمن الرافعي: مصطفى كامل، ص 231.

(3) لمزيد من التفاصيل يمكن مراجعة الكتب التالية:

- صياغة التعليم المصري الحديث، للدكتور سليمان نسيم.
- المندوبون الساميون في مصر ودورهم في نشر التعليم، د. ماجدة محمد محمود.

لإنشاء مستشفى للرمد في مدينتهم، وأعيان منفلوط الذين أعدوا في عام 1907 المبالغ اللازمة لإقامة مستشفى في مدينتهم.

ويشير تقرير السير الدوون غورست عام 1907 إلى أن أعمال المستشفيات في جميع القطر آخذة في الازدياد، والإقبال عليها مطرد يدعو إلى الارتياح، وأضاف: "*لقد بلغ عدد الذين عولجوا في المستشفيات 165.000، في مقابل 128.000 عام 1906*"، ثم أشار إلى مستشفى المجاذيب ومستشفيات الرمد، وقال: "*إن الحكومة تقوم ببناء مستشفى للرمد في مدينة طنطا، وآخر في أسيوط*".

كما خفت وطأة الطاعون؛ بسبب التدابير الصحية التي اتخذت؛ حيث جهزت كل مديرية بالمعدات اللازمة للتطهير، ويشير تقرير عام 1909 إلى أن مكافحة الطاعون على مدى عشر سنوات قد عاد بفوائد كثيرة.

وفي عام 1909 انخفضت نسبة الوفيات بين الأطفال في المدن؛ بسبب التدابير الصحية، وفي مجال مكافحة الملاريا، ابتدأت منذ عام 1902 الحكومة في اتخاذ التدابير اللازمة لهذا الغرض، والتي ترتب عليها نجاح واضح في مدن بورسعيد والسويس والإسماعيلية، بما أفضى إلى تحسين في الصحة العمومية.

وبعد قيام مجالس المديريات في 1911 أخذت في إقامة مستشفيات أخرى دائمة في الزقازيق والمحلة الكبرى وكفر الزيات، وأنشأ مجلس مديرية الغربية ومجلس مديرية أسيوط مستشفيات نقالة، ويشير التقرير الذي نشر في عام 1912 إلى أن مما يدل على زيادة الاهتمام بتحديث الأمور الصحية إنشاء مستشفى دائم في عاصمة كل مديرية لعلاج الرمد، تنشئه المديرية وتنفق عليه الحكومة.

ويستفاد من التقرير المنشور في عام 1913، والذي أعده الفيكونت كتشنر أيضًا: "*أن القطر المصري في عام 1913 أصبح يوجد به 13 مستشفى عمومي، تتولى إدارتها مصلحة الصحة العمومية، وأن عدد الأسرة فيها بلغ 2409، وأنه قد بني مستشفى في قنا يسع 52 سريرًا، ويراد إنشاء مستشفى مثله في دمياط، وبلغ عدد الصيدليات التابعة لمصلحة الصحة 45، وأنه توجد 11 مستشفى خاصًّا بالرمد*".

تحديث المجارى والصرف الصحي في المدن:

في عام 1888 ذكر مدير الصحة أنه من الضروري كسح المواد البرازية في أرض مناسبة تخصص لذلك، على غرار ما يحدث في برلين وهولندا وخلافهما، وانتقد الطريقة التي يتم بها التخلص من هذه المواد البرازية، عن طريق تصريفها في النيل أو الترع المتصلة به، وأضاف: "*كفى برهانًا على ذلك تزايد الوفيات التي حصلت في المدن والبنادر*".

تدل المذكرة التي أرسلها وكيل نظارة الداخلية إلى مجلس النظار في 27 يوليو عام 1892 على رغبة الحكومة في تجنيب البلاد ويلات الأوبئة، والحد من ارتفاع الوفيات في المدن، يقول: "*إن إفساد المياه المعدة للشرب في البلاد من الأمور المتعلقة بالصحة العمومية، ومن أعظم الأسباب لبلوغ عدد الوفيات 85 في الألف في مدينة طنطا*".

وفي 9 نوفمبر عام 1892 أصدرت الحكومة أوامرها بإدخال التحسينات الصحية على مراحيض الجوامع والحمامات العمومية في عدة مدن، هي أسيوط وشبين الكوم والفيوم والزقازيق ورشيد وبنها والمنيا ودمنهور ودمياط والسويس وبني سويف وطنطا والجيزة والمنصورة وبور سعيد.

وحتى عام 1914 لم تكن توجد مجار على طراز حديث في المدن، ولكن كانت القاهرة والإسكندرية خصوصًا تواصلان الجهود لإقامة شبكة مجارٍ على أحدث النظم، ففي القاهرة بحثت العديد من المشروعات بخصوص الصرف الصحي في عام 1899، ونظر مجلس النظارة في عام 1907 المشروعات المقدمة من مستر جراهام؛ بل ونظر أحد عشر مشروعًا آخرين مقدمة من آخرين، وصدق مجلس النظارة على تعيين (كاركيت جيمس) مهندس بلدية بومباي؛ بغرض إقامة مجارٍ لمدينة القاهرة، بتكاليف مقدارها 1.251.735 جنيهًا مصريًّا.

وفي المدن والبنادر الأخرى كان إنشاء المراحيض العمومية والبالوعات والخزانات الصماء وغيرها بداية للتوسع في مجال العناية بإصلاح هذه البنادر، واتساع الأعمال الصحية بها على وجه العموم.

تحديث السلخانات في المدن والبنادر:

لم يكن يوجد في المدن والبنادر في مصر حتى أوائل ثمانينيات القرن التاسع عشر سلخانات عمومية لذبح المواشي؛ بل كانت العادة قد جرت على أن بعض الجزارين يقومون بالذبح في منازلهم، وآخرين أمام حوانيتهم، ونظرًا لتفشي الأوبئة، وتدهور الحالة الصحية في البلاد؛ بسبب عدم العناية باتخاذ الإجراءات الكافية للحفاظ على الصحة العمومية، رأت الحكومة في يونيو عام 1881 النظر في إحداث أو إقامة سلخانات عمومية.

وفي 24 ديسمبر عام 1890 أعدت الحكومة لائحة السلخانات ومحلات الجزارة، وبالرغم من صدور لائحة السلخانات ومحلات الجزارة، فإن عدد السلخانات التي أقيمت طبقًا للائحة كان قليلًا.

وفي 8 فبراير عام 1894 أصدرت الحكومة أوامرها بشأن ترميم وبناء السلخانات، عن طريق خصم مبالغ من عوائد الذبيح.

واعتبرت الحكومة منذ عام 1904 أن نزع الأراضي بقصد إقامة السلخانات عليها يعد من المنافع العمومية، وكان مجلس الصحة بوزارة الداخلية قد قدم اقتراحًا في هذا الشأن، واقترح أيضًا

إقامة مستودعات بالقرب من مواقع السلخانات في العديد من المدن والبنادر، مثل طوخ وسمالوط وقويسنا. وفي عام 1906 أقيمت سلخانات عمومية في مناطق أخرى، مثل منيا القمح وبني مزار.

وبحلول عام 1914 كانت هناك شبكة من السلخانات العمومية في العديد من المدن والبنادر، وكانت الحكومة في أوائل يناير عام 1909 قد وافقت على نقل إيرادات السلخانات في بعض المدن والبنادر من ميزانية الحكومة إلى ميزانية المجالس البلدية والمحلية، بدعوى أن موارد هذه المدن لا تكفي للقيام بما عليها من النفقات، وتولت المجالس البلدية والمحلية تحصيل هذه الإيرادات في مدن بنها وشبين الكوم ومنوف ودمنهور ورشيد وطنطا والمحلة الكبرى وزفتى وكفر الزيات والمنصورة وميت غمر ودمياط والزقازيق والجيزة وبني سويف والفيوم وسنورس والمنيا وأسيوط وأبو تيج ومنفلوط وسوهاج وجرجا وطهطا وأخميم وقنا والأقصر وأسوان والسويس.

7. أثر التطورات السياسية والاقتصادية على منظومة العمران المصري في الفترة [1882-1918]:

بعد عرض التطورات التي مرت بها القطاعات الاقتصادية، وأهم الخدمات والمرافق في مصر في هذه الفترة، والسياسات الحكومية التي دفعت نحو هذه التطورات، فإن قراءة تأثير كل هذه التطورات على منظومة العمران المصري يعد صورة تجميعية لآثار هذه التطورات مجتمعة، وقد أثرت هذه التطورات على منظومة العمران المصري من كل جوانبها (الحجم – التباعد – الوظيفة)، كما أنها أثرت أيضًا في عملية التحول الحضري برمتها، سواء من الريف إلى الحضر أو العكس، إضافة إلى أنها جعلت العديد من المدن المصرية تقع على الطرف السالب للمتصل الريفي الحضري (في اتجاه الريف أكثر منه في اتجاه الحضر)، وبدأت تتأكد ظاهرة أشباه المدن، والتي مثلت –وتمثل إلى الآن– عددًا لا بأس به من جملة المدن المصرية في مختلف فترات الدراسة، وسيتناول هذا الجزء تحليل منظومة العمران المصري في هذه الفترة في ضوء التطورات السابق ذكرها.

1.7 التقسيم الإداري وأحجام المدن وهيكل توزيعها المكاني:

في الفترة من 1882م – 1918م لم يتغير التقسيم الإداري كثيرًا عما كان سابقًا، فكان هناك تغيير في أسماء المديريات، وضم بعضها للآخر، خاصة في مديريات الوجه القبلي، بينما استقرت مديريات الوجه البحري على آخر تقسيم سنة 1833م، ففي عام 1896م ضمت مديرية إسنا إلى مديرية قنا، وتم إلغاء مديرية إسنا، فكان التقسيم الإداري لمصر كالتالي:

في الوجه البحري:

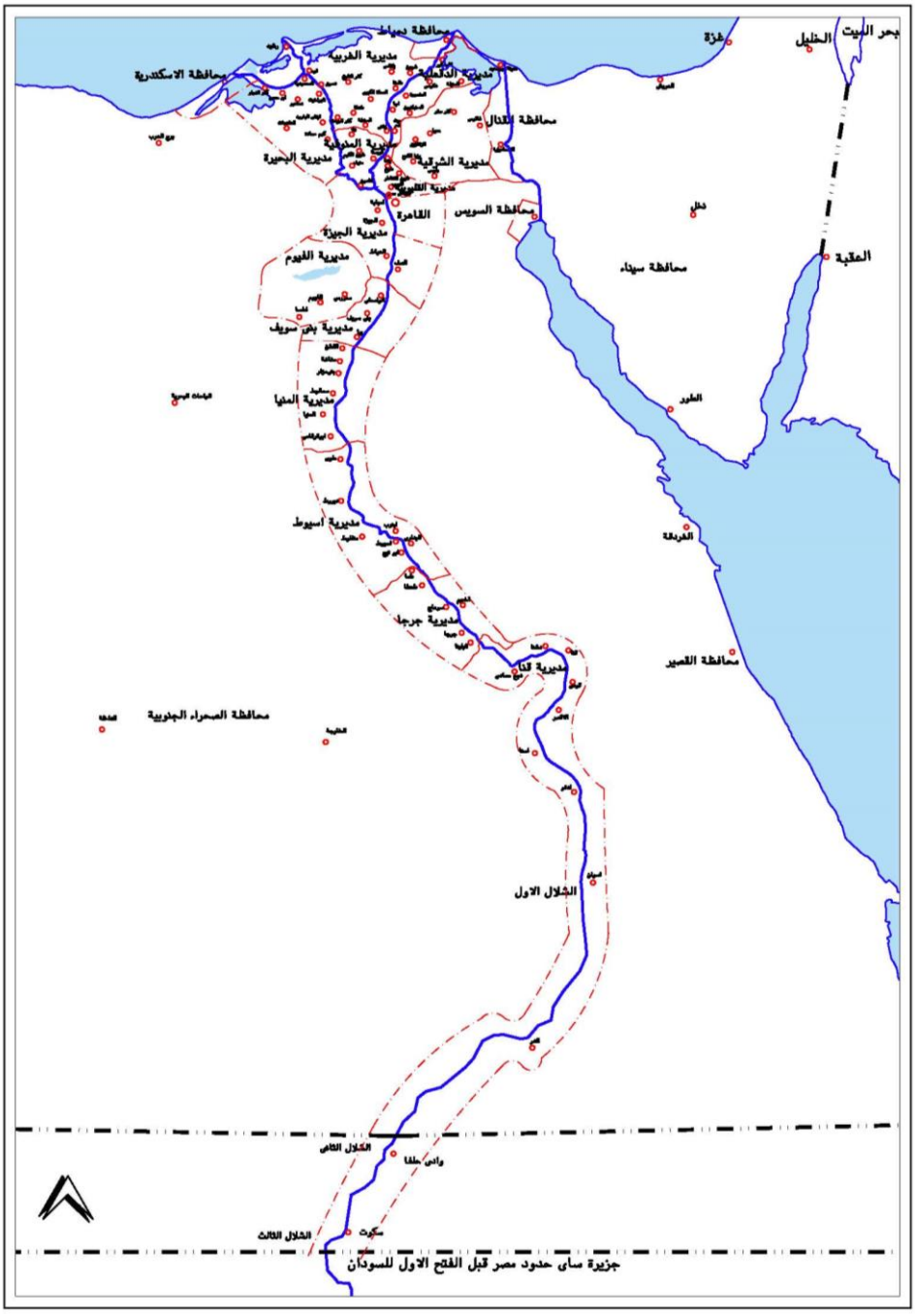
مديرية القليوبية – مديرية الشرقية – مديرية الدقهلية – مديرية الغربية – مديرية المنوفية – مديرية البحيرة.

في الوجه القبلي:

مديرية الجيزة – مديرية الفيوم – مديرية بني سويف – مديرية المنيا – مديرية أسيوط – مديرية جرجا – مديرية قنا.

وكان يوجد غير هذه المديريات سبع محافظات وهي: القاهرة والإسكندرية ورشيد ودمياط والعريش والسويس والقصير.

شكل رقم (3) مديريات القطر المصري في الفترة من 1882 حتى 1917



عدد المدن المكونة لمنظومة العمران:

تفاوت العدد الرسمي للمدن المصرية خلال هذه الفترة، وأخذ في الزيادة والنقصان بهيئة شديدة الاضطراب، وإن كان لها دوافعها وأسبابها، فقد كان عدد المدن والبنادر المصرية في التعداد الرسمي لعام 1882 (وهو بداية هذه الفترة) 75 مدينة وبندرًا، ثم ولدواعي التوسع الزراعي الكبير (أفقيًّا)، زادت المساحة المزروعة خلال هذه الفترة نحو 800 ألف فدان، وأيضًا لدواعي ترسيخ دعائم السيطرة والتحكم لسلطة الاحتلال على جميع أنحاء القطر المصري، فإننا نجد أن عدد المدن المصرية قد ارتفع إلى 92 مدينة وبندرًا في تعداد عام 1897، ثم ولدواعي الحرب العالمية الأولى وضرورات تركيز نقاط التموين والإمداد، وتوجيه الحركة ووسائل النقل في اتجاه خدمة الوحدات العسكرية، فإننا نجد أن عدد المدن قد انخفض إلى 74 مدينة وبندرًا في تعداد عام 1917، وهذه الزيادة والنقصان في أعداد المدن والبنادر تعد من الدلائل الأساسية على أن المدن المصرية في هذه الفترة كانت تنطبق على معظمها أنها مدن قرار، وليست مدنًا نشأت ونمت من خلال خصائصها الموقعية أو الموضعية؛ بل هي تنشأ بدوافع مؤقتة وبمؤثرات مشروطة تكتسب منها وظيفتها.

وفي هذا السياق، فإن أهم أسباب تطور المدن ونموها، هو استمرار مؤثرات نشأتها لفترة من الزمن، تكون كافية لخلق نوع من الاستقرار الحضري، الذي يملك قوة تلقائية تضمن سلامة ونمو البنية الحضرية للمدينة، وهو الأمر الذي افتقدته الكثير من المدن المصرية في هذه الفترة، ويكفي القول -كما ذكر سابقًا- أنه خلال 35 عامًا شهدت منظومة العمران المصري 76 حالة تحول من مدن إلى قرى، ومن قرى إلى مدن.

فتعداد 1882 الذي ضم 75 مدينة وبندرًا، نجد من هذه المدن 10 مدنًا صنفت في التعداد الذي يليه (عام 1897) كقرى، والجدول رقم (1) يوضح بيان هذه المدن، وذلك إما لأن هذه المدن لم تكن إلا كمستقرات لكبار الملاك الزراعيين حتى عام 1882، فصنفت كمدن أو بنادر لتنال قسطًا من الخدمات الحضرية؛ بفعل القوة السياسية والمالية لساكنيها، فلما تغيرت خرائط توزيع الملكية الزراعية مع بدايات عهد الاحتلال أعيد توزيع أصحاب الأملاك على مستقرات أخرى، وإما لأن مناطق الامتداد الزراعي قد أحاطتها من كل جانب، فأصبح دورها الزراعي أكثر من دورها الحضري، ومما يدل على ذلك أن خمس مدن منها (٪50 من هذه المدن) تقع داخل مناطق الامتداد الزراعي المستحدث في مديريتي الشرقية والبحيرة.

جدول رقم (1) المدن التي ظهرت في عام 1882 ولم تظهر في عام 1897

التسلسل	اسم المدينة	اسم المديرية
1	الإبراهيمية	مديرية الشرقية
2	الدلنجات	مديرية البحيرة
3	الرحمانية	مديرية البحيرة
4	الصف	مديرية الجيزة
5	المحمودية	مديرية البحيرة

التسلسل	اسم المدينة	اسم المديرية
6	أبو المطامير	مديرية البحيرة
7	بركة السبع	مديرية المنوفية
8	شربين	مديرية الغربية
9	صدفا	مديرية أسيوط
10	فرشوط	مديرية قنا

أما تعداد 1897 الذي ضم 92 مدينة، فإنه هو الآخر شمل 22 مدينة، لم تظهر في التعداد الذي يليه كمدن؛ بل كقرى، وجدول رقم (2) يوضح بيان هذه المدن، وبالنظر إلى هذه المدن المتحولة إلى قرى، نجد أنها مدن أهملت كثيرًا من حيث مدها بالخدمات الحضرية، أو بمظاهر تحديث المدن التي ذكرناها سابقًا؛ وذلك لأن هذه المدن صنفت في الأساس كمدن لدواعي الحماية والسيطرة الأمنية لسلطة الاحتلال على معظم أرجاء القطر، وهذه المدن بصغر حجمها السكاني وعدم توفر مزايا موقعية تؤهلها للمساهمة في المجهود الحربي خلال زمن الحرب العالمية الأولى، ولانحسار بعض الصناعات الموقعية في بعضها (كصناعة السكر في أبو قرقاص ودشنا)، أو لاتباع سياسة اقتصاديات التجميع في بعض الصناعات المتعلقة بحلج القطن، بما أدى إلى إغلاق بعض هذه المحالج في الدلتا (مثل المحالج الصغيرة بكفر صقر)، وأهم من ذلك هو انسحاب عدد كبير جدًّا من جنود الاحتلال البريطاني من هذه المدن للمشاركة في الحرب، وهو ما كانت تقوم على وجودهم المدينة في الأساس (مثل مدن الصعيد دشنا وإدفو وديروط وأبنوب ...).

جدول رقم (2) المدن التي ظهرت في عام 1897 ولم تظهر في عام 1917

التسلسل	اسم المدينة	اسم المديرية
1	التوفيقية	مديرية قنا
2	الحوامدية	مديرية الجيزة
3	الخارجة	محافظة الصحراء الغربية
4	العريش	محافظة سيناء
5	العياط	مديرية الجيزة
6	القصير	محافظة القصير
7	القنطرة	محافظة القنال
8	الواسطي	مديرية بني سويف
9	إيتاي البارود	مديرية البحيرة
10	أبنوب	مديرية أسيوط
11	أبو حمص	مديرية البحيرة

التسلسل	اسم المدينة	اسم المديرية
12	أبو قرقاص	مديرية المنيا
13	كفر صقر	مديرية الشرقية
14	مغاغة	مديرية المنيا
15	إدفو	مديرية قنا
16	إطسا	مديرية الفيوم
17	ببا	مديرية بني سويف
18	بلطيم	مديرية كفر الشيخ
19	تاج الدول	مديرية الجيزة
20	دشنا	مديرية قنا
21	ديروط	مديرية أسيوط
22	شبراخيت	مديرية البحيرة

وقد ظهرت في تعداد 1917 مدن لم تكن موجودة في تعداد 1897، بلغ عددها 17 مدينة، منها مدينتان ظهرتا في تعداد 1882، وهما مدينتا (أخميم وفرشوط)، والمدن التي تم إضافتها خلال هذا

التعداد كلها تجاوزت حاجز 10 آلاف نسمة، ولا يمكن اعتبار ذلك معيارًا للتحول الحضري؛ لأن هناك قرى سجلت عدد سكان تخطى هذا الحجم السكاني ولم تصنف كمدينة. واحتلت معظم هذه المدن مؤخرة الترتيب الحجمي للمدن عام 1917؛ حيث احتلت 14 مدينة من هذه المدن المضافة المراتب الحجمية من الرتبة 61 وحتى الرتبة 74.

جدول رقم (3) المدن التي ظهرت في عام 1917 ولم تكن موجودة في عام 1897

التسلسل	اسم المدينة	اسم المديرية
1	أبيار	مديرية المنوفية
2	ادكو	مديرية البحيرة
3	البتانون	مديرية المنوفية
4	الغنايم	مديرية أسيوط
5	القرين	مديرية الشرقية
6	القوصية	مديرية أسيوط
7	أوسيم	مديرية الجيزة
8	محلة مرحوم	مديرية الغربية
9	بسيون	مديرية الغربية

التسلسل	اسم المدينة	اسم المديرية
10	جهينة	مديرية جرجا
11	دلجا	مديرية أسيوط
12	بوش	مديرية بني سويف
13	سنهور	مديرية الفيوم
14	فرشوط	مديرية قنا
15	مليج	مديرية المنوفية
16	سرس الليانة	مديرية المنوفية
17	المنشأة	مديرية جرجا

وباستعراض المدن -كما يوضحها الجدول رقم (3)- نجد أنها لا تحمل خصائص موقعية مميزة، على الرغم أنها احتلت محل بعض المدن الضالعة في القدم (إدفو وبيا ودشنا)، والتي احتلت المرتبة 29، 36، 46 على الترتيب خلال تعداد 1897، والأمر المستغرب الآخر هو عدم تصنيف الحوامدية كمدينة في تعداد 1917، على الرغم من نشأة صناعة السكر بها منذ نهايات القرن 19، بل وتركزها فيها، وهو ما أعطاها قوة الدفع الحضرية فيما بعد، كأحد المدن الصناعية العملاقة بالقطر المصري.

ويمكن لتفسير ذلك التحول القول باحتمالين؛ الأول: هو ضرورات عسكرية كانت لازمة وقت الحرب، والثاني هو التوزيع المكاني لاستقرار قوى الإقطاع الزراعي المستفحل، ومما لا شك فيه أيضًا أن شبكة خطوط السكك الحديدية الزراعية قد أسهمت بشكل فعال في تطور بعض المحلات العمرانية على حساب الأخرى، التي كان اعتمادها على النقل النهري وحده، ومن أمثلة ذلك (إيتاي البارود - شبراخيت - بلقاس) التي صنفت كمدن في تعداد عام 1897، ولكن لم تساعد تلك الخطوط هذه المدن على الاستمرار في التصنيف الحضري؛ نظرًا لأن الهدف الأول من إنشائها كان هو نقل البضائع (الحاصلات الزراعية) على حساب نقل الركاب (كما سبق توضيحه)، ومن ثم عادت هذه المدن مرة أخرى للتصنيف كقرى في تعداد عام 1917 (أي بعد افتتاح الخطوط الحديدية المارة بهذه المدن بنحو 15 عامًا). وهو نموذج قوي جدًّا لغلبة التوجهات السياسية حتى على أهم آليات النمو الحضري، ممثلًا في خطوط السكك الحديدية، بمعنى أن تأثير السياسة العامة للدولة كان سالبًا في اتجاه النمو الحضري، سواء على المستوى الكمي أو الكيفي.

وعمومًا فإن سياسة حكومة الاحتلال -سواء من الإنجليز أو بعض المصريين تجاه المدن المصرية- كانت سلبية بدرجة كافية لتحجيم النمو الحضري الحقيقي لهذه المدن، سواء الناشئة أو الراسخة، ويكفي هنا الإشارة إلى ما ذكره د. حلمي أحمد شلبي[1] "*أن بعض أعضاء المجالس البلدية والمحلية يرى أن التدابير الصحية داخل المدن من الأمور المتعبة جدًّا التي تقتضي نفقات طائلة، وأنه لا يحسن الإقبال عليها إلا في المستقبل البعيد*"، وذلك يعبر بصدق عما آلت إليه أحوال المدن المصرية في هذه الفترة؛ حيث يؤكد هذا الكلام بقوله[2]: "*واختلف الحضور - أي من الأجانب والوطنيين - حول سرعة سير عملية التحديث داخل المدن؛ ولكنهم رأوا أن المدن المصرية ما زال أمامها وقت طويل إلى أن تستوعب مظاهر التحديث الحضري*".

كل ذلك بلا شك جعل العديد من المدن المصرية مسميات بلا معنى حضري؛ بل وظائف مؤقتة أو ضغوط زائلة، والإشكالية الحقيقية هي استمرار هذه الحالة حتى بعد انتهاء فترة الاحتلال البريطاني، وقد يكون لذلك تداعياته إلى اليوم؛ حيث يذكر إلينور بيرتز[3] "*أن ما قاله روزشتين نقلًا عن كرومر بأن الاحتلال البريطاني يتميز بأنه لو احتل بلدًا فإنه لا بد أن يترك أثره عليه لمائة عام أخرى، هو خير مدخل لشرح واقع الاستعمار البريطاني لمصر*".

والمدن التي حافظت خلال جميع التعدادات في هذه الفترة على تصنيفها الحضري بلغت 49 مدينة، كما يوضحها جدول (4)، ويلاحظ أن هذه المدن تتركز في الدلتا؛ حيث بلغ عددها بالدلتا 26 مدينة، بينما بالوجه القبلي بلغ 18 مدينة، بالإضافة إلى مدن القنال الثلاثة والقاهرة والإسكندرية والجيزة، ويتضح أن معظم هذه المدن هي عواصم مديريات وموانئ، كما يلاحظ أن جميعها بلغ عدد سكانها أكثر من 10 آلاف نسمة؛ حيث سجلت أسوان أقل عدد سكان بين هذه المدن؛ حيث بلغ عدد سكانها 10031 نسمة عام 1917.

(1)، حلمي أحمد شلبي: فصول في تاريخ تحديث المدن في مصر، مرجع سابق، ص 172.

(2)، حلمي أحمد شلبي، المرجع السابق، ص 163.

(3) الينور بيرتز: الاستعمار البريطاني في مصر، ترجمة: أحمد رشدي صالح، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1998، ص9.

جدول رقم (4) مدن استقرت في التعدادات الثلاثة 1882 - 1897 - 1917

التسلسل	اسم المدينة	اسم المديرية
1	القاهرة	محافظة القاهرة
2	الإسكندرية	محافظة الإسكندرية
3	الجيزة	مديرية الجيزة
4	إسنا	مديرية قنا
5	الإسماعيلية	محافظة القنال
6	الأقصر	مديرية قنا
7	الزقازيق	مديرية الشرقية
8	السنبلاوين	مديرية الدقهلية
9	السويس	محافظة السويس
10	الفشن	مديرية المنيا
11	الفيوم	مديرية الفيوم
12	المحلة الكبرى	مديرية الغربية
13	المطرية	مديرية الدقهلية
14	المنزلة	مديرية الدقهلية
15	المنصورة	مديرية الدقهلية
16	المنيا	مديرية المنيا
17	أبو تيج	مديرية أسيوط
18	أرمنت	مديرية قنا
19	أسوان	مديرية قنا
20	أسيوط	مديرية أسيوط
21	أشمون	مديرية المنوفية
22	بلبيس	مديرية الشرقية
23	بنها	مديرية القليوبية
24	بني سويف	مديرية بني سويف
25	بورسعيد	محافظة القنال

التسلسل	اسم المدينة	اسم المديرية
26	تلا	مديرية المنوفية
27	جرجا	مديرية جرجا
28	دسوق	مديرية الغربية
29	دمنهور	مديرية البحيرة
30	دمياط	محافظة دمياط
31	رشيد	مديرية البحيرة
32	زفتى	مديرية الغربية
33	سمنود	مديرية الغربية
34	سنورس	مديرية الفيوم
35	سوهاج	مديرية جرجا
36	شبين الكوم	مديرية المنوفية
37	طما	مديرية جرجا
38	طنطا	مديرية الغربية
39	طهطا	مديرية جرجا
40	فاقوس	مديرية الشرقية
41	فوه	مديرية الغربية
42	قليوب	مديرية القليوبية
43	قنا	مديرية قنا
44	قوص	مديرية قنا
45	كفر الزيات	مديرية الغربية
46	ملوي	مديرية أسيوط
47	منفلوط	مديرية أسيوط
48	منوف	مديرية المنوفية
49	ميت غمر	مديرية الدقهلية

كما يلاحظ أن معظم هذه المدن ذات أدوار وظيفية واضحة نوعًا ما، سواء من حيث كون بعض منها مراكز تجارية بحكم الموقع، أو يحوي صناعة محلية مرتبطة بموقع المادة الخام (القطن - القصب) أو موانئ بحرية، ويلاحظ هنا أن المدن التي قدر لها الاستمرار على تصنيفها الحضري هي تلك المدن التي تكاملت خصائصها الموضعية مع طبيعة السياسة الاقتصادية المتبعة في هذه الفترة بوجه عام، حيث كان من نتيجة هذا التكامل التأهيل الحضري النسبي لهذه التجمعات من خلال الربط بشبكات المواصلات (خطوط سكك حديدية - مجاري مائية - طرق زراعية)، ومن خلال توطين بعض الأنشطة الخدمية الحضرية بداخلها (كالمستشفيات العامة والمحاكم)، وهو ما ولد لهذه التجمعات نوعًا من القدرة الذاتية على مقاومة التحول العكسي حضريًّا، وإن كان بنسب متفاوتة، والدليل على ذلك أن هذه المدن استمرت على سلم التدرج الحضري دون أن تتحول أي منها حتى تعداد عام 1996، أي أن عمر هذه المدن إداريًّا الآن قد جاوز القرن بكثير.

أحجام المدن وهيكل توزيعها المكاني:

تفاوتت أحجام المدن المصرية تفاوتًا شديدًا، خاصة بين قمة الهرم الحجمي، والذي مثلته القاهرة، وقاعدته التي تبادل العديد من المدن احتلالها خلال التعدادات المختلفة، ولكن الشكل العام لتطور الأحجام السكانية للتجمعات الحضرية يعكس بوضوح طبيعة التطورات السياسية والاقتصادية التي مرت بها مصر خلال هذه الفترة، ويلاحظ ذلك في الآتي:

- احتلال القاهرة والإسكندرية المرتبة الأولى والثانية طوال هذه الفترة، وهو أمر منطقي جدًّا لكون القاهرة العاصمة والإسكندرية أهم منفذ تجاري ومركز للأجانب، ولكن أن تمثل القاهرة وحدها أكثر من ثلث عدد سكان جميع حضر القطر المصري في ذلك الوقت، وأن تمثل مع الإسكندرية نحو 50٪ من سكان الحضر، فإن ذلك دليل واضح على ترسيخ المركزية داخل العاصمة، وهو ما أظهره العرض السابق لتركيز معظم الصناعات بالقاهرة والإسكندرية، وكذلك وسائل المواصلات والخدمات العامة، وأكبر دليل على أن سياسة الاحتلال كانت تدعم هذا التوجه هو ما تمت الإشارة إليه سابقًا في اعتماد ميزانيات تحديث المدن بمصر، ففي الوقت الذي اعتمد أكثر من مائة ألف جنيه؛ لتحسين البيئة الحضرية بالقاهرة والإسكندرية، نجد أن ما تم اعتماده لتحسين 9 مدن إقليمية في سائر القطر كان عشرة آلاف حنيه فقط، وذلك على الرغم من إعلان كرومر "*أنه يجب الإنفاق على تحسين باقي المدن الإقليمية خصمًا من هذه التكاليف بالقاهرة*"، وعليه فإن التكثيف الحجمي بالقاهرة والإسكندرية كان رغبة سياسية وضغطًا طبقيًّا، كان من أهم نتائجه توجيه تيارات الهجرة العاتية من جميع أنحاء مصر إلى العاصمتين.
- جاءت بورسعيد في المرتبة التالية مباشرة للقاهرة والإسكندرية عام 1917، وهي بذلك قفز حجمها قفزة هائلة (تكاد تكون مماثلة لنمو الطفرة للإسكندرية خلال ثلاثينيات وأربعينيات القرن 19)، فقد بلغ عدد سكانها عام 1882 نحو 17 ألف نسمة، احتلت بها المرتبة رقم 14 في التصنيف الحجمي للمدن المصرية، ولكنها حققت نسبة زيادة سنوية مذهلة خلال الفترة من 1882 وحتى 1897، بلغت 9.9٪ سنويًّا، حيث وصل عدد سكانها إلى أكثر من 42 ألف نسمة لتحتل المرتبة الرابعة بعد القاهرة والإسكندرية وطنطا (التي تحركت من المرتبة الرابعة إلى الثالثة؛ لتحل محل دمياط، التي تراجعت لتحتل المرتبة 11)، ثم تتحرك بورسعيد لتحتل المرتبة الثالثة عام 1917 على حساب مدينة طنطا، التي تراجعت لتحتل المرتبة الرابعة، بينما تواصل دمياط تراجعها لتحتل المرتبة 14، بمعنى أن المرتبة التي بدأت بها مدينة بورسعيد هذه الفترة هي نفس المرتبة التي انتهت عندها مدينة دمياط (الأولى صعودًا والثانية هبوطًا). ولعل ذلك مثال في غاية الوضوح للآثار السياسية والاقتصادية عمرانيًّا، فمدينة دمياط فقدت دورًا تجاريًّا

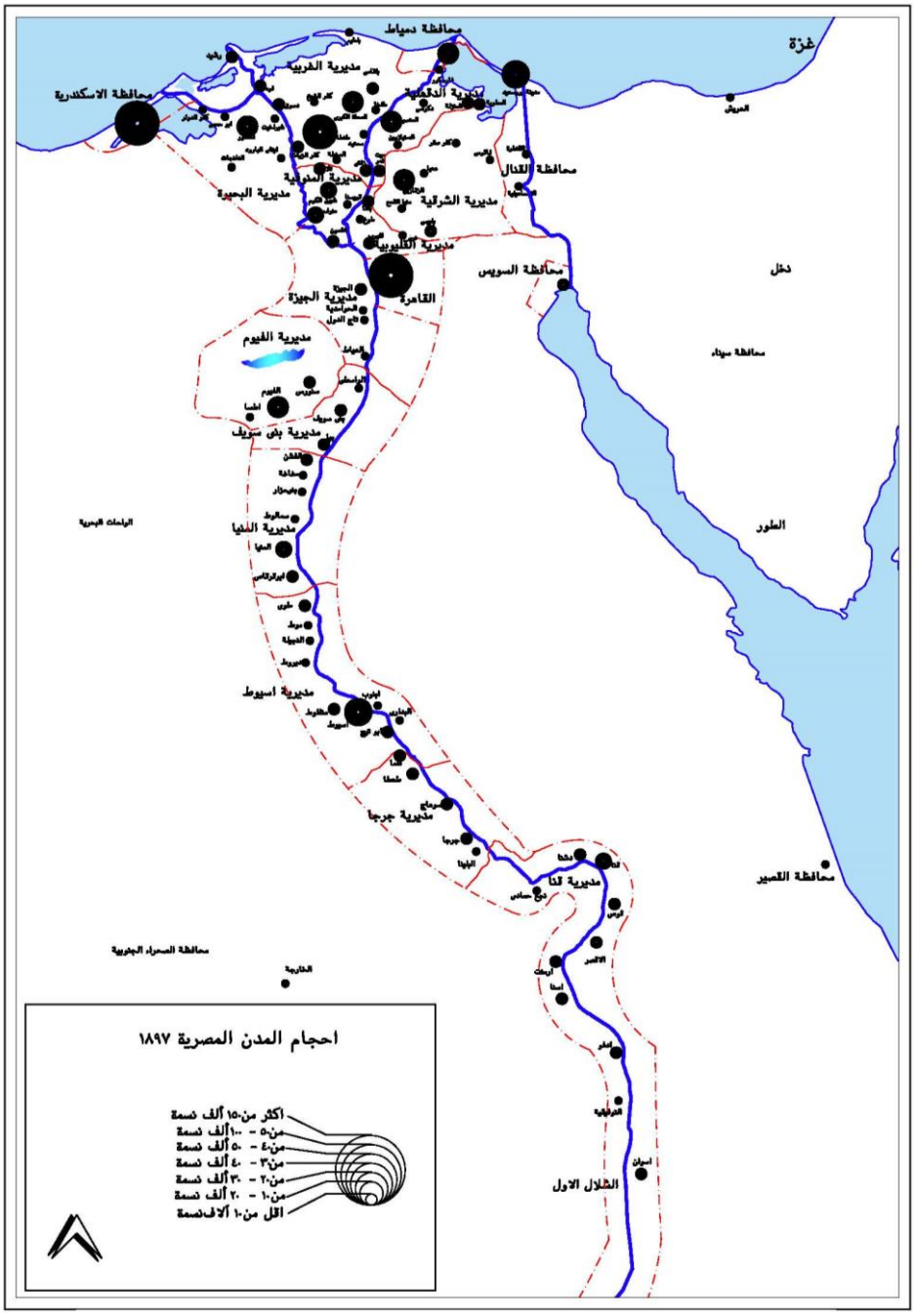
مهمًّا جدًّا لحساب مدينة بورسعيد بعد افتتاح قناة السويس، ومع الإهمال الشديد لتطوير ميناء دمياط، ولهجرة الحاميات العسكرية دمياط وتمركزها في بورسعيد، ثم نزوح الأجانب للسكن إلى جوار مصالحهم التجارية، كل ذلك أدى إلى تبادل الأدوار الحضرية بين دمياط وبور سعيد، وهي نفس الحالة التي سبقتها بأكثر من نصف قرن بين رشيد والإسكندرية، وهنا يجب الإشارة إلى أن رشيد التي كانت حتى عام 1820 تحتل المرتبة الثانية بعد القاهرة مباشرة، أصبحت تحتل المرتبة 24 عام 1917؛ أي أنها في نحو قرن من الزمن تراجعت 22 رتبة حجمية. ولكل هذه التراجعات والطفرات الحجمية علاقة مباشرة بالتطورات السياسية والاقتصادية، فالمدن الثلاث التي حققت طفرات حجمية انعكست على تطور رتبتها في منظومة العمران المصري، كلها كانت نتائج مشروعات عملاقة، تمثل وجهي مقابلة، حتى لو كانت هناك أسباب أخرى، وتمثل هذه المقابلات في الآتي: (بورسعيد – قناة السويس)، (الإسكندرية – الترعة المحمودية)، (طنطا – شبكة السكك الحديدية بالدلتا).

- ومن الملاحظ أيضًا أن مدينة السويس تطور حجمها تطورا هائلًا خلال هذه الفترة. فبعد أن كانت تحتل المرتبة 22 عام 1882، أصبحت تحتل المرتبة 9 عام 1917، محققة أعلى نسبة زيادة سنوية (بعد الإسماعيلية) بين عام 1897 وعام 1917 بلغت 4.02 سنويًّا حيث كاد عدد سكانها أن يتضاعف خلال هذه الفترة. ويلاحظ طبعًا أن كل ذلك بفعل تأثير قناة السويس، وتمركز الأجانب وقوات الاحتلال في هذه المدن، خاصة زمن الحرب الأولى، ويظهر تأثير الحامية العسكرية في حالة الإسماعيلية أكثر منه في حالة السويس؛ حيث السويس ميناء رئيس، بينما الإسماعيلية تعد مركز خدمة ذا ظهير زراعي ممتد.
- تعد حالة المحلة الكبرى نموذجًا آخر لأثر التطورات السياسية والاقتصادية لهذه الفترة، فبعد أن كان عدد سكانها عام 1882 يبلغ 27823 نسمة تحتل بها المرتبة السادسة حجمًا، فإنها تراجعت عام 1897 لتحتل المرتبة العاشرة، ويبلغ عدد سكانها 31791، بنسبة زيادة سنوية أقل من 1٪ سنويًّا، ثم المرتبة 11 في تعداد 1917، ولولا تأثيرات الحرب الأولى واضطرار سلطات الاحتلال لزيادة الإنتاج الصناعي لخدمة الحرب لواصلت المحلة تدهورها، فالمحلة اكتسبت مكانتها الحجمية في الأساس من خلال ركيزة صناعية محورها الغزل والنسيج، ومع بداية الاحتلال تم إهمال الصناعات الوطنية، وعلى رأسها الغزل والنسيج (كما سبق توضيحه)، وكان معه تدهور الوضع الحضري لمدينة المحلة الكبرى، وإن كانت الحرب قد وضعت حدًّا لذلك التدهور، حيث كانت المحلة فيما بعد المحور الأساسي ونقطة البدء في عملية تمصير الإنتاج كما سيلي بيانه.

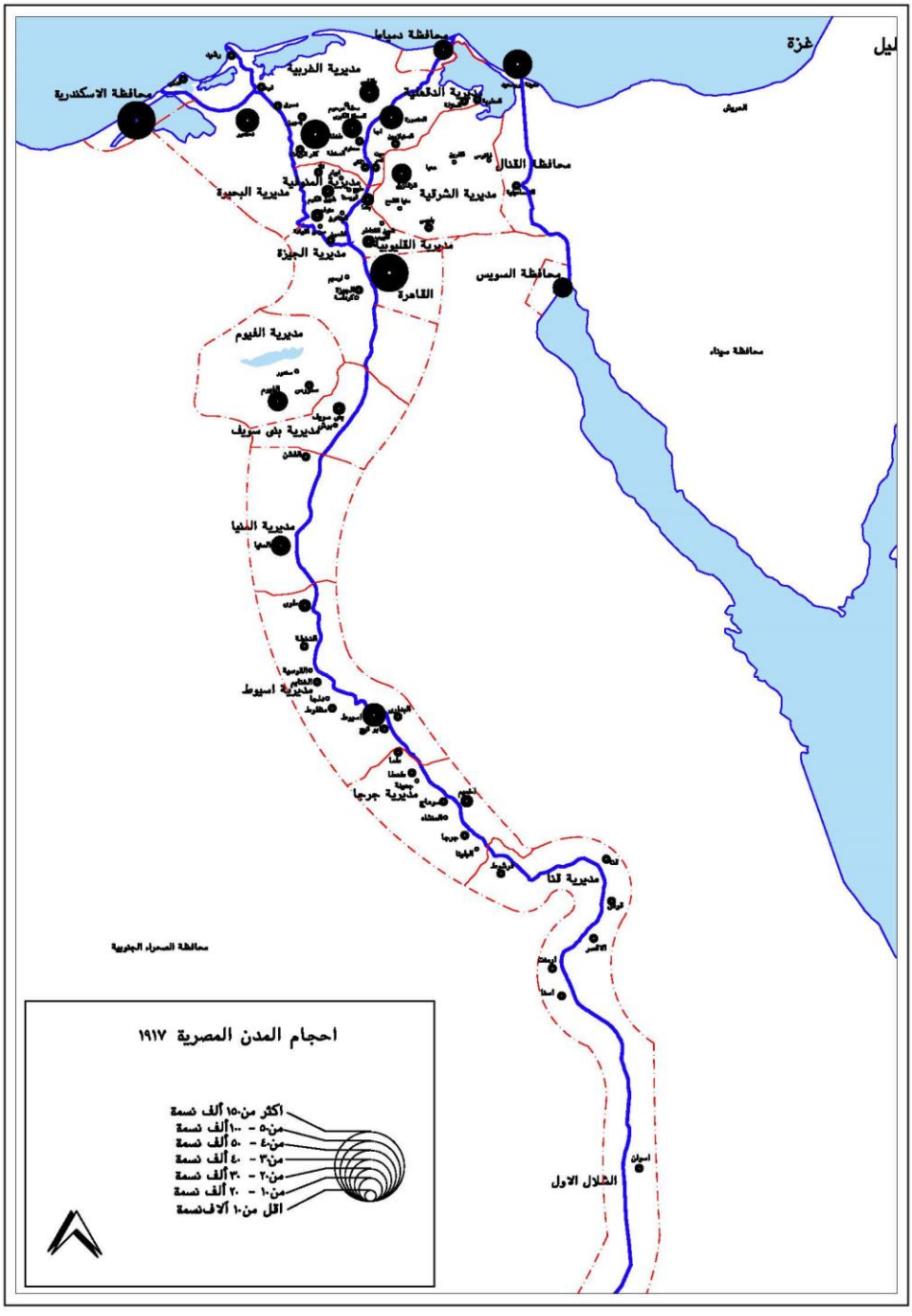
- أما بالنسبة لأسيوط، فإن موقعها التجاري المميز، خاصة بعد أن انتهى إليها خط السكة الحديد الذي أنشأه إسماعيل، وكذلك تدعيم سياسة الاحتلال لفكرة إنشاء مركز بمصر لتجارة الصادر والوارد من السودان، كل ذلك دعم مدينة أسيوط، وهو ما منحها ثباتًا من حيث الرتبة والحجم تقريبًا خلال هذه الفترة، فقد جاءت في المرتبة الخامسة، واستمرت على ذلك وكما كانت سياسة الاحتلال داعمة للاستقرار الحضري في مدينة أسيوط خلال هذه الفترة، فإنه سيكون سبب تراجعها في الفترات التي تلي ذلك، خاصة بعد تحويل تجارة السودان الأساسية إلى داخل السودان، وتحويل تجارة الواحات إلى الفيوم، من خلال السكك الحديدية، كما سيلي بيانه.



شكل رقم (4) أحجام المدن المصرية عام 1882



شكل رقم (5) أحجام المدن المصرية عام 1897



شكل رقم (6) أحجام المدن المصرية عام 1917

الهيكل العام لتوزيع المدن المصرية حسب تطوراتها الحجمية:

وتشير بيانات توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في ثلاث مراحل متتالية في (1882، 1897، 1917)[1] إلى الآتي:

- أن معظم مدن الوجه القبلي أخذت في التراجع، وهو نتاج طبيعي للتركيز الأساسي على الدورة الإنتاجية للقطن خلال هذه الفترة (زراعيًّا وتجاريًّا وصناعيًّا)، وحيث إن القطن لا يزرع بشكل أساسي في الوجه القبلي، فإن معظم مدنه تراجعت، بما فيها مدينة الجيزة، والتي كانت تحتل المرتبة 20 عام 1882، لتصبح في المرتبة 33 عام 1917، أما أهم هذه التراجعات فكانت من نصيب المدن الآتية:
  - طهطا التي تراجعت من الرتبة 19 إلى الرتبة 30.
  - منفلوط التي تراجعت من الرتبة 21 إلى الرتبة 45.
  - قوص التي تراجعت من الرتبة 29 إلى الرتبة 47.
  - أبو تيج التي تراجعت من الرتبة 28 إلى الرتبة 49.
  - قنا التي تراجعت من الرتبة 17 إلى الرتبة 22.
  - جرجا التي تبادلت رتبتها مع سوهاج؛ حيث كانت الأولى في المرتبة 18 عام 1882 لتصبح في المرتبة 26 عام 1917، والثانية تصبح في المرتبة 27 عام 1917 بعد أن كانت في المرتبة 35 عام 1882، ومثل ذلك بداية التركيز الإداري والتجاري في سوهاج على حساب جرجا، والذي انتهى إلى احتلال سوهاج مكان عاصمة مديرية جرجا (محافظة سوهاج الآن).

ولم تظهر إلا مدينتان فقط من الوجه القبلي ضمن المراتب العشرة الأولى؛ حيث جاءت أسيوط في المرتبة الخامسة (التي حافظت عليها طوال هذه الفترة)، والفيوم في المرتبة الثامنة (وحافظت عليها أيضًا طوال هذه الفترة).

- بالنسبة لمدن الوجه البحري فقد حدث تطور كبير لبعض المدن، في مقابل تراجع واضح لمدن أخرى، وبدأت بعض المدن تأخذ مكانة حضرية استمرت فيما بعد، ومن أهم المدن التي تطور حجمها خلال هذه الفترة الآتي:
  - مدينة بنها، التي احتلت الرتبة 17 بعد أن كانت في الرتبة 39 عام 1882.
  - مدينة قليوب، التي احتلت الرتبة 21 بعد أن كانت في الرتبة 36 عام 1882. ولا يمكن إغفال تأثير قرب كلا المدينتين من القاهرة على هذا التطور الإيجابي.

(1) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 9.

- مدينة بلقاس التي كانت في الرتبة 16 عام 1897، وأصبحت في الرتبة 10 عام 1917.
- مدينة السنبلاوين التي كانت في الرتبة 50، وأصبحت في الرتبة 39 عام 1917.

ويلاحظ أن بنها وقليوب تطورتا على دعائم صناعية تطلبتها الظروف الراهنة، فالأولى تطورت على التجارة والصناعات الغذائية الناشئة لضرورات الحرب، والثانية على صناعة مواد البناء، وخاصة الطوب؛ لإمداد القاهرة باحتياجاتها خلال طفرة التشييد والبناء التي أوجدتها نشأة الضواحي الحضرية بهليوبوليس والمعادي، وما تلا ذلك من امتدادات عمرانية هائلة للقاهرة على الأطراف، وتكثيف وإحلال في القلب.

كما يلاحظ أن مدينتي بلقاس والسنبلاوين تطورتا على أساس زراعي، وإن كانت بلقاس قد أصبحت سوقًا مهمة لتجارة القطن، ومركزًا لتجميعه، متأثرًا بقربه من المنصورة التي بها ثالث أهم بورصة للقطن بالقطر المصري في ذلك الوقت.

- أما أهم المدن التي تراجعت في هذه الفترة، فكانت كالآتي:

- مدينة دمياط، التي تراجعت بشدة بين عام 1882، وعام 1897؛ حيث احتلت المرتبة 11 بعد أن كانت في المرتبة 3، ثم واصلت تراجعها عام 1917 لتحتل المرتبة 13، ولكن الرصيد الحضري لمدينة دمياط أهَّل هذه المدينة على التكيف مع الأوضاع المستجدة (بعد حفر قناة السويس)؛ حيث بدأت تتحول عن التجارة إلى الصناعة، أي أنها كانت في هذه المرحلة في طور التحول الوظيفي إلى رتبة حضرية أعلى في الوقت الذي تحول حجمها إلى رتبة أقل، وهو ما ساعدها فيما بعد على المحافظة على رتبتها الحجمية، وإلى الآن.
- المحلة الكبرى؛ حيث تراجعت من الرتبة 6 عام 1882 إلى الرتبة 11 عام 1917 (كما سبق القول).
- زفتى؛ حيث تراجعت من الرتبة 25 عام 1882 إلى الرتبة 38 عام 1917، وذلك لتأثير زفتى بنفس الظروف التي مرت بها المحلة الكبرى، إضافة إلى العلاقة الوظيفية الأكيدة بينهما، من خلال تكامل خطوط إنتاج الغزل والنسيج.
- المطرية، وهي نموذج شديد التراجع؛ حيث تراجعت من الرتبة 10 عام 1882 إلى الرتبة 31 عام 1917، وذلك بالطبع يرجع إلى طبيعة الأرض بزمامها الزراعي؛ حيث لم تكن قادرة على التوسع الرأسي في زراعة القطن، والذي بلغ أقصى معدلاته في هذه الفترة (تضاعف إنتاج القطن ثلاثة أضعاف)، وعليه فإن الأنشطة المتعلقة بالقطن نمت في باقي المدن الأخرى، وهي لم تستطع مجاراتها في ذلك.

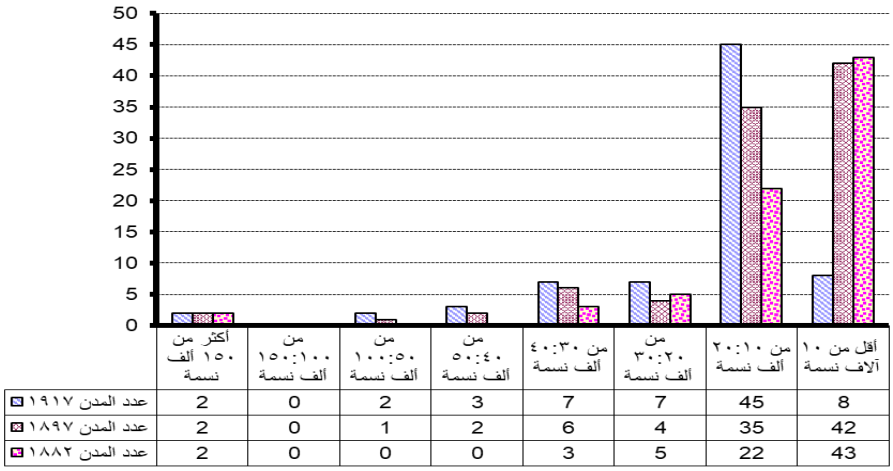
- تعد مدن القنال الثلاثة (بورسعيد – الإسماعيلية – السويس) من أهم المدن التي اتسمت بالتطور الحجمي الهائل في هذه الفترة؛ بفعل قناة السويس كمجرى ملاحي تجاري مهم، وكمركز للقيادة والسيطرة لقوات الاحتلال على أهم مجرى ملاحي إستراتيجي خاصة وقت الحرب، ويمكن عرض تطورها كالآتي:
  - بورسعيد: تطورت لتحتل المرتبة الثالثة بعد أن كانت في المرتبة 14 عام 1882.
  - السويس: تطورت لتحتل المرتبة 12 بعد أن كانت في المرتبة 24 عام 1882.
  - الإسماعيلية: تطورت لتحتل المرتبة 37 بعد أن كانت في المرتبة 60 عام 1882.

وعلى ما سبق، وفي ضوء أن المحددات المكانية لم تكن هي العائق أمام النمو الحضري (كما هي الآن) حيث إن الأرض كانت متاحة لنمو هذه المدن إذا كانت قادرة على ذلك، بيد أن انعكاسات السياسة العامة للدولة خلال هذه المرحلة هو بالتأكيد الذي وجه عملية النمو الحضري بكل أشكاله.

والجدول (5) يوضح التصنيف الحجمي للمدن المصرية في هذه الفترة، والذي يتضح منه الخلل الواضح في هيراركية انتظام المدن وانحرافها الشديد تجاه القمة والقاع.

جدول رقم (5) التصنيف الحجمي للمدن المصرية في تعداد 1882، 1897، 1917

الفئة (بآلاف)	150 (+)	150:100	100:50	50:40	40:30	30:20	20:10	10(–)	الإجمالي
عدد المدن 1882	2	0	0	0	3	5	22	43	75
عدد المدن 1897	2	0	1	2	6	4	35	42	92
عدد المدن 1917	2	0	2	3	7	5	45	74	74



شكل رقم (7) تطور أحجام المدن المصرية في الفترة من 1882 حتى 1917 في المجموعات الفئوية

وقد بدأت تتولد مجموعة من المنظومات الفرعية التكاملية في دورة الإنتاج، بحيث تمثل كل منظومة فرعية (بمدنها) جزءًا في منظومة العمران الكلي (الأساسية)، وإن كانت المنظومة الكلية والفرعية محكومة في ديناميكية عملها، وفي علاقاتها التبادلية بمحصول القطن أولًا وأخيرًا.

2.7 التحولات في وظائف المدن وتباعدها ونشأة منظومات العمران الفرعية:

سيتم الاعتماد على المنهج الكمي في تحديد وظائف المدن، باستخدام أسلوب إحصائي يعتمد على عدد العاملين بكل نشاط اقتصادي، وحساب معامل توطن هذا النشاط من خلال مقارنة أفقية هي: النشاطات الأخرى بنفس المدينة، ومقارنة رأسية على المتوسط العام لنسبة هذا النشاط بالنسبة لجميع المدن، وعلى ذلك يتم ترتيب توطن الأنشطة الاقتصادية تنازليًّا حسب قيمة معامل توطن لكل نشاط بكل مدينة.

وبناء على ذلك المنهج –وباستخدام بيانات تعداد 1917 (حيث يعد أول تعداد رسمي تفصيلي نسبيًّا)– تم تحديد وظائف المدن، والتي اعتمدت على تلخيص الأنشطة الاقتصادية في أربعة أنشطة أساسية، هي: الزراعة – الصناعة – التجارة والنقل – الخدمات.

ونظرًا لأن تعداد 1917 لم يحتو على بيانات تفصيلية لأنشطة الخدمات، فإنه تم تصنيف المدن وظيفيًّا خلال هذه الفترة إلى ثلاث فئات وظيفية (مدن صناعية)، (مدن تجارة ونقل)، (مدن زراعية)، على أن يدخل التصنيف الرابع (الخدمات) من خلال التعدادات التالية، كما سيتم التركيز هنا على الوظيفة الأولى، بمعنى عدم استخدام المركب الوظيفي إلا عندما تتجاوز قيمة معامل التوطن الواحد الصحيح في أي من الأنشطة التالية للنشاط الأول.

التصنيف الوظيفي للمدن حسب معامل توطن نشاطها الاقتصادي الأول سنة 1917[1]:

أولاً: المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة:

بلغ عدد هذه المدن 50 مدينة بنسبة حوالي 67.6٪، لعام (1917)[2]؛ أي أن أكثر من ثلثي مدن مصر في هذه الفترة تعمل بالزراعة، وهي نتيجة طبيعية للسياسة العامة للاحتلال؛ حيث إن الاقتصاد المصري أصبح اقتصادًا تابعًا، محوره القطن، وبالتالي فإن المجالات الأخرى للأنشطة الاقتصادية محدودة للغاية، إلا فيما يتعلق بالدورة الاقتصادية للقطن، سواء بتخزينه أو تجارته أو كبسه وحلجه. وهو ما جعل من هذه المدن في (معظمها) مستقرات بشرية لخدمة زراعة القطن وتصريفه.

ويلاحظ في ذلك تركز هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 20 ألف (40 مدينة)، كما يوضح ذلك جدول رقم (6)، ووجود 10 مدن موزعين على الفئات الحجمية من 20 – 50 ألف نسمة،

(1) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 10.

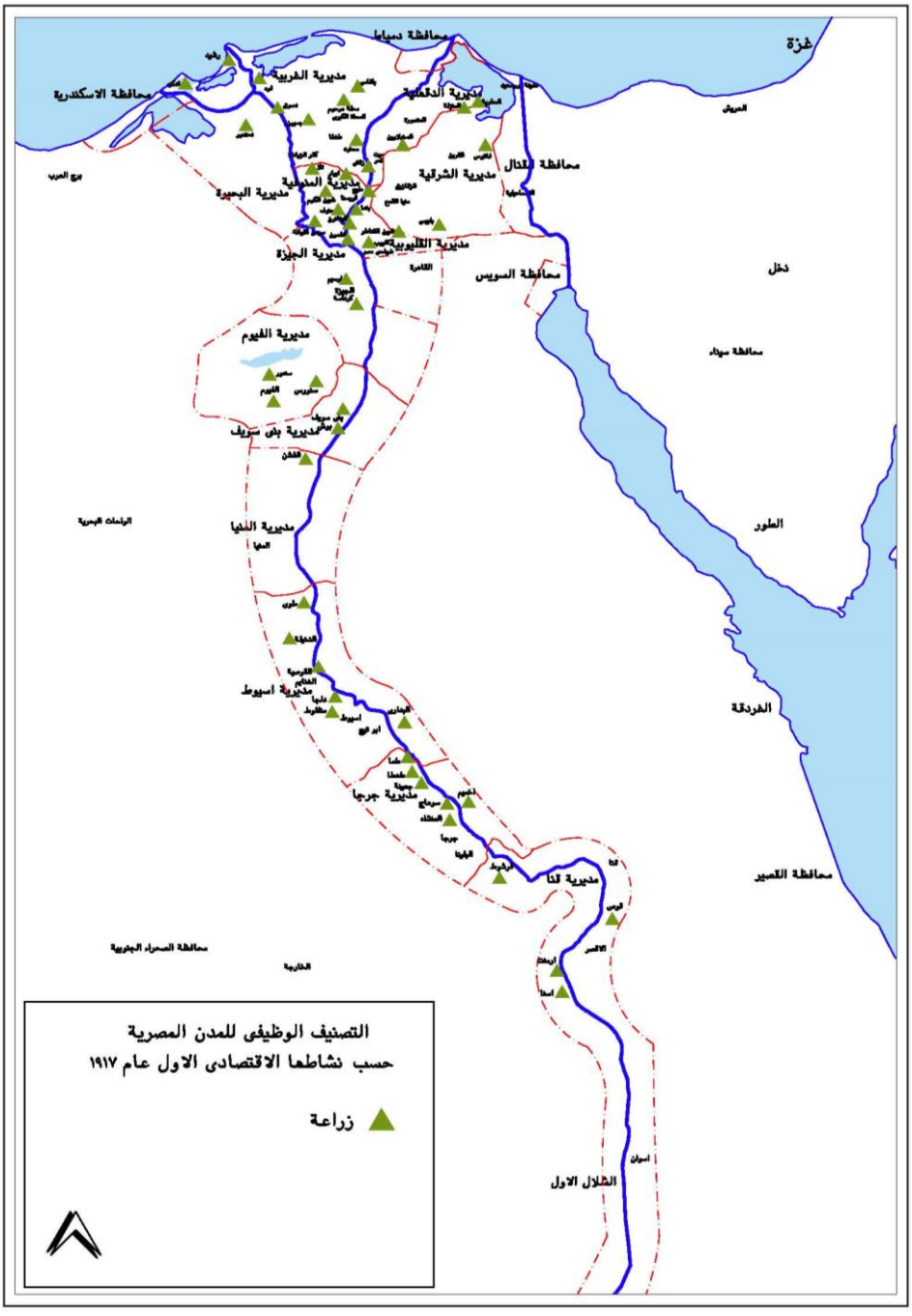
(2) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 11.

والمستغرب أن مدنًا مثل دمنهور (المرتبة السابعة حجميًّا) والفيوم (المرتبة الثامنة حجميًّا) وبلقاس (المرتبة العاشرة حجميًّا) تأتي ذات وظيفة زراعية، وإن دل ذلك على شيء فإنه يدل على طغيان زراعي على حساب باقي الأنشطة الحضرية، حتى فيما يتعلق بقطاع الخدمات، الذي يفترض أنه يتناسب طرديًّا مع حجم السكان، وذلك يدل على أن السياسة العامة للاحتلال كانت تؤدي إلى ترييف الحضر، إن صح التعبير.

جدول رقم (6) تصنيف المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في المجموعات الفئوية لحجم السكان عام 1917

الفئة (بالآلاف)	(+) 150	150:100	100:50	50:40	40:30	30:20	20:10	(-) 10	الإجمالي
النشاط الأول زراعة	0	0	0	1	2	7	34	6	50

ويلاحظ أن المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة التي سجلت حجم سكان أكبر من 20 ألف جاءت كلها ذات مركبات وظيفية باستثناء (دمنهور – ملوي – شبين الكوم)، ويمكن هنا تفسير حالة دمنهور، وهي التي بلغ عدد سكانها عام 1917 أكثر من 40 ألف نسمة، أنها لم تكن قادرة على المنافسة حضريًّا مع الإسكندرية، وكلما تولدت فيها صناعة صغيرة تقوم على الغزل والنسيج، سارع تجار الإسكندرية من الأجانب بإجهاض كل هذه المحاولات، وعليه فإن قربها من الإسكندرية هو الذي أثر في تأخر دخولها على سلم الوظائف الحضرية في هذه الفترة، وإن كان هذا التأثير السلبي سيتحول إلى تأثير إيجابي خلال مرحلة التمصير، كما سيلي شرحه. ولكن المؤكد أن هذه المدن الكبيرة –وبفعل الحجم– قد أوجدت لها مركبًا وظيفيًّا (باستثناء دمنهور)، فجاءت الفيوم (زراعية صناعية)، وجاءت بلقاس (زراعية وتجارة ونقل).



شكل رقم (8) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية ذات الوظيفة الأولى زراعة عام 1917

ثانيًا: المدن ذات الوظائف الأولى صناعة:

وتشير بيانات توزيع المدن ذات الوظائف الأولى صناعة لعام (1917) إلى أنه بلغ عدد هذه المدن 12 مدينة، بنسبة 16.2٪ من جملة مدن مصر في هذه الفترة، وتركزت معظم هذه المدن في الفئة من 10 – 20 ألف نسمة (7 مدن).

جدول رقم (7) توزيع المدن ذات الوظائف الأولى صناعة لعام 1917

الرتبة	المدينة	عددالسكان	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)					
		1917	النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن
5	أسيوط	44247	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.68	زراعة	0.54
9	الزقازيق	36094	صناعة	1.07	تجارة ونقل	1.03	زراعة	0.42
11	المحلة	32266	صناعة	1.45	زراعة	0.92	تجارة ونقل	0.72
13	دمياط	30984	صناعة	1.46	تجارة ونقل	0.94	زراعة	0.27
22	قنا	19850	صناعة	0.79	تجارة ونقل	0.60	زراعة	0.58
26	جرجا	18225	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.82	زراعة	0.70
29	ميت غمر	17361	صناعة	1.03	زراعة	0.97	تجارة ونقل	0.87
46	الغنايم	13136	صناعة	5.90	زراعة	3.71	تجارة ونقل	0.18
49	أبو تيج	12183	صناعة	1.04	تجارة ونقل	1.02	زراعة	0.72
52	كفر الزيات	11670	صناعة	1.14	تجارة ونقل	1.04	زراعة	0.51
63	القرين	10783	صناعة	5.79	زراعة	4.70	تجارة ونقل	0.18
60	منيا القمح	6389	صناعة	7.39	زراعة	1.15	تجارة ونقل	1.13

وهذا يدل على أن الصناعات التي قامت عليها هذه المدن هي صناعات أولية، غير قادرة على خلق مجال للعمالة المساعدة. وهو ما يتماشى تمامًا مع سياسة الاحتلال الرامية إلى عدم تطوير الصناعة، أو خلق مجالات صناعية تكون قادرة على المنافسة، وبالنظر إلى خريطة توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة يمكن بسهولة ملاحظة الآتي:

- شملت هذه الفئة مدن (أسيوط – الزقازيق – المحلة – دمياط – قنا – ميت غمر – أبو تيج – منيا القمح – جرجا – القرين – كفر الزيات – الغنايم). أي خمسة مدن منها في الوجه القبلي، وسبعة منها في الوجه البحري، والملاحظ أن هناك مدينتين من هذه المدن هي لتوها داخلة في التصنيف الحضري (القرين من مديرية الشرقية والغنايم من مديرية أسيوط)، والأولى كانت قد ازدهرت فيها صناعة نسج الحرير، باستخدام خيوطه الواردة من الشام، أو غزل خيوطه من خلال الحرير الخام الوارد من مزارع وادي الطميلات، الذي كان استصلحه واستزرعه محمد علي لهذا الغرض (وإن كان ضعف إنتاجه جدًّا خلال هذه الفترة)، وبذلك شاركت القرين مدينة الزقازيق في هذه الصناعة المهمة (التي انتقلت بعد ذلك كليًّا إلى القاهرة خلال مرحلة التمصير (كما سيرد ذكره)، وعمومًا فإن ظروف الحرب هي التي اضطرت سلطات الاحتلال لتشجيع هذه الصناعة في ذلك الوقت، بعد أن كانت على وشك الاندثار نهائيًا.

أما مدينة الغنايم فإن الصناعة نشأت بها بتأثير من مدينة أسيوط، التي أوجدت لها مكانًا صناعيًّا بعد تدهور حالة التجارة بها (كما سبق القول)، وهي في ذلك تشبه دمياط إلى حد بعيد؛ حيث

احترفت أسيوط (ومعها الغنايم) بعض الصناعات اليدوية، والتي من أهمها صناعية البسط (السجاد والكليم)، وحققت بها شهرة واسعة، استمرت حتى يومنا هذا، (وكانت نموذجًا لمدينة دمنهور فيما بعد حيث بدأت تطورها صناعيًّا)، وكانت أسيوط قد احترفت هذه المهنة من خلال علاقاتها التجارية مع الواحات وشبه جزيرة العرب.

- مدينة دمياط: احترفت مهنة ساعدتها عليها طبيعة المواد التي كانت تقوم بالتعامل معها من خلال مينائها وأهمها الأخشاب، والصناعات الخشبية كما يذكر جمال حمدان أنها من الصناعات المحمية طبيعيًّا؛ نظرًا لارتفاع تكلفة النقل في ذلك الوقت، وعلى ذلك تأسست الصناعات الخشبية في دمياط كبديل لحالة التدهور التي أصابت قطاع التجارة بفعل تأثير قناة السويس. ونشطت هذه الصناعة جدًّا في مرحلة التمصير وترسخت، حتى أصبحت دمياط ذات شهرة تكاد تكون عالمية في هذا المجال في وقتنا الحاضر.
- مدينة المحلة: كانت في هذه الفترة في أشد مراحل تعثرها؛ نتيجة الضغوط الداخلية على الصناعة المصرية، ولكن ظروف الحرب تطلبت زيادة الإنتاج من النسيج؛ حيث توقف استيراده كليًّا، ومن هنا بدأت المحلة الكبرى نحو الانطلاق لمرحلة أخرى من الإنتاج، استمرت بعد ذلك، وينطبق القول نفسه على ميت غمر، وإن كان بدرجة أقل.
- قنا: قامت بها صناعة قديمة جدًّا، تعتمد على الفخاريات المصنوعة من طمي النيل الذي يتراكم دومًا في أيام الفيضان، وشكلت هذه الصناعة تكاملًا مع حركة التجارة النشطة التي قامت بقنا خاصة، من خلال محور قنا القصير شبه جزيرة العرب، ولكن بعد تحول معظم تجارة القصير إلى السويس بعد حفر قناة السويس، فقدت قنا أهم مواردها الحضرية عبر التجارة، فأصبحت صناعة الفخاريات هي النشاط الأساسي لهذه الصناعة، والتي ساعد على استمرارها، رغم ما أشرنا إليه وجود مزار مهم جدًّا بقنا (مسجد عبد الرحيم القناوي)، الذي كان يفد إليه سنويًّا أكثر من مائة ألف زائر.
- أما كفر الزيات فكانت باكورة المدن الصناعية الحقيقية التي نشأت في هذه الفترة أيضًا على القطن، ولكن بالأحرى على بذرة القطن؛ حيث أقيمت فيها معاصر كبرى لزيت بذرة القطن، تم استخدامها في صناعة الصابون بأنواعه، وما لبثت مصانع كفر الزيات حتى دخلت مرحلة التمصير من أوسع أبوابه، وأصبح إنتاجها يغطي القطر المصري كله في غضون سنوات قليلة.

جدول رقم (8) تصنيف المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة في المجموعات الفئوية لحجم السكان عام 1917

الفئة (بالالاف)	(+) 150	150:100	100:50	50:40	40:30	30:20	20:10	(-) 10	الإجمالي
النشاط الأول صناعة	0	0	0	1	3	0	7	1	12

ولكن يجب التأكيد هنا على أن ظروف الحرب هي التي ساعدت هذه المدن على الاستمرار في الإنتاج، خاصة وأنه ما إن انتهت الحرب حتى كانت الرأسمالية الوطنية قد استعدت لاستنهاض الصناعة في مرحلة تالية، وعليه فإنه يمكن القول إن هذه المدن (أو بعضها) وعلى الرغم من محدودية إنتاجها، وبدائية وسائل إنتاجها، وعدم قدرتها على تخليق مجال للعمالة حتى ذلك الوقت، إلا أنها مثلت قاعدة الانطلاق الصناعي المصري، والتي استمرت منذ ذلك التاريخ وحتى الآن.



شكل رقم (9) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية ذات الوظيفة الأولى صناعة عام 1917

ثالثًا: المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل:

وتشير بيانات توزيع المدن ذات الوظائف الأولى تجارة ونقل لعام (1917)، إلى أنه بلغ عدد المدن التي جاءت الوظيفة الأولى بها تجارة ونقل 12 مدينة، تشمل أكبر المدن من حيث الحجم

السكاني؛ حيث ضمت هذه الفئة (القاهرة – الإسكندرية – بورسعيد – طنطا – المنصورة – السويس – المنيا – الأقصر – الجيزة – الإسماعيلية – أسوان – البلينا)، وبذلك فإن هذه الفئة ضمت أكبر أربع مدن في القطر المصري، بالإضافة للمنصورة، التي جاءت في المرتبة السادسة حجميًّا.

جدول رقم (9) توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل لعام 1917

الرتبة	المدينة	عدد السكان	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)					
		1917	النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن
1	القاهرة	790939	تجارة ونقل	1.07	صناعة	1.07	زراعة	0.26
2	إسكندرية	444617	تجارة ونقل	1.34	صناعة	0.96	زراعة	0.15
3	بورسعيد	75404	تجارة ونقل	2.00	صناعة	0.92	زراعة	0.14
4	طنطا	64880	تجارة ونقل	1.01	صناعة	0.85	زراعة	0.48
6	المنصورة	42589	تجارة ونقل	1.02	صناعة	0.95	زراعة	0.29
12	السويس	30996	تجارة ونقل	1.95	صناعة	0.76	زراعة	0.52
14	المنيا	30062	تجارة ونقل	1.05	صناعة	0.86	زراعة	0.67
28	الأقصر	17412	تجارة ونقل	1.18	زراعة	0.86	صناعة	0.74
33	الجيزة	16035	تجارة ونقل	1.11	صناعة	0.97	زراعة	0.52
37	الإسماعيلية	15686	تجارة ونقل	2.21	صناعة	0.89	زراعة	0.25
56	أسوان	10031	تجارة ونقل	1.06	صناعة	0.75	زراعة	0.23
58	البلينا	8077	تجارة ونقل	1.14	صناعة	0.78	زراعة	0.65

ويلاحظ أن كل هذه المدن لم يكن لها مركب وظيفي باستثناء القاهرة التي جاء مركبها الوظيفي (تجارة ونقل وصناعة)، ويجب الإشارة إلى أنه بعد دخول نشاط الخدمات إلى التصنيف الوظيفي للمدن، فإن المركبات الوظيفية ستكون أكثر وضوحًا في معظم حالات المدن.

جدول رقم (10) تصنيف المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في المجموعات الفئوية لحجم السكان عام 1917

الفئة (بالآلاف)	(+) 150	150:100	100:50	50:40	40:30	30:20	20:10	(-) 10	الإجمالي
النشاط الأول تجارة ونقل	2	0	2	1	2	0	4	1	12

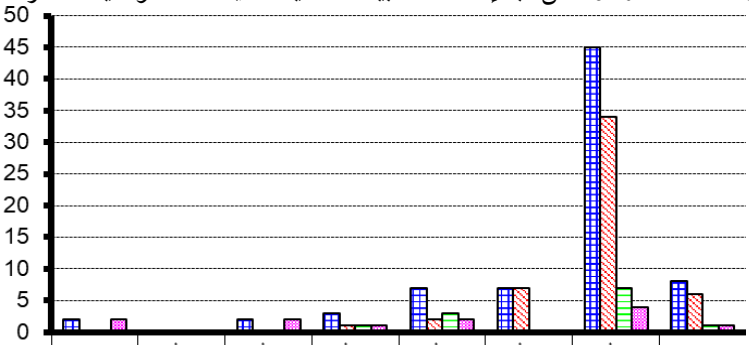
وخريطة توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل توضح -بشكل جلي- أثر التطورات السياسية والاقتصادية على وظائف المدن بمصر، فالمدن في واقع الأمر قد انحسرت بين وظيفتي الزراعة والتجارة والنقل؛ باعتبار أن الزراعة استحوذت على نحو ثلثي الحجم السكاني لمدن القطر المصري كله، وذلك من خلال المدن كثيفة الحجم أيضًا التي انضوت تحت هذا التصنيف.



شكل رقم (10) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل عام 1917

وذلك بعينه هو تجسيد للهدف الذي عملت من أجله حكومة الاحتلال، من جعل القطر المصري مزرعة للقطن، ومن ثم نقله وتوزيعه، والمتاجرة فيه داخليًّا وخارجيًّا، وعليه ظهرت أغلبية

المدن بوظيفة أولى زراعة (وذلك من حيث التوزيع)، أما الثقل الحجمي للمدن فكان ذا ميل واضح في اتجاه التجارة والنقل (بالإضافة للطبيعة الخطية شديدة الخصوصية للعمران المصري).



	أكثر من ١٥٠ ألف	من ١٥٠:١٠٠ ألف	من ١٠٠:٥٠ ألف	من ٥٠:٤٠ ألف	من ٤٠:٣٠ ألف	من ٣٠:٢٠ ألف	من ٢٠:١٠ ألف	أقل من ١٠ آلاف
إجمالي عدد المدن	2	0	2	3	7	7	45	8
زراعة النشاط الأول	0	0	0	1	2	7	34	6
صناعة النشاط الأول	0	0	0	1	3	0	7	1
تجارة ونقل النشاط الأول	2	0	2	1	2	0	4	1

شكل رقم (11) تصنيف المدن في المجموعات الفئوية لحجم السكان حسب النشاط الأول

وذلك -باختصار شديد جدًّا- هو صورة اختزالية لحالة العمران المصري في ذلك الوقت، والذي رسمت خطوطها وملامحها التطورات الاقتصادية والأهداف السياسية لحكومة الاحتلال، ويلاحظ أن جميع مدن هذه الفئة باستثناء (المنيا والبلينا) قد وقعت تحت تأثيرات موقعية بالغة الأهمية، فهذه المدن ما هي إلا العاصمة وأهم الموانئ، بالإضافة إلى قلب الدلتا، ممثلًا في المنصورة، صاحبة ثالث أكبر بورصة قطن في مصر بعد بورصة القاهرة والإسكندرية، وطنطا ملتقى خطوط السكك الحديدية بالدلتا، وحاوية أهم مزار ديني بالقطر المصري، ممثلًا في مسجد السيد البدوي (الذي جعل د. جمال حمدان يصنف طنطا ضمن مدن الحج)، أما مدينة الأقصر فكانت بالفعل قد تحولت إلى مزار سياحي، أما أسوان فهي تعد ميناء؛ ولكنه بري يربط مصر بالسودان.

وبذلك فإن المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل، توزعت بشكل أساسي في مدينتي المنصورة وطنطا، وإذا أضفنا إليها المدن التي دخلت التجارة والنقل ضمن مركبها الوظيفي (كوظيفة ثانية) فإن هذه المدن ستشمل (الزقازيق - بلقاس - بنها - كفر الزيات)، وهي بذلك تكون قد غطت معظم الدلتا على فرعي النهر وفي القلب، وامتدت شرقًا حتى الزقازيق (بفعل قربها من مدن القنال).

والملاحظ هنا أن دمنهور -وبحكم العلاقات المكانية الإقليمية (النظرية)- كان يجب أن يكون لها نصيب من وظيفة التجارة والنقل؛ بحكم توسط موقعها بين الإسكندرية والدلتا (مثلما حدث مع الزقازيق)، ولكن هذا لم يحدث، على الرغم من توفر وسائل النقل الحديدي التي تربطها

بالإسكندرية والدلتا، ويرجع ذلك في المقام الأول؛ بسبب الضغوط الهائلة التي تعرضت لها دمنهور من قبل أصحاب المصانع والتجار الأجانب بالإسكندرية؛ حتى لا تصبح مركزًا لتجميع القطن، ومن ثم صناعته، وهو ما يهدد بورصة الإسكندرية ومصانع الغزل والنسيج فيها، ولكن فيما بعد استطاعت قوة تأثير الموقع أن تتغلب على هذه السطوة المالية والسياسية، كما سيتم توضيحه.

أما بالنسبة للوجه القبلي، فإن المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل توزعت بشكل أساسي على مدن (الجيزة – المنيا – البلينا – الأقصر – أسوان)، وإذا أضفنا إليها المدن التي تدخل وظيفة التجارة والنقل ضمن مركبها الوظيفي، فإنها ستضم (سوهاج – أبو تيج – المنشأة)، ويلاحظ أن هذه المدن على الرغم من أنها غطت الوجه القبلي، إلا أن التباعد المكاني بينها تفاوت بشكل كبير، فنجد المسافة بين الجيزة والمنيا قد خلت من أي من هذه المدن (نحو 250 كم)، في حين أن المسافة بين أبو تيج وحتى البلينا (نحو 120 كم) ضمت أربع مدن، وهذا التباين يرجع بالأساس إلى عاملين:

الأول: طبيعة المنتجات الزراعية بالوجه القبلي، والذي يعد أهمه على الإطلاق قصب السكر، والذي يجمع غالبًا في محلات زراعية خارج المدن.

الثاني: عامل القدم الذي تميزت به سوهاج (جرجا)، وما حولها كمركز تجاري للوجه القبلي بعمومه؛ حيث ظل معظم الوجه القبلي (جنوب المنيا) وحتى أسوان تابعًا إداريًّا لمديرية جرجا من قبل تولي محمد علي السلطة، وحتى العقد السابع من القرن التاسع عشر، وهو ما أثر بالتأكيد على رسوخ حركة التبادل التجاري، انطلاقًا من المركز وما حوله.

ويمكن تفسير زيادة عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الوجه القبلي عنه في الدلتا بمحدودية الأرض الزراعية بالصعيد عنها في الدلتا، وبالتالي فرص العمل والعوائد الاقتصادية الزراعية، وخاصة في ظل التخصص المحصولي بالصعيد، والذي يتميز بخصائص شديدة المحلية (قصب السكر)، على عكس التخصص المحصولي في الدلتا (القطن)، والذي تترتب عليه فرص عمالة أكبر مما يحققها قصب السكر، وعليه فإن الفارق في هذه الفرص (العمالة) يتحول تلقائيًّا إلى نشاط وسيط، هو التجارة والنقل في أغلب الأحوال.

التباعد بين المدن وظهور منظومات العمران الفرعية:

بلغ عدد المدن والبنادر المسجلة في تعداد 1917 الرسمي 74 مدينة، منها 36 مدينة بالوجه البحري، و33 مدينة بالوجه القبلي، بالإضافة لمدن القنال الثلاثة، والقاهرة، والإسكندرية، وباعتبار أن مساحة المعمور المصري تبلغ حوالي 30 ألف كيلو مترًا مربعًا، فإن ذلك يعني أن الكثافة التوزيعية للمدن المصرية على المعمور المصري هي بالتقريب نحو مدينة / 405 كم مربع، وهي كثافة نموذجية؛ حيث إن المدينة بذلك تخدم مربعًا طول ضلعه 20 كم (نظريًّا)، وعلى ذلك أيضًا فإن متوسط التباعد

بين المدن يكون في حدود 20 كم أيضًا (نظريًّا)، وهو متوسط تباعد جيد، خاصة أن كل هذه المدن ربطت بخطوط سكك حديدية.

ولكن يظل هذا الافتراض نظريًّا أكثر منه واقعيًّا؛ حيث إن نتائج التصنيف الوظيفي للمدن في هذه الفترة، أظهرت أن 50 مدينة من أصل 74 مدينة جاءت وظيفتها الأولى زراعة، حتى إذا خصمنا المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة – صناعة) أو (زراعة – تجارة ونقل)، فإن عدد المدن أحادية الوظيفة زراعة يبلغ 38 مدينة (حوالي 52٪ من جملة المدن)، حيث يبلغ عدد المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة – صناعة) 9 مدن، هي: (الفيوم – بني سويف – أخميم – منوف – قليوب – بلبيس – البداري – المنزلة – كرداسة)، بينما بلغ عدد المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة – تجارة ونقل) 3 مدن، هي: (بلقاس – بنها – المنشأة).

وإذا اعتبرنا أن المدن أحادية الوظيفة (زراعة) لا تعد عمليًّا مركزًا للتفاعلات الحضرية بالشكل المطلوب، فإن الكثافة التوزيعية (النظرية) للمراكز الحضرية الواقعية ستصبح في حدود مدينة / 789 كم مربع، وبمتوسط تباعد (نظري) حوالي 29 كم، وعلى الرغم من أن المتوسط النظري للتباعد بين المدن في هذه الفترة واقعي، إلا أن الأرقام المتوفرة عن حجم الحركة والتنقل بين معظم هذه المدن لم يكن كبيرًا، وعلى الرغم من الندرة النسبية في البيانات الدالة على حجم الحركة والتنقل بين هذه المدن، إلا أن هناك بعض الأرقام (التي تم عرضها من خلال دراسة تطور النقل في هذه الفترة) التي يمكن استخدامها للاستدلال على الشكل العام لحجم هذه الحركة (على اعتبار أن الحركة والتنقل أهم دلالات التفاعل والتكامل الوظيفي).

فعلى سبيل المثال، فإن حجم الحركة على جميع خطوط سكة حديد الدلتا الضيقة التي شملت معظم أرجاء الدلتا، وبلغ طول خطوطها 977 كم، فإن عدد ركابها المسجل لعام 1913 بلغ 7134263 راكبًا، وانخفض هذا العدد في العام الذي يليه لظروف الحرب ليصل إلى نحو 4.7 مليون راكب، وبمقارنة هذه الأرقام مع عدد سكان الدلتا المسجلين عام 1917، والذي بلغ 6125900 نسمة، فإن ذلك يعني أن معدل التنقل عبر هذه الخطوط، بلغ (في أفضل الأحوال) نحو 1.2 رحلة / نسمة سنويًّا، وهو معدل ضعيف جدًّا، ويعكس طبيعة الارتباطات الإقليمية في هذه الفترة، ويؤكد على أن السياسة العامة لحكومة الاحتلال لم تكن لتدعم هذه الارتباطات الإقليمية؛ نظرًا لعدم الحاجة إليها في ضوء القاعدة الاقتصادية للدولة، والتي تقوم على إنتاج زراعي كثيف على حساب كل الأنشطة الأخرى، بما في ذلك قطاع الخدمات الإقليمية؛ حيث تركزت بشكل كثيف في العاصمتين، على حساب باقي المدن، كما سبق القول.

ظهور منظومات العمران الفرعية:

على الرغم من كون السياسة العامة لحكومة الاحتلال لم تكن ترغب في تكوين مثل هذه المنظومات العمرانية؛ لأنها -دون شك- سوف تكتسب مع مرور الوقت العديد من الأدوار التكاملية، التي ستولد تلقائيًا أنشطة حضرية، على رأسها الصناعة (وهو الأمر الذي تعهدت حكومة الاحتلال بإجهاضه)، إلا أن نشأة هذه المنظومات جاءت كحتم وظيفي لا مفر منه للوصول بالعوائد الاقتصادية للقطن إلى حدودها القصوى، خاصة بعد بداية تناقص غلة الفدان؛ بفعل التأثيرات السلبية لنظام الصرف وإجهاد التربة، من خلال الدورة الزراعية الثنائية والثلاثية في بعض الأحيان، ثم أضف إلى ذلك هذه الحرب التي وفرت حماية طبيعية للمنتجات المصرية المتواضعة، وعلى رأسها الغزل والمنسوجات، وهو ما شجع رءوس الأموال الوطنية والأجنبية على حد سواء، إلى الاستثمار في بعض القطاعات الإنتاجية، وخاصة في مجال الغزل والنسيج.

وتعد هذه هي البداية الفعلية لعمل مثل هذه المنظومات الفرعية، والتي بدأت في التكون منذ بداية العقد الثاني من القرن العشرين، ويمكن رصد أهم هذه المنظومات الفرعية (والتي تركز معظمها في الدلتا بطبيعة المساحة والإنتاج الزراعي)، وكانت أهم هذه المنظومات وضوحًا الآتي:

أ- في قلب الدلتا: تشكلت منظومتان فرعيتان، ربطت بينهما مدينة طنطا، الأولى على فرع رشيد وتضم (دسوق - بسيون - كفر الزيات - تلا)، ومركزها كفر الزيات، وتقوم على نشاط زراعي صناعي محوره بذرة القطن، وترتبط هذه المنظومة بمدينة طنطا كمركز خدمة وتوزيع، أما الثانية فكانت على فرع دمياط وعلى الغرب منه، وتضم هذه المنظومة (بلقاس - محلة مرحوم - المحلة الكبرى - سمنود - زفتى)، ومركزها المحلة الكبرى، وتقوم على نشاط زراعي صناعي أيضًا، محوره القطن وصناعة الغزل والنسيج، وما تتطلبه دورة الإنتاج من تبييض (في سمنود) وصباغة في (زفتى)، كما عملت كل هذه المدن في مجالي الحلج والغزل، وإن كان بطرق بدائية إلى حد بعيد، لكن توقف المنافسة الأوروبية -بسبب الحرب- أفسح المجال لإنتاجها أن يتكامل ويتطور فيما بعد، وارتبطت أيضًا هذه المنظومة بمدينة طنطا كمركز خدمة وتجارة.

في شرق فرع دمياط نشأت منظومة أكثر تعقيدًا في تشابكاتها؛ حيث جاءت على هيئة مثلث قاعدته بحيرة المنزلة (دمياط و المطرية)، ورأسه ميت غمر، وقلبه المنصورة، وتضم أيضًا كلا من السنبلاوين والمنزلة، وتقوم هذه المنظومة أساسًا على قاعدة صناعية تجارية ثم زراعية، حيث أضيف إلى إنتاجها الصناعي من الغزل والنسيج بميت غمر صناعة الأخشاب النامية بقوة في دمياط، ومثلت المنصورة مع دمياط محورًا تجاريًا؛ حيث عنيت الأولى بالتجارة الداخلية والثانية بالتجارة

الخارجية، على الرغم من الظروف السلبية التي كانت تمر بها دمياط تجاريًّا؛ بفعل التأثير الشديد لقناة السويس على تجارتها.

ب- أما في شرق الدلتا: فنشأت منظومة متسعة مكانيًّا عن نظرائها، وجاءت على شكل مثلث قاعدته قناة السويس فيما بين بور سعيد والإسماعيلية، ورأسه مدينة منيا القمح، وتضم بالإضافة إلى ذلك (الزقازيق – القرين – فاقوس – بلبيس)، وهي منظومة تقوم على نشاط تجاري صناعي في الأساس، فيلاحظ أن أحد أضلاع هذا المثلث ضم ثلاث مدن وظيفتها الأولى صناعة (منيا القمح – الزقازيق – القرين)، ومدينة تجارية من الدرجة الأولى (بورسعيد)، وعمومًا فإن هذه المنظومة التي تضم سبع مدن جاء منها ثلاث مدن صناعية ومدينتان وظيفتهما الأولى تجارة ونقل.

ج- أما في مصر الوسطى: فقد بدأ يتشكل محور أكثر منه منظومة، حيث ضم هذا المحور (الجيزة – الفيوم – الواحات)، وارتبطت هذه المدن بالسكك الحديدية، والجدير بالذكر أن هذا المحور نشأ في الأساس لدواعٍ عسكرية بحتة، فرضتها ظروف الحرب للدفاع عن الحدود الغربية لمصر، خاصة بعد احتلال السنوسيين (من ليبيا) لجزء كبير من الصحراء الغربية في بدايات الحرب، وأيًّا ما كان سبب النشأة، فإن هذا المحور ظل يتأكد دوره بعد ذلك، وإلى يومنا هذا.

د- أما في الوجه القبلي: فإن طبيعة ضيق السهل الفيضي على طول الوجه القبلي جعلت التفاعلات الإقليمية تأخذ شكل المحاور المتتابعة، أكثر من كونها منظومات متسعة (أي تأخذ شكل النسق الخطي)، وهذه المحاور المتتابعة لم يظهر منها بوضوح في هذه الفترة إلا محور الغنايم – أبو تيج، والذي يضم (الغنايم – دلجا – منفلوط – أسيوط – البداري – أبو تيج)، ولعل هذا المحور تكوَّن بتأثير من الثقل السكاني والرصيد الحضري المتراكم لمدينة أسيوط، والتي استطاعت بفعل ذلك أن تتكيف مع الظروف المستجدة (بفعل الحرب) والتي أثرت بشدة في موقعها التجاري، فتحولت تلقائيًّا وسريعًا إلى الصناعات اليدوية (صناعة السجاد والكليم وبعض الصناعات الخشبية)، والتي كانت موجودة بشكل محدود من قبل، وتكاملت في ذلك أسيوط مع كل من الغنايم وأبو تيج؛ حيث إن هذه الصناعة تحتاج إلى عدد كبير من الأنوال اليدوية والصباغين، وتأكدت العلاقات الوظيفية لهذا المحور من خلال هذه المتطلبات الإنتاجية.

وتعد حالة مدينة أسيوط –ومثلها مدينة دمياط– مثالًا واضحًا لقدرة المدن ذات الرصيد الحضري الممتد على مقاومة التطورات السياسية والتكيف معها، حتى لو تطلب ذلك وقتًا طويلًا نسبيًّا حتى تسترد مكانتها الحضرية، ولكنها تظل ذات حركة متزنة على منحنى صعود وهبوط المدن، وهو يقينًا ما لا يتوفر لمدن القرار التي أشرنا إليها سابقًا. ويوضح شكل رقم (12) مواقع المحاور والمنظومات الفرعية للعمران المصري في هذه الفترة.



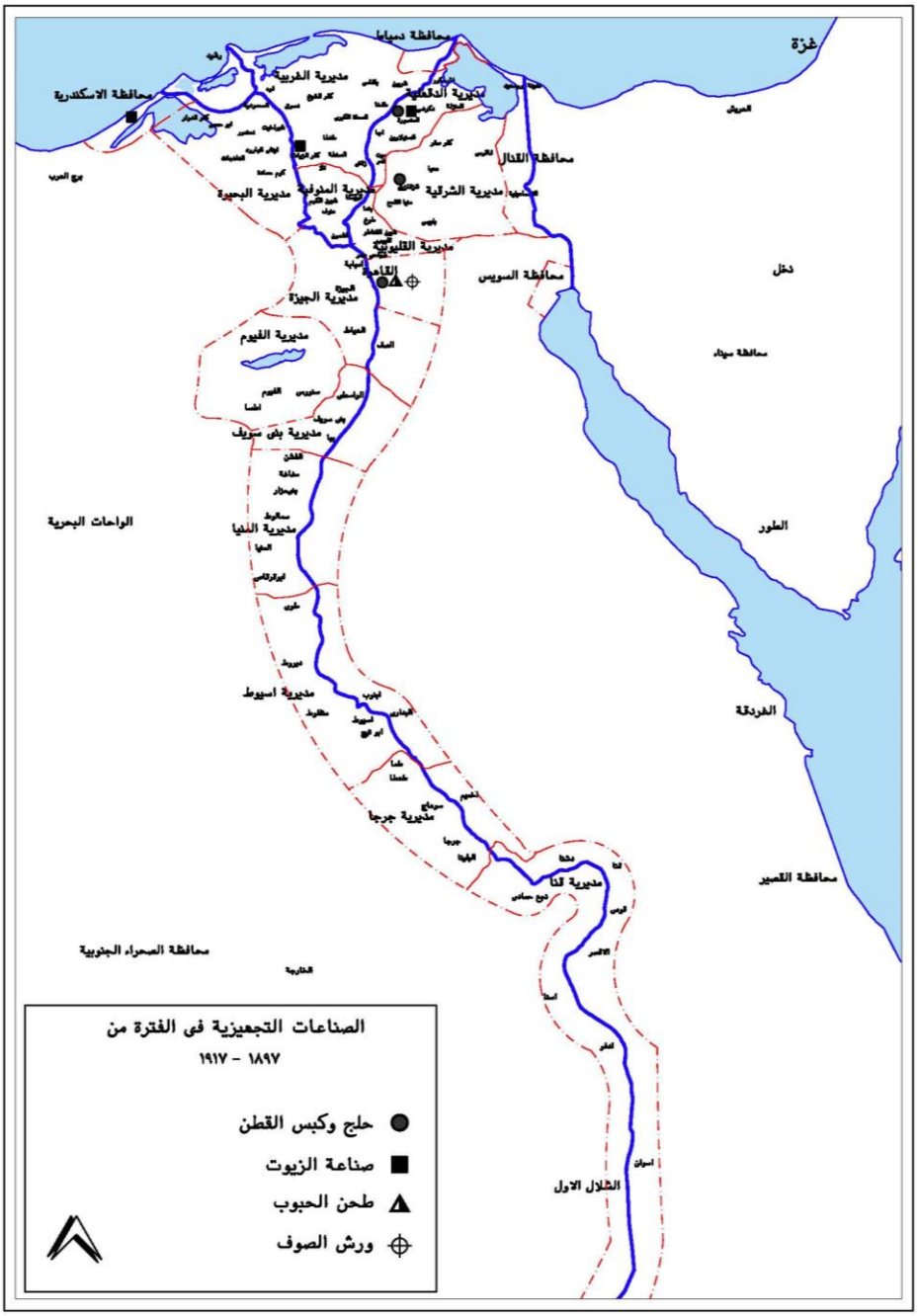
شكل رقم (12) مواقع المحاور والمنظومات الفرعية للعمران المصري عام 1917

ملاحق الفصل الرابع
مرحلة الاحتلال البريطاني وحتى الحرب العالمية الأولى
(1882- 1918م)

ملحق رقم [1]
التوزيع المكاني للصناعات المصرية [1882–1918]

نوع الصناعة		العدد	عام الإنشاء	الموقع
صناعات تجهيزية	حلج وكبس القطن	· دمج 7 مصانع في مصنع واحد	1889	القاهرة
		· بلغ عدد شركات الحلج نحو 7 شركات		القاهرة
		· مصنع الحلاجة		المنصورة
		· مصنع الحلاجة		الزقازيق
	صناعة الزيوت	· شركة الزيت والصابون المصرية	1889	الإسكندرية
		· مصنع لاستخراج زيت السمسم (أهلي)	1897	المنصورة
		· شركة الزيت والصابون المصرية	1901	كفر الزيات
	طحن الحبوب	· مطاحن طحن الحبوب	1917-1882	القاهرة
	ورش الصوف	· ورش لتنقية الصوف البلدي وفرزه وكبسه	1917-1882	القاهرة
صناعات تحويلية	الغزل والنسيج	· شركة القطن المصرية، وتم تصفيتها عام 1907	1899	القاهرة
		· شركة الغزل والنسج المصرية الإنجليزية، وتحولت إلى شركة الغزل الأهلية المصرية عام 1912	1899	الإسكندرية
	السكر	· إنشاء مصنع لتكرير السكر، وتحولت إلى شركة السكر والتكرير المصرية عام 1893	1891	الحوامدية
		· إنشاء الشركة العامة لمصانع السكر(مصنع 1)	1892	وجه قبلي
		· الشركة العامة لمصانع السكر (مصنع 2)	1895	نجع حمادي
		· اتحاد شركة السكر والتكرير المصرية مع الشركة العامة لمصانع السكر	1897	
	صناعة الطرابيش	· إنشاء مصنع للطرابيش	1902	القاهرة
	الملح والصودا	· شركة الملح والصودا المصرية	1899	وادي النطرون
	صناعة مواد البناء والأسمنت	· مصنع سورناجا	1895	القاهرة
		· إنشاء شركة بلجيكية لصناعة الأسمنت	1900	المعصرة
		· شركة الطوب المساهمة المصرية	1910	القاهرة
	صناعة الورق وفنون الطباعة	· إلغاء مصنع الورق الحكومي	1882	القاهرة
		· إنشاء المصنع الإيطالي	1901	الإسكندرية
	صناعة الخشب	· يوجد بمصر 1163 ورشة نجارة قبل عام 1908	---------	مصر
	صناعة السجائر	· يوجد بمصر 60 مصنع وورشة	1906	مصر
	صناعة الكحول	· مصنع الكحول والزيت الإسيليكي وحامض الكربونيك وأملاح البوتاسيوم	1893	طره
	صناعة البيرة	· مصنع بيرة الأهرام (1)	1897	القاهرة
		· مصنع بيرة الأهرام (2)	1897	الإسكندرية
	صناعة الحلوى	· مصنع للحلوى الوطنية	1905	المنصورة
	صناعة القوى	· شركة ليبون لتوزيع الكهرباء	1892	القاهرة

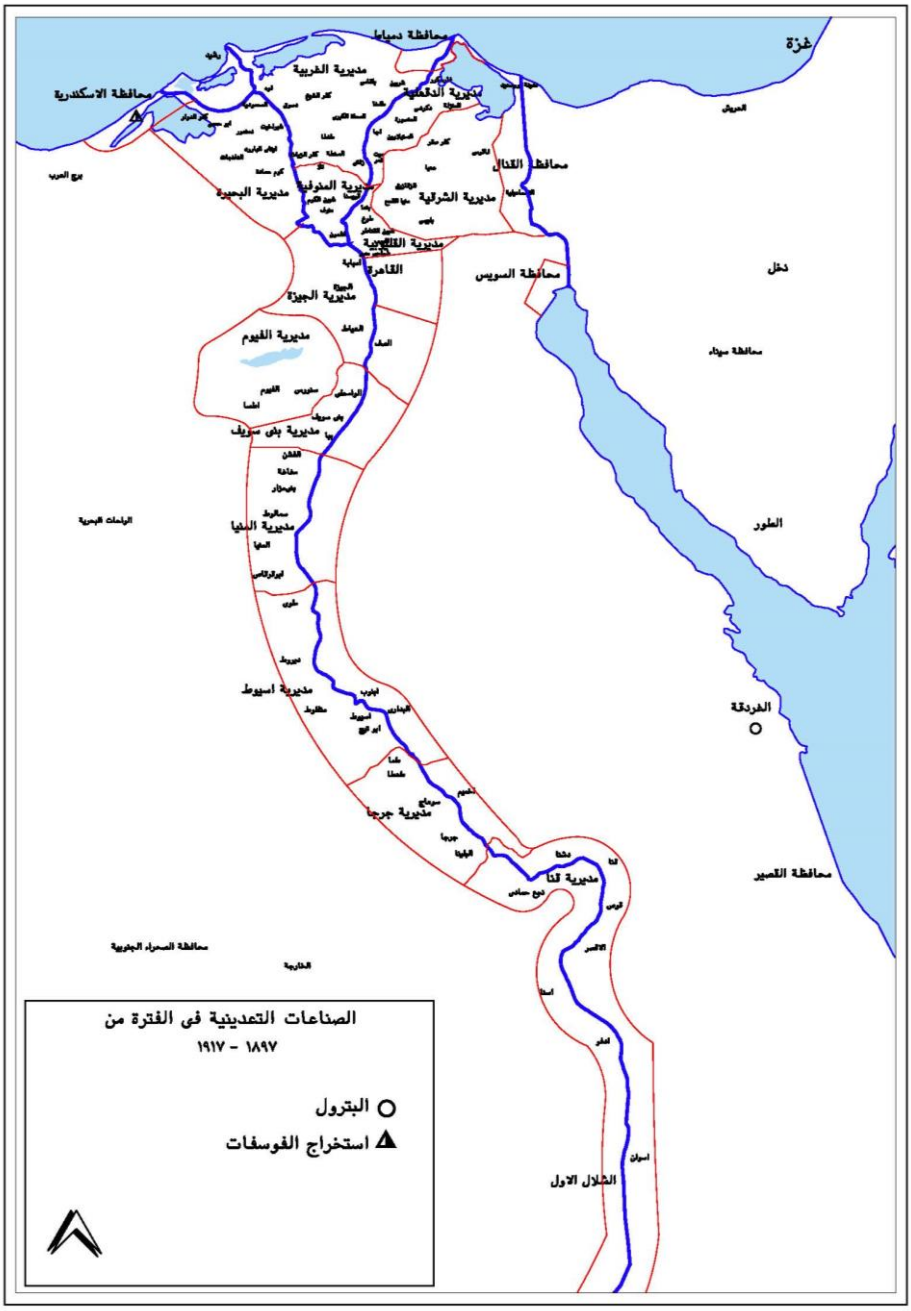
	الكهربائية	· شركة ليبون لتوزيع الكهرباء	1893	الإسكندرية
		· إنشاء 7 شركات كهرباء (أهمهم شركة ليبون وشركة النور والقوى الكهربائية وشركة كهرباء الوجه البحري)	1903:1899	----------
	صناعة الأعجنة الصناعية	· صناعة الأعجنة الغذائية (المكرونة)	أوائل القرن 20	--------
	صناعة الأدوية	· صناعة المستحضرات الصيدلية	آواخر القرن 19	الإسكندرية
	صناعة الزجاج	· مصنع الزجاج (لم يطل أمده)	في عهد توفيق	وادي النطرون
		· مصنع للزجاج أهلي (لم يطل أمده)	1897	الإسكندرية
الصناعات الاستخراجية (التعدينية)	البترول	· اكتشاف آبار البترول	1913	الغردقة ورأس غارب
		· إنشاء الشركة المصرية لاستخراج وتجارة الفوسفات	1912	الإسكندرية



ملحق رقم (٢) الصناعات التجهيزية في الفترة من ١٨٩٧ – ١٩١٧



ملحق رقم (٣) الصناعات التحويلية في الفترة من ١٨٩٧ – ١٩١٧



ملحق رقم (٤) الصناعات الاستخراجية (التعدينية) في الفترة من ١٨٩٧ – ١٩١٧

ملحق رقم [5]
الممرات الملاحية في الكباري وأهوسة الملاحة النهرية بالخزانات والقناطر

اسم المشروع	التوصيف
ممرا كوبري بنها الجديد الملاحيان	تم إنشاء كوبري بنها الجديد عام 1984 (يعمل محل كوبري بنها القديم الذي أنشئ في 1856)، ويبلغ طوله 285 متر، وبه فتحة متحركة، بها ممران ملاحيان بعرض 23.5 متر لكل منهما.
ممرا كوبري إمبابة القديم والجديد	أنشئ كوبري إمبابة القديم عام 1890 بطول 425 متر، وبه فتحة متحركة ذات ممرين ملاحيين، عرض كل منهما 21.5 متر، وأنشئ كوبري إمبابة الجديد عام 1912 على بعد 35 متر من الكوبري القديم، وبطول 490 متر، وبه فتحة متحركة بنفس مواصفات فتحة الكوبري القديم.
ممرا كوبري كفر الزيات الجديد	تم إنشاء الكوبري عام 1897 ليحل محل الكوبري القديم الذي أنشئ عام 1859، وبلغ طوله 744 مترًا، وبه فتحة متحركة ذات ممرين ملاحيين، عرض كل منهما 26.5 مترًا.
ممرا كوبري المنصورة الجديد	تم إنشاء هذا الكوبري عام 1913 ليحل محل الكوبري القديم الذي أنشئ عام 1892، بطول 277 مترًا، وبه فتحة متحركة ذات ممرين ملاحيين؛ الأول بعرض 22.9 مترًا، والثاني بعرض 24.2 مترًا.
ممرا كوبري دسوق	أنشئ هذا الكوبري عام 1897، وهو يتكون أساسًا من كوبريين؛ الأول بجهة دسوق، والثاني بجهة الرحمانية، يفصلها جزيرة وسط النيل، ويبلغ طول الكوبري الأول 347 مترًا، ويتكون من خمس فتحات ثابتة، وفتحة واحدة ذات ممرين ملاحيين، عرض كل منهما 22 مترًا، أما الكوبري الثاني الواقع بجهة الرحمانية فيبلغ طوله 250 مترًا، ويتكون من أربع فتحات ثابتة فقط.
ممرا كوبري نجع حمادي 1896 – 1897	أنشئ هذا الكوبري لمرور السكك الحديدية والعربات والدواب والأفراد، ويبلغ طوله 400 متر، وهو يحتوي على ست فتحات ثابتة وفتحة واحدة متحركة، ذات ممرين ملاحيين عرضهما 19.8 م، 27.6 م.

اسم المشروع	التوصيف
ممرا كوبري زفتى 1904 – 1906	أنشئ هذا الكوبري لمرور السكك الحديدية والمشاة والعربات والدواب، ويبلغ طوله 417 مترًا، ويحتوي على خمس فتحات ثابتة وفتحة واحدة متحركة، ذات ممرين ملاحيين، عرض كل منهما 26 مترًا.
ممرا كوبري القناطر الخيرية 1907	عندما قررت مصلحة السكك الحديدية إنشاء خط من قليوب إلى طنطا عن طريق منوف، اضطرت إلى إنشاء كوبري على النيل بطول 490 مترًا، ويتكون من ست فتحات ثابتة، وفتحة واحدة متحركة، ذات ممرين ملاحيين، عرض كل منهما 27.5 مترًا.
ممر كوبري عباس 1903 – 1908	كان طول هذا الكوبري 535، ويحتوي على ثماني فتحات، عرض كل منها 42.76 مترًا، وفتحتين عرض كل منهما 43.53 مترًا، وفتحتين عرض كل منهما 20.55 مترًا، عدا الفتحة الملاحية التي كان عرضها 65.64 مترًا.
ممر كوبري بولاق 1908 – 1912	كان طول هذا الكوبري 274.5 مترًا، ويتكون من أربع فتحات ثابتة، عرض كل منها خمسة أمتار، وفتحة ملاحية واحدة في وسط النهر، وقد افتتح للنقل في يوليو 1912.
ممر كوبري الزمالك 1908 – 1912	أنشئ على البحر الأعمى، وكان طوله 125 مترًا، ويحتوي على فتحتين ثابتين، عرض كل منهما 20 مترًا، وفتحة واحدة في الوسط للملاحة للمراكب الصاعدة، وأخرى للمراكب الهابطة، عرض كل منهما 20 مترًا.
هويس قناطر فرع رشيد	يبلغ طول قناطر فرع رشيد 465 مترًا، وتحتوي على 61 فتحة، عرض كل منها خمسة أمتار، عدا فتحتين في الوسط، عرض كل منهما خمسة أمتار ونصف، ولم يحدث تغيير في الهويس المستخدم عندما قرر الاحتلال البريطاني إصلاح تلك القناطر وتقويتها خلال المدة 1887 – 1889[1].

(1) Coivio, Sir Auckland : Making of Modern Egypt.

اسم المشروع	التوصيف
هويس قناطر فرع دمياط	يبلغ طول قناطر فرع دمياط 535 مترًا، وكانت تحتوي على 71 فتحة وهويسين، أغلق منها بصفة دائمة عشر فتحات وهويس، فأصبحت تحتوي على 61 فتحة، عرض كل منها خمسة أمتار، عدا الفتحتين رقم 24 و 25، عرض كل منهما خمسة أمتار ونصف، كما أصبح لها هويس واحد عرضه 12 مترًا، وعندما قرر الاحتلال البريطاني إصلاح الخلل في القناطر وتقويتها خلال المدة من 1887–1980، كان ذلك الهويس من ضمن العمليات التي تمت تقويتها، ولم يحل عام 1890 إلا والقناطر على كلا فرعي النيل صالحة لخزن المياه خلفها حتى ارتفاع أربعة[1] أمتار، وبالتالي لمرور المراكب عبر هويسيهما.
هويس قناطر فم رياح المنوفية	في عام 1886 جعل عرض هذا الهويس ثمانية أمتار، وحول الباقي إلى فتحة سابقة في القنطرة، غير أنه نظرًا لطبيعة الأرض الرملية أخذت المياه تتسرب تحت أساس القنطرة، فتهدم بناؤها فجأة في 26 ديسمبر 1909 [2]، فشرع في بناء قنطرة جديدة، كانت تحتوي على تسع فتحات، عرض كل منها خمسة أمتار، وبها هويس واحد، عرضه ثمانية أمتار، انتهى العمل فيه في يونيه 1910[3].

(1) Ibid P. 227.

(2) تقرير جورست عام 1909.

(3) تقرير جورست عام 1910.

تابع ملحق رقم [5]
الممرات الملاحية في الكباري وأهوسة الملاحة النهرية بالخزانات والقناطر

اسم المشروع	التوصيف
هويس قناطر فم رياح البحيرة	بنيت هذه القنطرة عام 1863، ولكنها لم تستخدم إلا عام 1890، وكانت تحتوي على ثلاث فتحات، عرض كل منها أربعة أمتار، وهويس عرضه ثمانية أمتار، ثم أضيفت إلى مبانيها عام 1900 فتحتان، عرض كل منهما أربعة أمتار، وحول الهويس القديم إلى فتحتين، وأضيف إليها هويس جديد، بعرض ثمانية أمتار، فأصبحت تتكون من سبع فتحات وهويس.
أهوسة خزان أسوان	بدأ إنشاء هذا الخزان عام 1898؛ لتخزين المياه الزائدة في مجرى النهر للانتفاع بها في وقت الحاجة، وانتهى العمل فيه عام 1902، وكان طوله 19.66 كم، ثم أنشئ بالجهة الغربية للخزان أربعة أهوسة للملاحة، عرض كل منها 9.5 أمتار، وطولها 80 مترًا، ومن ملحقات خزان أسوان "هويس سهيل"، الذي يبعد عنه بمقدار كيلو مترين، وقد أنشئ هذا الهويس لظهور آثار الشلال الأول هناك، ويبلغ طوله 18 مترًا، وعرضه 9.5 أمتار. وفي عام 1904 فكروا في تعلية الخزان، وفعلًا تمت التعلية خلال الفترة من 1908 – 1912، وصارت سعة الخزان بعد تلك التعلية الأولى مليارين وأربعمائة وعشرين مليون متر مكعب، بعد أن كان 980 مليون متر مكعب من الماء[1]، وخلال فترة التعلية المذكورة أعيد تنظيم الأهوسة، فبني هويس خامس في نهاية الهويس الرابع القديم. واستؤنفت الملاحة في تلك الأهوسة في أول ديسمبر 1910، بعد أن كانت قد توقفت عامًا كاملًا[2].
هويس قناطر زفتى 1901 – 1902	صممت قناطر زفتى لحجز المياه؛ لسد حاجة تفتيش ري زفتى عندما يعجز كل من الرياحين التوفيقي والمنوفي عن سد حاجات

(1) تقرير كرومر عام 1905، ص 78.
(2) تقرير جورست عام 1910، ص 51.

اسم المشروع	التوصيف
	ذلك التفتيش في بدء الفيضان وخلاله، ويوجد بالجهة الغربية منها هويس للملاحة طول حوضه 65 مترًا، وعرضه 12 مترًا.
هويس قنطرة فم المنصورة (1902)	أقيمت أمام قناطر زفتى على بعد كيلو مترين، ولها أربع عيون، عرض كل منها خمسة أمتار، وبها هويس واحد للملاحة طوله 35 مترًا، وعرضه ثمانية أمتار.
هويس قنطرة فم الرياح العباسي 1902	أقيمت أيضًا أمام قناطر زفتى على بعد كيلو مترين منها، ولها خمس عيون، عرض كل منها خمسة أمتار، وبها هويس للملاحة طوله 35 مترًا، وعرضه ثمانية أمتار.
هويس قناطر أسيوط 1898 – 1902	أنشئت لضمان المياه الصيفية لمساحة قدرها 1.080.000 فدان من أراضي مصر الوسطى والفيوم، بإعطائها حصتها من مياه الخزان بواسطة ترعة الإبراهيمية، ويبلغ طولها 833 مترًا، وبها هويس واحد للملاحة طول حوضه 80 مترًا، وعرضه 16 مترًا، ويسمح بمرور أكبر البواخر النيلية التي كانت موجودة في ذلك الوقت.
هويس قنطرة فم الترعة الإبراهيمية 1898 – 1902	أنشئت أمام قناطر أسيوط على بعد 50 مترًا تقريبًا، وبها هويس للملاحة طول حوضه 80 مترًا، وعرضه 16 مترًا.
هويس قناطر إسنا (1906 – 1909)	يبلغ طول القناطر 927.45 مترًا، وبها هويس واحد للملاحة طول حوضه 80 مترًا، وعرضه 16 مترًا، وقد افتتحت للنقل.

[المصدر: أمين سامي: تقويم النيل، مرجع سابق، ملحق عن الجسور والقناطر والخزانات، ص 120 – 128]

ملحق رقم [6]

الخطوط الأساسية لشركة سكة حديد الدلتا الضيقة في 1914/12/31 [(1)] خطوط عرض 75 سم

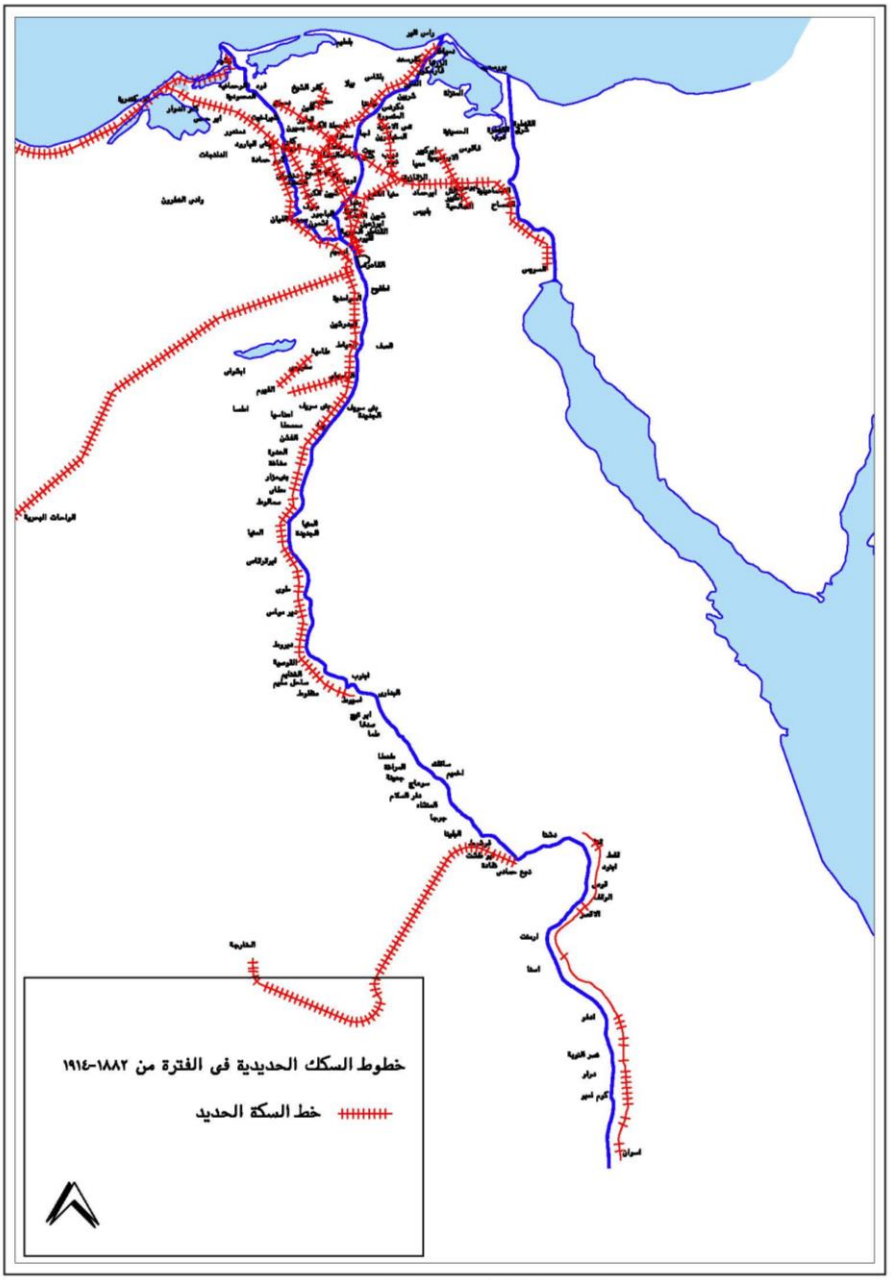
المحطات	تاريخ فتح الخط	طول الخط كم	عدد المحطات	المحطات	تاريخ فتح الخط	طول الخط كم	عدد المحطات
دمنهور ـ الدلنجات	1989	25.5	8	الدلنجات ـ إيتاي البارود	1899	23	7
الدلنجات ـ الطود	1900	32	5	الاتحاد ـ كوم فرين	1904	4	1
دمنهور ـ شبراخيت	1899	28.5	5	شبراخيت ـ إيتاي البارود	1900	20	3
شنديد ـ كفر عوانة	1900	7	2	شبراخيت ـ منية سلامة	1901	8	1
كوبري فلاقة ـ العطف	1899	20	2	العطف ـ إدفينا	1906	13	4
دمنهور ـ حفص	1898	14	2	حفص ـ حوش عيسى	1899	10	2
حوش عيسى ـ كفر الدوار	1900	52	9	أبو المطامير ـ كوم تروحي	1905	7	1
طنطا ـ محلة منوف	1899	12	4	طنطا ـ محلة مرحوم	1899	4	1
محلة مرحوم ـ برما	1899	7	1	برما ـ البناوان	1899	16	4
محلة منوف ـ قطور	1899	13	4	الملحة الكبرى ـ منية البصل	1899	14	4
منية البصل ـ سخا	1900	14	2	بسيون ـ الشين	1900	12	3
برما ـ الدلجمون	1900	9	3	طلخا ـ نبروه	1900	9	3
زفتى ـ بركة السبع	1900	18	6	الشين ـ سخا	1900	10	3
الدلجمون ـ كفر الزيات	1900	2	1	زفتى سنباط	1901	11	3
المحلة الكبرى ـ نبروه	1901	25	8	المحلة الكبرى ـ قطور	1901	24	8
سنباط ـ سمنود	1901	21	6	سمنود ـ كفر الصارم	1903	7	1
نمرة البصل ـ البناوان	1903	2.5	1	بسيون ـ صا الحجر	1904	7.5	3
تيرة ـ بيلة	1907	11	2	بردين ـ كفر عياد		1	3
بيلة ـ بلطيم	1913	52	9	سخا ـ سيدي سالم	1907	29	8
القناطر الخيرية ـ المنصورة		106	2	ميت غمر ـ فم الصافورية		3	1
فم الصافورية ـ ديرب نجم	1904	19	5	ديرب نجم ـ منيا القمح		93	6
منيا القمح ـ ميت خالد	1906	17	5	القنايات ـ صهرجت	1905	18	4
السنبلاوين ـ فم البوهية		32	1	الزقازيق ـ أجا		54	11
أجا ـ ميت سمنود		5	1	بلتان ـ كفر حمزة		31	2
أتيا اليهودية ـ المنير		11	1	الإبراهيمية ـ يحيى		7	2

(1) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري عام 1915، ص 186.

ملحق رقم [7]
الشكل النهائي للخطوط الحديدية الحكومية الرئيسة والإضافية وخط الواحات عام 1914[1]

الخـــط	عدد المحطات	طول الخط كم		
		مزدوج	مفرد	إجمالي
1- الخطوط الرئيسة (أ) خطوط قياس عادي 8.5 بوصة 4 قدم				
مصر - إسكندرية	31	222	1	223
كوبري الليمون - شبين القناطر	31	11	23	34
خط ضواحي مصر	2	10	6	16
النزهة - المكس	1	7	15	22
خط رشيد	15	-	71.7	71.7
خط مريوط	17	-	174.2	174.2
قليوب - طنطا (طريق القناطر الخيرية)	15	-	93.3	93.3
منوف - كفر الزيات	2	-	15.6	15.6
بنها - ميت - بره	1	-	10.2	10.2
دمنهور - محلة روح (طريق دسوق)	8	-	73.4	73.4
خط بور سعيد والسويس	41	42	228	270
قليوب - الزقازيق - المنصورة	16	2	131	131
خط الصالحية	5	2	34	36
طنطا - دمياط	14	14.5	104.5	119
خط البراري	11	-	81	81
الزقازيق - محلة روح	8	3	58	61
إمبابة - إيتاي البارود	13	-	120	120
مصر - الأقصر	81	247.2	429.3	676.5
الواسطى - أبو كساه	8	-	61	61
خط سنورس	2	-	12.4	12.4
(ب) خط مقياس ضيق 6 بوصة 3 قدم				
الأقصر - أسوان	17	-	220.7	220.7
إجمالي الخطوط الرئيسة	324	560.7	1963.3	2524
2- الخطوط الإضافية - مقياس ضيق				
خطوط إضافية الوجه القبلي	100	-	515	515
3- خط الواحات (مقاس ضيق)				
خط الواحات الخارجة	6	-	195	195
إجمالي الخطوط الإضافية والواحات	106	-	710	710

(1) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري عام 1915، ص 187.



ملحق رقم (٨) خطوط السكك الحديدية في الفترة من ١٨٨٢ – ١٩١٤

ملحق رقم [9]

توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في ثلاث مراحل متتالية في 1882، 1897، 1917

المدينة	تعداد1917		تعداد 1897		تعداد 1882	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
القاهرة	790939	1	534677	1	398683	1
إسكندرية	444617	2	273648	2	232636	2
بور سعيد	75404	3	42095	4	16978	14
طنطا	64880	4	57289	3	33750	4
أسيوط	44247	5	42078	5	31575	5
المنصورة	42589	6	36131	6	26942	7
دمنهور	40107	7	32122	9	23353	9
الفيوم	37256	8	33069	8	25799	8
الزقازيق	36094	9	35715	7	19815	11
بلقاس	32612	10	19469	16	—	—
المحلة	32266	11	31791	10	27823	6
السويس	30996	12	17173	19	11316	24
دمياط	30984	13	31288	11	34044	3
المنيا	30062	14	24235	13	17145	13
بني سويف	27381	15	18229	17	11076	26
أخميم	21896	16	—	—	18792	12
بنها	21835	17	12472	38	8354	39
ملوي	21394	18	16261	22	10777	27
شبين الكوم	20977	19	20705	14	16250	16
منوف	20935	20	20683	15	16293	15
قليوب	20797	21	14648	26	8644	36
قنا	19850	22	27478	12	15402	17
إسنا	19288	23	15826	23	10451	30
رشيد	18459	24	14414	28	—	—
أرمنت	18263	25	12673	37	8480	37
جرجا	18225	26	17913	18	14819	18
سوهاج	17548	27	14512	27	8774	35
الأقصر	17412	28	10638	48	3620	59
ميت غمر	17361	29	12983	35	11375	23
طهطا	17235	30	17104	20	13787	19
المطرية	16994	31	12236	39	20399	10
إدكو	16810	32	—	—	—	—
الجيزة	16035	33	16877	21	13339	20
سنورس	15880	34	15410	24	10190	32
تلا	15711	35	13048	34	9653	34
دسوق	15687	36	11878	42	6853	43
الإسماعيلية	15686	37	6886	60	3463	60

المدينة	تعداد1917		تعداد 1897		تعداد 1882	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
زفتى	15523	38	14039	31	11087	25
سنهور	15225	70	—	—	—	—
السنبلاوين	15000	39	9233	51	4983	50
فرشوط	14796	40	—	—	7988	40
جهينة	14505	67	—	—	—	—
سرس الليانة	14350	69	—	—	—	—
أشمون	14334	41	11991	40	6752	44
طما	14096	42	11635	43	7871	41
فوه	13834	43	13186	32	10390	31
بلبيس	13296	44	11267	44	7322	42
منفلوط	13190	45	15215	25	13232	21
الغنايم	13136	46	—	—	—	—
دلجا	12901	68	—	—	—	—

تابع ملحق رقم [9]

توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في ثلاث مراحل متتالية في 1882، 1897، 1917

المدينة	تعداد 1917		تعداد 1897		تعداد 1882	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
قوص	12815	47	14196	30	10585	29
البداري	12490	48	7850	53	—	—
أبو تيج	12183	49	11183	45	10770	28
بوش	12062	66	—	—	—	—
سمنود	12014	50	5150	66	11550	22
الفشن	11818	51	11984	41	6058	47
كفر الزيات	11670	52	10231	50	5581	48
النجيلة	11590	53	4397	72	—	—
أوسيم	11273	65	—	—	—	—
المنزلة	10874	54	10421	49	8447	38
القرين	10783	63	—	—	—	—
أبيار	10767	61	—	—	—	—
المنشأة	10648	64	—	—	—	—
محلة مرحوم	10601	73	—	—	—	—
بسيون	10034	55	—	—	—	—
أسوان	10031	56	13101	33	6421	45
كرداسة	9760	72	—	—	—	—
البتانون	9725	62	—	—	—	—
مليج	9725	74	—	—	—	—
القوصية	9454	57	—	—	—	—
البلينا	8077	58	7232	56	—	—
شبين القناطر	7234	71	—	—	—	—
فاقوس	6953	59	3675	73	1610	69
منيا القمح	6389	60	4796	70	2308	66



ملحق رقم (١٠) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية (ذات الوظيفة الأولى حسب معامل توطنها) حسب نشاطها الاقتصادي عام ١٩١٧

ملحق رقم [11]
توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة لعام 1917

الرتبة	المدينة	عددالسكان	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)					
		1917	النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثانى	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن
7	دمنهور	40107	زراعة	1.15	تجارة ونقل	0.79	صناعة	0.73
8	الفيوم	37256	زراعة	1.24	صناعة	1.06	تجارة ونقل	0.88
10	بلقاس	32612	زراعة	3.99	تجارة ونقل	2.50	صناعة	0.29
15	بني سويف	27381	زراعة	1.16	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.74
16	أخميم	21896	زراعة	1.35	صناعة	1.02	تجارة ونقل	0.61
17	بنها	21835	زراعة	2.20	تجارة ونقل	1.10	صناعة	0.68
18	ملوي	321394	زراعة	1.73	صناعة	0.77	تجارة ونقل	0.68
19	شبين الكوم	20977	زراعة	1.70	صناعة	0.88	تجارة ونقل	0.72
20	منوف	20935	زراعة	1.52	صناعة	1.25	تجارة ونقل	0.74
21	قليوب	20797	زراعة	2.09	صناعة	1.36	تجارة ونقل	0.48
23	إسنا	19288	زراعة	1.80	تجارة ونقل	0.65	صناعة	0.63
24	رشيد	18459	زراعة	1.31	تجارة ونقل	0.92	صناعة	0.89
25	أرمنت	18263	زراعة	2.57	صناعة	0.98	تجارة ونقل	0.24
27	سوهاج	17548	زراعة	1.05	تجارة ونقل	0.99	صناعة	0.61
30	طهطا	17235	زراعة	1.11	صناعة	0.95	تجارة ونقل	0.69
31	المطرية	16994	زراعة	3.17	صناعة	0.67	تجارة ونقل	0.63
32	ادكو	16810	زراعة	2.69	صناعة	0.57	تجارة ونقل	0.21
34	سنورس	15880	زراعة	3.72	صناعة	0.80	تجارة ونقل	0.44
35	تلا	15711	زراعة	3.85	تجارة ونقل	0.43	صناعة	0.36
36	دسوق	15687	زراعة	2.52	تجارة ونقل	0.58	صناعة	0.56
38	زفتى	15523	زراعة	1.77	تجارة ونقل	0.68	صناعة	0.64
70	سنهور	15225	زراعة	4.96	صناعة	0.42	تجارة ونقل	0.22
39	السنبلاوين	15000	زراعة	1.95	تجارة ونقل	0.80	صناعة	0.71
40	فرشوط	14796	زراعة	2.12	صناعة	0.61	تجارة ونقل	0.52
67	جهينة	14505	زراعة	4.13	صناعة	0.79	تجارة ونقل	0.21
69	سرس الليانة	14350	زراعة	3.86	صناعة	0.93	تجارة ونقل	0.26
41	أشمون	14334	زراعة	3.95	تجارة ونقل	0.57	صناعة	0.44
42	طما	14096	زراعة	2.60	تجارة ونقل	0.87	صناعة	0.45
43	فوه	13834	زراعة	1.30	صناعة	0.88	تجارة ونقل	0.64
44	بلبيس	13296	زراعة	1.16	صناعة	1.06	تجارة ونقل	0.77
45	منفلوط	13190	زراعة	1.12	تجارة ونقل	0.88	صناعة	0.77
68	دلجا	12901	زراعة	4.23	صناعة	0.34	تجارة ونقل	0.15
47	قوص	12815	زراعة	1.18	صناعة	0.73	تجارة ونقل	0.65
48	البداري	12490	زراعة	3.27	صناعة	2.68	تجارة ونقل	0.30
66	بوش	12062	زراعة	3.51	صناعة	0.62	تجارة ونقل	0.53
50	سمنود	12014	زراعة	1.69	تجارة ونقل	0.77	صناعة	0.70
51	الفشن	11818	زراعة	2.32	تجارة ونقل	0.78	صناعة	0.58
53	النجيلة	11590	زراعة	2.07	صناعة	0.57	تجارة ونقل	0.48

الرتبة	المدينة	عددالسكان	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)					
		1917	النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثانى	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن
65	اوسيم	11273	زراعة	3.77	صناعة	0.34	تجارة ونقل	0.23
54	المنزلة	10874	زراعة	1.30	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.70
61	أبيار	10767	زراعة	3.59	صناعة	0.33	تجارة ونقل	0.29
64	المنشاة	10648	زراعة	1.65	تجارة ونقل	1.12	صناعة	0.50
73	محلة مرحوم	10601	زراعة	3.40	تجارة ونقل	0.43	صناعة	0.43
55	بسيون	10034	زراعة	3.81	تجارة ونقل	0.38	صناعة	0.38
72	كرداسة	9760	زراعة	2.79	صناعة	1.17	تجارة ونقل	0.15
74	مليج	9725	زراعة	3.08	تجارة ونقل	0.70	صناعة	0.51
62	البتانون	9725	زراعة	5.14	صناعة	0.93	تجارة ونقل	0.44
57	القوصية	9454	زراعة	3.09	صناعة	0.65	تجارة ونقل	0.44
71	شبين القناطر	7234	زراعة	2.58	تجارة ونقل	0.77	صناعة	0.53
59	فاقوس	6953	زراعة	1.63	تجارة ونقل	0.92	صناعة	0.86

ملحق رقم [12]
جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1917

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1917	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)					
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن
1	القاهرة	790939	تجارة ونقل	1.07	صناعة	1.07	زراعة	0.26
2	إسكندرية	444617	تجارة ونقل	1.34	صناعة	0.96	زراعة	0.15
3	بورسعيد	75404	تجارة ونقل	2.00	صناعة	0.92	زراعة	0.14
4	طنطا	64880	تجارة ونقل	1.01	صناعة	0.85	زراعة	0.48
6	المنصورة	42589	تجارة ونقل	1.02	صناعة	0.95	زراعة	0.29
12	السويس	30996	تجارة ونقل	1.95	صناعة	0.76	زراعة	0.52
14	المنيا	30062	تجارة ونقل	1.05	صناعة	0.86	زراعة	0.67
33	الجيزة	16035	تجارة ونقل	1.11	صناعة	0.97	زراعة	0.52
37	الإسماعيلية	15686	تجارة ونقل	2.21	صناعة	0.89	زراعة	0.25
66	أسوان	10031	تجارة ونقل	1.06	صناعة	0.75	زراعة	0.23
71	البلينا	8077	تجارة ونقل	1.14	صناعة	0.78	زراعة	0.65
28	الأقصر	17412	تجارة ونقل	1.18	زراعة	0.86	صناعة	0.74
8	الفيوم	37256	زراعة	1.24	صناعة	1.06	تجارة ونقل	0.88
15	بني سويف	27381	زراعة	1.16	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.74
16	أخميم	21896	زراعة	1.35	صناعة	1.02	تجارة ونقل	0.61
18	ملوي	21394	زراعة	1.73	صناعة	0.77	تجارة ونقل	0.68
19	شبين الكوم	20977	زراعة	1.70	صناعة	0.88	تجارة ونقل	0.72
20	منوف	20935	زراعة	1.52	صناعة	1.25	تجارة ونقل	0.74
21	قليوب	20797.2	زراعة	2.09	صناعة	1.36	تجارة ونقل	0.48
25	أرمنت	18263	زراعة	2.57	صناعة	0.98	تجارة ونقل	0.24
30	طهطا	17235	زراعة	1.11	صناعة	0.95	تجارة ونقل	0.69
31	المطرية	16994	زراعة	3.17	صناعة	0.67	تجارة ونقل	0.63
32	ادكو	16810	زراعة	2.69	صناعة	0.57	تجارة ونقل	0.21
34	سنورس	15880	زراعة	3.72	صناعة	0.80	تجارة ونقل	0.44
39	سنهور	15225	زراعة	4.96	صناعة	0.42	تجارة ونقل	0.22
41	فرشوط	14796	زراعة	2.12	صناعة	0.61	تجارة ونقل	0.52
42	جهينة	14505	زراعة	4.13	صناعة	0.79	تجارة ونقل	0.21
43	سرس الليانة	14350	زراعة	3.86	صناعة	0.93	تجارة ونقل	0.26
46	فوه	13834	زراعة	1.30	صناعة	0.88	تجارة ونقل	0.64
47	بلبيس	13296	زراعة	1.16	صناعة	1.06	تجارة ونقل	0.77

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1917	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)					
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن
50	دلجا	12901	زراعة	4.23	صناعة	0.34	تجارة ونقل	0.15
51	قوص	12815	زراعة	1.18	صناعة	0.73	تجارة ونقل	0.65
52	البداري	12490	زراعة	3.27	صناعة	2.68	تجارة ونقل	0.30
54	بوش	12062	زراعة	3.51	صناعة	0.62	تجارة ونقل	0.53
58	النجيلة	11590	زراعة	2.07	صناعة	0.57	تجارة ونقل	0.48
59	أوسيم	11273	زراعة	3.77	صناعة	0.34	تجارة ونقل	0.23
60	المنزلة	10874	زراعة	1.30	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.70
62	أبيار	10767	زراعة	3.59	صناعة	0.33	تجارة ونقل	0.29
67	كرداسة	9760	زراعة	2.79	صناعة	1.17	تجارة ونقل	0.15
68	البتانون	9725	زراعة	5.14	صناعة	0.93	تجارة ونقل	0.44
70	القوصية	9454	زراعة	3.09	صناعة	0.65	تجارة ونقل	0.44

تابع ملحق رقم [12]
جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1917

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1917	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)					
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن
7	دمنهور	40107	زراعة	1.15	تجارة ونقل	0.79	صناعة	0.73
10	بلقاس	32611.8	زراعة	3.99	تجارة ونقل	2.50	صناعة	0.29
17	بنها	21835.2	زراعة	2.20	تجارة ونقل	1.10	صناعة	0.68
23	إسنا	19288	زراعة	1.80	تجارة ونقل	0.65	صناعة	0.63
24	رشيد	18459	زراعة	1.31	تجارة ونقل	0.92	صناعة	0.89
27	سوهاج	17548	زراعة	1.05	تجارة ونقل	0.99	صناعة	0.61
35	تلا	15711	زراعة	3.85	تجارة ونقل	0.43	صناعة	0.36
36	دسوق	15687	زراعة	2.52	تجارة ونقل	0.58	صناعة	0.56
38	زفتى	15523	زراعة	1.77	تجارة ونقل	0.68	صناعة	0.64
40	السنبلاوين	14999.67	زراعة	1.95	تجارة ونقل	0.80	صناعة	0.71
44	أشمون	14334	زراعة	3.95	تجارة ونقل	0.57	صناعة	0.44
45	طما	14096	زراعة	2.60	تجارة ونقل	0.87	صناعة	0.45
48	منفلوط	13190	زراعة	1.12	تجارة ونقل	0.88	صناعة	0.77
55	سمنود	12014	زراعة	1.69	تجارة ونقل	0.77	صناعة	0.70
56	الفشن	11818	زراعة	2.32	تجارة ونقل	0.78	صناعة	0.58
63	المنشأة	10648	زراعة	1.65	تجارة ونقل	1.12	صناعة	0.50
64	محلة مرحوم	10601	زراعة	3.40	تجارة ونقل	0.43	صناعة	0.43
65	بسيون	10034	زراعة	3.81	تجارة ونقل	0.38	صناعة	0.38
69	مليج	9725	زراعة	3.08	تجارة ونقل	0.70	صناعة	0.51
72	شبين القناطر	7234	زراعة	2.58	تجارة ونقل	0.77	صناعة	0.53
73	فاقوس	6953	زراعة	1.63	تجارة ونقل	0.92	صناعة	0.86
11	المحلة	32266	صناعة	1.45	زراعة	0.92	تجارة ونقل	0.72
29	ميت غمر	17361	صناعة	1.03	زراعة	0.97	تجارة ونقل	0.87
49	الغنايم	13136	صناعة	5.90	زراعة	3.71	تجارة ونقل	0.18
61	القرين	10783	صناعة	5.79	زراعة	4.70	تجارة ونقل	0.18
74	منيا القمح	6389	صناعة	7.39	زراعة	1.15	تجارة ونقل	1.13
5	أسيوط	44247	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.68	زراعة	0.54
9	الزقازيق	36094	صناعة	1.07	تجارة ونقل	1.03	زراعة	0.42
13	دمياط	30984	صناعة	1.46	تجارة ونقل	0.94	زراعة	0.27
22	قنا	19850	صناعة	0.79	تجارة ونقل	0.60	زراعة	0.58

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1917	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)					
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن
26	جرجا	18225	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.82	زراعة	0.70
53	أبو تيج	12183	صناعة	1.04	تجارة ونقل	1.02	زراعة	0.72
57	كفر الزيات	11670	صناعة	1.14	تجارة ونقل	1.04	زراعة	0.51

الفصل الخامس
بين الحربين العالميتين وحتى قيام ثورة يوليو
(1918 - 1952م)

انتهت الحرب العالمية الأولى عام 1918، بعد أن ألقت بظلالها بشكل واضح على كل جوانب الحياة السياسية والاقتصادية بمصر، كما سبق عرضه، ولكن تأثير الحرب كان مستمرًّا على بعض هذه الجوانب، ومؤقتًا على بعضها الآخر، إلا أن ذلك -في عمومه- أفرز إعادة صياغة -إن صح التعبير- لأسلوب إدارة البلاد بقطاعاتها المختلفة، كما أن هذه الحرب مهدت بقوة لنشأة الحركة الوطنية الفاعلة على المستوى السياسي والاقتصادي، وهو ما ميز هذه الفترة، خاصة بفعل التأثيرات المباشرة للحرب العالمية الثانية، التي يمكن اعتبارها إيذانًا بنهاية فترة الاحتلال، وترسيخًا لقوة التيار الوطني الناشئ منذ ثلاثة عقود أو يزيد، ويمكن استعراض هذه التطورات وأثرها على القطاعات المختلفة، وبالتالي على منظومة العمران المصري، من خلال عرض تطور هذه القطاعات على مرحلتين متتاليتين، تبدأ الأولى من نهاية الحربة العالمية الأولى وحتى الكساد الكبير (1918 – 1930) والثانية من 1930 وحتى 1952.

ويلخص الدكتور جمال حمدان أهم خصائص هذه الفترة الأولى بقوله [1]: "*هذه المرحلة انتقالية باهتة الملامح نسبيًّا، وهي أقرب للجمود والتوقف نوعًا منها إلى أي من التوسع أو الانكماش الملموس في معظم خطوط الاقتصاد، فأهم خصائصها توقف توسع المساحة المزروعة تقريبًا، وضعف توسع المساحة المحصولية نوعًا، وفي الوقت نفسه بدأت مشكلة الصرف تفرض نفسها على خصوبة التربة ونمو الإنتاج ومتوسط غلة الفدان، كما أخذ القطن يتذبذب مع الحربين العالميتين والأزمة العالمية (الكساد الكبير)، وبذا بدأ اقتصاد التصدير يلقى المتاعب الجدية، في حين راحت الصناعة تحاول أن تنهض من هوتها وتقاوم دون جدوى تقريبًا، وظلت الزراعة تقريبًا هي كل جسم وعصب الاقتصاد، فطول الثلاثين سنة الأولى من القرن العشرين كانت تستوعب 70٪ من العمالة، وتقدم 50٪ من الدخل القومي*".

ويمكن اعتبار ما قاله د. جمال حمدان مقدمة لاستعراض هذه القطاعات بشيء من التفصيل في المرحلتين السابق ذكرهما.

---

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 30-31.

1 - الزراعة: الري وتطور الملكية الزراعية والعمران:

شهدت هذه الفترة استمرارًا لجهود التنمية الزراعية من خلال مشروعات الري والصرف، والتي شملت تعلية خزان أسوان، والتوسع في إنشاء القناطر، إلا أن المساحة المزروعة لم تواصل نموها بالشكل الذي كان قبلًا، ففي الفترة 1910 - 1914 كان متوسط المساحة المزروعة نحو 5.2 مليون فدان (بنقص قدره 300 آلاف فدان عن عام 1900)، وأخذت المساحة المزروعة تنمو ببطء شديد بصعوبة واضحة، حتى استعادت النقص المشار إليه عام 1927؛ حيث بلغت المساحة 5.544 مليون فدان، واستمرت على هذه المساحة حتى عام 1931، ثم بدأت ببطء شديد تنمو من جديد، وفي ذلك يقول د. جمال حمدان[1]: *"لقد انتهى عصر التوسع الأفقي في الزراعة"*.

أما المساحة المحصولية فلم تتوقف عن النمو في هذه الفترة، ولكنه نمو بطيء جدًّا، فقد بلغ المتوسط العام للمساحة المحصولية في الفترة من 1900 - 1914 نحو 7.61 مليون فدان. وعمومًا فقد بدأ التوسع الرأسي أيضًا في مرحلة الهبوط، فالمساحة المحصولية التي توسعت بنسبة 66٪ في الثلاثين سنة 1877 - 1907، لم تزد إلا بنسبة 10٪ في الثلاثين سنة التالية. وشكلت مسألة الصرف معضلة حقيقية تواجه تطور الزراعة المصرية خلال هذه الفترة (وما بعدها). وعلى الرغم من اهتمام حكومة الاحتلال بهذه المشكلة (زادت أطوال المصارف نحو 40٪ في حين زادت أطوال الترع نحو 10٪ في الفترة 1917 - 1937)، إلا أن غلة الفدان ظلت في تراجع شديد، ولم يحفظ إنتاجيته إلا الاستخدام المفرط لاستعمال الأسمدة الكيماوية، حتى أن مصر جاءت قبيل الحرب العالمية الثانية في المرتبة العاشرة بين دول العالم من حيث كثافة التسميد للفدان المزروع. وعليه فإن نسبة الزيادة السنوية في الإنتاج الزراعي عمومًا لم تتعد 1٪ في المتوسط في الفترة من 1913 حتى 1939.

ولعل ما توصل إليه "أوين" يلخص الهيكل العام لتطور الزراعة المصرية طوال فترة الاحتلال البريطاني من بدايتها إلى نهايتها؛ حيث يرى *"أن الزيادة المبكرة التي حدثت في الإنتاج لم تتحقق إلا مقابل تباطؤ أشد في معدل التحسن في السنوات التالية"*[2].

غير أن إنتاج القطن لم يتوقف عن النمو خلال هذه الفترة، على الرغم من تراجعه بسبب الحرب الأولى في بداية هذه الفترة ثم بسبب الأزمة العالمية (الكساد الكبير) في نهايتها، فمثلًا هبطت المساحة المزروعة قطنًا خلال سنوات الحرب الأولى، هو ما أدى إلى انخفاض الإنتاج الكلي لمحصول القطن، فبعد أن كان المحصول حوالي 8 ملايين قنطار قبيل الحرب، وصل إلى نحو 6 ملايين قنطار في عام 1920، ولكنه استعاد مستواه فيما بعد، ولكن من خلال استخدام سياسات التحديد المحصولي

(1) جمال حمدان: المرجع السابق، ص 31.

(2) جمال حمدان: المرجع السابق، ص 32.

للزمامات المزروعة، وهي السياسات التي ثبت فشلها بوضوح، وفي ذلك يرى د. علي لطفي[1] أن سياسة تحديد إنتاج القطن بهدف رفع أسعاره كانت خاطئة؛ لسببين:

- أن إنتاج القطن المصري لا يمثل إلا نسبة ضئيلة من الإنتاج العالمي (10٪ من إنتاج أمريكا وحدها)، وبالتالي فإن نقص أو زيادة هذا الإنتاج لا يؤثر في الأسعار العالمية.
- أن تخصص مصر في زراعة القطن طويل التيلة، ومع الارتفاع الشديد المستمر في أسعاره بدأت المصانع في تطوير آلاتها لاستعمال الأقطان قصيرة التيلة، وخلط الأقطان بالألياف الصناعية، وهو ما استمر إلى الآن، وتأثر به القطن المصري بشدة.

ومن هنا تخلت مصر منذ بداية الثلاثينيات من القرن العشرين عن سياسة التحديد، وتبنت السياسة العكسية تمامًا، وهي زيادة المحصول إلى أقصى حد ممكن، فعاد الإنتاج يتصاعد من جديد حتى بلغ عام 1930 نحو 8.3 مليون قنطار، متفوقًا على بداياته قبيل الحرب العالمية الأولى[2].

وعمومًا كان ذلك مدخلًا للمرحلة التالية؛ حيث شهدت نهاية عام 1929 مرحلة جديدة، هي مرحلة الكساد الكبير، والتي استمرت من عام 1930 وحتى قيام الحرب العالمية الثانية عام 1939، فشهدت هذه الفترة تغيرات مهمة في سياسة مصر الاقتصادية، تأثر بها الإنتاج الزراعي إلى حد بعيد؛ حيث بدأت مصر في اتباع مبدأ الحماية، وهجرة سياسة الحرب الاقتصادية[3]، كما أدركت الحكومة أخيرًا خطورة الاعتماد على محصول واحد (القطن)؛ حيث يؤدي ذلك إلى جعل الاقتصاد المصري كله شديد الحساسية لتقلبات أسعاره، وهو ما وضح تمامًا خلال سنوات الحرب الثانية، فما أن اشتعلت نار الحرب العالمية الثانية حتى قامت الحكومة بالتدخل لضمان توافر احتياجات البلاد من المواد الغذائية، بعد انقطاع معظم الوارد من الحاصلات الزراعية.

ففي عام 1942 أصدرت الحكومة أمرًا عسكريًّا، يقضي بتحديد مساحات زراعة القمح والشعير بما لا يقل عن 50٪ من الزمام المزروع في شمال الدلتا، و 10٪ في بقية مناطق القطر، وهو ما أدى إلى زيادة المساحة المزروعة قمحًا وشعيرًا، أما بالنسبة للقطن فقد حددت مساحته بالدلتا بنسبة 22٪، وبنسبة 15٪ في بقية القطر، وذلك كحد أقصى، كما منعت زراعته إطلاقًا في بعض المناطق[4].

---

(1) علي لطفي: التطور الاقتصادي، دراسة تحليلية لتاريخ أوربا ومصر الاقتصادي، مكتبة عين شمس، 1985، ص 297.
(2) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 33.
(3) علي لطفي: التطور الاقتصادي، مرجع سابق، ص 236.
(4) علي لطفي: المرجع السابق، ص 236 – 237.

وبذلك فإن القطن تلقى ضربته المؤثرة أثناء الحرب الثانية، فمساحة الأرض المزروعة قطنًا تناقصت بشدة خلال فترة محدودة جدًّا، فبعد أن كانت حوالي 1.75 مليون فدان عام 1939، تراجعت إلى نحو 1.12 مليون فدان عام 1943، ثم واصلت تراجعها إلى نحو 980 ألف فدان عام 1945، وهو ما عاد بمساحة الأرض المخصصة لزراعة القطن، وكذلك إنتاجه إلى نحو نصف قرن للخلف.

غير أنه بعد انتهاء الحرب استعاد طفراته بسرعة رهيبة؛ حيث وصلت مساحته إلى 1.4 مليون فدان عام 1948، ثم إلى 1.7 مليون فدان عام 1949، ثم إلى نحو 2 مليون فدان عام 1951، كما وصل إنتاجه الكلي عام 1952 إلى نحو عشرة ملايين قنطار لأول مرة في تاريخ مصر، وقد وصف د. جمال حمدان عام 1952 بأنه: "*سنة 1952 هي ذروة القطن مساحة ومحصولًا، سنة المليوني فدان والعشرة ملايين قنطارًا*"(1).

مجال الري:

توقفت مشروعات الري في مصر كلية مع الحرب العالمية الأولى، ولكن ما إن انتهت الحرب حتى بدت رغبة الحكومة في رسم سياسة مائية ترمي إلى توفير كمية إضافية من المياه؛ حتى يمكن زيادة المساحة القابلة للزراعة، وزيادة المساحة المحصولية، وقد أقيمت عدة مشروعات لتطهير الرياحات، أو حفر بعض الترع التي تصل الأراضي البعيدة بمجرى النهر أو ترعه الرئيسة. ومن أهم المشروعات في هذه الفترة الآتي:

- إنشاء قناطر نجع حمادي عام 1930؛ للمساعدة على ضمان ري الحياض وزيادة الأراضي التي تروى ريًّا صيفيًّا في جرجا وأسيوط.
- الانتهاء من التعلية الثانية لخزان أسوان عام 1937؛ حيث بلغ ارتفاع الماء أمامه 120 مترًا، وأمكن حجز حوالي 6 مليارات من الأمتار المحكمة من المياه.
- إنشاء خزان جبل الأولياء عام 1937؛ ليساعد خزان أسوان في توفير المياه.
- إقامة قناطر محمد علي سنة 1939؛ لتحل محل قناطر الدلتا القديمة، والتي أصبحت عاجزة عن مواجهة المطالب المتزايدة للزراعة.

ومن خلال هذه المشروعات الضخمة أمكن تحويل الدلتا بتمامها من ري الحياض إلى الري الدائم، كما تم تحويل جميع أراضي الوجه القبلي، فيما عدا 900 ألف فدان من ري الحياض إلى الري الدائم. وكل ذلك ساعد بالطبع في التنوع المحصولي الذي شاهدته تلك الفترة، وإن كان ذلك قد ساعد على زيادة المساحة المحصولية، ولكنه كان أولًا وأخيرًا على حساب خصوبة الأراضي، وبالتالي إنتاجية الفدان.

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 36.

وأهم ما يميز هذه المرحلة (من الكساد الكبير 1930 وحتى الثورة 1952) أنها بدأت فيها تراجع الزراعة نسبيًّا، أو ثباتها (ظاهريًّا) لحساب الصناعة، وهي مرحلة تحول كبرى، انعكست بالطبع ومباشرة على منظومة العمران المصري، كما سيلي بيانه، وقد أوجز د. جمال حمدان خصائص هذه المرحلة بقوله[1]:

"إلى حد ما، ولكن في حدود الوحدة الأساسية للعصر الاستعماري، تكاد هذه المرحلة أن تكون نقيض المرحلة الأولى، مثلما تعد انتقالية إلى العصر الثوري القادم. فبينما الزراعة تنمو ببطء وبصعوبة واضحة، تبدأ الصناعة دفعتها الوحيدة في كل فترة، وهكذا تتحدد ملامح المرحلة البارزة في اتجاه كلتا المساحتين المزروعة والمحصولية إلى التناقص البطيء أولًا، ثم إلى التزايد الطفيف بعد ذلك، ثم في القطن يستمر الاتجاه إلى الزيادة مع التذبذب المستمر في محصول الفدان وفي حجم الصادر، ولكن الحرب الثانية تهبط بمساحته وبإنتاجه بشدة، كما لم يحدث في أي وقت مضى، على أن الجديد في هذه المرحلة هو الصناعة التي تلقت دفعتها الأولى بترشيد التعريفة الجمركية في 1930، ثم استمدت انطلاقتها الحقيقية من الحرب العالمية الثانية".

تطور نمط الملكية الزراعية:

تميزت هذه الفترة بظهور مشكلة سوء التوزيع الصارخ لملكية الأراضي الزراعية، وما أدى إليه ذلك من خلق مشكلات اقتصادية واجتماعية، وإفساد للحياة السياسية. وفيما يلي بعض الأرقام الخاصة بتوزيع الملكية في مصر عام 1950:

جدول رقم (1)

توزيع الملكية في مصر عام 1950

فئات المساحة بالفدان	عدد الملاك	%	المساحة بالفدان	%	متوسط وحدة الملكية بالفدان
أقل من 1	1.981.460	71.8	780.946	13.1	0.39
من 1 إلى 5	618.860	22.4	1.324.030	22.2	2.14
من 5 إلى 10	80.019	2.9	531.024	8.9	6.6
من 10 إلى 20	46.123	1.7	626.70	10.5	13.59
من 20 إلى 30	13.073	0.5	313.078	5.2	23.95
من 30 إلى 50	9.356	0.3	351.577	5.9	37.58
أكثر من 50	11.884	0.4	2.042.207	34.2	171.90
	2.760.775	100.0	5.969.562	100.0	2.16

(1) جمال حمدان: المرجع السابق، ص 34.

وتدل الأرقام بالجدول السابق على ما يلي:

- هناك سوء توزيع صارخ لملكية الأراضي الزراعية؛ حيث تتركز الملكية إلى حد بعيد في يد عدد قليل من كبار الملاك. فيلاحظ أن 0.4٪ من الملاك يمتلكون فيما بينهم 34.2٪ من المساحة المزروعة. فبينما 99.6٪ من مجموع الملاك يمتلكون 65.8٪ من المساحة المزروعة و71.8٪ من الملاك لا يمتلكون إلا 13.1٪ من المساحة المزروعة.
- بمقارنة أرقام الجدول السابق مع أرقام توزيع الملكية في أواخر القرن الماضي، يتضح أن متوسط وحدة الملكية الزراعية قد هبط كثيرًا، فبعد أن كان 7.12 عام 1894 هبط إلى 2.16 عام 1950.
- بإجراء نفس المقارنة السابقة، يتضح أن عدد الملاك قد زاد بنسبة أكبر من نسبة زيادة المساحة المزروعة. ففي خلال الفترة من عام 1894 حتى عام 1950، زاد عدد الملاك بنسبة 418.3٪ بينما لم تزدد المساحة المزروعة إلا بنسبة 126.8٪ فقط. ولعله من الجدير الإشارة إلى أن الزيادة في عدد الملاك كانت تحدث دائمًا في هذه الفئة التي تمتلك أقل من خمسة أفدنة. وقد أدى ذلك إلى صغر حجم الوحدة الزراعية في هذه الفئة، حتى أصبح متوسط الملكية بها 0.39 من الفدان. ومما لا شك فيه أن هذه المساحة لا تسمح بالاستغلال الاقتصادي؛ مما يؤدي إلى ارتفاع التكاليف ونقص الإنتاج [1].

أثر التطورات في قطاع الزراعة على منظومة العمران المصري في الفترة 1918 حتى 1952:

يظهر من العرض السابق لأهم ملامح تطور قطاع الزراعة خلال هذه الفترة، مدى التذبذب الشديد الذي تعرض له، خاصة في مجال التخصص المحصولي، فالقطن الذي تدور حوله معظم الأنشطة الاقتصادية الأخرى، (والذي تقوم على دورته الإنتاجية المتكاملة معظم وظائف مدن القطر المصري في هذه الفترة)، تراوح إنتاجه بين عشرة ملايين قنطار في نهاية الفترة، وسبعة ملايين في بدايتها، مرورًا بانخفاضات حادة جدًّا في الإنتاج في الوسط (وصل الإنتاج في بعض الأحيان إلى ثلثي قيمته في بداية الفترة ونصفه في نهايتها)؛ ولذلك مردود مباشر على منظومة العمران المصري، ويمكن تحديد ذلك في النقاط التالية:

---

(1) يرجع ذلك إلى عدة أسباب أهمها:

- يتعذر على صاحب المساحة الصغيرة إدخال التحسينات الفنية التي تتطلب استخدام الخبرة والكفاية.
- يتعذر على صاحب المساحة الصغيرة الإفادة من المعدات الآلية في الاستقلال الزراعي.
- إهدار طاقة العمل؛ لأن المساحة الصغيرة لا تستهلك عمل الأسرة التي تعيش على استغلالها، فتنتشر البطالة المقنعة.
- يدفع المزارع الصغير أثمانًا مرتفعة لما يشتريه من البذور والسماد والمبيدات الحشرية.

- حتى هذه الفترة، فإن معظم المدن المصرية التي تم رصدها في تعداد عام 1917 كانت تستمد وظيفتها الأساسية من تجميع القطن، وكبسه، وحلجه، وبلغ عدد هذه المدن (والتي جاءت وظيفتها الأولى زراعة عام 1917 حسب استنتاجات الفصل السابق) 50 مدينة، وهو ما يمثل نسبة قدرها نحو 68٪ من جملة المدن المصرية في هذه الفترة، وعليه فإن هذه المدن بالتأكيد تتأثر سلبًا وإيجابًا بتذبذبات إنتاجية القطن وطبيعة المحاصيل البديلة، فحلقات بيع القطن تحول معظمها إلى صوامع للغلال في مرحلة انحسار إنتاج القطن، كما أن أسلوب تجميع القطن للتصدير كان يتطلب وجود منظومات فرعية تتكامل في عملية التجميع (من القرى إلى المدن الصغرى، ثم إلى المراكز الكبرى في مواقع البورصات ثم إلى الموانئ)، بينما في حالة المحاصيل الأخرى، وخاصة الحبوب، فنظرًا لأنها كانت للاستهلاك المحلي، فإن هذه المنظومات انفرط عقدها، وأصبح المحصول يتحول من القرى إلى أسواق الاستهلاك مباشرة.
- أدى انحسار إنتاج القطن في بعض فترات هذه المرحلة إلى ضرورة التركيز على بعض النقاط المهمة ذات الخصائص الموقعية المميزة كمراكز للتجميع والتصنيع، ومن هنا استفادت بعض المراكز ذات الحجم السكاني الكبير والثقل الإداري القديم بتكثيف حركة التجارة والصناعة بها، وأهم هذه المدن (طنطا – المنصورة – المحلة الكبرى – دمنهور – الزقازيق)، وكان ذلك خصمًا من الرصيد الحضري للمدن الأقل حجمًا.
- أدى التنوع المحصولي لهذه الفترة –والذي كان على رأسه إنتاج الحبوب والأرز– إلى تأكيد الدور الزراعي لبعض المدن ذات الخصائص الحضرية، وكان على رأس هذه المدن مدينة دمياط، التي أصبحت أهم مراكز تجميع الأرز وتبييضه وتوزيعه في الدلتا، ومعها كل من مدينة المنزلة والمنصورة.
- بدا في بعض الأحيان أن مطاحن الحبوب بدأت تحل محل أماكن كبس وحلج القطن في بعض المدن، كنتيجة تلقائية لتحولات التركيب المحصولي، وأهم المدن التي شهدت هذه التحولات تركزت في جنوب الدلتا والجيزة وشمال الصعيد، وأسست بعض الشركات المساهمة؛ للاستثمار في مجال طحن الحبوب، ولعل أهمها شركة مطاحن الوجه القبلي (وهي مستمرة إلى الآن).
- أدى الارتفاع الشديد لأسعار المنتجات الغذائية زمن الحرب، والقطن بعدها، إلى تكوين رصيد رأسمالي كبير في يد طبقة كبار الملاك الزراعيين (أما صغار الملاك فإن ارتفاع الأسعار كان يلتهم فائض أرباحهم)، ونظرًا للتذبذب الشديد في قطاع الزراعة، مع وجود نهضة

محتملة في قطاع الصناعة قد بدت ملامحها في الظهور، فإن جزءًا كبيرًا من هذه الأموال اتجه للاستثمار في الصناعة والعقارات، وهو بلا شك يعد إضافة للرصيد الحضري، سواء على مستوى المنشآت أو النشاط الاقتصادي.

- أكدت هذه الفترة على نمط الملكية الزراعية غير المتوازن، والذي زادت فيه الفجوة من كبار الملاك وصغارهم؛ بحيث أصبحت الملكيات الصغيرة لا تفي بحاجات حائزيها الضرورية، وبالتالي أصبحوا يشاركون في تيارات الهجرة الوافدة من الريف إلى الحضر، وإلى العاصمتين على وجه الخصوص.
- أثر التنوع المحصولي على تنوع الصناعات المترتبة عليها؛ مما أدى إلى ظهور صناعات لم تكن معروفة سابقًا، مثل التعبئة، والتعليب، والتغليف، وحفظ الخضار، وتصنيع الأعلاف، والأسمدة، ولعل مدينتا (قها وإدفينا) من أهم الأمثلة لهذه النوعية من المدن الشاهدة على ذلك.
- أسهمت طبيعة التخصص المحصولي في إعادة النشاط إلى النقل النهري، والموانئ النيلية؛ لأنها تعد الأنسب في حالة نقل الغلال والحبوب عنها في حالة القطن.
- أسهمت العلاقة المباشرة بين المدن والقرى المحيطة بها في مجال تسويق الحبوب والغلال للاستهلاك المحلي في تنشيط عمل المتصل الريفي الحضري، والذي كان مقدمة لتحويل العديد من القرى إلى مدن خلال فترات لاحقة، كما سيلي بيانه.
- ساهم التذبذب الشديد والسريع في طبيعة التركيب المحصولي في عدم ثبات عديد من المدن على وظائفها لفترة زمنية كافية لرسوخ ووضوح وظيفتها الأساسية، ونظرًا لحداثة عهد معظم هذه المدن حضريًا، فإنها لم يكن لديها المرونة الكافية لاستيعاب هذه التذبذبات، فنجد أن هناك عددًا لا بأس به من المدن التي سجلت عام 1917 قد ارتد على المتصل الريفي الحضري في اتجاه الريف. وهو ما سيتم توضيحه عند التعرض لأحجام ووظائف المدن خلال هذه الفترة.

2. الصناعة واقتصاد الحرب وتحولات العمران الحضري:

إستراتيجية التصنيع المتبعة خلال هذه الفترة:

فشل اقتصاد التصدير في تنمية الاقتصاد المصري على النحو المراد، وحرمت مصر من 5٪ أو 6٪ من دخلها القومي؛ لتحويل الفائض إلى الخارج، واستنزافه في خدمة الديون وخلافه. وقد كان نمط التصنيع القائم في ظل اقتصاد التصدير، هو الصناعة من أجل التصدير؛ أي كان القطاع الصناعي الصغير الموجود آنذاك يتم فيه تجهيز المادة الخام للتصدير. ولكن عندما حدث الكساد الكبير في العشرينيات وبداية الثلاثينيات حدث ركود حقيقي في قطاعات التصدير.

ولما كانت مصر دولة مصدرة للمواد الأولية (القطن)، فقد واجهت ركودًا في الطلب العالمي المترتب على الأزمة التي تورطت فيها الدول الصناعية، أدت إلى أن القطاعات التصديرية قد عانت من كساد عنيف وانكماش قاس، انتقلت آثاره إلى قطاعات الاقتصاد الأخرى؛ مما أدى إلى فشل نظرية النمو القائمة على فائض التصدير، وكان لا بد من الالتجاء إلى إستراتيجية أخرى أكثر ملاءمة للأوضاع والمتغيرات الاقتصادية للاقتصاد المصري في مرحلته المبكرة من النمو، وكانت السياسة التي فرضت نفسها إبان الحرب العالمية الأولى وانقطاع الواردات هي سياسة التصنيع من أجل الإحلال محل الواردات.

تطور الصناعة خلال هذه الفترة:

انتعشت الصناعة المصرية خلال الحرب العالمية الأولى، فكانت صحوة مؤقتة، انتهت بانتهاء الحرب؛ ولكن بعد أن أثبتت إمكانية حدوث التنمية الصناعية بمصر وإمكانية نجاحها إذا ما توافرت الظروف والبيئة الاقتصادية المواتية.

وكانت تلك الصحوة مؤقتة؛ نتيجة لنمط الصناعات التي انتعشت خلال الحرب، وكان يغلب عليها طابع المشروعات الصناعية صغيرة الحجم، حيث لم تكن الآلات ذات الكفاية الإنتاجية العالية تصنع في مصر، وكان من المتعذر استيرادها من الخارج في ذلك الوقت، إلى جانب أن هدف الحصول على أكبر قدر ممكن من الأرباح المرتفعة الاستثنائية التي نتجت عن ظروف الحرب قد دفع رجال الأعمال إلى إنشاء المشروعات الصغيرة التي لا تستغرق فترة تفريخ طويلة، هذا بالإضافة إلى إحجام رجال الأعمال عن إنشاء المشروعات الكبيرة التي تستغرق زمنًا طويلًا في إنشائها؛ حيث قد تنتهي الحرب قبل أن تبدأ في العمل، ومن ثم تتعرض لمنافسة قوية من المنتجات الأجنبية، فلا تحقق الأرباح المستهدفة.

وأخيرًا، فقد أدى ارتفاع أسعار الفائدة خلال فترة الحرب، وتوقع انخفاضها بعد الحرب إلى تأجيل إقامة المشروعات الكبيرة التي تحتاج إلى قروض كبيرة إلى ما بعد الحرب [1].

وانتهت الحرب، ولكن بعد أن وضعت بذرة التغير داخل الاقتصاد المصري، ووجهته إلى التحول من اقتصاد أحادي يعتمد على الزراعة، إلى اقتصاد متنوع يبرز فيه النشاط الصناعي. كما وأن ندرة الأرض قد عملت أيضًا لصالح التحول، فقد وصل التوسع الأفقي في الزراعة إلى مداه سنة 1914، وزاد ضغط السكان على الموارد الغذائية، إلى جانب التطورات السياسية الداعمة لاتجاهات التحول إلى الاقتصاد المتنوع وتنمية الصناعة [2].

---

(1) د. علي لطفي: التطور الاقتصادي في مصر، مكتبة عين شمس، القاهرة، سنة 1981، ص 265، 266.

(2) فقد رفع الشعب المصري في فترة ما بين الحربين شعار "الشرق عليل ودواؤه الصناعة".

كل هذا كان من شأنه العمل على تهيئة الظروف والمناخ الاقتصادي لبدء عملية التنمية الصناعية على أسس حديثة؛ حيث تهيأت البيئة الاجتماعية لتقبل الصناعة الحديثة؛ بل وأصبحت راغبة فيها، واعتبرت أنه مطلب أساسي من مطالبها في أزمة اقتصاديات التصدير، مع ظهور طلعت حرب ونشأة الرأسمالية المصرية، وأخيرًا وضع التعريفة الجمركية.

وبدأت مصر نهضتها الصناعية الحديثة منذ ذلك التاريخ؛ حيث ظهر فيها قطاع صناعي يحتوي على بضع مصانع آلية كبيرة، على غرار أكبر المصانع في أوروبا، كما زاد عدد المصانع زيادة كبيرة جدًّا خلال فترة ما بين الحربين، حتى أن أكثر من 75٪ من عدد المصانع المثبتة في تعداد سنة 1937 -كما تشير بذلك البيانات- شركات برأسمال أجنبي، وبمشاركة مع رءوس أموال أجنبية أخرى (جدرل رقم 2)، قد تأسس بعد سنة 1918، ولكن على الرغم من هذا التطور إلا أن الصناعة المصرية حتى ذلك العهد كانت لا تزال بسيطة، يغلب عليها الوحدات الإنتاجية الصغيرة ذات الفن الإنتاجي والتقليدي البسيط. وكان نحو 75٪ من عدد المصانع ذا رأس مال صغير، ويشتغل ثلث عددها الإجمالي بأعمال التصليح وليس التصنيع.

وبالنسبة لنوعية المنتجات، فقد برز وتأكد خلال هذه الفترة الاتجاه نحو تنمية صناعات السلع الاستهلاكية -ذلك الاتجاه الذي تميز به بناؤنا الصناعي في العقود التالية- بينما نجد أن الصناعات الثقيلة والأساسية غائبة تمامًا عن هيكل الصناعة المصرية، وإن ظهرت نوعية جديدة متطورة من الصناعة، وهي صناعة الزيوت البترولية لأول مرة في تاريخ مصر الصناعي في تلك الفترة، عقب الاكتشافات البترولية الأولية في ساحل البحر الأحمر.

جدول رقم (2) شركات برأسمال أجنبي وبمشاركة مع رءوس أموال أجنبية أخرى

م	الشركة	التخصص	رأس المال	الموقع
1	المساهمة المصرية للثلج والتبريد	إنتاج الثلج والمبردات	إنجليزي / مجري	القاهرة
2	الصناعات الكيماوية الإمبراطورية مصر	إنتاج المواد الكيماوية	إنجليزي	الإسكندرية
3	شفلير للسبك مصر	تقنية المعادن النفيسة وسبكها	إنجليزي	القاهرة
4	البترول المصرية	صناعة وتجارة البترول	إيطالي	الإسكندرية
5	صناعة الطحن	طحن الحبوب	إيطالي	الإسكندرية
6	أحذية مكن	صناعة الأحذية	إيطالي	الإسكندرية
7	كاربا المساهمة المصرية	صناعة وبيع حمض الكربونيك	سويسري	الإسكندرية
8	مصنع الحاصلات الكيميائية	تصنيع الحاصلات الكيميائية	سويسري	الإسكندرية
9	الحرير الفرنسية المصرية	صناعة الحرير الطبيعي	فرنسي	القاهرة
10	الشركة المصرية لغزل ونسج الصوف	غزل ونسج الصوف	فرنسي / مصري	القاهرة
11	شركة سرايد فليس واكمان	صناعة الأسرة والموبيليا	ألماني	القاهرة
12	شركة مصانع النحاس المصرية	تشكيل النحاس وسحبه	ألماني	الإسكندرية
13	شركة الكروم والكحول المصرية	إنتاج النبيذ والكحول	يوناني	القاهرة
14	شركة كاليفورنيا تكساس للبترول	صناعة مشتقات البترول	أمركي	الإسكندرية
15	شركة ذي إستاندرد أويل كومباني	إنتاج وتكرير وتوزيع زيوت البترول	أمريكي	القاهرة
16	أسمنت بورتلاند حلوان	إنتاج الأسمنت	دنماركي	القاهرة
17	الشركة المصرية لصناعة المواسير الأسمنتية	إنتاج المواسير والأعمدة الخرسانية	تشيكوسلوفاكي	القاهرة
18	شركة التعدين المصرية	صناعة المعادن	أسباني	القاهرة
19	شركة اللبن المصرية	تصنيع مشتقات الألبان	إيراني	القاهرة
20	شركة مصانع النحاس المصرية	لتقنية المعادن الخالية من الحديد	فلسطيني	الإسكندرية

وأخيرًا فإن هذه الفترة تعد من أهم فترات تاريخ مصر الصناعي؛ لأن خلالها بدأت نهضة مصر الصناعية، وفي أثنائها وضعت اللبنات الأولى للصناعة الحديثة في مصر.

عرض لأهم الصناعات خلال هذه الفترة التي استفادت من التعديل الجمركي:

جدول رقم (3) تطور الصناعة في الفترة (1918 – 1947)

نوع الصناعة		العدد	السنة	الموقع
صناعات تحويلية	الغزل والنسيج	· 15 شركة	1939:1935	مصر
	السكر	· توسعات	-	مصر
	صناعة مواد البناء والأسمنت	· توسعات	-	مصر
	صناعة المشروبات	· شركتان	1939:1935	مصر
	صناعة تجفيف وتعليب الفواكه	· مصانع جديدة	-	مصر
	صناعة الملابس الجاهزة	· توسعات	1939:1935	مصر
		· شركة واحدة		
	صناعة المنتجات الغذائية المحفوظة	· توسعات	1939:1935	مصر
		· 4 شركات		
	صناعة الكيماويات والمستحضرات الطبية	· 6 شركات	1939:1935	مصر
	صناعة الزجاج	· مصنع ياسين للزجاج	1933	مصر
		· 50 مدرسة لصناعة الزجاج	1933	
	صناعة الجلود	· توسعات	-	مصر
	صناعة الحلوى	· مصنع داللو للشيكولاته	1925	القاهرة
		· مصنع إيكا للشيكولاته	1931	الإسكندرية
		· مصنع رويال للشيكولاته	1931	الإسكندرية
		· مصنع الدلتا	1938	الإسكندرية
	صناعة الصابون	· توسعات	-	مصر
	صناعة التبغ	· شركة واحدة	1939:1935	مصر
	صناعة الورق	· شركة واحدة	1939:1935	مصر
الصناعات المعدنية	مصانع يدوية	· توسعات	-	مصر
		· مصانع قطع غيار ومعدات جديدة	-	
		· 3 شركات جديدة	1939:1935	
الصناعات الإستخراجية (التعدينية)	منتجات بترولية	· توسعات	-	مصر
		· مصانع مطاط جديدة	-	
		· شركة واحدة لصناعة الكاوتش	1939:1935	

وتشير بيانات جدول رقم (3) تطور الصناعة في الفترة (1918 – 1947) إلى الآتي:

أ- صناعات القطن:

بالنسبة لصناعة الحلج كانت مزدهرة ومنتشرة في جميع أنحاء القطر المصري؛ حيث فاقت الطاقة الإنتاجية للمحالج حاجة البلاد، وسادت فيها منافسة شديدة؛ مما حدا بعقد اتفاق بين أصحاب المحالج بالوجه القبلي سنة 1937، ينص على وضع حد أدنى لأسعار الحلج [1]. أما صناعة الغزل والنسيج فقد كانت تعاني من الأزمة العالمية، وكاد المصنعان الكبيران الآليان (الغزل الأهلية والمحلة الكبرى) يشرفان على الإفلاس، لولا أن تداركتهما الحكومة في مايو سنة 1931 أولًا بإعانة قدرها ريال عن كل قنطار، يستخدم من القطن على أن تتوقف دفع الإعانة في المستقبل عندما تبلغ الأرباح 5٪ على رأس المال

(1) جمال الدين سعد: التطور الاقتصادي، مرجع سابق، ص 225.

المدفوع، وثانيًا بالتعريفة الجمركية لسنة 1930. وعلى هذا فقد زاد إنتاج الغزل عدة أضعاف. كما زاد إنتاج المنسوجات القطنية من 24 مليون مترًا مربعًا منذ عام 1930 إلى 200 مليون مترًا مربعًا عام 1938، أي أكثر من 8 أضعاف في 9 أعوام[1].

ب- صناعة الأسمنت:

في هذه الفترة واجهت صناعة الأسمنت نوعين من المنافسة: المنافسة الخارجية من الأسمنت الوارد من الخارج، والمنافسة الداخلية بين الشركات الثلاث المنتجة، وقد تغلبت الصناعة على النوع الأول عن طريق التعريفة الجمركية الجديدة، وقدرها 300 مليم عن الطن. كما تم مراجعة الصناعة لتكاليف إنتاجها، مع العمل على خفض هذه التكاليف[2]، أما المنافسة المحلية فقد تم حل مشكلتها، عن طريق قيام اتفاق بين شركتي طره والمعصرة (القاهرة)؛ لتوحيد سعر البيع، وعهدت الشركتان إلى مكتب مشترك للقيام بتصريف الإنتاج، ثم ما لبثت الشركة الثالثة (حلوان) أن انضمت إلى اتفاقية السعر[3]. وبينما كان المستهلك من الأسمنت في مصر سنة 1921 لا يزيد عن 100ألف طن في السنة، ارتفع رقمه في خلال المدة التي سبقت الحرب العالمية الثانية إلى 400ألف طن سنويًّا[4].

ج- صناعة الزجاج:

كان من آثار الحرب العالمية الأولى أن دب النشاط في مصانع الزجاج اليدوية التي كان يوجد عدد منها بالقاهرة، وكانت مادتها الأولية هي كسر الزجاج. ويرجع الفضل في إحياء هذه الصناعة، وفي التمهيد لإنشاء مصنع زجاج كبير إلى وزارة التجارة والصناعة، حيث أسست سنة 1933[5] مدرسة لصناعة الزجاج مزودة بمصنع تجريبي صغير؛ مما أدى إلى تدريب عمال متخصصين بهذه الصناعة. وكان من آثار التعريفة الجمركية تشجيع بعض الرأسماليين المصريين على الدخول في هذه الصناعة، فأسس مصنع (ياسين) للزجاج في شبرا سنة 1933، وظل يرتقي إلى أن أصبح من أكبر مصانع الزجاج في مصر.

---

(1) إحصاءات الإنتاج الصناعي لسنوات (1930 - 1937)، مصلحة الإحصاء، مثبت في كتاب محمود متولي، الأصول التاريخية، ص 158.

(2) جمال سعيد: التطور الاقتصادي، مرجع سابق، ص 226.

(3) اتحاد الصناعات، الكتاب الذهبي، مرجع سابق، ص 119.

(4) المرجع السابق، نفس الصفحة.

(5) المرجع السابق، ص 123.

د- صناعة الصابون:

فرض التعديل الجمركي عام 1930 رسومًا ضئيلة على المواد الأولية المستوردة لهذه الصناعة، ورسومًا أعلى بكثير على أصناف الصابون الأجنبية، مكن رجال هذه الصناعة المصريين من زيادة الإنتاج، مع تحسين نوعيته وصنع أصناف من الصابون، كانت مصر تستوردها من الخارج.

هـ- صناعة الحلوى:

على الرغم من الصعوبات التي عانتها تلك الصناعة خلال هذه الفترة؛ نتيجة لارتفاع الرسوم الجمركية على المواد الأولية لها، إلا أنه قد تم تأسيس عدد من المصانع وبخاصة الشيكولاته[1] سنة 1920؛ حيث أنشئ مصنع "إيكا" بالإسكندرية أيضًا إلى جانب مصنع صغير بالقاهرة سنة 1925، هو مصنع "داللو"، ثم مصنع "الدلتا" بالإسكندرية أيضًا سنة 1938.

و- صناعة السكر:

تمتعت صناعة السكر في مصر بالاستقرار بعد الحماية الجمركية؛ حيث عقدت اتفاقية السكر مع الحكومة في عام 1930، ومن ثم زاد مركزها الاحتكاري قوة. ففي عام 1930 فرضت ضريبة على السكر الوارد من الخارج قدرها 3 جنيه عن الطن، زيدت إلى 5 جنيهات عن الطن عام 1935 وإلى 7.5 ج عن الطن عام 1936 ثم إلى 8 جم فـ 9 جنيهات عن الطن. كما أن الحكومة ارتبطت مع الشركة المحتكرة باتفاقية تعرف باتفاقية السكر عام 1930، واستمرت سارية المفعول حتى سنة 1945، وكان الهدف منها هو استقرار وتنظيم هذه الصناعة، ويعتبرها البعض مثالًا لبداية الاقتصاد الموجه؛ حيث مكنت الحكومة من التدخل في كافة مراحل الإنتاج والتوزيع[2].

ز- صناعة الملابس الجاهزة والبياضات:

نشطت هذه الصناعات كثيرًا؛ نتيجة للتعريفة الجمركية، وزادت الكميات المنتجة منها محليًّا، وبذلك أصبح الاستيراد مقصورًا على الفاخر من هذه الأصناف، وعلى المواد الأولية التي تصنعه منها، وما يتبعها من لوازم.

ح- الصناعات المعدنية:

إن مثل هذه الصناعة يحتاج لتطور تكنولوجي كبير، وإلى رأس مال ضخم؛ لكي تقوم على الأسس الصناعية الحديثة، وخلال هذه الفترة كانت أغلب المنشآت المعدنية من المصانع اليدوية يشتغل بها نحو 50.000 عامل؛ حيث بلغ عدد المنشآت الكلي 12384 مؤسسة[3].

---

(1) الكتاب الذهبي لاتحاد الصناعات، مرجع سابق، سنة 1950.

(2) جمال سعيد: التطور الاقتصادي والمالي، مرجع سابق، ص 228.

(3) الإحصاء الصناعي لسنة 1937.

ط- صناعة البترول:

اكتشفت آبار البترول بالغردقة ورأس غارب في فترتين حرجتين من التاريخ الاقتصادي لمصر؛ حيث اكتشفت الأولى سنة 1913، بينما اكتشفت الثانية سنة 1938. وقد كان إنتاج مصر من البترول ومشتقاته عام 1938 يفي -إلى حد كبير- باحتياجات الاستهلاك بها. وبصفة عامة، فإن هذا النشاط كان يعتبر جديدًا بالنسبة الاقتصاد المصري؛ ومن ثم فقد كان اكتشاف الآبار البترولية واستغلالها يعتبر فتحًا جديدًا لتوفير الوقود الذي كان يعتبر فيما قبل من العناصر النادرة، وكان استيراده يكلف الدولة نفقات باهظة. وتستهلك صناعة الأسمنت كميات هائلة من الوقود سنويًّا، وهو أحد مشتقات البترول، كما يستخدم في شركات الكهرباء والغاز في القاهرة والإسكندرية.

أثر الحرب العالمية الثانية على الصناعة:

خلقت الحرب العالمية الثانية ظروفًا مشجعة للصناعة؛ حيث كانت هي أكثر قطاع من القطاعات الاقتصادية في مصر استفادة بهذه الحرب. وتتمثل ظروف انتعاش الصناعة المصرية بسبب الحرب في الآتي:

- انقطاع الواردات من الدول الأجنبية -بسبب ظروف الحرب- وضرورة إحلال منتج صناعي محلها.
- زيادة الطلب المحلي؛ نتيجة لزيادة القوة الشرائية للأفراد الناجمة عن سببين:
  - بلغ الإنفاق الكلي لقوات الحلفاء المرابطة في مصر خلال الحرب العالمية الثانية - والذي يصب في شرايين الاقتصاد المصري- في المتوسط 25٪ من الدخل القومي المصري؛ فقد وصل إلى 319 مليون جنيه خلال الفترة 1939 - 1945[1].
  - الأجور المدفوعة من جنود الحلفاء إلى نحو 20.000 من المواطنين العاملين في قواعدهم العسكرية -المعسكرات الإنجليزية- (الأورنس).
- فتح أسواق جديدة للمنتجات المصرية في الدول المجاورة وبعض دول الشرق الأوسط التي كانت مصر تعد أكثرها تقدمًا، وبالتالي فعند انقطاع وارداتهم من الدول الأجنبية انتقل الطلب إلى المنتجات المصرية؛ لقربها منهم[2]، وكان يتم ذلك من خلال موانئ التصدير.
- ارتفاع أسعار المنتجات الصناعية بالنسبة إلى السلع الأخرى (الزراعة - القطن) قد شكلت حافزًا كبيرًا تجاه الاستثمار الصناعي [3]. فقد قامت الحكومة بتحديد أسعار

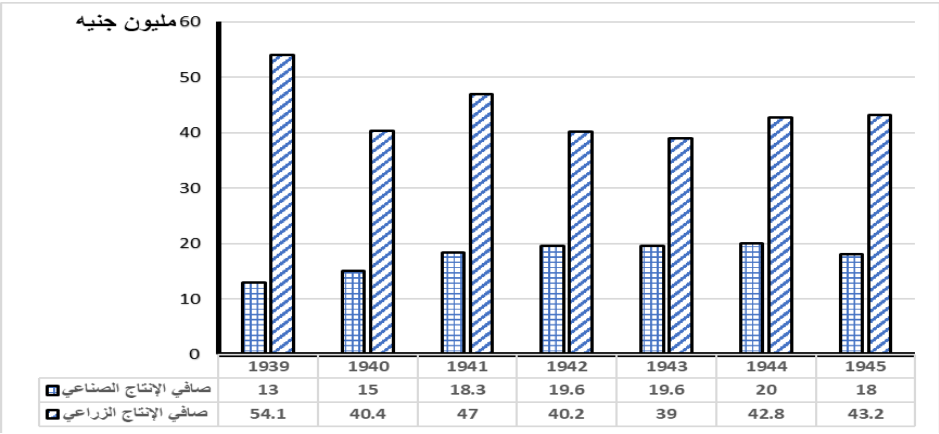
(1) S. RADWAN: CAPITAL FORMATION IN EGYPTIAN INDUSTRY …. OP. CIT., P. 193

(2) P. O'BRIEN: THE REVOLUTION IN EGYPT'S ECONOMIC SYSTEM …. OP. CIT., P. 17

(3) وهيب مسيحة: 50 سنة من التطور الصناعي في مصر، مصر المعاصرة، مرجع سابق، ص 475.

المحاصيل الزراعية الغذائية أثناء الحرب، واستمر التحديد بعدها، وكانت أسعار القطن في انخفاض، وقامت بتحديد أسعار المساكن، هذا في الوقت الذي بقيت فيه أسعار المنتجات الصناعية حرة طليقة من أي قيد أو تحكم -فيما عدا أصناف قليلة جدًّا، كان على رأسها الأقمشة الشعبية-، وتشير الإحصاءات إلى ارتفاع الرقم القياسي لأسعار الجملة (على اعتبار سنة 1939 أساسًا) قد زاد بنسبة 23٪، والتي ترتبط أغلبها بالمنتجات الصناعية؛ نتيجة لتحديد أسعار المنتجات الزراعية، وارتفعت ربحية الشركات الصناعية من 13٪ في المتوسط قبيل الحرب إلى أكثر من 20٪ خلال الحرب العالمية الثانية[1].

- أدت الحرب العالمية الثانية إلى تراكم رءوس الأموال لدى كبار ملاك الأراضي الزراعية وكبار تجار القطن، كما أشرنا سابقًا، وكان الاستثمار الصناعي هو الأكثر ربحية؛ لذلك تحولت إليه رءوس الأموال المتراكمة؛ مما زاد من الاستثمار الصناعي في تلك الفترة؛ وذلك نتيجة القيود على تصدير القطن، ونقص الواردات من السماد؛ مما قلل ربحية الاستثمار في الزراعة؛ مما كان له أثره على زيادة الإنتاج الصناعي، وانخفاض الإنتاج الزراعي في تلك الفترة، وتركز الاستثمار الصناعي في العاصمتين.



	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
صافي الإنتاج الصناعي	13	15	18.3	19.6	19.6	20	18
صافي الإنتاج الزراعي	54.1	40.4	47	40.2	39	42.8	43.2

شكل رقم (1)

تطور الناتج الصافي الصناعي والزراعي خلال فترة الحرب العالمية الثانية[2]

(1) S. RADWAN: CAPITAL FORMATION IN EGYPTIAN INDUSTRY .... OP. CIT., P. 194.

(2) SOURCE: A .ANIS: A STUDY OF THE NATIONAL OF EGYPT, OP. CIT P. 685.

من الشكل نلاحظ أن ناتج الصناعة تزايد بحوالي 38 ٪ فيما بين سنتي 39، 1945، بينما تناقص المنتج من الزراعة خلال نفس الفترة 20٪.

- العامل الأخير لأسباب انتعاش الصناعة في تلك الفترة -ليس بمصر وحدها، ولكن بالنسبة لمجموعة بلدان الشرق الأوسط مجتمعة- هو مركز تموين الشرق الأوسط، فقد أنشأت القوات العسكرية البريطانية هذا المركز بالقاهرة في أبريل سنة 1941[1]. وظل يمارس عمله بصفته مؤسسة مشتركة بين الولايات المتحدة وبريطانيا منذ سنة 1942 حتى سبتمبر سنة 1945. وكان لمديريه مركز استشاري، ولهم الحق في إصدار التوصيات إلى حكومات الحلفاء والسلطات المحلية، وقد كفل المركز مهمة تعبئة الموارد المحلية؛ للإقلال من اعتماد دول الشرق الأوسط على الأسواق الخارجية، ولهذا الغرض تحتم ضغط الواردات، وإعادة توجيه طرق التجارة، وزيادة الإنتاج المحلي. ونتيجة لذلك فقد استغلت الصناعات المحلية إلى أقصى حد لها؛ لمواجهة الاحتياجات المدنية والعسكرية، وزاد التبادل التجاري داخل المنطقة زيادة كبيرة، وكان المركز يقدم استشارات فنية إلى مديري المصانع، ويساعدهم في التغلب على ما يعترضهم من عقبات في الحصول على المواد الخام وقطع الغيار، وحاول -بصفة عامة- أن ينعش النشاط الاقتصادي داخل المنطقة، وأن يواجه المشاكل التي أثارتها الضغوط التضخمية القوية السائدة آنئذ في الشرق الأوسط.

وهكذا فرضت الحرب على بريطانيا نفسها أن تنهض باقتصاديات البلاد، وأن تساعدها لخدمة أغراضها ووجودها العسكري ومجهودها الحربي.

خصائص التطور الصناعي أثناء الحرب العالمية الثانية:

انتعشت الصناعة المصرية خلال الحرب العالمية، فقد عملت الكثير من المصانع بكامل طاقاتها الإنتاجية، وانتظم العمل في مصانع كثيرة أكثر من وردية، وحقق رجال الصناعة أرباحًا طائلة، ساعدت الكثير من المؤسسات الصناعية على تكوين احتياطات كبيرة، كما أن النمو الصناعي الذي شهدته البلاد خلال الثلاثينيات ساعد على الاستفادة من ظروف الحرب في إحداث توسع كبير ونسبي، هذا على خلاف ظروف الصناعة المصرية خلال فترة الحرب العالمية الأولى.

أولاً: توسع بعض الصناعات القائمة، وانكماش البعض الآخر، وظهور صناعات جديدة لم تكن موجودة من قبل:

نتيجة لظروف الحرب العالمية الثانية توسعت بعض الصناعات القائمة، مثل صناعة المنسوجات

(1) تطور الصناعه التحويلية بمصر - إسرائيل – تركيا، مرجع سابق، ص 60.

والمنتجات الغذائية المحفوظة – المشروبات – الكيماويات – الزجاج – أسمنت مواد البناء – الجلود – المنتجات البترولية – الآلات – كما أنشئت صناعات جديدة، مثل: تجفيف وتعليب الفواكه – بعض منتجات المطاط – إنتاج بعض قطع الغيار والمعدات – بعض الصناعات الكيماوية الحديثة والمستحضرات الطبية[1]، كما أنه خلال الحرب العالمية الثانية قد انكمش إنتاج بعض الصناعات، مثل صناعة منتجات الأخشاب والأثاث الخشبي، وصناعة الورق ومنتجاته؛ وذلك نتيجة لصعوبة استيراد المواد الخام اللازمة لمثل هذه المنتجات، كما انخفض إنتاج بعض الصناعات التعدينية، مثل الفوسفات والمنجنيز؛ وذلك لصعوبة تصدير منتجاتها[2].

ثانيًا: تطور الإنتاج الصناعي خلال فترة الحرب العالمية الثانية:

تشير الإحصاءات إلى زيادة الناتج الصناعي خلال سنوات الحرب العالمية الثانية، فقد ارتفع الرقم القياسي لقيمة الناتج الصناعي من 100 سنة 1939 إلى 138 سنة 1945، أي بنسبة 38٪ في هذه الفترة، ولكن يختلف تدرج معدل النمو السنوي؛ حيث إنه يأخذ في التزايد بمعدلات كبيرة في السنوات الأولى من الحرب، وتظهر سنة 1941 أعلى معدل سنوي للنمو؛ حيث تصل نسبة الزيادة إلى 22.6٪، وبعد ذلك يأخذ في الانخفاض إلى أن يصبح بالسالب سنة 1943 – 7٪، ثم يزداد سنة 1944 ليصبح 2.6٪، ثم ينخفض كثيرًا حتى سنة 1945؛ ليصبح معدل النمو بالسالب (– 10.4 ٪) [3]. ويرجع هذا التذبذب إلى أن الحرب في بدايتها أدت إلى توسع كبير في ناتج الصناعة التحويلية، لكن لم يستمر هذا طويلًا، ولا يرجع هذا التناقص إلى انخفاض الطلب، وإنما يرجع أساسًا إلى ظروف العرض؛ وذلك لأن زيادة الطلب على المنتجات المحلية يرجع أساسًا إلى تناقص الواردات من السلع الأجنبية، وتشير الإحصاءات إلى نقص الواردات بصورة كبيرة سنة 1943، وهذا يعني استمرار الطلب مرتفعًا على الصناعة، ولكن العجز من جانب العرض؛ وذلك لأن الصناعات في بداية الحرب حاولت أن تعمل بكامل طاقاتها الإنتاجية، فكان التوسع في الإنتاج الذي جاء أساسًا من استغلال الطاقة الإنتاجية إلى درجتها القصوى، فقد ظهر النقص في الإنتاج بعد ذلك؛ نتيجة لعدم قدرة البلاد على استيراد سلع رأس مالية (آلات ومستلزمات إنتاج)، وكانت الصناعة المصرية في ذلك الوقت تعتمد في دور التصنيع الذي تمر به البلاد على الواردات من السلع الإنتاجية. وهكذا فقد استنفدت الطاقة الموجودة بالمصانع، ومن ثم فإن معدل الإنتاج المرتفع لا يمكن الإبقاء عليه.

---

(1) S. RADWAN: CAPITAL FORMATION IN EGYPTIAN INDUSTRY……OP. CIT., P.6,7.

(2) فوزي رياض فهمي: اقتصاديات ج . ع .م . (الصناعة)، مذكرة رقم 621، معهد التخطيط القومي، يناير 66، ص 26.

(3) اعتمد في حساب المعدلات على الأرقام الواردة في كتاب د. أنيس: "دراسه في الدخل القومي المصري" باللغة الإنجليزية، ص 285.

ثالثًا: هيكل التوظف في الصناعة المصرية خلال الحرب العالمية الثانية:

وصل عدد العمال سنة 1947 إلى 227.7 ألفًا مقابل 139.6 ألف عامل سنة 1937[1]. وظهرت صناعات جديدة لم تكن موجودة من قبل في الإحصاءات السابقة، مثل منتجات البلاستيك ومعدات النقل، وبمقارنة هيكل التوظف سنة 1947 بهيكل التوظف سنة 1937، نجد أن الأهمية النسبية للمنسوجات والمنتجات الكيماوية والبترول ومنتجاته قد تزايدت جدًّا، بينما تناقصت الأهمية النسبية لبعض الصناعات الأخرى، مثل الملابس والأحذية والطباعة والنشر والمعادن ومنتجاتها تناقصًا كبيرًا خلال نفس الفترة، ولا تزال صناعة النسيج هي المسيطرة على هيكل الصناعة المصرية؛ حيث يعمل بها أكبر نسبة من العمال (٪48.4)، تليها المنتجات الغذائية 21.2 ٪، وتقهقرت صناعة الملابس التي كنت في المرتبة الثالثة من حيث الأهمية النسبية سنة 1937، لتحل محلها الصناعات الكيماوية بنسبة 5.6 ٪[2]. وبصفة عامة، نلاحظ استمرار النمط الصناعي السائد قائمًا، من خلال تفوق الصناعات الاستهلاكية تفوقًا كبيرًا، وبخاصة صناعة النسيج.

رابعًا: تزايد الإنتاجية المتوسطة للعامل المصري خلال الحرب العالمية الثانية:

تشير الإحصاءات إلى تزايد الإنتاجية المتوسطة للعامل المصري فترة الحرب العالمية والثانية، فقد تزايد الرقم القياسي لإنتاجية العمل سنة 1939 إلى سنة 1945 من 100 إلى 114.6، بمتوسط معدل نمو سنوي خلال الفترة قدرها 2.3، كما ارتفع الرقم القياسي لنصيب الساعة من العامل من 100 إلى 123.6، بمتوسط معدل نمو سنوي خلال الفترة قدره 3.6، ومن الملاحظ أنه أيضًا خلال نفس الفترة تناقصت ساعات العمل الأسبوعية من 55 ساعة سنة 1937 إلى 51 ساعة سنة 1945[3]، هذا النقص الذي فرضته فرق زيادة الإنتاجية / ساعة.

خامسًا: زيادة عدد المؤسسات الصناعية وبخاصة صغيرة الحجم:

تسببت الحرب العالمية الثانية في تزايد عدد المؤسسات الصناعية من 70.314 ألف مؤسسة سنة 1927 إلى 117.992 ألف مؤسسة سنة 1947، بزيادة قدرها 67.8 ٪ من عددها سنة 1927[4]، حيث كانت المصانع سنة 1947، يغلب عليها المؤسسات صغيرة الحجم التي بها 10 عمال فأقل، ويرجع ذلك بصفة أساسية إلى كثرة عدد المؤسسات الصناعية التي أنشئت قبل هذه السنة، وبخاصة أثناء الحرب

---

(1) في المؤسسات التي يعمل بها 10 عمال فأكثر.

(2) د. نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية خلال الفترة (1800 – 1952)، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الاقتصاد – جامعة القاهرة، ص 329.

(3) MABRO. RADWAN: THE INITIALIZATION OF EGYPT (1939 – 1973) ..... OP. CIT., P. 140.

(4) فاتح عقيل: اقتصاديات ج. م. ع. مرجع سابق، ص 62.

العالمية الثانية التي شجعت الظروف السائدة أثناءها وعوامل الربح السريع على إنشاء الورش الصغيرة لإنتاج وصناعة بعض السلع التي خلقت لها أسواقًا نتيجة للحماية التي وفرتها ظروف الحرب.

سادسًا: التكوين الرأسمالي في الصناعة المصرية خلال الحرب العالمية الثانية:

تشير إحصاءات "رضوان"[1] عن التكوين الرأسمالي في الصناعة المصرية إلى تناقص صافي الرصيد الرأسمالي الثابت خلال سنوات الحرب، بينما يأخذ معدل النمو أرقامًا سالبة؛ مما يعني أن التوسع في الناتج الصافي في سنوات الحرب لم يكن مصحوبًا باستثمار صافٍ، ويرجع ذلك إلى سببين:

- استخدام أكثر كثافة للرصيد الرأسمالي الموجود بالصناعة.
- التوسع في الصناعة عن طريق زيادة الصناعات الحرفية والورش الصغيرة.

وهكذا شهدت فترة الحرب العالمية الثانية تناقصًا في الرصيد الرأسمالي للصناعة، مع استثمار سالب.

بعض الملاحظات على الصناعة المصرية خلال الحرب العالمية الثانية وحتى قيام الثورة:

- تقدم الصناعة خلال الحرب تحقق من خلال توسع الصناعات الصغيرة والفنون الإنتاجية كثيفة العمل. فتم تزايد الناتج الصناعي عن طريق زيادة عدد المؤسسات الصغيرة كثيفة العمل، وقد أشارت الإحصاءات إلى أن العمالة في الحرف الصغيرة تزايدت من 345 ألف عامل سنة 1937 إلى 553 ألف عامل سنة 1947، أي بنسبة 60٪[2].
- اتجاه المؤسسات الكبيرة -بشكل أساسي- نحو زيادة الإنتاج من خلال التشغيل الكامل للطاقة الإنتاجية؛ نظرًا لعجزها في توسيع حجمها في ظل صعوبة استيراد الآلات والمعدات الإنتاجية أثناء الحرب. وهذا يفسر انخفاض الناتج الصناعي في آخر الفترة؛ لأن أي زيادة نتيجة لاستخدام الطاقة المثلى وتوسع الحرف الصغيرة لا تستطيع أن تستمر لفترة طويلة، فإن آجلًا أو عاجلًا سينفد رأس المال.
- كان النشاط الصناعي حتى نهاية الحرب العالمية الثانية قاصرًا على إنتاج السلع الاستهلاكية، وكانت الصناعات القطنية من أهم الصناعات، فزاد عدد مصانعها زيادة كبيرة، ومع ذلك ظلت الصناعة عاجزة عن سد حاجة البلاد من بعض أنواع المنسوجات.
- على الرغم من قصور الصناعة أثناء الحرب عن إشباع بعض الاحتياجات، إلا أنها استطاعت أن تكفي الطلب المحلي بنسبة كبيرة؛ فقد قدر إسهام إنتاج المصانع المحلية في الوفاء باحتياجات السوق الداخلي خلال الحرب بالنسب التالية[3]:

---

(1) S. RADWAN: CAPITAL FORMATION IN EGYPTIAN INDUSTRY .... OP. CIT., P. 162.

(2) S. RADWAN: CAPITAL FORMATION IN EGYPTIAN INDUSTRY .... OP. CIT., P. 198.

(3) فوزي رياض فهمي: اقتصاديات ج.ع.م.، مذكرة رقم 61، مرجع سابق، ص 25.

جدول رقم (4)

نسب الاكتفاء الذاتي من الإنتاج المحلي للسلع الأساسية

السلعة	النسبة	السلعة	النسبة %
السكر	%100	الصودا الكاوية	%50
زجاج اللمبات	%100	ملح الطعام	%100
الصابون	%90	غزل القطن	%96
البيرة	%65	الطرابيش	%90
الكحول	%100	الزيوت النباتية	%60
السجاير	%100	الأسمنت	%90
الأحذية	%90	الكبريت	%80
الأثاث	%80	الأقمشة القطنية	%40

- تزايد الإنتاج الصناعي خلال فترة ما بعد الحرب وحتى قيام الثورة؛ حيث تزايد الرقم القياسي لكمية الإنتاج الصناعي خلال الفترة (45 – 1952) من 71 إلى 105؛ أي بنسبة 47.8٪.
- انخفاض نسبة التوظف في الصناعات التحويلية في مقابل زيادة الناتج الصناعي، ومعنى ذلك هو الاتجاه خلال هذه الفترة إلى الإنتاج باستخدام الأساليب كثيفة رأس المال(*).
- تطور استخدام القوة المحركة في الصناعة المصرية بعد الحرب العالمية (46 – 1952)؛ حيث ارتفعت نسبة القوة المحركة إلى العامل الواحد من 0.9 سنة 1945 إلى 1.5 سنة1950 (1).

أثر التطورات في قطاع الصناعة على منظومة العمران المصري:

أثرت التطورات التي شهدها قطاع الصناعة بفعل المؤثرات السياسية والاقتصادية الداخلية والخارجية على النحو الذي سبق عرضه على منظومة العمران المصري في العديد من الجوانب، والتي يمكن إيجاز أهمها في الآتي:

- أدى النشاط الملحوظ في قطاع الصناعة خلال هذه الفترة بوجه عام، وخلال الحرب الثانية على وجه الخصوص، إلى تحول الوظائف الأولى لبعض المدن، وأهمها على الإطلاق مدينة القاهرة، التي احتلت الصناعة وظيفتها الأولى عام 1947، كما سيلي عرضه تفصيلًا.

(*) يتشابه نمط التوسع الصناعي في فترة ما بعد الحرب العالمية الأولى، وهو الاتجاه إلى زيادة الإنتاج عن طريق استخدام الأساليب الإنتاجية كثيفة رأس المال.

(1) تطور الصناعة التحويلية مصر، تركيا وإسرائيل، مرجع سابق، ص 322.

- سياسة التصنيع التي اتبعت خلال هذه الفترة عمدت إلى تركيز الصناعات، والتوجه نحو الصناعات كثيفة رأس المال على حساب الصناعات كثيفة العمالة، وهو ما أدى إلى انخفاض عدد مدن الصناعة من 10 مدن عام 1937 إلى 7 مدن عام 1947. كما أدى إلى تضخم حجمي واضح في العاصمتين، من خلال تيارات هجرة داخلية لا حدود لها ولا ضوابط.
- ساهمت التطورات التي شهدها قطاع الصناعة في تأكيد الوظيفة الصناعية لعدد من المدن، كان على رأسها مدن (المحلة وميت غمر ودمياط)، التي استطاعت -بفعل هذه التطورات- أن تحافظ على وظيفتها الأولى صناعة طوال هذه الفترة.
- بدأت بعض المدن في احتلال مكانتها الصناعية مع نهاية هذه الفترة، وبفعل التطورات التي شهدها قطاع الصناعة، وعلى رأس هذه المدن مدينتا (قليوب وكفر الدوار)، كما استعادت مدينة الحوامدية مكانتها الصناعية كذلك بتأثير من قانون التعريفة الجمركية.
- التطورات التي شهدها قطاع الصناعة انعكست بشكل مباشر على هيكل المركبات الوظيفية للمدن المصرية عمومًا، فبعد أن كان عدد المدن التي دخلت الصناعة في مركبها الوظيفي عام 1917 (كوظيفة ثانية) 9 مدن، فإن عدد هذه المدن -وبفعل التأثير المؤقت للحرب الأولى- ارتفع ليصل إلى 16 مدينة عام 1927، ولكن وبفعل فترة الكساد الكبير فإننا نجد أن هذا العدد قد انخفض ليصل إلى 12 مدينة عام 1937، ثم وبفعل سياسة التركيز الصناعي، والاعتماد على سياسة التصنيع كثيف رأس المال في مقابل التصنيع كثيف العمالة، نجد عدد هذه المدن يواصل انخفاضه ليصل إلى 8 مدن عام 1947.
- بدأ النشاط الصناعي في جذب الاستثمارات على حساب الاستثمار في قطاع الزراعة، وهو ما مثل بداية عهد جديد من استثمار رأس المال الحضري داخل الحضر، وهو ما كان له آثاره البالغة في أعمال تحديث وتطوير بعض المدن فيما بعد.
- بفعل النشاط الذي شهده قطاع الصناعة خلال هذه الفترة، لم يعد المصريون ينظرون إلى قطاع الزراعة على أنه قدرهم وحياتهم، وهو ما انعكس على التوجهات الاقتصادية لحكومة الثورة فيما بعد، على النحو الذي سيتم تفصيله في الفصول التالية.
- أظهرت التطورات في قطاع الصناعة أن الصناعات الصغيرة تعد الأنسب لتحقيق التوازن الإقليمي، فكلما تضاءلت الأهمية النسبية للصناعات الصغيرة كلما انخفض عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة، أو حتى المدن التي تدخل الصناعة ضمن مركبها الوظيفي كما سبقت الإشارة.

3- من الكساد الكبير إلى اقتصاد الحرب العالمية الثانية - تطور التجارة الخارجية والداخلية:

تعرض قطاع التجارة بشقيه (التجارة الداخلية والخارجية) إلى تذبذبات شديدة جدًّا خلال هذه الفترة، سواء على المستوى النوعي أو الكمي، ونظرا لأن قطاع التجارة -حتى ذلك الوقت- كان هو المسيطر على طبيعة التكوين الرأسمالي للحكومة والأفراد (على اعتبار أن الاقتصاد المصري كان لا يزال اقتصاد تصدير من الدرجة الأولى، على الرغم من التطور النوعي والكمي الذي شهده قطاع الصناعة)، فإن هذه التذبذبات كان لها أثرها الواضح على تمويل خزانة الدولة من ناحية، وعلى طبيعة الأنشطة الاقتصادية من ناحية أخرى، وبالتالي على عمران المدن كمردود مباشر لندرة أو وفرة رأس المال التراكمي للدولة لإنجاز المشروعات، أو الأفراد؛ لتحسين مستوى معيشتهم.

وقطاع التجارة في مصر صاغت سياسته في هذه الفترة مؤثرات حربين عالميتين، غيرتا وجه العلاقات التجارية الدولية، وقلبتها رأسًا على عقب، فهذه الفترة تبدأ بنهاية الحرب الأولى، وتنتهي بعد الحرب الثانية، وفيما بين الحربين -وبفعلهما- تولدت سياسات إنتاجية ومالية لم تكن إلا استجابة مباشرة لهذه المتغيرات الدولية (كما سيتم عرضه). أما عن التأثيرات المباشرة وغير المباشرة لهذه السياسات على منظومة العمران المصري، فإنها تركزت في إعادة هيكلة وظائف بعض المدن؛ كاستجابة لمتطلبات الفترة -كما سيلي بيانه- بعد عرض الإطار العام الذي تطورت التجارة المصرية خلاله في تلك الفترة.

الإطار العام لتطور قطاع التجارة خلال تلك الفترة:

أولا: فترة الحرب العالمية الأولى (1914- 1918):

كان من الطبيعي أن يؤدي قيام الحرب العالمية الأولى إلى انكماش حجم التجارة الدولية؛ بسبب صعوبة عمليات النقل البحري من جهة، وبسبب تخصيص جزء كبير من الموارد الإنتاجية إلى الإنتاج الحربي من جهة أخرى. والواقع أن سياسة الحكومة خلال تلك الفترة التزمت بتحديد إنتاج القطن؛ بغرض تقليل الكميات المعروضة منه، ومن ثم ارتفاع أثمانه في الأسواق الدولية، وهي لم تكن سياسة صائبة، كما ذكر سابقًا.

ثانيًا: فترة ما بعد الحرب العالمية الأولى وحتى الكساد الكبير (1919 – 1929):

بمجرد أن انتهت الحرب العالمية، عادت الموارد الإنتاجية إلى الإنتاج المدني، وانتهت صعوبات النقل البحري، ونشطت التجارة الدولية. ففي مصر زاد الاستيراد زيادة كبيرة ومفاجئة؛ لإشباع الطلب المؤجل خلال فترة الحرب التي دامت حوالي أربع سنوات، حرم الشعب خلالها من كثير من السلع. وتدل الإحصاءات على أن قيمة صادرات مصر خلال تلك الفترة (1929-1919) في مجموعها كانت تزيد عن قيمة الواردات في مجموعها، أي أن الميزان التجاري كان في صالح مصر.

تطور التجارة الخارجية خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الأولى وحتى الكساد الكبير (1919 – 1929):

ففي عام 1919 كانت قيمة الواردات 47.4 مليونًا من الجنيهات، وفي عام 1920 قفزت فجأة إلى 101.8 مليونًا من الجنيهات؛ أي بزيادة قدرها 115٪ تقريبًا خلال عام واحد. ولم تكن هذه الزيادة الكبيرة المفاجئة إلا رد فعل للحرمان الذي ساد خلال فترة الحرب. لذلك من الطبيعي أن تهبط قيمة الواردات بعد ذلك حيث بلغت عام 1929 حوالي 55.5 مليونًا من الجنيهات. وإذا أخذنا الفترة بأكملها (1919 – 1929) نجد أن المتوسط السنوي لقيمة الواردات كان حوالي 50 مليونًا من الجنيهات.

وكانت أهم الواردات خلال تلك الفترة الأقمشة القطنية والأسمدة والكيروسين ودقيق القمح والذرة والمصنوعات الحديدية وخشب البناء والسكر الخام وزيت المازوت والحرير الصناعي ... إلخ.

أما عن صادرات مصر خلال تلك الفترة فكانت قيمتها تتقلب ارتفاعًا ونقصًا؛ تبعًا لتغيرات أسعار القطن الدولية. فبينما حققت الصادرات أكبر قيمة لها عام 1920؛ حيث زادت عن 85 مليونًا من الجنيهات، نجدها تهبط في العام التالي مباشرة (1921) إلى ما يقرب من 26 مليونًا من الجنيهات، ثم تعود إلى الارتفاع عام 1924؛ حيث زادت قيمتها عن 65 مليونًا من الجنيهات، ثم أخذت بعد ذلك في الهبوط. وكانت أهم الصادرات خلال تلك الفترة: القطن والبصل والأرز والسجاير وزيت بذرة القطن والجلود غير المدبوغة والفوسفات ... إلخ.

ثالثًا: من الكساد الكبير حتى بداية الحرب العالمية الثانية (1930-1939):

شهدت هذه الفترة تغيرات مهمة في سياسة مصر الاقتصادية؛ حيث تحولت البلاد عن سياسة الحرية التجارية، وبدأت في اتباع سياسة الحماية. وكان هذا التحول له آثار بعيدة المدى في جميع فروع النشاط الاقتصادي، وخاصة في مجال التجارة الخارجية.

ففي 14 فبراير عام 1930 صدر القانون رقم 2 لعام 1930، بوضع نظام جديد للجمارك في مصر، وصدر معه المرسوم الخاص بالتعريفة الجمركية الجديدة، مرفقًا به جدول للتعريفة، يختص الأول بالواردات ويختص الثاني بالصادرات. ويعد هذا القانون ذا أهمية كبرى في تطور الصناعة المصرية فيما بعد.

وكانت السياسة الجمركية الجديدة ترمي إلى تحقيق الأهداف التالية:

أ- تشجيع وحماية الإنتاج القومي، وقد جاء النظام الجمركي عام 1930 كأهم خطوة على هذا الطريق.

ب- زيادة موارد الدولة، وذلك بالاعتماد على عوائد الرسوم الجمركية لبعض الواردات التي ينص عليها النظام الجمركي عام 1930.

ج- تغيير النظام القيمي إلى نظام قيمي ونوعي على أساس نوع وحجم ووزن السلع.

د- تحقيق العدالة في فرض الرسوم الجمركية، حاول النظام الجمركي الجديد تحقيق العدالة في فرض الجمارك؛ بحيث يقل الجزء الذي يتحمله كل فرد كلما كان دخله ضعيفًا. وتحقيقًا لهذا الهدف فرضت الرسوم الجمركية بمعدلات مرتفعة على السلع الكمالية التي يقبل على شرائها الأغنياء، وبمعدلات منخفضة على السلع الضرورية التي يستهلكها السواد الأعظم من أفراد الشعب، كما أعفيت بعض تلك السلع كلية من رسوم الوارد.

ويمكن تلخيص أهم ما يميز تجارة مصر الخارجية خلال تلك الفترة فيما يلي:

- انكمش حجم تجارة مصر الخارجية خلال تلك الفترة؛ حيث انخفضت قيمة كل من الصادرات والواردات بالنسبة لما كانت عليه في بدايتها؛ وذلك بسبب الكساد العالمي الكبير الذي ساد خلال الثلاثينيات.
- كان الميزان التجاري لمصر في غير صالحها خلال الفترة 1929 – 1932؛ حيث حققت عجزًا نتيجة لزيادة الواردات عن الصادرات، بينما خلال الفترة 1933-1937 كان الميزان التجاري في صالح مصر؛ حيث حقق فائضًا نتيجة لزيادة الصادرات عن الواردات، أما خلال عامي 1938 و 1939 فقد عاد العجز من جديد.
- ترتب على صدور التعريفة الجمركية الجديدة تغيير في تكوين تجارة مصر الخارجية؛ حيث:
  - زادت الواردات من المواد الخام والمواد نصف المصنوعة.
  - هبطت الواردات من السلع الاستهلاكية التي كان لها مثيل من الإنتاج القومي، مثل السكر والأثاث والصابون والأحذية والكبريت ... إلخ.
  - زادت الصادرات من المواد الغذائية المصنوعة.
- فيما يتعلق بالتوزيع الجغرافي لتجارة مصر الخارجية، فقد ظلت إنجلترا عميلة مصر الأولى، ولكن على الرغم من ذلك فقد انخفضت نسبة واردات مصر من إنجلترا، ويعزى ذلك إلى سببين:
  - زيادة الإنتاج الصناعي المحلي، وبخاصة الأقمشة القطنية.
  - منافسة بعض الدول لإنجلترا، وبخاصة إيطاليا وألمانيا واليابان.
- وكذلك انخفضت نسبة صادرات مصر لإنجلترا، فبعد أن كانت حوالي 40٪ عام 1921، انخفضت إلى ما يقرب من 30٪ عام 1937.

رابعًا: فترة الحرب العالمية الثانية (1939 – 1945):

انكمش حجم التجارة الخارجية (صادرات وواردات) خلال تلك الفترة؛ نتيجة لقيام الحرب. وقد لا يبدو ذلك بوضوح عند مقارنة الأرقام التي تمثل قيمة الصادرات والواردات خلال تلك الفترة بأرقام

الفترة السابقة؛ لأنها تتجه نحو الزيادة. ولكن الواقع أن هذه الزيادة ليست إلا ظاهرية فقط بسبب ارتفاع الأسعار.

تطور التجارة الخارجية خلال فترة الحرب العالمية الثانية (1939 – 1945):

تميزت تجارة مصر الخارجية خلال تلك الفترة بما يلي:

- حقق الميزان التجاري لمصر في تلك الفترة عجزًا متزايدًا من عام لآخر، حتى بلغ أكثر من 18 مليون جنيه عام 1945، ولا شك أن قيام الحرب كان السبب الرئيس؛ إذ ترتب عليها ما يلي:
  - قطع اتصال مصر بعدد كبير من الدول؛ ومن ثم نقص الكميات المصدرة من القطن.
  - ارتفاع أسعار السلع التي استوردتها مصر خلال تلك الفترة.
  - زيادة مصاريف الشحن والتأمين زيادة كبيرة.
- على الرغم من العجز الذي أسفر عنه الميزان التجاري، إلا أن ميزان المدفوعات كان في صالح مصر خلال تلك الفترة. ويرجع ذلك إلى أن المبالغ الضخمة التي أنفقتها جيوش الحلفاء في مصر خلال فترة الحرب، والتي كان يودع مقابل لها بالجنيهات الإسترلينية في إنجلترا، لم تستطع مصر استخدامها؛ بسبب نقص الإنتاج المدني وقيود التصدير في إنجلترا من جهة، وبسبب صعوبات الاستيراد من جهة أخرى.
- تدل الإحصاءات على زيادة حجم تجارة إعادة التصدير؛ فبعد أن كان حجمها لا يتعدى مليون جنيه عام 1938، قفز إلى أكثر من 5 مليون جنيه عام 1946.
- من حيث التوزيع الجغرافي لتجارة مصر الخارجية خلال تلك الفترة، فقد ظلت بريطانيا تمثل المركز الأول، تليها الولايات المتحدة ثم إيطاليا وفرنسا وبلجيكا وشيلي والهند.
- صدر خلال تلك الفترة نظام جديد للتصدير، أصبح بموجبه من الضروري الحصول على (ترخيص تصدير). وكان الهدف من ذلك عدم تصدير بعض السلع، وبخاصة المواد الغذائية التي تكون الأسواق المحلية في حاجة إليها؛ حتى لا تتعرض لأزمات تموينية.

خامسًا: من نهاية الحرب العالمية الثانية حتى قيام الثورة (1945 - 1952):

اندفع الزراع المصريون بعد انتهاء الحرب إلى إنتاج القطن من جديد؛ مما أدى إلى تناقص مساحة الحبوب، وبالإضافة إلى ذلك هبط خلال تلك الفترة متوسط غلة الفدان؛ بسبب نقص الأسمدة من جهة، وبسبب سوء استغلال الأرض من جهة أخرى. وكان من نتائج ذلك أن تدهور إنتاج الحبوب والمواد

الغذائية بصفة عامة، وانعكس ذلك على الاستيراد، حتى تضاعف استيراد المواد الغذائية بعد الحرب، ولا سيما القمح ودقيق القمح؛ لمواجهة حاجات السكان المتزايدة.

وقد وضحت زيادة الحاجة إلى استيراد كثير من السلع الاستهلاكية، وبخاصة السلع الضرورية التي حرم الشعب منها طوال فترة الحرب. فقد كان من الطبيعي أن يشتد الإقبال عليها بعد أن عادت إلى التجارة الدولية ظروفها الطبيعية بانتهاء الحرب. ومن هذه السلع: الأسمدة الكيماوية وقطع الغيار ووسائل النقل والمنسوجات الصوفية ... إلخ.

وتميزت تجارة مصر الخارجية خلال تلك الفترة بزيادة الواردات من بعض السلع غير الاستهلاكية، مثل الآلات والمعدات والأجهزة الكهربائية والآلات الزراعية.

كما تم تخفيض قيمة الجنيه المصري في أواخر عام 1949، حيث أصبح يساوي 2.871 دولارًا، وذلك على أثر تخفيض إنجلترا قيمة الجنيه الإسترليني في 18 سبتمبر عام 1949 من 4.03 دولار إلى 2.80 أي بنسبة 30.3٪، لقد أدى ذلك إلى زيادة قيمة الواردات؛ حيث ارتفعت أسعار السلع المستوردة ولم تقل الكميات المطلوبة منها؛ نظرًا لشدة الحاجة إليها، أي أن الطلب عليها قليل المرونة.

أما من حيث التوزيع الجغرافي لتجارة مصر خلال تلك الفترة، فقد قفزت الولايات المتحدة في نهايتها إلى المركز الأول بالنسبة للواردات، تليها في المركز الثاني بريطانيا، ثم فرنسا وإيطاليا. أما بالنسبة للصادرات فقد ظلت بريطانيا تحتل المركز الأول عامي 1947 و 1948، وفي عام 1949 تخلت بريطانيا عن هذا المركز للهند، ولكن ما أن جاء عام 1950 حتى عادت بريطانيا لتشغل المركز الأول مرة أخرى. وفي عام 1952 قفزت فرنسا لتحتل المكان الأول بالنسبة لصادرات مصر، تليها في المركز الثاني الولايات المتحدة ثم إيطاليا والهند وألمانيا الغربية والاتحاد السوفيتي وإنجلترا.

أثر التطورات السياسية في قطاع التجارة على منظومة العمران المصري في هذه الفترة:

نتج عن التطورات في قطاع التجارة عدة عوامل مؤثرة في منظومة العمران المصري، سواء بسبب هيكل توزيع التجارة الخارجية وعلاقته بنشاط الموانئ المصرية، أو بسبب قائمة حظر تصدير المواد الخام، وأهمها القطن لفترات طويلة، وهو ما مثل دعمًا هائلًا لتكثيف الصناعات القائمة عليه، كما أن قانون الجمارك الذي صدر عام 1930 مثل عاملًا إضافيًّا من عوامل التمييز الطبقي الذي تفاقم بشكل غير مسبوق خلال هذه الفترة، ويمكن تلخيص أثر تطورات قطاع التجارة على منظومة العمران المصري خلال هذه الفترة في الآتي:

- أدت القيود التي فرضت على تصدير المواد الخام خلال سنوات الحرب إلى ضرورة تصنيع هذه المواد محليًّا، وخاصة في ظل الاحتياجات المتنامية للسكان، بالإضافة لجيوش الحلفاء المتمركزة بمصر، فنشطت صناعة الغزل والنسيج بشكل غير مسبوق، ويمكن قراءة ذلك

بوضوح شديد في النمو الحجمي المتسارع للمدن التي تركزت فيها هذه الصناعة، فمثلًا قفزت مدينة المحلة الكبرى التي كانت في الرتبة 11 عام 1917 بحجم سكان قدره 32266 نسمة، لتصبح في الرتبة 5 عام 1947 بحجم سكان قدره 115758؛ بل إنها تكاد تكون قد ضاعفت حجم سكانها فيما بين تعداد 1937 وتعداد 1947 (10 سنوات)، أما مدينة كفر الدوار -والتي لم يكن لها وجود حضري عام 1917- فإنها تحركت من الرتبة 86 عام 1927 بحجم سكان قدره 5412 نسمة، لتحتل المرتبة 70 عام 1947 بحجم سكان قدره 13589 نسمة، ولكن اللافت للنظر في حالة كفر الدوار أنها خلال الفترة من 1937 إلى 1947 (10 سنوات) تحركت للأمام 15 رتبة، كما أنها بلغ معدل نمو سكانها السنوي خلال هذه السنين العشرة نحو 13٪ سنويًّا، وهو معدل كبير بكل المقاييس، وهو الأعلى بين سائر المدن المصرية خلال تلك الفترة (بعد مدينة نجع حمادي)، وتكاد تكون هذه الفترة هي البداية الحقيقية لمدينة كفر الدوار كمركز حضري بغرب الدلتا.

- كما تم عرضه، فإن مركز إنجلترا التجاري مع مصر أخذ بالتذبذب خلال هذه الفترة، حتى أن الهند جاءت في المرتبة الأولى لتجارة الصادر المصرية، كما دخلت اليابان كأحد الأسواق الواعدة لتجارة الصادر، وهو ما أدى إلى حدوث نوع من التوازن النسبي بين النشاط التجاري لكل من ميناء السويس من جهة وميناءي الإسكندرية وبور سعيد من جهة أخرى، ونظرًا لوقوع مدينة الإسماعيلية بين ميناءي السويس جنوبًا وبور سعيد شمالًا، فإنها تأثرت بشدة بهذا النشاط في الميناءين، إضافة إلى تمركز عدد كبير من جنود الحلفاء بمنطقة القناة (ثم الجنود البريطانيين)، وانعكس ذلك على عمران مدينة الإسماعيلية بشكل شديد الوضوح، فبعد أن كانت في الرتبة 37 عام 1917 بحجم سكان قدره 15686 نسمة، نجدها تصل إلى الرتبة 13 عام 1947 بحجم سكان قدره 68229 نسمة، كما أنها تكاد تكون هي الأخرى قد ضاعفت عدد سكانها خلال الفترة من 1937 إلى 1947 (10 سنوات).
- تأثرت مدينة دمياط بشدة خلال هذه الفترة؛ نتيجة حظر تصدير الحبوب والغلال، وهي التي كانت أهم بضائع الصادر التي يعمل عليها الميناء، كما أن صناعة الأثاث الخشبي أصابها الركود؛ بفعل تأثيرات اقتصاديات الحرب، وهو ما جعلها تعيش في ظروف اقتصادية بالغة الصعوبة، ويمكن قراءة أثر ذلك بسهولة من تتبع رتبتها الحجمية خلال هذه الفترة، فبعد أن كانت في الرتبة 13 عام 1917 تراجعت إلى الرتبة 15 عام 1927،

وحافظت على هذه الرتبة عام 1937 بحجم سكان قدره 40332 نسمة، ثم تراجعت بشدة في الفترة من 1937 إلى 1947 لتصل إلى الرتبة 32 (تراجعت 17 رتبة خلال 10 سنوات)، مسجلة حجم سكان قدره 28634 نسمة، بمعدل نمو سنوي سالب قدره (-3٪)، وحالة مدينة دمياط تعد في حاجة إلى دراسة تفصيلية لمراحل الصعود والهبوط في تاريخها الحضري الحديث.

- أدى قانون الجمارك الذي صدر عام 1930 -والذي صنف السلع إلى كمالية وضرورية، ووضع على السلع الكمالية تعريفة جمركية مرتفعة- إلى زيادة وتعميق فجوة التمييز الحضري بين العاصمتين وسائر مدن عواصم المديريات من ناحية، وبين هذه العواصم والمدن الصغرى من ناحية أخرى، فالمدن الصغرى لم تستطع مزاولة نشاطها التجاري (والذي كان قائمًا في معظمه على السلع الاستهلاكية المستوردة) بنفس الكفاءة التي كانت من قبل، كذلك فإن معظم هذه المدن الصغرى كانت تعمل كمراكز تجميع للقطن والغلال من أجل التصدير، فلما تعطلت حركة التصدير تأثرت هذه المدن بشدة، ويبدو ذلك واضحًا في تراجع الرتبة الحجمية للعديد من هذه المدن، فعلى سبيل المثال تراجعت مدينة فوه من الرتبة 43 عام 1917 إلى الرتبة 106 عام 1947؛ بل إنها فقدت ثلثي سكانها و56 رتبة فيما بين تعدادي 1937 و 1947، وكذلك مدينة إبشواي التي كانت في الرتبة 55 عام 1927، ثم أصبحت في الرتبة 92 عام 1947، وكذلك مدينة السنطة التي كانت في الرتبة 90 عام 1927، ثم أصبحت في الرتبة 109 عام 1947، كما أن معدل نموها ظل سالبًا طوال هذه الفترة، وهناك العديد من النماذج التي سيتم عرضها لاحقًا.
- كما أدت تأثيرات التعريفة الجمركية إلى تراجع حضري واضح في معظم المدن الصغرى؛ فإنها أدت (إلى جانب عوامل أخرى) إلى نمو شديد في أحجام سكان المدن الكبرى، فعلى سبيل المثال سجلت مدينة القاهرة معدل نمو سنوي قدره 6٪ في الفترة من 1937 إلى 1947 (10 سنوات)، كما سجلت الإسكندرية معدلًا قدره 3.5٪ سنويًّا في نفس الفترة، أما السويس فقد سجلت معدلًا هائلًا قدره 11.65٪ خلال نفس الفترة، قفزت به من الرتبة 12 إلى الرتبة 6 خلال هذه الفترة، والمدن الرئيسة بالدلتا والصعيد سجلت معدلات مرتفعة جدًّا كذلك، فسجلت المنصورة معدلًا قدره 4.8٪، والزقازيق 3.7٪، أما أسيوط فسجلت معدلًا قدره 5٪، وسوهاج 3.9٪ خلال نفس الفترة، وسيتم التعرض إلى خصائص التطور الحجمي للمدن المصرية خلال هذه الفترة بالتفصيل لاحقًا.

4- أثر التطورات السياسية والاقتصادية والاجتماعية على منظومة العمران المصري في الفترة:

أوضح العرض السابق لتطورات القطاعات الاقتصادية المختلفة (بالإضافة لقطاع التعليم) في ظل الظروف السياسية التي اتسمت بها هذه الفترة، العديد من العوامل التي أثرت بشكل مباشر أو غير مباشر على منظومة العمران المصري من جوانبها المختلفة (الحجم – التباعد – الوظيفة)، وسيتناول هذا الجزء من الفصل –بالعرض والتحليل– أهم ظواهر هذه المؤثرات على منظومة العمران.

1.4 التعليم والثقافة والعمران:

شهد مجال التعليم عدة تطورات مهمة جدًّا خلال هذه الفترة، ولعل الهيكل العام الذي تمت صياغته للتعليم المصري في هذه الفترة هو نفس الهيكل الحالي مع بعض الاختلافات الطفيفة غير المؤثرة، فكما ذكر في الفصل السابق، فإن التعليم خضع لسياسة استعمارية سافرة، هدفها الأول هو حصول المصريين على أقل قدر ممكن من التعليم؛ ضمانًا لعدم ظهور نزعات استقلالية قد تؤثر على مكانة المحتل في السيطرة على البلاد، كما ظهرت نزعة واضحة لجعل اللغة الإنجليزية هي لغة التعليم الأساسية؛ وذلك بهدف القضاء على النزعات الوطنية والقومية، وتأكيدًا على تبعية مصر لإنجلترا ثقافيًّا، كما هي الحال سياسيًّا واقتصاديًّا، وبذلك يتم إحكام السيطرة على كل شئون البلاد(1).

ولكن كنتيجة مباشرة للحرب العالمية الأولى، فإن الحركة الوطنية نشطت بقوت فائقة بعد الحرب مباشرة، وتوج هذا النشاط بثورة عام 1919، والتي تعد نقطة الانطلاق للعمل الوطني المنظم حتى قيام الثورة عام 1952، وثورة 1919 أثرت تأثيرًا مباشرًا وسريعًا في اتجاهين، كان لهما تأثيراتهما العمرانية الواضحة؛ الاتجاه الأول: تمثل في دفع الحركة الوطنية نحو تكوين رأسمال وطني يتغلغل في الحياة الاقتصادية المصرية، ويحل تدريجيًّا محل رأس المال الأجنبي المسيطر على الاقتصاد، وشكل طلعت حرب ومجموعة بنك مصر الذي أسسه طليعة هذا الاتجاه.

أما الاتجاه الثاني فكان في مجال التعليم، والذي شهد عدة إصلاحات متتالية، توجت في النهاية بالقانون رقم 90 لسنة 1950، والذي تقرر بموجبه مجانية التعليم بجميع مراحله قبل الجامعي(2).

وقد حققت الجهود الوطنية في مجال التعليم مكسبًا كبيرًا، تضمنت الدساتير التي وضعت لإدارة شئون البلاد خلال هذه الفترة (صدر الأول في 19 أبريل عام 1923، والثاني في أكتوبر عام 1930) نصًّا يؤكد على جعل التعليم حرًّا تنظم أموره بالقانون، ويكون التعليم الأول منه إلزاميًّا مجانيًّا للمصريين(3).

---

(1) لمزيد من التفاصيل راجع كتاب: ماجدة محمد حمود: المندوبون الساميون في مصر ودورهم في نشر التعليم والثقافة الإنجليزية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2001.

(2) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الرابع (التعليم)، مرجع سابق، ص 11.

(3) المرجع السابق، ص 12.

وبالنظر إلى التطور الكمي لعدد المدارس الثانوية خلال فترة الدراسة، فإن لها العديد من الدلالات الموحية؛ فقد بلغ عدد المدارس الثانوية عام 1863 مدرستين فقط، ثم ست مدارس عام 1914، ثم ارتفع إلى عشر مدارس عام 1921 (تشمل مدرسة للبنات)، ثم حدثت زيادة تدريجية، ولكنها كبيرة، حتى وصل عدد المدارس الثانوية 204 مدرسة عام 1951، منها 120 مدرسة حكومية مجانية، و 84 مدرسة خاصة بمصروفات.

ويذكر سليمان نسيم[1] فيما يتعلق بالتعليم الأولي: "*من إحصائيات التعليم سنة 1953 نجد أن عدد المدارس الابتدائية بلغ 7000 مدرسة، بالإضافة إلى 1000 من كتاتيب الإعانة الحرة المقامة بجوار الأضرحة والمساجد القديمة، و 4000 مدرسة إلزامية تابعة لمجالس المديريات، نزل فيها مستوى التعليم إلى الحضيض، وأكثر من نصفها يتألف من حجرة أو حجرتين*".

هذا عن التطور الكمي، أما التطور الكيفي، فإنه -كما يرى أديب ديمتري [2]- "*على مدى القرن 19 تحول التعليم من الطابع العسكري في أيام محمد علي إلى طابع أكثر إنسانية في عهد إسماعيل، ثم ما لبث هذا الحال أن أفسح المجال للطابع الديني، فسادت روح الأزهر منذ أواخر القرن 19، والتحمت مع الفكر الزراعي السلبي بكل ما يحتويه من قيم التواكل والاستسلام والقدرية؛ مما أدى في النهاية إلى طمس معالم الشخصية المصرية، ممثلة في الطفل والصبي والشاب، تلميذًا ومعلمًا، فكان أن زاد جمود أساليب الإنتاج؛ مما أبقاها على حالها البدائية، واقترن ذلك برفض أي عامل تغيير، واكتفى المجتمع في عمومه بالقليل الضحل من المعرفة*". وذلك أدى إلى تأكيد سلطان الإقطاعيين والمستغلين، ومنحهم الفرصة التي لا تعوض لقهر الشعب المصري، حتى أن أحد النواب لم يتأخر عن أن يقولها صراحة عن أبناء عامة هذا الشعب: "*لا تعلموا أبناء السفلة*"[3].

ومما يجب ذكره أن التمييز الطبقي ظهر جليًّا في الاهتمام الحكومي بتشييد المدارس، وفي ذلك تذكر إجلال خليفة [4]: "*لقد أنشأ علي ماهر كلية خاصة في مستوى التعليم الثانوي لبنات الطبقة الأرستقراطية؛ لتربيتهم على الأسلوب الأوروبي الحديث، وقد انتقد هذا التصرف لأن ما أنفق على إنشاء هذه المدرسة كان يكفي لإنشاء 25 مدرسة أولية للبنات لجماهير الشعب التي تعاني من الجهل والأمية، أو على الأقل إنشاء مدرسة للمعلمات*".

---

(1) سليمان نسيم: صياغة التعليم المصري الحديث 1923، 1952، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1984، ص 223.

(2) أديب ديمتري: مقال الإصلاح أم الثورة في التعليم، مجلة الطليعة، عدد نوفمبر 1968.

(3) سليمان نسيم: صياغة التعليم المصري الحديث، مرجع سابق، ص 224، نقلًا عن محاضر مجلس النواب، الهيئة النيابية الخامسة، دور الانعقاد العادي الثالث، ج 32 بتاريخ 6/3/1933، ص 588.

(4) إجلال محمد خليفة: الصحافة النسائية في مصر بين 1919-1929، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة، 1966، ص 125.

تطور التعليم الجامعي خلال هذه الفترة:

كما ذكر في الفصول السابقة، فإن التعليم العالي بدأ في أوائل القرن التاسع عشر بإنشاء بعض المدارس العليا للهندسة، والطب، والطب البيطري والزراعة، والحقوق، ودار المعلمين والمعلمات، والتجارة، وكل هذه المدارس العليا (أو معظمها) أغلق أبوابه بعد محمد علي، ثم أعيد افتتاح بعضها في عهد إسماعيل، ثم بدأ العمل الفعلي في وضع إطار مؤسسي للتعليم الجامعي منذ إنشاء أولى الجامعات المصرية عام 1908، ثم شهدت هذه الفترة إنشاء جامعتين أخريين، وهذه الجامعات بالترتيب هي [1]:

1- الجامعة الأهلية (جامعة فؤاد الأول) 1908: هي جامعة القاهرة حاليًّا، وقد تأسست هذه الجامعة بالجهود الأهلية، وساهم أفراد الشعب فيها بالاكتتاب لتمويل إنشائها، ثم تحولت في عام 1925 إلى جامعة حكومية باسم (الجامعة المصرية)، وضمت في ذلك الوقت أربع كليات، هي: الآداب، الحقوق، العلوم، الطب. وقد أطلق عليها اسم جامعة فؤاد الأول عام 1940، ثم تم تعديل الاسم إلى جامعة القاهرة عام 1953.

2- جامعة الإسكندرية 1942: بدأت جامعة الإسكندرية كفرع لجامعة القاهرة (كليتي الحقوق والآداب، عام 1938)، ثم استقلت الجامعة عام 1942، وأضيف إليها كليات التجارة والعلوم والطب والزراعة، وسميت جامعة فاروق الأول، ثم سميت بجامعة الإسكندرية عام 1952.

3- جامعة عين شمس 1950: أنشئت هذه الجامعة في 10 يوليو 1950 باسم جامعة إبراهيم باشا الكبير؛ نتيجة للطلب المتزايد على التعليم الجامعي، وضمت كليات مماثلة لكليات جامعة القاهرة في ذلك الوقت، وعدل اسمها إلى جامعة عين شمس عام 1954.

أثر التطورات في قطاع التعليم على منظومة العمران المصري في الفترة من 1918 وحتى 1952:

من خلال العرض الموجز لأهم خصائص تطور التعليم المصري في هذه الفترة، وعلى الرغم من عدم وجود بيانات أو خرائط توزيعية للمدارس على مدن القطر المصري، إلا أن ما تم عرضه يمكن من خلاله استخلاص بعض المؤثرات المباشرة وغير المباشرة على منظومة العمران المصري، ويمكن إيجاز أهم هذه التأثيرات في الآتي:

- تعد هذه الفترة بحق هي بداية ظهور المؤسسات التعليمية ذات المستوى الإقليمي (الثانوي والجامعي)، فكما تم ذكره بدأت الفترة بست مدارس ثانوية وجامعة واحدة، وانتهت بأكثر من

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الرابع (التعليم)، مرجع سابق، من ص 95 إلى ص 115.

200 مدرسة ثانوية وثلاث جامعات، وعلى الرغم من أن القاهرة والإسكندرية استحوذتا على معظم المدارس الثانوية (134 مدرسة ثانوية بنسبة 66٪ من جملة المدارس الثانوية)، وكذلك على كل الجامعات، فإن انتشار 70 مدرسة ثانوية على معظم مدن عواصم المديريات والمدن الكبرى التي تليها قد أوجد شبكة من العلاقات الإقليمية التي لم تكن موجودة من قبل، والتي تقوم على طلب الخدمات، ويكفي القول إن عدد طلاب المدارس الثانوية عند بداية الفترة (1918) لم يتعد 1300 طالب، بينما في نهاية الفترة (1952) بلغ 180681 طالبًا وطالبة، أي بزيادة قدرها نحو 139 ضعف، وهذا تطور هائل بكل المقاييس، كما أن التعليم الثانوي الفني –والذي يعد ذا درجة إقليمية أعلى من التعليم الثانوي العام– قد استحوذ على 30522 طالبًا في نهاية الفترة، ولم يكن له وجود عند بدايتها، وبالتأكيد فإن مع هذه الزيادة الكبيرة جدًّا في أعداد القاصدين للخدمات الإقليمية، فإن هناك حزمة كبيرة من الخدمات الإقليمية المساندة قد بدأت في الظهور، وبدأت بالتالي الوظيفة الخدمية تحتل مكانها بين وظائف المدن، فقد جاءت 34 مدينة عام 1927 ذات وظيفة أولى وثانية خدمات، بينما كان هذا العدد 31 مدينة عام 1937، ثم ارتفع عدد هذه المدن إلى 36 مدينة عام 1947، على الرغم من تأثير الحرب العالمية الثانية على الهيكل الوظيفي لمعظم المدن المصرية (كما سيلي بيانه).

- ظهر تأثير توطن الخدمات التعليمية الإقليمية (المدارس الثانوية) والقومية (الجامعات) –إلى ذلك الحين– على التطور الحجمي لبعض المدن المصرية، وكان أشد هذه الحالات ظهورًا هي حالة مدينة الجيزة (مقر جامعة القاهرة)؛ حيث كانت تحتل الرتبة 33 عام 1917 بعدد سكان يبلغ 16035 نسمة، ثم أصبحت تحتل الرتبة 14 عام 1947 بعدد سكان 66156 نسمة، أي تضاعف عدد سكانها أكثر من أربعة أضعاف في 30 عام، وإن كان وجود الجامعة لا يعد السبب الوحيد لهذا النمو، إلا أنه بلا شك من أهم هذه الأسباب.
- أما القاهرة والإسكندرية فقد شهدتا نموًّا غير مسبوق بالنسبة للقاهرة، أما الإسكندرية فلم تشهد مثل هذا النمو منذ الطفرة الذي تحققت لها خلال سنوات منتصف القرن 19. فالقاهرة تكاد تكون قد ضاعفت سكانها خلال عشر سنوات، فبعد أن كان عدد سكانها عام 1937 أكثر من 1.3 مليون نسمة بقليل، أصبح عام 1947 نحو 2.1 مليون نسمة، أي أن عدد سكانها زاد نحو 800 ألف نسمة في عشر سنوات، وذلك بالطبع بتأثير من التركيز الشديد للخدمات والنشاط الاقتصادي بها، واحتفاظها وحدها بجامعتين من أصل ثلاث جامعات في عموم الوطن في هذه الفترة. أما الإسكندرية فقد ظلت على معدلات نمو

مرتفعة جدًّا، ولكنها متجانسة طوال هذه الفترة، واستطاعت من خلال هذه المعدلات أن يصل عدد سكانها إلى أكثر من ضعف ما كان عليه عند بداية الفترة، فقد بلغ عدد سكانها عام 1917 نحو 445 ألف نسمة، وقفز في نهاية الفترة إلى نحو 920 ألف نسمة عام 1947، على الرغم من مغادرة العديد من الأجانب للإسكندرية؛ بفعل الحرب العالمية الثانية.

- المدن عواصم المديريات سجلت معدلات نمو خلال هذه الفترة يفوق بكثير المتوسط العام لمعدل النمو الحضري للقطر المصري، وهو ما يؤكد بداية استقبالها لتيارات من الهجرة من الريف والمدن الأصغر، وهي علاقة ذات ارتباط قوي مع توافر الخدمات الإقليمية بالمحلات المركزية.
- تعد هذه الفترة شاهدة على نقيضين، هما تباطؤ حركة التوسع الأفقي في الزراعة، والذي كان قد وصل إلى قمته عند بدايات القرن العشرين، وتزايد حركة الزحف العمراني على الأرض الزراعية من جانب آخر، فالأرض الزراعية هي التي استوعبت تلك الزيادات الهائلة "المجنونة" (حسب تعبير د. جمال حمدان) في أعداد سكان المدن المركزية، وعلى رأسها القاهرة والجيزة.

2.4 **تطور التقسيم الإداري في الفترة** (1918-1952)**:**

في الفترة من 1918م – 1947م لم يتغير الحال كثيرًا؛ حيث استقرت مديريات الوجه البحري ومديريات الوجه القبلي على آخر تقسيم، فكان التقسيم الإداري لمصر كالتالي:[1]

في الوجه البحري:

بلغ عدد مديريات الوجه البحري تسع مديريات (إذا أضيفت مديرية الجيزة إلى هذه المديريات)، وهي بذلك لم يطرأ عليها أي تغيير يذكر، باستثناء تحول بعض المدن من مديرية إلى أخرى، وعلى ذلك فإن مديريات الوجه البحري في هذه الفترة هي كالتالي: مديرية القليوبية، مديرية الشرقية، مديرية الدقهلية، مديرية الغربية، مديرية المنوفية، مديرية البحيرة، مديرية الجيزة.

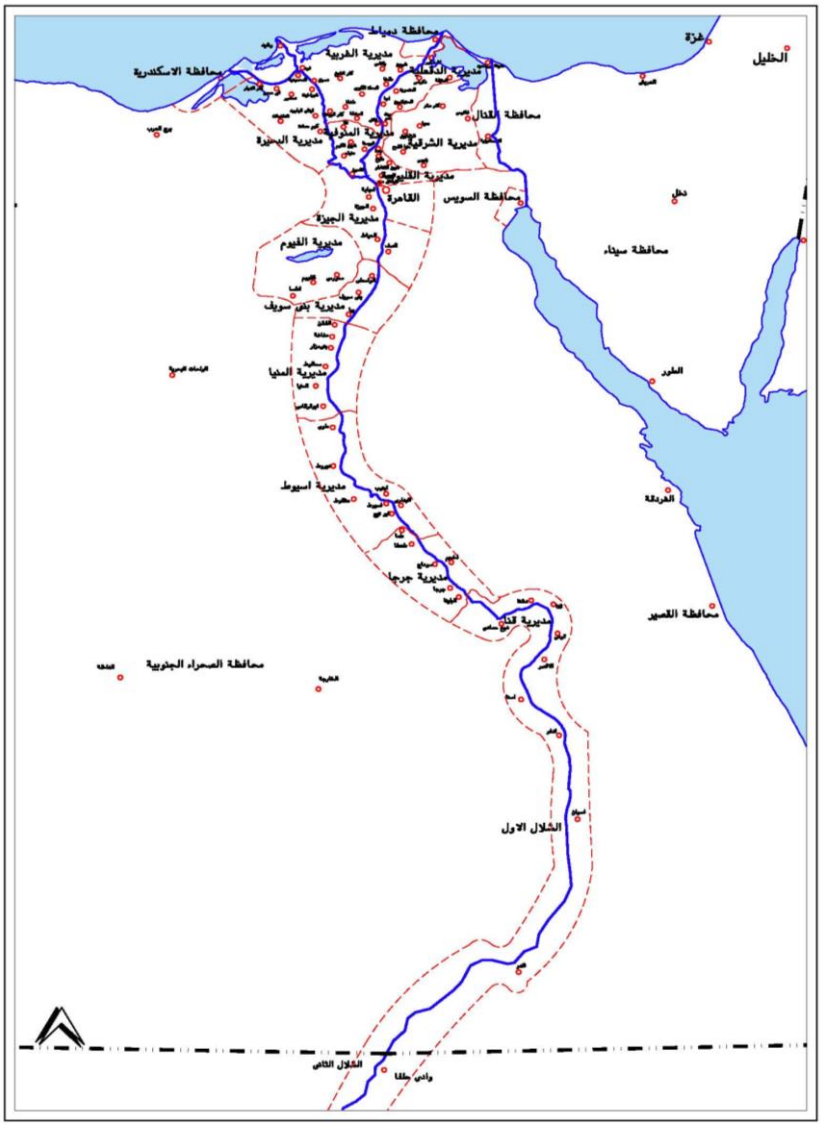
في الوجه القبلي:

بلغ عدد مديريات الوجه القبلي سبع مديريات (أحدثها مديرية أسوان التي أضيفت إلى التقسيم الإداري عام 1900م)، وهي بذلك لم يطرأ عليها أي تغيير يذكر (كما في حالة الوجه البحري) مع تحول بعض المدن من مديرية إلى أخرى، وعلى ذلك فإن مديريات الوجه القبلي في هذه الفترة هي كالتالي:

(1) محمد رمزي: القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد القدماء المصريين إلى سنة 1945، القسم الثاني، الجزء الأول والثاني والثالث والرابع، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994.

مديرية الفيوم، مديرية بني سويف، مديرية المنيا، مديرية أسيوط، مديرية جرجا، مديرية قنا، مديرية أسوان.

ويضاف إلى هذه المديريات سبع محافظات، وهي: القاهرة والإسكندرية ورشيد ودمياط والعريش والسويس والقصير.

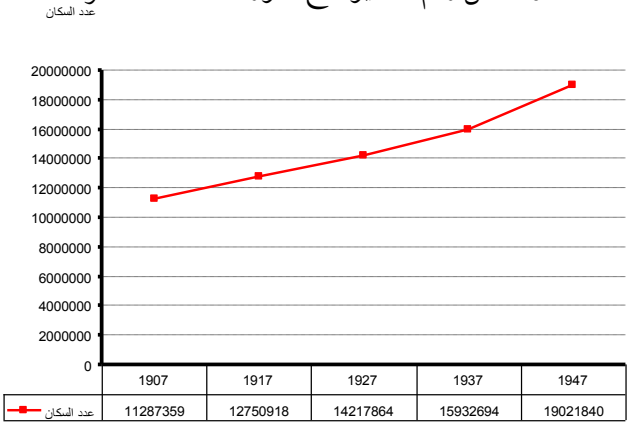


شكل رقم (2)

التقسيم الإداري للقطر المصري خلال الفترة من 1917-1945

3.4 التحولات الهيكلية في منظومة المدن المصرية:

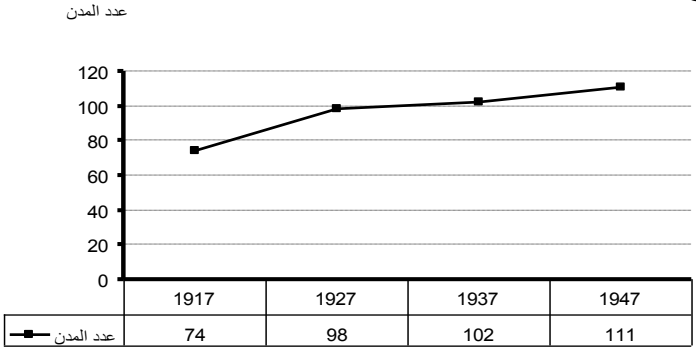
تطور عدد سكان القطر المصري كثيرًا خلال هذه الفترة؛ حيث كاد أن يتضاعف خلال أربعة عقود (فيما بين 1907-1947)، والشكل رقم (1) يوضح تطور عدد سكان مصر خلال هذه الفترة.



شكل رقم (3)

تطور عدد سكان مصر

وتطور عدد المدن المكونة لمنظومة العمران خلال هذه الفترة بشكل ملحوظ، ففي عام 1917 بلغ عددها 74 مدينة، ثم زاد عددها عام 1927 لتبلغ 98 مدينة (بزيادة قدرها 24 مدينة)، ثم ارتفع عددها مرة أخرى عام 1937 ليصبح عددها 102 مدينة، وأخيرًا يبلغ عددها 111 مدينة عام 1947. وشكل رقم (2) يوضح التطور في أعداد هذه المدن.



شكل رقم (4)

التطور في أعداد المدن المصرية

وجدير بالذكر أن الكثير من هذه المدن لم يستقر حضريًّا؛ بل إن منها ما ظهر حديثًا، ومنها ما ظهر ثم تراجع حضريًّا ليعود مرة أخرى ليتصنف كقرى، وإن كان معدل التحولات في هذه الفترة لم يكن

كسابقتها، إلا أنها تعد تحولات شديدة تدل على هشاشة البناء الحضري للعديد من المدن، ويمكن حصر هذه التحولات في الآتي:

- مدن كانت موجودة عام 1917، ولم تصنف حضريًّا إلى نهاية الفترة:

بلغ عدد هذه المدن 15 مدينة، تميزت كلها بأن عدد سكانها لم يتجاوز عام 1917 حوالي 15 ألف نسمة، والجدول رقم (5) يوضح بيان هذه المدن.

جدول رقم (5) مدن كانت موجودة عام 1917 ولم تصنف حضريًّا إلى نهاية الفترة

التسلسل	المدينة	المديرية
1	أبيار	المنوفية
2	البتانون	المنوفية
3	الغايم	أسيوط
4	القرين	الشرقية
5	القوصية	أسيوط

التسلسل	المدينة	المديرية
6	النجيلة	أسيوط
7	أوسيم	الجيزة
8	مليج	المنوفية
9	بسيون	الغربية
10	بوش	بني سويف

التسلسل	المدينة	المديرية
11	جهينة	جرجا
12	دلجا	أسيوط
13	سنهور	الفيوم
14	كرداسة	الجيزة
15	محلة مرحوم	الغربية

وبالنظر في هذه المجموعة من المدن، فإن الملاحظة الأولى أن جميعها باستثناء (النجيلة) كانت ظهرت لتوها كمدن في تعداد 1917، ثم ما لبثت أن تحولت مرة أخرى إلى قرى، وهو ما يؤكد على ما توصلنا إليه في الفصل السابق من أن عددًا لا بأس به من المدن ينطبق عليه مسمى (مدن القرار)، فهذه المدن لم تكن إلا مستقرات لحاميات عسكرية زمن الحرب العالمية الأولى، ثم ما لبث الوجود العسكري أن زال، فذهبت معه أسباب الوجود الحضري بهذه المحلات، ولكن بعضها قد استفاد من هذا الوجود الحضري المؤقت لتثبيت وترسيخ التواجد الحضري من جديد فيما بعد؛ حيث صنفت بعضها كمدن خلال مراحل لاحقة، واستمرت حتى الآن مثل مدن (البتانون – الغنايم – القرين – القوصية – بسيون – جهينة – بوش)، ومنها ما اختفى نهائيًّا في التصنيف الحضري مثل مدن (سنهور – محلة مرحوم – أبيار – مليج)، بالإضافة لكرداسة التي أصبحت فيما بعد أحد أحياء مدينة الجيزة. ومما يؤكد هذا الاستنتاج أن 13 مدينة من هذه المدن الخمسة عشر صنفت وظيفيًّا عام 1917 أحادية الوظيفة زراعة، وبمعاملات توطن مرتفعة جدًّا، تجاوزت 4 في بعض المدن، وهو ما يجعل ارتدادها سلبًا على المتصل الريفي الحضري (باعتبار الحضر قطبًا موجبًا) أمرًا مبررًا.

- مدن ظهرت في تعداد 1927 واستمرت حتى نهاية الفترة:

بلغ عدد المدن التي ظهرت في تعداد 1927 واستمرت حتى نهاية الفترة (وهي مستمرة على تصنيفها الحضري إلى الآن) 39 مدينة، تميزت جميعها بأنها حتى تعداد 1947 لم

يتجاوز عدد سكان معظمها 10 آلاف نسمة، ولم يتخط منها حاجز 15 ألف نسمة إلا مدن (إدفو – ببا – بني مزار – دشنا – شربين – كفر الشيخ – مغاغة – نجع حمادي)، ويلاحظ أن هذه المدن التي تخطت عتبة 15 ألف نسمة هي الآن عواصم مراكز كبرى، ومنها ما هو عاصمة محافظة (كفر الشيخ)، كما يلاحظ أن معظمها في الوجه القبلي، وجدول رقم (6) يوضح بيان مدن هذه الفئة.

جدول رقم (6) مدن ظهرت في تعداد 1927 واستمرت حتى نهاية الفترة

التسلسل	المدينة	المديرية
1	الابراهيمية	الشرقية
2	الباجور	المنوفية
3	البدرشين	الجيزة
4	الحوامدية	الجيزة
5	الدلنجات	البحيرة
6	السنطة	الغربية
7	الصف	الجيزة
8	العياط	الجيزة
9	المحمودية	البحيرة
10	الواسطي	بني سويف
11	إبتاي البارود	البحيرة
12	أبشواي	الفيوم
13	أبنوب	اسيوط

التسلسل	المدينة	المديرية
14	أبو حماد	الشرقية
15	أبو حمص	البحيرة
16	أبو قرقاص	المنيا
17	أبو كبير	الشرقية
18	أجا	الدقهلية
19	إدفو	قنا
20	إطسا	الفيوم
21	بيا الكبرى	بني سويف
22	بركة السبع	المنوفية
23	بني مزار	المنيا
24	دشنا	قنا
25	دكرنس	الدقهلية
26	ديروط	اسيوط

التسلسل	المدينة	المديرية
27	سمالوط	المنيا
28	شبراخيت	البحيرة
29	شربين	الغربية
30	طلخا	الغربية
31	فارسكور	الدقهلية
32	قويسنا	المنوفية
33	كفر الدوار	البحيرة
34	كفر الشيخ	الغربية
35	كفر صقر	الشرقية
36	كوم حمادة	البحيرة
37	مغاغة	المنيا
38	نجع حمادي	قنا
39	ههيا	الشرقية

ويلاحظ هنا أن هذه المدن التي ظهرت عام 1927، واستمرت فيما بعد، هي رءوس مراكز، استحدثت في هذا التعداد، وكان أساس استحداثها إعادة توزيع نقاط الأمن التي تطلبها وجود الاحتلال الإنجليزي في عموم القطر المصري، فبعد انتهاء الحرب العالمية الأولى سرعان ما اشتعلت ثورة 1919، والتي شاركت فيها فئات الشعب بجميع أطيافه (ريف وحضر)، فعمد الاحتلال إلى تشديد قبضته على عموم القطر، عن طريق إيجاد نقاط أمنية دائمة في نواحٍ مختارة، وكانت هذه النقاط بنطاق إشرافها هي النواة الأولى التي على أساسها تم تقسيم المحافظات إداريًّا إلى مراكز. وذلك سيبرر فيما بعد أسباب تصنيف معظم هذه المدن وظيفيًّا كمدن زراعية (كما سيلي بيانه)، ومن هذه المدن ما ستمر على هذه الوظيفة الزراعية إلى يومنا هذا، كما أن هذا الأسلوب في انتقاء القرى التي تتحول إلى مدن (على أساس أمني) ما زال هو الأسلوب السائد حتى الآن.

- مدن ظهرت في تعداد 1947 ولم تكن مصنفة حضريًّا من قبل:

بلغ عدد هذه المدن 12 مدينة، ولم تتجاوز كلها عتبة 15 ألف نسمة، باستثناء مدينة المنشأة ومدينة أبو زعبل (والتي تحولت إلى حي بعد ذلك)، وباستثناء أبو زعبل، فإن كل هذه

المدن هي رءوس مراكز، ولم يتجاوز عدد سكان بعضها 5 آلاف نسمة (أبو طشت – الحسينية – بيلا)، ونظرًا لعدم وجود خصائص موقعية مميزة لهذه المدن، إضافة إلى انحسار التوسع الأفقي في الزراعة والتغيرات الهيكلية في قطاع التجارة، والتي أثرت سلبًا على البنية الحضرية للمدن الصغرى كما سبق القول، فإن العامل الأمني يقفز مرة أخرى إلى السطح؛ ليبرر ظهور مثل هذه المدن كأقوى اقتراض محتمل* إلى جانب تأثير تمركز قوى الإقطاع الزراعي بهذه المحلات، ويوضح الجدول رقم (7) بيان هذه المدن.

جدول رقم (7) مدن ظهرت في تعداد 1947 ولم تكن مصنفة حضريًّا من قبل

التسلسل	المدينة	المديرية
1	أبو طشت	قنا
2	ابو زعبل	القليوبية
3	الحامول	الغربية
4	الحسينية	الشرقية

التسلسل	المدينة	المديرية
5	القناطر الخيرية	القليوبية
6	المراغة	جرجا
7	أهناسيا	بني سويف
8	بيلا	الغربية

التسلسل	المدينة	المديرية
9	طوخ	القليوبية
10	قلين	الغربية
11	مطوبس	الغربية

- مدن ثبتت على تصنيفها الحضري منذ بداية الفترة حتى نهايتها:

بلغ عدد هذه المدن 55 مدينة، ومعظم هذه المدن صنفت حضريًّا منذ تعداد 1882؛ حيث يبلغ عدد المدن التي ظهرت في تعداد عام 1882 واستمرت حتى نهاية الفترة (1947) 49 مدينة، وعليه فإن هذه المدن تمثل الأساس الحضري الحقيقي لمنظومة العمران الحضري المصري إلى الآن، وتتميز هذه المدن بكبر حجمها السكاني بصفة عامة، فيما عدا بعض الحالات الخاصة جدًّا، والتي تكاد تمثل ظواهر شاهدة على تذبذب الوضع الحضري لمدن ضاربة في جذور التربة الحضرية، وأوضح هذه الحالات هي مدينة فوه التي ظلت تتراجع حجميًّا طوال الفترة؛ حيث كانت تحتل الرتبة 31 عام 1882، ثم تراجعت للرتبة 32 عام 1897، ثم واصلت تراجعها لتصل للرتبة 46 عام 1917 وتواصل هبوطها إلى أن تصل إلى الرتبة 106 عام 1947، وهي حالة جديرة بالدراسة التفصيلية كما هي حالة مدينة دمياط. ويلاحظ أنه لا توجد مدن في هذه المجموعة سجلت حجم سكان أقل من 15 ألف نسمة باستثناء (فوه – منيا القمح)، كما يلاحظ أن السواد الأعظم من المدن التي جاء تصنيفها الوظيفي بعيدًا عن الزراعة كانت في هذه المجموعة من المدن، وهو أمر منطقي؛ نظرًا لطبيعة الحجم السكاني، وكذلك للقدم الحضري، والذي يولد بدوره تلقائيًّا أنشطة حضرية؛ استجابة للحاجات السكانية للمدينة نفسها، وللدور الإقليمي الذي تكتسبه مع مرور الزمن، ويوضح الجدول رقم (8) بيان هذه المدن.

(*) قد يستثنى من ذلك القناطر الخيرية، التي نشطت فيها صناعة تجفيف الفاكهة وتعليب الأغذية خلال فترة الحرب الثانية، وهو ما جعلها تصنف وظيفيًّا كمدينة صناعية في تعداد 1947 كما سيلي بيانه.

جدول رقم (8) مدن ثبتت على تصنيفها الحضري منذ بداية الفترة حتى نهايتها

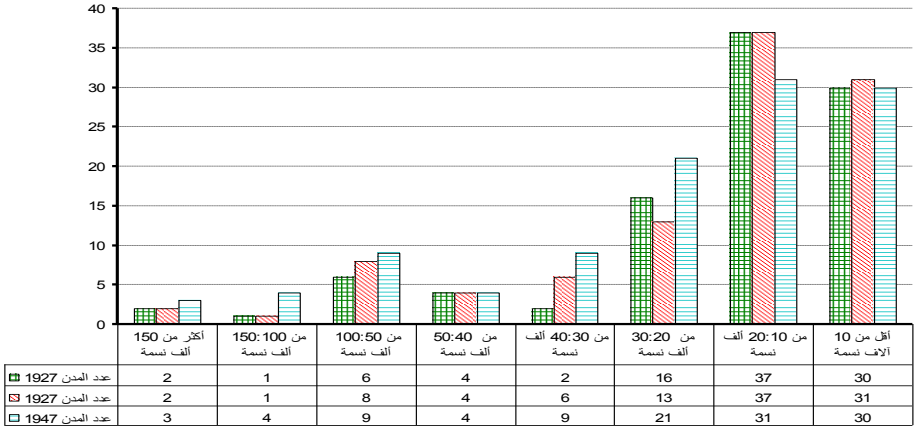
التسلسل	المدينة	المديرية
1	إدكو	البحيرة
2	إسكندرية	إسكندرية
3	إسنا	قنا
4	الأقصر	قنا
5	الإسماعيلية	الإسماعيلية
6	البداري	اسيوط
7	البلينا	جرجا
8	الجيزة	الجيزة
9	الزقازيق	الشرقية
10	السنبلاوين	الدقهلية
11	السويس	السويس
12	الفشن	بني سويف
13	الفيوم	الفيوم
14	القاهرة	القاهرة
15	المحلة	الغربية
16	المطرية	الدقهلية
17	المنزلة	الدقهلية
18	المنصورة	الدقهلية
19	المنيا	المنيا

التسلسل	المدينة	المديرية
20	أبو تيج	اسيوط
21	أخميم	جرجا
22	أرمنت	قنا
23	أسوان	قنا
24	أسيوط	اسيوط
25	أشمون	المنوفية
26	بلبيس	الشرقية
27	بلقاس	الدقهلية
28	بنها	القليوبية
29	بني سويف	بني سويف
30	بور سعيد	بور سعيد
31	تلا	المنوفية
32	جرجا	جرجا
33	دسوق	الغربية
34	دمنهور	البحيرة
35	دمياط	دمياط
36	رشيد	البحيرة
37	زفتى	الغربية
38	سمنود	الغربية

التسلسل	المدينة	المديرية
39	سنورس	الفيوم
40	سوهاج	جرجا
41	شبين الكوم	المنوفية
42	طما	أسيوط
43	طنطا	الغربية
44	طهطا	جرجا
45	فاقوس	الشرقية
46	فوه	الغربية
47	قليوب	القليوبية
48	قنا	قنا
49	قوص	قنا
50	كفر الزيات	الغربية
51	ملوي	اسيوط
52	منفلوط	اسيوط
53	منوف	المنوفية
54	منيا القمح	الشرقية
55	ميت غمر	الدقهلية

أحجام المدن:

بدا تأثير التطورات السياسية والاقتصادية خلال هذه الفترة واضحًا على تطور أحجام المدن بصفة عامة، كما يوضح ذلك شكل رقم (3)، وشهدت هذه التطورات حالات صعود شديد لبعض المدن، تكاد تكون –وبلا مبالغة– طفرات حضرية هائلة، كما شهدت حالات هبوط لبعض المدن تصل إلى حافة الاندثار، كما حدث تبادل لموقع العديد من المدن على سلم المراتب الحجمية خلال سنوات هذه الفترة.



	أكثر من 150 ألف نسمة	من 150:100 ألف نسمة	من 100:50 ألف نسمة	من 50:40 ألف نسمة	من 40:30 ألف نسمة	من 30:20 ألف نسمة	من 20:10 ألف نسمة	أقل من 10 الاف نسمة
عدد المدن 1927	2	1	6	4	2	16	37	30
عدد المدن 1927	2	1	8	4	6	13	37	31
عدد المدن 1947	3	4	9	4	9	21	31	30

شكل رقم (5)

تطور الفئات الحجمية للمدن المصرية أعوام 1927-1937-1947

والشيء الوحيد الذي اتسم بالثبات في هذه التطور شديد الديناميكية، كان هو قمة الهرم الحجمي؛ حيث حافظت مدن القمة على مراتبها، كما كانت طوال هذه الفترة، حيث جاءت بالترتيب التنازلي

(القاهرة – الإسكندرية – بور سعيد – طنطا)، أما باقي مدن منظومة العمران فشهدت تطورات حجمية متباينة، ويمكن استقراء الإطار العام للتطورات الحجمية للمدن خلال هذه الفترة في الآتي:

- بفعل سياسات الاحتلال الرامية لتكريس المشروعات والخدمات والمرافق في العاصمتين لضرورات اقتصادية، تتعلق بتعظيم عوائد المستثمرين الأجانب، وترسيخ سيطرة الاحتلال على مقاليد الأمور، فإن النتيجة الطبيعية لذلك كان دفع العاصمتين في اتجاه تضخم حجمي ذي تداعيات سلبية عديدة، تختفي معها المزايا الحضرية المكتسبة بفعل هذا الحجم، فالقاهرة التي كانت عند بداية الفترة (1918) أقل من 800 ألف نسمة تخطت المليون بعد ذلك بعشرة أعوام؛ بل ضاعفت سكانها خلال العشرين عامًا التالية لتتخطى حاجز 2 مليون نسمة عام 1947، أما الإسكندرية التي بدأت هذه المرحلة بحجم سكاني أقل من نصف مليون نسمة بكثير، أوشكت هي الأخرى أن تكون مدينة مليونية عند نهايتها، حيث وصل عدد سكانها عام 1947 إلى نحو 920 ألف نسمة، وعمومًا فذلك نتيجة طبيعية للتكثيف الحضري بالعاصمتين، الذي أوجدته سياسات الاحتلال، واعتبرته قدرًا وحتمًا حضريًّا نعيشه حتى الآن، وليس أدل على ذلك من أنه عند نهاية هذه الفترة كانت القاهرة والإسكندرية تستحوذان على كل الجامعات، ونحو ثلثي الخدمات التعليمية الإقليمية (الثانوي العام والفني)، كما استأثرتا بنحو 85٪ من رأس المال الأجنبي المستثمر في البلاد (والذي كان يمثل 92٪ من إجمالي الاستثمارات بالبلاد)، وحتى رأس المال الوطني الذي حركته مجموعة بنك مصر فباستثناء دعمها لصناعات الغزل بالمحلة الكبرى وكفر الدوار في ذلك الوقت، فإن معظم استثماراتها صبت في القاهرة والإسكندرية، خاصة بعد دخولها في شراكات مع بعض رءوس الأموال الأجنبية.
- جاءت مدينة بور سعيد في المرتبة الثالثة طوال هذه الفترة، وبعد أن حققت الطفرة الحجمية الهائلة في الفترة ما قبل عام 1917؛ حيث استطاعت أن تقفز من المرتبة 14 عام 1882 لتصل إلى المرتبة الثالثة عام 1917، وتحافظ عليها بعد ذلك، كما أنها حافظت على معدلات نمو مرتفعة، مقارنة بباقي المدن؛ حيث بلغ معدل نموها فيما بين عام 1937 و 1947 نحو 4.3٪ سنويًّا، ولا شك أن تأثير الحركة التجارية بفعل قناة السويس كان أهم عوامل الدفعة التنموية الحضرية التي حظيت بها بور سعيد، ولكن –بلا شك– أيضًا فإن ظروف الحرب العالمية الثانية –والتي كانت القاهرة خلالها قاعدة إمداد وتموين للمشرق العربي كله– قد ضاعفت من هذه الأهمية النسبية لمدينة بور سعيد؛ حيث إن بور سعيد بعد

أن حققت قرابة 200 ألف نسمة عام 1947 قد بدأت تعاني من مشكلات التضخم الحضري باكرًا جدًّا.

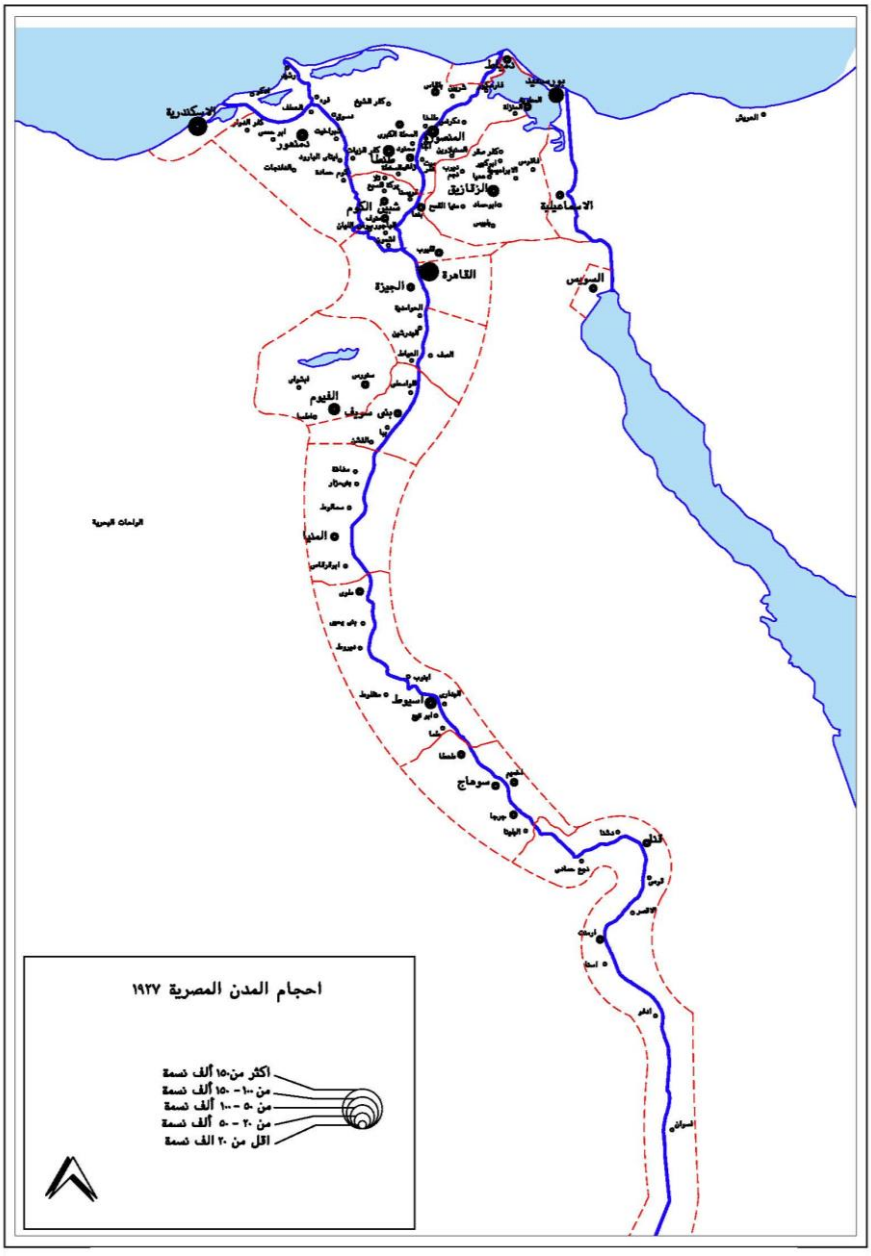
- أما مدينة طنطا -والتي احتلت المركز الرابع حجميًّا على الدوام خلال هذه الفترة- فقد بدأت هذه الفترة بمعدل نمو مرتفع بلغ نحو 4٪ سنويًّا بين عامي 1917 و1927، كما أنها حققت معدل نمو أكثر ارتفاعًا عند نهايتها بين عامي 1937 و1947؛ حيث حقق معدل نموها 4.7٪ سنويًّا، وتعد الخصائص الموقعية لمدينة طنطا هي العامل الأول لنموها واستقرارها الحضري، فهي قلب الدلتا وملتقى خطوط السكك الحديدية، كما أنها مركز للسيطرة على أهم مصادر الاقتصاد المصري بشقيه الزراعي والصناعي، فهي من ناحية تقع في قلب المصدر الأساسي لمحصول القطن بالدلتا، وتتحكم في وسائل نقله، ومن ناحية أخرى تمثل القاعدة الخدمية لأكبر مراكز الصناعة بالقطر المصري (المحلة الكبرى)، ولذلك فلا استغراب من أن يتخذها الاحتلال مركزًا دائمًا للإمداد والتموين قبل وبعد الحرب. وتشير الإحصاءات إلى أن تمركز قوات الاحتلال بطنطا يعد هو الأكثر عددًا بعد القاهرة والإسكندرية (ثم مدن القنال خلال وبعد الحرب العالمية الثانية).
- ومدينة المحلة الكبرى بعد أن أصابها ركود خانق في بدايات فترة الاحتلال؛ بفعل سياسته الرامية للقضاء على الصناعة الوطنية، فها هي السياسة تعود من جديد لتتبدل من النقيض إلى النقيض، فمن كان معوقًا قبل الحرب الأولى أصبح داعمًا بعدها؛ بل أصبح حاميًا وممولًا ومشتريًا لإنتاجها الصناعي، كل ذلك بفعل مؤثرات الحرب الأولى ووقائع الحرب الثانية، هذا بالإضافة إلى دخول الرأسمالية الوطنية للاستثمار في مجال الغزل، فتبدل الحال بعد الحال، فبعد أن كان معدل نمو مدينة المحلة في بدايات عهد الاحتلال نحو 0.1٪ (أي يكاد يكون صفرًا) خلال الفترة من 1897 وحتى عام 1917؛ حيث لم يزد عدد سكانها إلا نحو 500 نسمة في 20 سنة، واحتلت الرتبة 11 عند بداية هذه الفترة (1918)، فإنها بفعل التطورات السياسية قفزت في نهاية الفترة (1947) لتحتل المرتبة الخامسة، وبمعدل نمو قدره 8.3٪ سنويًّا بين سنتي 1937 و1947 (زاد عدد سكانها نحو 52 ألف نسمة في 10 سنوات)، وتعد حالة مدينة المحلة -كما تم عرضها- نموذجًا شديد الوضوح والمباشرة لتأثير التطورات السياسية والاقتصادية على منظومة العمران المصري.
- أما مدينتا السويس والإسماعيلية فواصلتا النمو الحضري المتسارع؛ بفضل ملاءمة الظروف السياسة والاقتصادية لحالتهما، مقارنة بمدن الوادي الأخرى، فالسويس -كما ذكرنا سابقًا- سجلت أعلى معدل للنمو السكاني فيما بين سنتي 1937 و1947، ويظهر

أثر الحرب العالمية الثانية وتداعياتها على نمو مدينة السويس بوضوح، فالسويس حافظت على الرتبة 12 حجميًّا بين باقي المدن، بدءًا من عام 1917 وحتى عام 1937، ثم تقفز قفزة هائلة لتحتل المرتبة 6 عام 1947، والإسماعيلية لم تقل في طفرتها الحجمية عن السويس، وإن كانت اكتسبتها تصاعديًّا طوال الفترة، فجاءت رتبتها 37، 24، 17، 13 في أعوام 1917، 1927، 1937، 1947 بالترتيب، أي أنها قفزت 24 رتبة خلال 30 عامًا، وترجع هذه الطفرات المتتالية في نمو مدينتي السويس والإسماعيلية لسببين:

- الأول: ظهور أسواق آسيوية جديدة وواعدة لتجارة الصادرات المصرية، وأهمها بالترتيب: الهند والاتحاد السوفيتي واليابان.
- الثاني: اعتبار مصر هي القاعدة الأساسية لجيوش الحلفاء في الشرق خلال الحرب العالمية الثانية؛ مما جعل السويس -وفي شمالها الظهير الخدمي (الإسماعيلية)- في فترة رواج شديد.

- وفي الوجه القبلي الذي كان في هذه الفترة بعيدًا -إلى حد ما- عن مسرح الأحداث السياسية الساخنة، والذي بدأت تنحسر عنه تدريجيًّا حاميات الاحتلال وجنوده، والتي تم استدعاؤها للشمال للضرورات العسكرية، بالإضافة إلى التركيز في هذه الفترة على صناعات الغزل والأغذية المحفوظة والمعلبة، بالإضافة لصناعة السكر، التي أصبحت محمية بفعل التعريفة الجمركية لعام 1930، فإن النمو الحضري في مدن الوجه القبلي لم تبدُ عليه أي طفرات إيجابية؛ بل على العكس تأثرت المدن الصغرى بشدة سلبيًّا، أما المدن عواصم المديريات فظلت تدور حول رتبتها التي بدأت بها هذه الفترة. ولم يسجل تراجع شديد إلا في حالة مدينتي الفيوم وأسيوط.
  - فمدينة الفيوم تراجعت من المرتبة السادسة التي حققتها عام 1937 لتصل إلى المرتبة 11 عام 1947. وهذه النتيجة تؤكد على ما تم استنتاجه في الفصل السابق من أن المحور التنموي الذي كان قد تكون مع الحرب الأولى، والذي يضم الجيزة والفيوم والواحات، والذي نشأ على خط سكة حديد وطريق بري لدواعي الحرب الأولى، فإن هذا المحور لم يستمر؛ حيث أصبح الطريق من الجيزة إلى الواحات مباشرة دون المرور بالفيوم، وكذلك ألغي خط السكة الحديد، وعليه فقدت الفيوم دورًا إقليميًّا مهمًّا، تراجعت على أثره في سلم الترتيب الحجمي للمدن، تاركة مكانها (بلا عودة للآن) لمدينة السويس.

- أما مدينة أسيوط فقد تراجعت من المرتبة 5 التي كانت عليها عام 1917 لتحتل المرتبة 8 عند نهاية الفترة عام 1947، وتعد أسيوط ودمياط وحدهما من المدن الكبرى اللتين لم تستطيعا الحفاظ على مكانتهما الحضرية خلال سنوات الكساد الكبير بين تعدادي 1927 و1937؛ حيث كانتا ما زالا في طور التحول من التجارة والنقل إلى الصناعة الحرفية، كما سبق الذكر تفصيلًا في الفصل السابق، إلا أنه بعد ذلك استطاعتا -بفعل رصيدهما الحضري- أن يقاوما ويستردا مكانتهما.



شكل رقم (6)

التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1927



شكل رقم (7)

التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1937



شكل رقم (8)

التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1947

الهيكل العام لتوزيع المدن المصرية حسب تطوراتها الحجمية:

وتشير بيانات توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في أربع مراحل متتالية من عام 1917 وحتى عام 1947[1] إلى الآتي:

أولاً: مدن الوجه البحري:

لم تطرأ تحولات جوهرية في المراتب الحجمية لمدن الوجه البحري الكبرى، فظلت تدور حول مراتبها الحجمية التي بدأت بها هذه الفترة، وباستثناء الطفرة التي حققتها مدينة المحلة الكبرى، لم تسجل الإحصاءات طفرات شبيهة في مدن الدلتا الكبرى في اتجاه الصعود، أما في حالات الهبوط، فإن دمياط تمثل تراجعًا يوازي في طفرته السالبة الطفرة الموجبة للمحلة الكبرى.

- فالزقازيق ظلت على رتبتها العاشرة التي احتلتها عام 1937، بعد أن تراجعت عن الرتبة الثامنة عام 1927.
- والمنصورة التي تخلت عن رتبتها الخامسة في نهاية الفترة لم تبتعد كثيرًا؛ حيث تراجعت إلى المرتبة السابعة.
- وطنطا حافظت على رتبتها الرابعة طوال الفترة.
- ودمنهور تنازلت عن رتبتها الثامنة لصالح أسيوط؛ لتحتل هي المرتبة التاسعة، وهذا التراجع يعد ظاهريًّا؛ لأنه في الوقت الذي تراجعت فيه دمنهور في الرتبة كانت قد حققت معدل نمو مرتفع بلغ نحو 3.8٪ سنويًّا بين عامي 1937 و 1947؛ وذلك بفعل نشاط صناعة الغزل والنسيج.
- أما بالنسبة لمدينة دمياط فإنها تراجعت بشدة لتصل إلى المرتبة 32 عام 1947، بعد أن كانت في المرتبة 13 عام 1917؛ متأثرة بشدة بفترة الكساد الكبير وظروف الحرب، والدليل على ذلك أنها بين تعدادي 1917 و1927 لم تتراجع إلا مرتبتين فقط، وحافظت على ذلك حتى عام 1937، قبل أن تتراجع بشدة عام 1947.

وبالنسبة لمدن الوجه البحري الصغرى، فإن معظمها سجل تراجعات واضحة، وذلك يؤكد على أن التراكم الحضري هو أهم دعائم مقاومة المتغيرات الطارئة؛ ولذلك فإنه عند اتخاذ أي قرار اقتصادي أو سياسي، فإنه يجب قراءة انعكاساته على المدن الصغرى قبل الكبرى، فها هي المدن الكبرى استطاعت أن تقاوم؛ بل وتستفيد من الآثار السياسية المترتبة على اقتصاديات الحرب والتقييد الجمركي، أما المدن الصغرى فإننا نجد الآتي على سبيل المثال لا الحصر:

- تراجعت مدينة بنها من الرتبة 17 إلى الرتبة 22 خلال هذه الفترة.

(1) انظر ملاحق الفصل الخامس، ملحق رقم 1.

- تراجعت مدينة زفتى من الرتبة 28 عام 1927 إلى الرتبة 35 عام 1947.
- تراجعت مدينة قليوب من الرتبة 21 إلى الرتبة 29 خلال هذه الفترة.
- تراجعت مدينة فوه من الرتبة 46 إلى الرتبة 106 خلال هذه الفترة.
- تراجعت مدينة قويسنا من الرتبة 80 إلى الرتبة 103 من عام 1927 إلى 1947.
- تراجعت مدينة الباجور من الرتبة 78 إلى الرتبة 91 من عام 1927 إلى 1947.

أما المدن الوسطى والصغرى بالدلتا التي استفادت من الظروف السياسية والاقتصادية في تحسين رتبتها الحجمية حضريًّا فكانت:

- كفر الدوار، التي تقدمت من الرتبة 86 عام 1927 إلى الرتبة 70 عام 1947، وذلك من خلال دورها الوسيط بين الدلتا والإسكندرية، كما بدأت تتوطن بها بعض صناعات الغزل الأولية.
- دسوق، التي تقدمت من الرتبة 51 عام 1937 إلى الرتبة 27 عام 1947؛ بفعل تنامي الحركة التجارية التي تولدت لظروف القيود المفروضة على التصدير والاستيراد، كما لعبت دورا في حلج وكبس القطن الذي توقف تصديره لظروف الحرب.
- بلبيس، التي تقدمت من الرتبة 47 في بداية الفترة إلى الرتبة 19 عند نهايتها؛ وذلك لأنها كانت تمثل (مع الزقازيق) الظهير الخدمي وقاعدة الإمداد والتموين لمدن القناة زمن الحرب.

وجدير بالملاحظة أن عدد مدن الوجه البحري التي جاءت ضمن المدن العشر الأولى حجميًّا بلغ 5 مدن هي (طنطا – المحلة الكبرى – المنصورة – الزقازيق – دمنهور)، وكلها ذات خصائص موقعية مميزة جدًّا، كما سبق القول.

ثانيًا: مدن الوجه القبلي:

طرأت عدة تحولات بالنسبة لمدن الوجه القبلي الكبرى، وكانت معظمها سلبية، باستثناء بعض المدن، مثل مدينة أسيوط، التي كانت تحتل المرتبة 9 عام 1937، فتقدمت لتحتل المرتبة 8 عام 1947، أما باقي المدن الكبرى التي سجلت تراجعات كان أكثرها وضوحًا مدينة الفيوم، التي تراجعت من المرتبة السادسة إلى المرتبة الحادية عشرة فيما بين عامي 1937 و 1947؛ وذلك للأسباب التي سبق عرضها، أما باقي هذه المدن فقد تطورت حجميًّا على النحو التالي:

تراجعت مدينة أبو تيج من المرتبة 45 عام 1927 إلى المرتبة 51 عام 1947.

تراجعت مدينة المنيا من المرتبة 11 إلى المرتبة 12 خلال نفس الفترة.

مدينة إسنا مرت بمرحلة هبوط شديد في بداية الفترة؛ حيث تراجعت من الرتبة 23 عام 1917 لتحتل الرتبة 57 عام 1927، وقد كان ذلك لحساب مدينة أسوان، التي كان العمل فيها على أشده، فيما يتعلق بتعلية الخزان ومشروع جبل الأولياء، وعليه نجد أن أسوان قفزت خلال هذه الفترة من الرتبة 66 عام 1917 لتحتل الرتبة 42 عام 1927 (أي أنه في الوقت الذي فقدت فيه مدينة إسنا 34 رتبة حجمية اكتسبت مدينة أسوان 24 رتبة حجمية، ثم بعد هذه الفترة وبعد زوال المؤثرات الطارئة استعادت إسنا معظم مراتبها التي فقدتها لتصل إلى الرتبة 38 عام 1947، وتواصل أسوان تقدمها، ولكن ببطء، فتصل إلى الرتبة 36 في نفس العام.

تطورت مدينة طهطا بشكل تدريجي إيجابي ومتزن؛ وذلك لأنها كانت تمثل أكبر مواقع تركز صوامع تخزين الغلال والحبوب بجنوب الصعيد، وحيث إن هذه الفترة منذ بدايتها وحتى قرب نهايتها شهدت تنامي الاهتمام بإنتاج الغلال والحبوب؛ بفعل تأثيرات الحروب كما سبقت الإشارة، فإن ذلك انعكس على تطور مدينة طهطا حجميًّا، فبعد أن كانت في الرتبة 30 عام 1917 وصلت إلى الرتبة 21 عام 1947.

حققت مدينة قنا تطورًا في بداية الفترة، فتقدمت من الرتبة 22 عام 1917 إلى الرتبة 17 عام 1927، ولكنها استقرت على الرتبة 18 حتى نهاية الفترة؛ بفعل تأثرها بفترة الكساد الكبير، كما أن تجارتها تأثرت سلبًا بقانون التعريفة الجمركية لعام 1930 وملحقاته؛ حيث إن معظم تجارتها كانت تعتمد على سلع مجلوبة من المشرق العربي والسودان، ومعظمها خضع لتعريفة جمركية مرتفعة، ولولا استقرار صناعة السكر (التي تم حمايتها خلال هذه الفترة) بمدينة قنا، لكانت تعرضت لتراجع شديد، مثل باقي المدن بالوجه القبلي التي كسدت تجارتها، ولم تكن لها قاعدة صناعية مساعدة. وتكاد تنطبق حالة قنا على كل من مدينة فرشوط ومدينة قوص.

في الوقت الذي تكاد تكون فيه مدينة جرجا قد استقرت حجميًّا خلال هذه الفترة؛ حيث بدأتها وهي في الرتبة 26 ونهتها وهي في المرتبة 25، نجد أن مدينة سوهاج تواصل تقدمها للتحرك إلى الأمام عشر مراتب حجمية، لتنتقل من المرتبة 27 عام 1917 لتحتل المرتبة 17 عام 1947، وليتأكد بذلك دورها الإداري الذي بدأت تكتسبه بتأثير من متطلبات الحرب الأولى (كما سبق عرضه)، ولترث بشكل نهائي لا رجعة فيه الدور الإداري لمدينة جرجا.

ثبتت مدينة بني سويف على رتبتها التي بدأت بها هذه الفترة، حيث كانت رتبتها 15 في بدية الفترة وكذلك في نهايتها، وإن كانت حلت في الرتبة 14 خلال تعدادي 1927 و 1937، مستفيدة في ذلك بتراجع بعض المدن بتأثير فترة الكساد الكبير.

أما المدن الصغرى فقد بدا عليها التأثر سلبًا أكثر من المدن الكبرى، حيث سجل العديد منها تراجعات واضحة؛ بل إن بعضًا منها سجل معدلات نمو سالبة، خاصة في فترة الكساد الكبير، أي بين تعدادي 1927 و1937، ويمكن عرض أهم التطورات الحجمية لهذه المدن في الآتي:

تراجعت مدينة سمالوط من الرتبة 56 عام 1927 إلى الرتبة 74 عام 1947، وسجلت معد نمو سالب خلال هذه الفترة، بلغ ذروته بين عامي 1927 و1937 (-3٪ سنويًّا).

تراجعت مدينة أرمنت بشدة خلال نهاية الفترة، فبعد أن ظلت تتراوح رتبتها بين الرتبة 25 والرتبة 28 بين عامي 1917 و1937 على الترتيب، فإنها تهوي فجأة إلى الرتبة 60 عام 1947، مسجلة معدل نمو سالب بين عامي 1937 و1947 قدره (-3.3٪ سنويا)، أي أنها فقدت ثلث سكانها في 10 سنوات، وعلى الرغم من أن أرمنت استطاعت مقاومة آثار فترة الكساد الكبير، إلا أنها لم تستطع تحمل آثار سحب حامية الاحتلال منها لتتحرك إلى مدن القناة خلال الحرب الثانية، وهذا نموذج واضح لهشاشة البنية الحضرية للعديد من المدن المصرية خلال هذه الفترة (وإن استمر ذلك إلى فترات لاحقة).

أما مدينة أبو قرقاص، ومدينة نجع حمادي، فإنهما يمثلان نموذجًا شديد الوضوح لتأثير التطورات السياسية والاقتصادية على منظومة العمران المصري، فبعد أن تم تجميع معظم مصانع السكر في بدايات القرن العشرين وتركيزها في الحوامدية، فإن مدينة أبو قرقاص احتفظت لنفسها بمصنع متوسط الحجم لإنتاج السكر بدون تكرير، ثم بعد الحرب العالمية الأولى -ومن خلال الدروس المستفادة من الحرب- رؤي أن يعاد توزيع مصانع السكر على أكثر من مدينة، على أن تكون المصانع أكبر حجمًا وذات أساليب متطورة نوعًا في الإنتاج، فقام المستثمر الأجنبي صاحب مصنع أبو قرقاص بإغلاقه وافتتاح مصنع أكثر تطورًا في نجع حمادي، خاصة في ظل كون صناعة السكر أصبحت محمية، وتوافق ذلك زمنيًّا مع فترة الكساد الكبير، فكانت النتيجة أن فقدت أبو قرقاص أكثر من نصف سكانها بين عامي 1927 و1937، ثم واصلت نموها السالب حتى عام 1947، وتراجعت بذلك رتبتها الحجمية من الرتبة 38 عام 1927 إلى الرتبة 93 عام 1947، وعلى الجهة المقابلة استطاعت نجع حمادي أن تضاعف سكانها ثلاثة أضعاف خلال نفس الفترة، وتحركت رتبتها من الرتبة 87 عام 1927 إلى الرتبة 64 عام 1947، وتعد حالة المدينتين من أوضح الأمثلة على التحولات الحضرية للمدن صعودًا وهبوطًا.

أما مدينة إخميم فقد تأثرت سلبًا بفعل فترة الكساد الكبير، فسجلت نموًّا سالبًا فيما بين عامي 1927 و1937 قدره (-0.7٪ سنويًّا)، وتراجعت رتبتها من الرتبة 16 إلى الرتبة 26 خلال هذه الفترة، ولكنها بدأت تستعيد بعضًا من مكانتها بعد ذلك، حيث جاءت في الرتبة 23 عام 1947.

ومدينة ملوي ظلت في تراجع بطيء، ولكنه مستمر منذ بداية الفترة إلى نهايتها، حيث احتلت الرتبة 18 عام 1917، ثم بدأت في التراجع لتصل إلى الرتبة 21 عام 1927، ثم إلى الرتبة 22 عام 1937، ثم

إلى الرتبة 24 عام 1947، ويعد تراجعها في الحدود المنطقية في ضوء المتغيرات الاقتصادية والسياسية التي ساعدت بعض مدن الدلتا على التحرك في اتجاه المراتب العشرين الأولى مع نهاية الفترة؛ حيث لم تسجل ملوي معدلات نمو سالبة طوال هذه الفترة.

ثالثًا: مدن القناة:

واصلت مدن القناة تطورها الحجمي الإيجابي، وليس من المبالغة القول إنها مواصلة للطفرة التي بدأت خلال الفترة السابقة على الحرب الأولى؛ وذلك للأسباب السابق ذكرها، والتي يتعلق معظمها بمتطلبات الحرب الثانية وتداعيات الحرب الأولى، وكذلك للتطور في الهيكل التوزيعي للتجارة الخارجية المصرية، وخاصة ما يتعلق منها بتجارة الصادر، ويمكن رصد ملامح هذا التطور الحجمي لمدن القناة في الآتي:

- مدينة بور سعيد: حافظت على رتبتها الحجمية (الثالثة) طوال هذه الفترة، ومن خلال معدلات نمو مرتفعة قياسًا بالمعدل العام للنمو السكاني الحضري للمدن المصرية خلال هذه الفترة، فسجلت معدل نمو قدره 3.9٪ سنويًّا بين عامي 1917 و 1927، ثم معدل نمو قدره 1.1٪ سنويًّا بين عامي 1927 و 1937 (فترة الكساد الكبير)، والتي لم يزد فيها معدل نمو سكان عموم الحضر بمصر عن 0.7٪، ثم حققت معدل نمو قدره 4.3٪ بين عامي 1937 و1947، (متفوقة حتى على معدل نمو الإسكندرية)، وإن كان ذلك بتأثير ظروف الحرب الثانية، والتي مثلت فيها بور سعيد أهم مراكز تجمع لقوات الحلفاء؛ لتوسطها بين قواعد الشرق والغرب.
- مدينة السويس: حافظت مدينة السويس على رتبتها الحجمية التي حققتها عام 1917؛ حيث جاءت في الرتبة 12، واستمرت على هذه الرتبة حتى عام 1937، ثم تحركت بسرعة لتحتل المرتبة 6 عام 1947؛ وذلك بفعل عدة مؤثرات سبق عرضها، ولكن الجدير بالملاحظة هنا أن معدل نمو سكان السويس لم يتأثر بأهم العوارض الاقتصادية التي ظهرت خلال هذه الفترة، وأهمها -بلا شك- فترة الكساد الكبير، حيث سجلت معدل نمو قدره 2.3٪ خلال هذه الفترة (بين عامي 1927 و 1937)؛ لتتساوى بذلك مع معدل نمو القاهرة نفسها في نفس الفترة؛ بل إن السويس حققت معدل نمو هائل بين عامي 1937 و 1947 بلغ 11.8٪ سنويًّا، وذلك بالطبع بتأثير مباشر لتداعيات الحرب الثانية.
- أما مدينة الإسماعيلية فقد قفزت قفزة هائلة خلال هذه الفترة؛ حيث تقدمت رتبتها من الرتبة 37 عام 1917 لتحتل الرتبة 13 عام 1947، محققة معدلات نمو غير مسبوقة

(ويجب هنا أن نتذكر ما تم ذكره بالفصل السابق، من أن سلطات الاحتلال قد اتخذت عدة تدابير لوقف تراجع مدينة الإسماعيلية التي كادت أن تندثر)، فسجلت بين عامي 1917 و 1927 معدل نمو قدره 6.6٪، ثم تسجل معدل نمو قدره 4.4٪ في أشد فترات التباطؤ في النمو الحضري في هذه الفترة بين عامي 1927 و1937، ثم تواصل معدلات نموها المرتفعة لتصل إلى 8.9٪ بين عامي 1937 و 1947، وتبدو تأثيرات الحرب الثانية واضحة في هذا المعدل، بالإضافة إلى تمركز معظم قوات الاحتلال في مدن القناة بعد انتهاء الحرب، واعتبار الإسماعيلية قاعدة خدمية لمدن القناة؛ لتوسطها بين السويس جنوبًا وبور سعيد شمالًا.

وظائف المدن:

اعتمادًا على نفس المنهج المتبع في الفصل السابق في التصنيف الوظيفي للمدن المصرية، فقد تم تتبع تطور وظائف المدن خلال هذه الفترة (من 1917 حتى 1952)، كما سيتضمن هذا الفصل عرضًا موجزًا للتصنيف الوظيفي للمدن المصرية خلال كل مرحلة من مراحل هذه الفترة، ثم يعرض تطور وظائف المدن من خلال تأثير التطورات السياسية والاقتصادية في هذه الفترة على ذلك التطور.

التصنيف الوظيفي للمدن المصرية خلال أعوام 1927، 1937، 1947، حسب معامل توطن نشاطها الأول[1].

المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة:

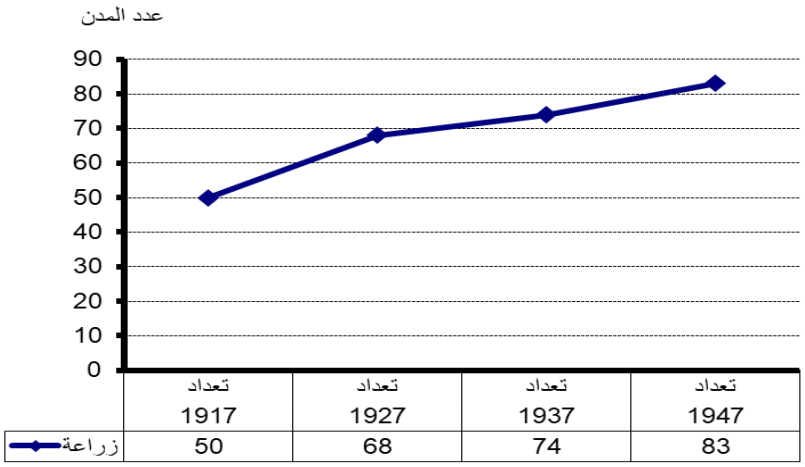
بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 50 مدينة عام 1917، بنسبة حوالي 67.6٪ من جملة المدن البالغ عددها 74 مدينة آنذاك، أما في عام 1927 فقد بلغ عدد هذه المدن 68 مدينة، وهو ما يمثل نسبة قدرها 69.4٪ من جملة المدن المصرية التي بلغ عددها 98 مدينة، وبذلك يتأكد ما سبق ذكره من أن تأثير الحرب الأولى على الصناعة على وجه الخصوص كان تأثيرًا مؤقتًا، كما يعد ذلك دليلًا على تكثيف الأنشطة الحضرية في تجمعات محددة، يتراكم فيها الرصيد الحضري خصمًا من ذلك الرصيد (الحضري) في المدن الأقل حجمًا، ولكن يجب هنا التنويه أن عدد المدن المضافة في هذا التعداد عن سابقه بلغت 24 مدينة، في حين زاد عدد المدن الزراعية 18 مدينة، وبالتأكيد فإن معظم المدن المضافة تكون أقرب للبنية الريفية منها للحضرية.

وبلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة عام 1937 74 مدينة، بنسبة حوالي 72.5٪ من إجمالي المدن المصرية التي بلغ عددها 102 مدينة، ويمكن هنا بسهولة استقراء أثر فترة الكساد الكبير على سائر الأنشطة الحضرية بالمدن المصرية، كما أن ذلك تزامن مع بداية تركيز الصناعة كثيفة رأس المال في المدن

(1) انظر ملاحق الفصل الخامس، ملحق رقم 2، 3، 4.

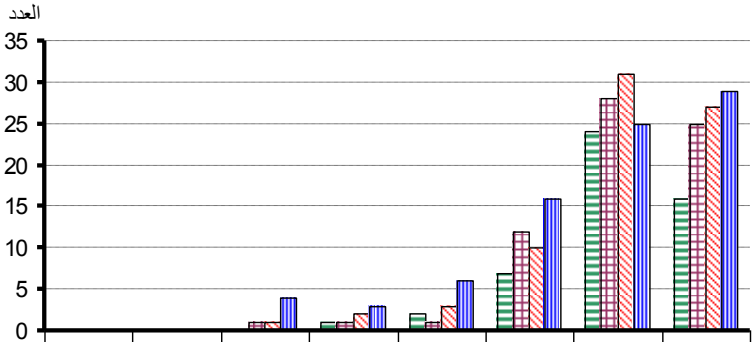
الكبرى، كما سيلي بيانه عند عرض مدن الصناعة في هذه الفترة، ففي الوقت الذي زاد فيه عدد المدن المصرية 4 مدن عن التعداد السابق، زاد عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 6 مدن، وهو ما يعني ارتداد بعض المدن عن الوظائف الحضرية، كما يؤكد على هشاشة البناء الحضري لمعظم المدن المصرية، التي تتأثر بأي عارض، حتى ولو كان ذا تأثير قصير المدى، مثل فترة الكساد الكبير التي لم تستمر سوى 5 سنوات على أقصى تقدير.

وفي عام 1947 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 83 مدينة، بنسبة 74.8٪ من جملة المدن المصرية التي بلغ عددها 111 مدينة، وعلى الرغم من انطلاق الحركة الصناعية في هذه الفترة، إلا أنها كانت تتركز بصفة أساسية في العاصمتين، وفي مدن ذات أبعاد صناعية قديمة بحكم النشأة، مثل المحلة الكبرى، ففي الوقت الذي زاد فيه العدد الإجمالي للمدن 9 مدن، زاد عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة نفس العدد، وهو ما يدل على أن دخول التجمعات أو خروجها من منظومة النسق الحضري لم يكن لدوافع التنمية الحضرية بالأساس، بقدر ما هو بدوافع أمنية، ولحاجات عسكرية أملتها ظروف الحروب، ثم لدواعي فرض السيطرة والنفوذ من قبل سلطات الاحتلال، ولكن الغريب هو استمرار ذلك الواقع في دخول التجمعات إلى منظومة النسق الحضري، حتى بعد زوال هذه الدوافع برمتها. والأشكال أرقام (9 و10) توضح تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة خلال هذه الفترة.



شكل رقم (9)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة



	أكثر من 150 ألف	من 150:100 ألف	من 100:50 ألف	من 50:40 ألف	من 40:30 ألف	من 30:20 ألف	من 20:10 ألف	أقل من 10 آلاف
زراعة 1917	0	0	0	1	2	7	24	16
زراعة 1927	0	0	1	1	1	12	28	25
زراعة 1937	0	0	1	2	3	10	31	27
زراعة 1947	0	0	4	3	6	16	25	29

شكل رقم (10)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في الفئات الحجمية

وأخيرًا فإن التمثيل النسبي للمدن ذات الوظيفة الأولى زراعة خلال هذه الفترة ظل في تزايد مستمر، على الرغم من التطور في قطاعات اقتصادية حضرية أخرى، وأهمها الصناعة، وهو ما يوحي بأن هذا التطور كان حجميًّا ونوعيًّا أكثر منه توزيعيًّا، وهو ما انعكس بشكل مباشر على الخريطة الإقليمية المصرية، وظلت ملامح هذا التطور تحكم منظومة العمران الحضري المصري إلى يومنا هذا.

المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 12 مدينة عام 1917 بنسبة 16.2٪ من جملة المدن المصرية في هذا العام، وغلب على هذه المدن الصناعات صغيرة الحجم، والتي يرتبط معظمها بالإنتاج الزراعي؛ حيث جاء 7 مدن منها في الفئة الحجمية من 10 – 20 ألف نسمة، بالإضافة إلى مدينة أقل من 10 آلاف نسمة، ولا يجب النظر إلى ذلك بمنظور سلبي، بل على العكس من ذلك، فإن ذلك يؤكد أن تنمية دور الصناعات الصغيرة وتوزيعها على المدن متوسطة وصغيرة الحجم قد يؤدي إلى توازن إقليمي مطلوب؛ لوقف تيارات الهجرة المتدفقة على العاصمتين والمدن الكبرى؛ حيث إن الدراسة أثبتت –كما سيلي بيانه– أن التضخم الحضري الهائل الذي عانت –وتعاني– منه المدن الكبرى ارتبط في الأساس بوأد الصناعات الصغيرة التي نشأت بحكم الضرورة الموقعية في العديد من المدن المتوسطة والصغرى، وحركة الإحلال العشوائية للصناعات كثيفة رأس المال مكان الصناعات كثيفة العمالة، من خلال

مدخل تحكمه الأبعاد الاقتصادية بمعزل عن الحاجات الاجتماعية، وتساوت في ذلك سياسات الاحتلال والمستثمر الأجنبي من ناحية، أو سياسات التمصير والتأميم من ناحية أخرى فيما بعد.

وفي عام 1927 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 7 مدن، في الوقت الذي زاد فيه العدد الإجمالي للمدن 24 مدينة عن التعداد السابق، وهو ما يعني تراجع 5 مدن عن الوظيفة الصناعية خلال هذه الفترة، ويرجع ذلك إلى زوال الآثار المباشرة للحرب الأولى، والتي فرضت حماية إجبارية للصناعة المصرية -كما سبق القول- وأدت لنوع من الازدهار الصناعي المؤقت.

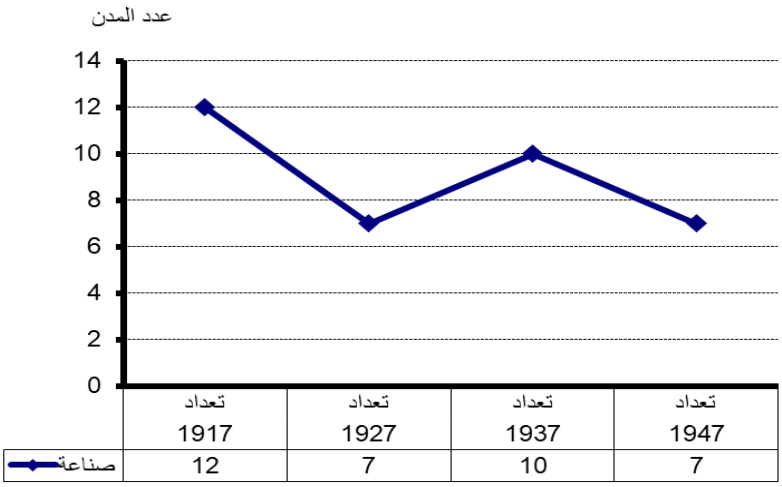
ولكن مع عودة التجارة إلى سابق عهدها، فإن الصناعات الصغيرة لم تعد قادرة على المنافسة؛ ومن ثم سرعان ما تلاشت بعض هذه المدن الصناعية؛ بل إن منها ما خرج من التصنيف الحضري بأسره مثل مدينتي (القرين والغنايم)، وتأثر المدن بظروف قوية وطارئة (داخليًّا أو خارجيًّا) أمر طبيعي، ولكن سرعة وحجم التأثر هو ما يكاد يمثل حالة مصرية خاصة، سواء من خلال انتخاب التجمعات التي يتم إضافتها للمنظومة الحضرية، أو من خلال اختزال أدوار معظم المدن في تحقيق وظيفة إدارية / أمنية قاصرة على ظروف نشأتها (مكانيًّا / زمنيًّا)، وفي ظل هذه الرؤية فإن تلقائية الدفع التنموي الحضري لمثل هذه المدن تظل مفقودة لتدور المدينة في حلقة مفرغة تبدأ من الأرض (الزراعة) لتتحرك في اتجاه بعض الأنشطة الحضرية التي تتولد بفعل ضغوط الحجم السكاني المتنامي، ولما تعجز مثل هذه الأنشطة الحضرية الوليدة في تلبية حاجات الحجم المتنامي تبدأ تيارات الهجرة من المدينة في الظهور، ثم ما تلبث المدينة أن تكمل دورتها مرة أخرى إلى حيث بدأت.

أما في عام 1937 -وبعد انتهاء موجة الكساد الكبير بقليل- فإن عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة بلغ 10 مدن؛ أي أن عدد هذه المدن زاد 3 مدن في الوقت الذي زاد فيه إجمالي عدد المدن المصرية 4 مدن خلال هذه الفترة، وهو مؤشر يدل على تأثير فترة الكساد في دفع السلطات الحاكمة نحو استثمار فائض الناتج الزراعي الذي لا يتم تصريفه بفعل الأزمة العالمية، ولكن نظرًا للتشابه الكبير في الخصائص الموقعية للمدن المتوسطة والصغرى، وكذلك لغياب الأبعاد الاجتماعية في السياسات التنموية في هذه الفترة، فإننا نجد أن المدن التي تدخل في التصنيف الوظيفي كصناعة خلال مرحلة لضرورات قهرية، ليست بالضرورة أن تكون هي نفس المدن خلال المرحلة التي تعقبها.

وكل ما ذكر أدى إلى عدم استقرار البنية الحضرية لمعظم المدن على أدوار إنتاجية محددة، وبالتالي إلى عدم وجود أدوار محددة لهذه المدن في منظومة العمران الحضري المصري؛ ليلقي بكامل عبء الأدوار المركزية الإقليمية على المدن ذات الجذور الحضرية الممتدة؛ بل والمدن كبيرة الحجم منها (العاصمتان وعواصم المديريات)؛ حيث يجب هنا التأكيد على أن عدد المدن التي ظهرت مع أول تعداد رسمي عام 1882، واستمرت حتى الآن لم يتجاوز 35 مدينة؛ أي أن العمر الحضري لأكثر من 80٪ من المدن

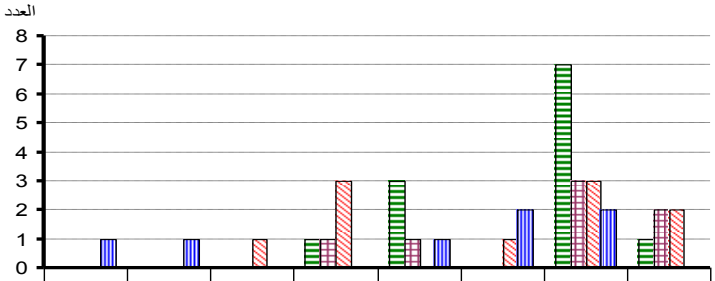
المصرية حاليًا لم يتجاوز تقريبًا قرنًا من الزمان، وهو ما يؤكد على أن عراقة العمران المصري الحضري لم تكن يومًا على كامل المعمور المصري حتى في فترات الاستقرار السياسي؛ بل إن قليلة حقًّا هي المدن التي استطاعت أن تقاوم تيارات المد والجذر الحضري في تاريخ العمران المصري.

وفي عام 1947 انخفض عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة ليصل إلى 7 مدن، في الوقت الذي زاد فيه العدد الإجمالي للمدن المصرية 9 مدن، حيث تميزت هذه الفترة بتكثيف رأس المال على حساب كثافة العمالة، وكذلك على تركيز المؤسسات الصناعية على حساب انتشارها، وتشير الإحصاءات إلى أنه في الفترة من 1945 إلى 1951 زادت رءوس الأموال المستثمرة في الشركات المساهمة العاملة بالصناعة من 26 مليون جنيه في بداية الفترة إلى 60 مليون جنيه في نهايتها، في الوقت الذي انخفض فيه عدد المنشآت العاملة في قطاع الصناعة من 26743 منشأة في بداية الفترة إلى 19527 في نهايتها، وهو ما يؤكد ما سبق استنتاجه من أن تعظيم العوائد الاقتصادية للمشروعات الصناعية في هذه الفترة كان على حساب العوائد الاجتماعية لهذه المشروعات، وانعكس ذلك مباشرة على أحجام المدن وعلى وظائفها؛ ومن ثم على العلاقات الارتباطية لمكونات منظومة العمران المصري كنتاج طبيعي. والأشكال أرقام (11 و12) توضح تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة خلال هذه الفترة.



شكل رقم (11)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة



	أكثر من 150 ألف	من 150:100 ألف	من 100:50 ألف	من 50:40 ألف	من 40:30 ألف	من 30:20 ألف	من 20:10 ألف	أقل من 10 آلاف
صناعة 1917	0	0	0	1	3	0	7	1
صناعة 1927	0	0	0	1	1	0	3	2
صناعة 1937	0	0	1	3	0	1	3	2
صناعة 1947	1	1	0	0	1	2	2	0

شكل رقم (12)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة في الفئات الحجمية

المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل:

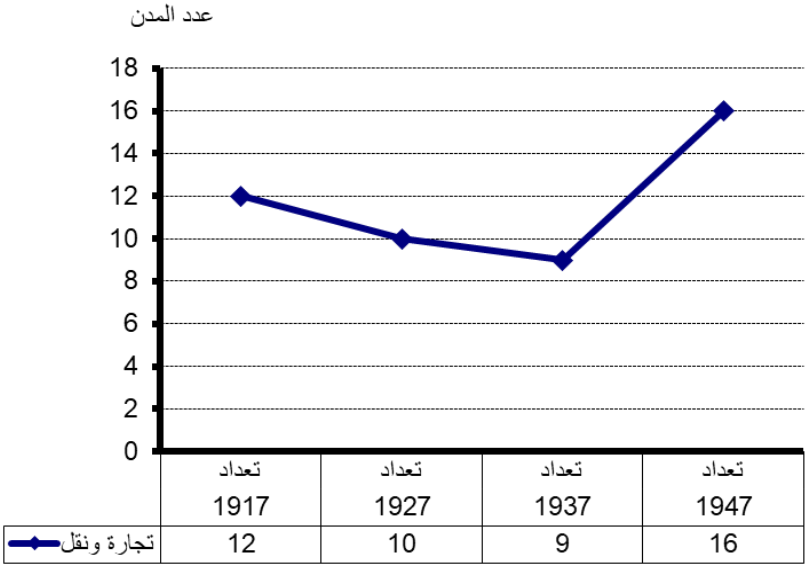
كما سبق القول فإن المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في عام 1917 بلغ 12مدينة، شملت أكبر المدن حجمًا في هذا التعداد، وذلك كان نتاجًا طبيعيًّا لاقتصاديات الحرب الأولى، ومعظم هذه المدن لعب دورًا محوريًّا في عملية الإمداد والتموين لجيوش الحلفاء زمن الحرب؛ بل إن بعضها تخطى ذلك إلى خارج حدود البلاد في اتجاه الشرق، وجدير بالذكر أن هذه المدن مثلت نسبة قدرها 16.2٪ من جملة المدن في ذلك الوقت.

وفي عام 1927 انخفض عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل ليبلغ 10 مدن، في الوقت الذي زاد فيه عدد المدن الإجمالي 24 مدينة، ولكن في واقع الحال فإن معظم المدن التي كانت وظيفتها الأولى تجارة ونقل عام 1917 تحولت في هذه الفترة إلى وظيفة الخدمات، والتي لم تدخل في التصنيف الوظيفي لعام 1917 لأسباب فنية، تتعلق بعدم القدرة على فصل المشتغلين بالخدمات عن العاملين بالأنشطة العامة، حسب أسلوب تعداد عام 1917.

ولذلك نجد أهم هذه المدن قد دخل في التصنيف الوظيفي الخدمي عام 1927 وهذه المدن هي (القاهرة – بور سعيد – طنطا – المنصورة – المنيا – الأقصر – أسوان – الإسماعيلية – الجيزة)، وعددها 9 مدن، أي أنه في هذه الفترة تم إضافة 7 مدن جديدة لوظيفة التجارة والنقل، ولكنها كانت ذات أحجام سكانية أقل بكثير من المدن التي خرجت من هذا التصنيف، عمومًا فإن هذه المدن قد استفادت مباشرة من طفرة التبادل التجاري الخارجي الذي أعقب انتهاء الحرب الأولى، وقد كان ذلك بلا شك على حساب مدن الصناعة، كما سبق عرضه.

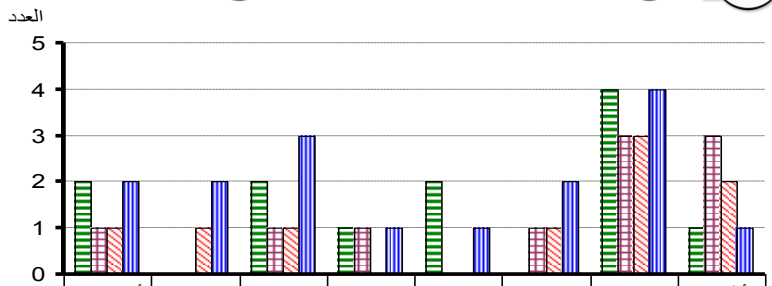
وفي عام 1937، بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 9 مدن، في الوقت الذي زاد فيه العدد الإجمالي للمدن 4 مدن، والملاحظ هنا هو عودة بعض المدن الكبرى إلى وظيفة التجارة والنقل، مثل مدن (بور سعيد – الأقصر)، كما أكدت مدينة دمنهور دورها الحضري الذي اكتسبته (عنوة) –إن صح التعبير– بفعل تأثير الحرب الأولى. كما تعد من المدن القليلة التي استفادت من فترة الكساد الكبير، والذي جعلها مركزًا لتجارة وتصنيع القطن، ولذلك هي من المدن القليلة جدًّا التي حققت مركبًا وظيفيًّا ثلاثيًّا خلال هذه الفترة؛ حيث أصبحت بمركب وظيفي (تجارة ونقل وخدمات وصناعة)، وتعد هذه الفترة هي فترة الرسوخ الحضري لمدينة دمنهور، والتي أكسبتها دورها الإقليمي المستمر إلى الآن.

أما في عام 1947، فقد بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 16 مدينة، وذلك لنفس الأسباب التي تولدت عقب انتهاء الحرب الأولى، ففور انتهاء الحرب الثانية اندفعت الحركة التجارية نحو نشاط تعويضي محموم، ولكنه كان موجهًا هذه المرة في معظمه نحو السلع الإنتاجية، واللافت للنظر هنا هو عودة العديد من المدن الكبرى إلى وظيفة التجارة والنقل كنشاط أول، ولكن مع احتفاظها بمركب وظيفي متنوع (ويعد ذلك منطقيًّا لدوافع الثقل الحجمي)، ومن المدن الكبرى التي عادت إلى وظيفة التجارة والنقل (طنطا – السويس – الزقازيق – المنيا). والأشكال أرقام (13 و14) توضح تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل خلال هذه الفترة.



شكل رقم (13)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل



	أكثر من 150 ألف	من 150:10	من 100:50	من 50:40	من 40:30	من 30:20	من 20:10	أقل من 10 آلاف
تجارة ونقل 1917	2	0	2	1	2	0	4	1
تجارة ونقل 1927	1	0	1	1	0	1	3	3
تجارة ونقل 1937	1	1	1	0	0	1	3	2
تجارة ونقل 1947	2	2	3	1	1	2	4	1

شكل رقم (14)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الفئات الحجمية

المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات:

لم تدخل وظيفة الخدمات ضمن التصنيف الوظيفي عام 1917 للأسباب السابق ذكرها، وفي عام 1927 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 13 مدينة، معظمها مدن متحولة عن وظيفة التجارة والنقل، كما شملت أكبر المدن حجمًا (باستثناء الإسكندرية والسويس)، وعمومًا فهذه الفترة كانت قد بدأت تشهد تطورًا ملحوظًا على المستوى الكمي والكيفي للخدمات الإقليمية (كما سبق عرض ما يخص الخدمات التعليمية على سبيل المثال)، ولكن على المستوى التوزيعي فإن التأثير العاصمي (القومي / الإقليمي) كان هو الشاهد على السياسة التوزيعية لمثل هذه الخدمات، ولكن بلا شك فإن هذه الفترة تمثل واقعيًّا بداية التأثير الحقيقي للخدمات على صياغة منظومة العمران الحضري المصري، كما أنها كانت دعامة الانطلاق الحضري الهائل والفارق للعاصمتين، مقارنة بباقي مدن القطر في هذه الفترة.

ومن خلال تطوير الأداء الخدمي المركز، فقد فتح الباب على مصراعيه للهجرات الداخلية المتدفقة صوب العاصمتين في المقام الأول، والمدن العواصم في المقام التالي، كما فتحت بابًا لم يقفل بعدُ للوظائف الهامشية التي يوفرها التوطن الخدمي، خاصة في ظل عدم وجود ضوابط عمرانية لإقامة الوافدين الجدد (طلبًا أو عملًا في الخدمات التي توفرها المدن الكبرى).

وبذلك فإن العمران الداخلي للمدن أصبح تتجاذبه قوتان متضادتان في كل شيء، طبقة أرستقراطية حاكمة ومتحكمة، تتجه نحو تعمير الضواحي والأحياء الراقية، وطبقة هامشية (وافدة أو مقيمة) تنزح نحو الأطراف والجيوب الزراعية المتناثرة بين التجمعات الحضرية القائمة، والتي ربطت بينها وسائل

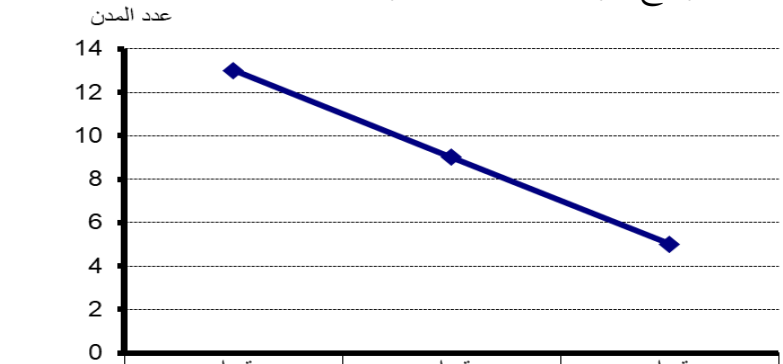
النقل المستحدثة (الترام والسيارة)، مكونة بذلك أكبر موجة من موجات المد الحضري العشوائي (المستمرة إلى الآن) داخل المدن الكبرى، وعلى رأسها مدينة القاهرة.

وفي عام 1937، بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 9 مدن؛ أي انخفض عددها 4 مدن، وذلك كان لحساب المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، مثل مدينتي (طلخا وسوهاج)، أو المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل، مثل (بور سعيد والأقصر)، أو المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة، مثل (الإسماعيلية)، بينما ثبتت باقي المدن على تصنيفها الوظيفي الخدمي الذي كانت عليه في تعداد عام 1927، مع دخول مدينة واحدة متحولة عن وظيفتها الزراعية (مدينة شبين الكوم)، التي ما لبثت أن عادت مرة أخرى للوظيفة الزراعية في التعداد الذي يليه (1947). وتميزت هذه المدن بأنها مدن عواصم (القاهرة – أسيوط – الجيزة – المنيا – شبين الكوم – طنطا – المنصورة – الزقازيق – أسوان)، وهي بذلك تمثل توزيعًا مكانيًّا منطقيًّا جدًّا؛ حيث تغطي 4 مدن الدلتا، ثم تأتي القاهرة في خاصرة الوادي، ثم تأتي 4 مدن في الوجه القبلي على مسافات متجانسة نسبيًّا، ويجمع بين هذه المدن كلها القدم الحضري والحجم السكاني المرتفع، والدور الإداري الممنوح لها كمدن عواصم، كما أنها كلها كانت أحادية الوظيفة (خدمات)، باستثناء مدينة القاهرة، التي كان مركبها الوظيفي (خدمات وصناعة)، وشبين الكوم التي كان مركبها الوظيفي (خدمات وزراعة)، والذي ارتدت على أثره لاحقًا في اتجاه الزراعة، ويظهر أثر فترة الكساد الكبير على هذا التصنيف؛ حيث تأثرت معظم الأنشطة الاقتصادية الأخرى في هذه المدن (ذات الوظيفة الأولى خدمات)، فكان ذلك لحساب تأكيد الوظيفة الخدمية بهذه المدن.

وفي عام 1947 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 5 مدن، مسجلة انخفاضًا شديدًا في عدد المدن صاحبة هذا التصنيف الوظيفي، وهذا الانخفاض غير المبرر يدفعنا إلى استخدام أسلوب تحليلي إحصائي، نستبعد فيه المدن العملاقة (القاهرة – الإسكندرية – الجيزة) خلال الفترة المتبقية من الدراسة؛ حيث ظهر جليًّا أن هذه المدن قد بلغت مع تعداد عام 1947 حجمًا لا يمكن مقارنته مع باقي المدن، وهو ما سيؤدي بالتأكيد إلى ظهور انحرافات واضحة في نتائج التحليل الإحصائي المستخدم، وعلى أي حال، فإنه على الرغم من انخفاض عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات، إلا أن هذه الوظيفة حلت كوظيفة ثانية في المركب الوظيفي للعديد من المدن (الكبيرة والصغيرة على السواء)، وبلغ عدد هذه المدن 10 مدن، هي (القاهرة – بور سعيد – طنطا – السويس – دمنهور – الزقازيق – الأقصر – كفر الزيات – أبو كبير – شبراخيت).

ومن أهم حالات التراجع التي يمكن تسجيلها خلال هذه الفترة هي حالة مدينة أسيوط، التي سجلت معامل توطن للنشاط الزراعي أكبر قليلًا جدًّا عن معامل توطن نشاط الخدمات، وكلاهما لم يصل للواحد الصحيح، وإن كانا أوشكا أن يحققاه، ولكن لذلك ما يبرره؛ لأن معظم مدن الوجه القبلي

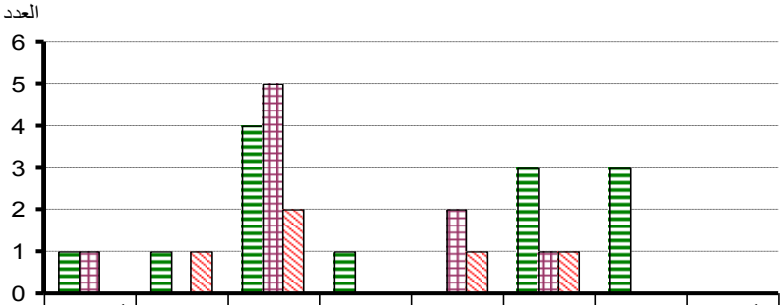
تأثرت سلبًا بظروف الحرب الثانية؛ حيث تركزت معظم الأنشطة خلال هذه الفترة في الدلتا والموانئ، ومن قبلهم القاهرة، ولذلك لم يدخل في المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات من مدن الوجه القبلي إلا مدينتا (أسوان والأقصر)؛ وذلك بحكم دورهما السياحي الذي بدأ يحتل مكانة مهمة جدًّا للقاعدة الاقتصادية للمدينتين، وإن كانت آثاره على مدينة الأقصر أوضح منها على مدينة أسوان. والأشكال أرقام (15 و16) توضح تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات خلال هذه الفترة.



	تعداد 1927	تعداد 1937	تعداد 1947
خدمات	13	9	5

شكل رقم (15)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات



	أكثر من 150 ألف	من 150:100	من 100:50	من 50:40	من 40:30	من 30:20	من 20:10	أقل من 10 آلاف
خدمات 1927	1	1	4	1	0	3	3	0
خدمات 1937	1	0	5	0	2	1	0	0
خدمات 1947	0	1	2	0	1	1	0	0

شكل رقم (16)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات في الفئات الحجمية

الهيكل التوزيعي للمدن حسب تطور تصنيفها الوظيفي خلال هذه الفترة:

تطورت وظائف المدن المصرية بشكل شديد الديناميكية خلال هذه الفترة، وهو الأمر الذي تبرره سرعة وقوة الأحداث السياسية والاقتصادية التي مرت بمصر خلال هذه المرحلة، فعلى المستوى الداخلي هي تتعرض لسياسات مفروضة من قبل سلطات احتلال، ترمي سياستها لتحقيق أفضل عوائد من وجودها في مصر، سواء على المستوى السياسي أو الاقتصادي، وعليه لم تترك فرصة لتعظيم عوائدها الاقتصادية والسياسية إلا واستنفدتها من خلال رؤية قصيرة المدى جدًّا؛ حيث إن المردود الاجتماعي والعمراني لممارساتها على المستوى الاقتصادي والسياسي لم يكن ليشغل بالها؛ بل إنه كلما كان هذا المردود شديد السلبية كلما كان ذلك في صالح استمرار وجود الاحتلال وتكريس نفوذه، واتضح من العرض السابق مدى الاضطراب الذي عانت منه المدن المصرية، سواء على مستوى أحجامها أو وظائفها.

أما على المستوى الخارجي، فهذه الفترة بدأت وانتهت بحربين عالميتين، توسطتهما حالة من الكساد الكبير، وقد مثل ذلك ظرفًا استثنائيًّا، ولكن نظرًا لاستمراره لفترة ممتدة لنحو ثلاثة عقود، فإن تأثيره بدأ يكتسب صفة الاستدامة تلقائيًّا؛ حيث استمر هذا التأثير (الإيجابي / السلبي) طوال هذه الفترة وما بعدها.

وقد ظهر هذا التأثير جليًّا على المدن عند التعرض لتطوراتها الحجمية، وها هو يظهر بشكل أكثر وضوحًا على الهيكل التوزيعي للمدن حسب تطور تصنيفها الوظيفي خلال هذه الفترة، ويلاحظ من بيانات المركبات الوظيفية للمدن المصرية في الفترة من عام 1917 حتى عام 1947[1] مدى تأثير التطورات السياسية والاقتصادية في هذه الفترة على الثبات أو التحول الوظيفي للمدن خلال هذه الفترة.

ومن خلال رؤية تحليلية لشكل تطور المركبات الوظيفية للمدن المصرية خلال هذه الفترة، فإن هناك عدة ملاحظات مهمة يمكن الوقوف عندها، منها:

- معظم المدن الكبرى جاءت ذات مركبات وظيفية طوال هذه الفترة، وفي الحالات النادرة التي سجلت فيها هذه المدن وظيفة أحادية يلاحظ قوة تأثير العوامل السياسية على ذلك، وخاصة في حالات محددة، مثل مدينة بور سعيد، والمحلة الكبرى.
- جاءت الوظيفة الزراعية أكثر الوظائف التي سجلتها المدن ثباتًا، وذلك منطقي جدًّا لدواعي نشأة هذه المدن، والتي سيطرت عليها المتطلبات الأمنية تبعًا لحاجة سلطات الاحتلال.
- وظيفة التجارة والنقل كانت هي المكون الوظيفي شبه الدائم للمدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، والتي سجلت مركبًا وظيفيًّا ثنائيًّا في بعض الأحيان.

(1) انظر ملاحق الفصل الخامس، ملحق رقم 5 .

- يلاحظ بوضوح قلة عدد المدن التي ثبتت على وظائف حضرية طوال هذه الفترة، وذلك يعكس دور المؤثرات الشديدة التي تعرضت لها المدن، ونظرًا للتحولات السريعة لآليات التفاعل مع هذه المؤثرات من ناحية، وهشاشة البناء الحضري لمعظم المدن المصرية في هذه الفترة من ناحية أخرى، فإن ثبات المركب الوظيفي لمعظم المدن يصبح أمرًا صعب الحدوث.
- لم تثبت على وظيفتها الأولى (الحضرية) طوال هذه الفترة إلا ثلاث مدن، هي (المحلة الكبرى – دمياط – ميت غمر)، والتي ثبتت على وظيفة الصناعة طوال هذه الفترة؛ وذلك لظروف تشابهت فيها المحلة مع ميت غمر لضرورات تصنيع القطن تبعًا للظروف السياسية والاقتصادية التي سادت هذه الفترة، أما مدينة دمياط ففي الوقت الذي كانت تتراجع فيه حجميًّا، فإن ضرورات وجودها فرضت عليها الاستمرار في نشاطها الذي بدأته مع بداية هذه الفترة (الصناعات الخشبية)، وجاءت التعريفة الجمركية عام 1930 لتفرض حماية قوية لهذه الصناعة، ولتكون بمثابة المنقذ لوجود هذه المدينة التي تعرضت لتدهور حضري ليس له مثيل إلا في حالة مدينتي رشيد وفوه.

ويمكن من خلال نتائج الجدول السابق تصنيف المدن المصرية من خلال تطور مركبها الوظيفي إلى ثلاث فئات، هي:

أولًا: مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة.

ثانيًا: مدن ثبتت وظيفتها الأولى على وظائف حضرية.

ثالثًا: مدن ترددت بين الوظائف الحضرية والزراعة.

ويمكن عرض هذه التصنيفات بشيء من التفصيل في ضوء التحليلات السابقة كما يلي:

أولاً: المدن التي ثبتت وظائفها الأولى على الزراعة:

بلغ عدد المدن التي ثبتت على الوظيفة الأولى زراعة 73 مدينة، كما يوضح ذلك جدول رقم (7)، وهو ما يمثل نسبة قدرها 65.8٪ من جملة المدن المسجلة عام 1947، والبالغ عددها 111 مدينة، وهذه النسبة تعني ببساطة أن نحو ثلثي المدن المصرية وظيفتها الأولى زراعة، وليس ذلك بفعل حداثة الوجود الحضري فقط للكثير من هذه المدن (وإن كان ذلك يمثل أحد الأسباب المهمة للتضخم النسبي لعدد مدن هذه الفئة)، ومما يدل على ذلك أن الكثير من مدن هذه الفئة قد صنف حضريًّا منذ عام 1882، مثل مدن (بني سويف – طهطا – إسنا – السنبلاوين – الفشن – المنزلة – أشمون – بنها ...)، وعلى الرغم من دخول هذه المدن في التصنيف الحضري مبكرًا إلا أن تأثيرات النشأة تبدو واضحة على تصنيفها، كما تبدو آثار السياسة الانتقائية في التنمية الحضرية للتجمعات طبقًا لحجم وسرعة تعظيم العوائد الاقتصادية

على عدم تواصل الأنشطة الحضرية وترسيخها بهذه التجمعات، ومما لا يمكن إغفاله أن التأثيرات الحجمية الرهيبة لكل من مدينتي القاهرة والإسكندرية قد أثرت نسبيًّا في النتائج المستخلصة من الأسلوب الإحصائي المستخدم في الدراسة، خاصة في التعداد الأخير (1947)، وهو ما مثل خط قطع في أسلوب التحليل؛ حيث سيتم استبعاد كل من القاهرة والإسكندرية والجيزة من جداول التحليل المجمعة مع دراسة حالة كل منها بشكل منفرد خلال الفترة المتبقية من الدراسة، كما سبق وتم توضيحه.

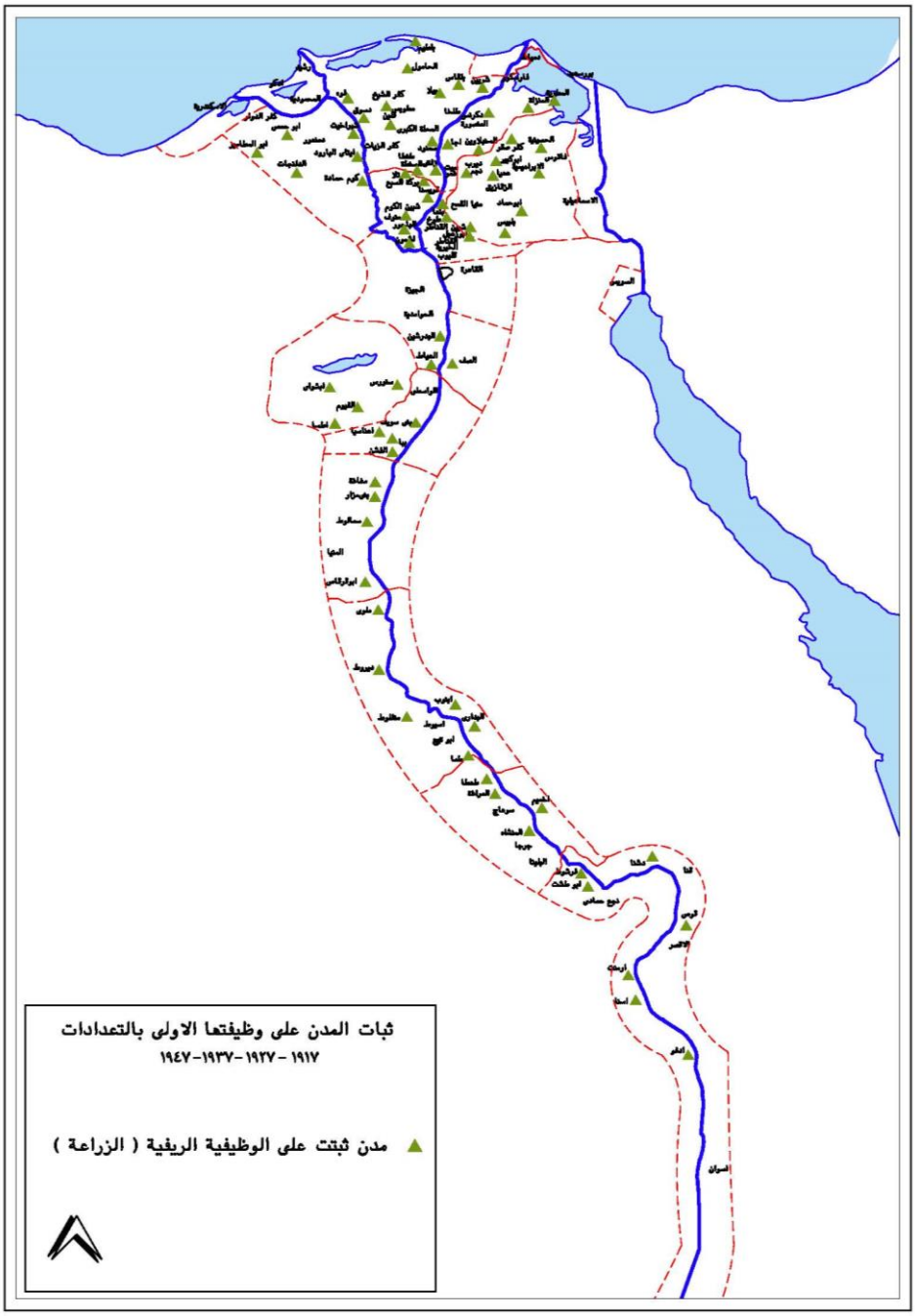
وقد تميزت مدن هذه الفئة بصغر حجم معظمها، كما أن معظمها في الأساس كانت تمثل موانئ نهرية، كما لم تدخل أي مدينة من عواصم المديريات هذا التصنيف إلا مدينة بني سويف، والتي حافظت لنفسها على مركب وظيفي طوال هذه الفترة، باستثناء عام 1947، حيث جاءت عام 1917 (زراعة وصناعة) وعام 1927 (زراعة وخدمات)، وكذلك عام 1937، أما عام 1947 فإن التأثيرات الحجمية للعاصمتين قد تبدو واضحة في تصنيفها الوظيفي؛ حيث جاءت أحادية الوظيفة (زراعة).

ويلاحظ أن معظم مدن الوجه القبلي قد دخلت في هذا التصنيف، والغريب في الأمر أن الكثير من هذه المدن استمر على وظيفته الزراعية لمدة طويلة بعد نهاية هذه الفترة وزوال الاحتلال وسياساته، على الرغم من استبعاد المدن العملاقة من التحليل المجمع لهذه الفترة، وهو ما يؤكد غياب تأثير الدروس المستفادة من هذه الفترة (إلى حد كبير) عند صياغة برامج التنمية الحضرية على المستوى القومي.

جدول رقم (9)

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	طهطا	16	أخميم	31	قوص	46	أبو المطامير	60	أبو طشت
2	إسنا	17	ملوي	32	مغاغة	47	سمالوط	61	المراغة
3	سمنود	18	منوف	33	الفشن	48	ههيا	62	الدلنجات
4	أبو قرقاص	19	المطرية	34	المنزلة	49	دكرنس	63	طوخ
5	فوه	20	زفتى	35	أشمون	50	قلين	64	بلطيم
6	أبو كبير	21	إدفو	36	بني مزار	51	أبو حمص	65	أبنوب
7	بيا الكبرى	22	سنورس	37	منفلوط	52	العياط	66	ديرب نجم
8	شربين	23	طما	38	البداري	53	قويسنا	67	إطسا
9	شبين القناطر	24	فرشوط	39	المنشاة	54	بركة السبع	68	الباجور
10	البدرشين	25	أهناسيا	40	تلا	55	بيلا	69	أبشواي
11	أبو حماد	26	شبراخيت	41	دشنا	56	الحسينية	70	الإبراهيمية
12	مطوبس	27	الفيوم	42	أرمنت	57	كفر صقر	71	أجا
13	بلبيس	28	بنها	43	ابوزعبل	58	السنطة	72	الصف
14	بني سويف	29	دسوق	44	ديروط	59	كوم حمادة	73	إيتاي البارود
15	بلقاس	30	السنبلاوين	45	الحامول				



شكل رقم (17) مدن ثبتت على وظيفتها الأولى على الزراعة من 1917 حتى 1947

ثانيًا: المدن التي ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية:

بلغ عدد المدن التي ثبتت على تصنيف وظيفي حضري 20 مدينة، كما يوضح ذلك جدول رقم (8)، وهو ما يمثل نسبة قدرها 18٪ من جملة المدن عام 1947، وقد ثبت منها على وظيفة أولى صناعة 3 مدن هي (المحلة الكبرى – ميت غمر – دمياط)، بينما ثبتت مدينتان على وظيفة أولى تجارة ونقل، وهما مدينتا (الإسكندرية وجرجا)، وثباتهما أمر يعد منطقيًّا؛ حيث إن الأولى هي ميناء مصر الأول، والثانية ظلت حتى قبيل هذه الفترة المركز الإداري والتجاري للصعيد كله، قبل أن تبدأ في تبادل دورها الإداري مع مدينة سوهاج خلال هذه الفترة، ويلاحظ في مدن هذه الفئة أن التحولات في الوظائف الحضرية كانت غالبًا فيما بين وظيفتي (الخدمات / التجارة والنقل)، مثل مدن (المنيا – بور سعيد – طنطا – الأقصر – المنصورة)، وهي مدن تعد من المدن الكبرى، والجدير بالملاحظة أن هذه المدن وعلى الرغم من كبر حجم سكانها وقدمها الحضري إلا أنها في معظم الأحيان لم يكن لديها مركب وظيفي.

وعلى الرغم من أن القاعدة في الوظائف هي التعدد، خاصة في حالة المدن كبيرة الحجم مثل هذه المدن، ولكن من خلال نظرة متأنية في حالة هذه المدن –من خلال الظروف السياسية والاقتصادية لهذه الفترة– فإنه يمكن تفسير ذلك، فعلى سبيل المثال، المنيا ظلت تلعب دور همزة الوصل بين شمال الصعيد (نهاية التمركز الحقيقي لقوات الاحتلال البريطاني حتى قبيل نهاية هذه الفترة؛ حيث تحركت شمالا في اتجاه الدلتا ومدن القناة)، وبين جنوب الصعيد، فنجدها في بداية الفترة (1918) كانت أحادية الوظيفة تجارة ونقل، ولكن بانتهاء الحرب واعتبارها قاعدة تمركز لقوات الاحتلال شمال الصعيد، ثم لتأثيرات فترة الكساد الكبير، نجدها تصنف أحادية الوظيفة خدمات في عامي 1927 و1937، ثم وبعد انتهاء الحرب الثانية، وانحسار دورها كمركز لقوات الاحتلال، نجدها تعود مرة أخرى بمركب وظيفي تجارة ونقل وزراعة؛ متأثرة في ذلك بتداعيات الحرب الثانية من ناحية، وتأثيرات حماية صناعة السكر وانعكاساته على زراعة وتجارة محصول قصب السكر من ناحية أخرى، كما –وبلا شك– فإن التراجع الوظيفي الذي سجلته مدينة أسيوط خلال عام 1947 بارتدادها إلى الوظيفة الزراعية لأول مرة طوال فترة الدراسة قد منح دورًا أكثر إقليمية لمدينة المنيا.

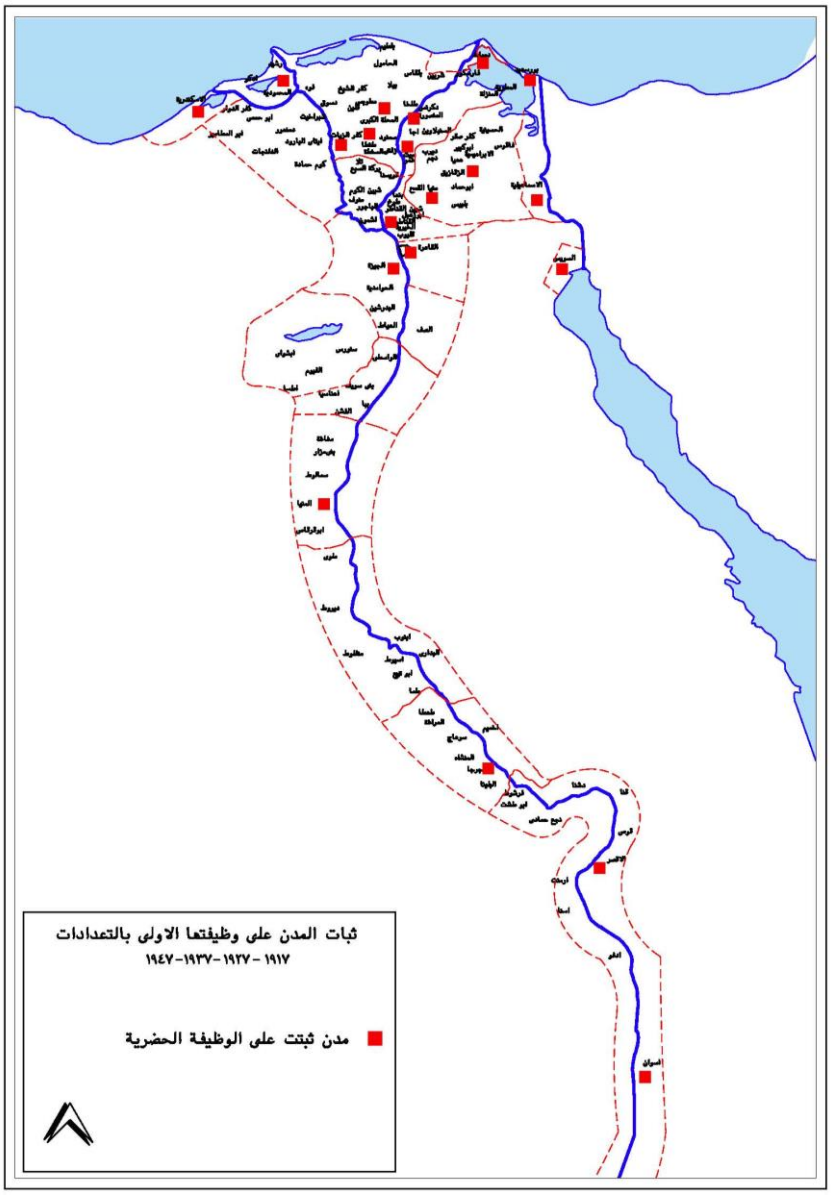
أما مدينة بور سعيد فإن وظيفتها القاعدية هي التجارة والنقل، مثل الإسكندرية، ولم تتخل عنها إلا في الفترة بين عام 1917 و1927؛ بفعل إعادة انتشار قوات الاحتلال عقب انتهاء الحرب الأولى. ثم عادت إلى وظيفتها الأساسية منذ عام 1937، وفي عام 1947 دخلت الخدمات المركب الوظيفي للمدينة بعد التجارة والنقل، وذلك يؤكد شدة توطن نشاط التجارة والنقل بمدينة بور سعيد؛ حيث لم يؤد الوجود الكثيف لقوات الاحتلال بمدن القناة أثناء وبعد الحرب الثانية على تحريك وظيفتها الأولى، عكس ما حدث قبل 20 عاما فقط.

ومدينة طنطا يكاد يكون حراكها الوظيفي متطابقًا مع حالة مدينة المنيا؛ حيث أصبحت قاعدة خدمية للدلتا كلها منذ انتهاء الحرب الأولى، وحتى لما تحركت وظيفتها الأولى في اتجاه التجارة والنقل عام 1947 (كما بدأت بها عام 1917) دخلت وظيفة الخدمات مركبها الوظيفي، وبمعامل توطن يكاد يماثل معامل توطن التجارة والنقل، وجدير بالذكر أن ظروف الحرب الثانية هي التي دعمت ظهور المركبات الوظيفية في العديد من المدن؛ نتيجة لتعدد الأدوار المطلوبة من المدن –وخاصة الكبرى– للتفاعل مع فترة الحرب وتداعياتها، أي أنه بصريح القول يمكن اعتبار التصنيف الحضري قبل الحرب الثانية يختلف نوعًا عنه بعدها، وهو ما سيظهر بوضوح أكثر خلال الفصول التالية.

جدول رقم (10)

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	المنصورة	8	المحمودية	15	كفر الزيات
2	الإسماعيلية	9	منيا القمح	16	القاهرة
3	الجيزة	10	بور سعيد	17	القناطرالخيرية
4	أسوان	11	طنطا	18	المحلة
5	إسكندرية	12	السويس	19	ميت غمر
6	المنيا	13	الزقازيق	20	دمياط
7	جرجا	14	الأقصر		



شكل رقم (18)

مدن ثبتت على وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية من 1917 حتى 1947

ثالثًا: المدن التي ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى:

بلغ عدد هذه المدن 18 مدينة، كما يوضح ذلك الجدول رقم (9)، وهو ما يمثل نسبة قدرها 16.2٪ من جملة المدن المصرية عام 1947، وشملت هذه المجموعة من المدن عدة مدن، أصبحت فيما بعد من مدن الصناعة المهمة، وعلى رأسها مدن (كفر الدوار – دمنهور – قليوب – الحوامدية).

فعلى سبيل المثال مدينة كفر الدوار التي صنفت حضريًّا للمرة الأولى عام 1927 بدأ تصنيفها بمركب وظيفي (زراعة وتجارة ونقل)، وبحكم خصائص موقعها التي ناسبت –بشكل كبير– ظروف هذه المرحلة ومتطلباتها، فإنها ما لبثت عام 1937 أن أصبحت من أهم مراكز تجميع القطن وتصريفه داخليًّا، وخاصة إلى مصانع الغزل بالإسكندرية والمحلة؛ حيث كانت أزمة الكساد الكبير قد ألقت بظلالها على الاقتصاد المصري كله، مخلفة حاجات حضرية تتطلب خصائص توزيعية لم تكن مطروحة من قبل، ومثلت مدينة كفر الدوار ومعها دمنهور نماذج واضحة لتلك الحاجات، ثم ما لبثت كفر الدوار عام 1947 –وبتأثير من الحرب الثانية وتوقف حركة التجارة الدولية– أن أصبحت تقوم بتصنيع القطن إلى جانب توزيعه، مستفيدة من تشجيع سلطات الاحتلال لهذا الدور، بالإضافة إلى دخول رأس المال الوطني للمساهمة في هذا المجال، ممثلًا في مجموعة بنك مصر.

أما مدينة دمنهور التي بدأت تصنيفها الوظيفي في بداية هذه الفترة بوظيفة زراعية أحادية، فإنها – وبفعل خصائص موقعها المتوسط بين الإسكندرية أكبر موانئ تصدير القطن والدلتا أكبر مصدر لإنتاجه– فقد بدأ يظهر فيها منذ عام 1927 مركب وظيفي حضري (تجارة ونقل وصناعة)؛ حيث نمت فيها بعض الأنشطة الصناعية القائمة على القطن، إلى جانب دورها التجاري الناشئ بقوة بتأثير الحرب الأولى، ولكن ظهرت وظيفة الخدمات فيها بقوة؛ بحكم اعتبارها أحد القواعد المركزية للاحتلال بالدلتا، والتي شملت الزقازيق بشرق الدلتا والمنصورة وطنطا بوسطها ودمنهور بغربها، وظل الحال كذلك حتى نهاية هذه الفترة وزوال الاحتلال، ليبدأ النشاط الصناعي مرحلة التكثيف.

ومدينة قليوب تعد هي الأخرى نموذجًا جيدا لقراءة الظروف السياسية الاقتصادية من زاوية العمران الحضري، فقليوب في الأساس تجمع زراعي تأثر بالاحتياجات الحضرية للقاهرة، والمتمثلة في مواد البناء (وخاصة الطوب)؛ حيث ظهرت الحاجة الملحة إليه مع بدايات القرن العشرين، وظهور فكرة الضواحي الحضرية، وما تحتاجه من مواد بناء، فقام بمدينة قليوب نشاط صناعي يعتمد على الأساس الزراعي (صناعة الطوب الأحمر)، ولذلك جاء مركبها الوظيفي عامي 1917 و1927 (زراعة وصناعة)، ولكن وبفعل فترة الكساد الكبير، والذي تأثرت سلبيا بفعله حركة التشييد والبناء في عموم القطر بصفة عامة وفي القاهرة بصفة خاصة، فإن ذلك انعكس على المركب الوظيفي لمدينة قليوب؛ ليكون مركبها الوظيفي عام 1937 (زراعة وخدمات)، وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، ومن خلال

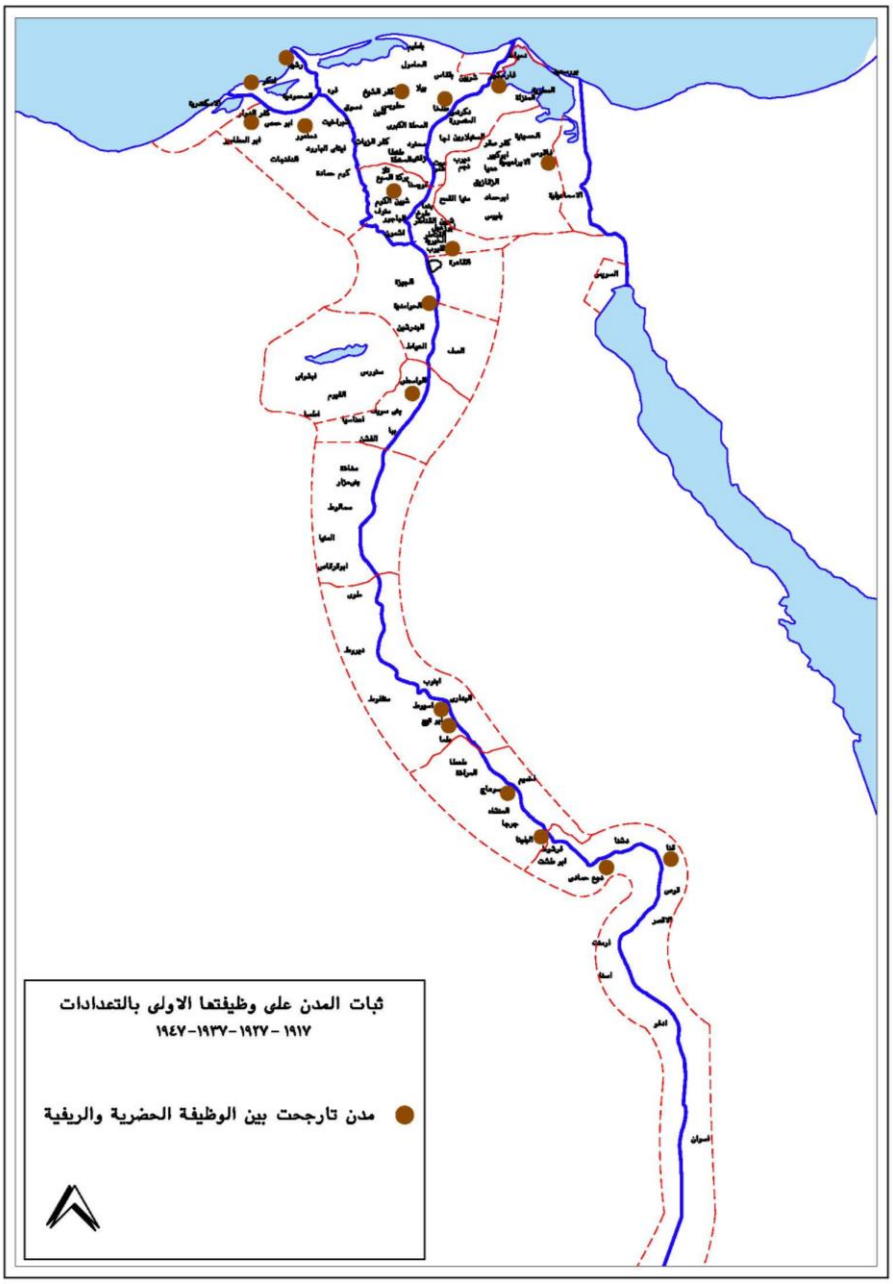
تداعياتها وطفرة التشييد والبناء التي أعقبتها، فإن المركب الوظيفي لمدينة قليوب عام 1947 جاء (صناعة وزراعة)؛ لتصبح الصناعة هي وظيفتها الأولى، ولتستمر بعد ذلك بعد إضافة العديد من الصناعات المتعلقة بمجال التشييد والبناء إلى صناعة الطوب الأحمر قبل منع صناعته في ثمانينيات القرن العشرين.

وجدير بالذكر أن كل هذه المدن التي شملتها هذه الفئة دخلت فيما بعد في التصنيف الوظيفي الحضري، واستمرت عليه، خاصة وأن معظمها مدن متوسطة الحجم أو كبيرة نسبيًّا.

جدول رقم (11)

مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	قليوب	7	البلينا	13	إدكو
2	كفر الدوار	8	فارسكور	14	دمنهور
3	أبو تيج	9	أسيوط	15	الواسطي
4	الحوامدية	10	قنا	16	سوهاج
5	رشيد	11	شبين الكوم	17	كفر الشيخ
6	فاقوس	12	طلخا	18	نجع حمادي



شكل رقم (19)

مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية من 1917 حتى 1947

ملاحق الفصل الخامس

مرحلة ما بين الحربين العالميتين وحتى قيام الثورة المصرية

(1918 – 1952)

ملحق رقم [1]

توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية

المدينة	تعداد 1947		تعداد 1937		تعداد 1927		تعداد 1917	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
القاهرة	2096540	1	1312096	1	1064567	1	790939	1
إسكندرية	919024	2	685736	2	573063	2	444617	2
بور سعيد	177703	3	124751	3	104242	3	75404	3
طنطا	139926	4	95260	4	90016	4	64880	4
المحلة	115758	5	63292	7	44620	10	32266	11
السويس	107244	6	49686	12	40523	12	30996	12
المنصورة	101965	7	69036	5	63676	5	42589	6
أسيوط	90103	8	60338	9	57134	6	44247	5
دمنهور	84352	9	61962	8	51709	9	40107	7
الزقازيق	81813	10	59793	10	52839	8	36094	9
الفيوم	73642	11	63703	6	52863	7	37256	8
المنيا	70298	12	51026	11	44325	11	30062	14
الإسماعيلية	68229	13	36397	17	25194	24	15686	37
الجيزة	66156	14	37779	16	26921	19	16035	33
بني سويف	57106	15	45492	14	39595	14	27381	15
بلقاس	52326	16	49306	13	40511	13	32612	10
سوهاج	43168	17	31889	20	25289	22	17548	27
قنا	42929	18	34431	18	27658	17	19850	22
بلبيس	42814	19	16757	43	15776	44	13296	47
شبين الكوم	41636	20	32712	19	27440	18	20977	19
طهطا	37095	21	27012	23	23561	26	17235	30
بنها	35880	22	31198	21	26517	20	21835	17
أخميم	34788	23	26813	26	28714	16	21896	16
ملوي	34078	24	27107	22	26298	21	21394	18
جرجا	33631	25	26951	24	21874	29	18225	26
منوف	31475	26	25801	27	25239	23	20935	20
دسوق	31334	27	15368	51	14877	50	15687	36
إدكو	30033	28	21746	33	16837	41	16810	32
قليوب	30021	29	26946	25	23872	25	20797	21
المطرية	29705	30	20533	34	20399	31	16994	31
ميت غمر	29041	31	22233	31	19550	32	17361	29
دمياط	28634	32	40332	15	34907	15	30984	13
رشيد	28558	33	18862	37	17469	37	18459	24

المدينة	تعداد 1947		تعداد 1937		تعداد 1927		تعداد 1917	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
الأقصر	27457	34	18664	38	17569	36	17412	28
زفتى	27404	35	23952	29	22662	28	15523	38
أسوان	26343	36	22192	32	16458	42	10031	66
إدفو	26192	37	23646	30	14849	51		
إسنا	25811	38	15851	48	13427	57	19288	23
سنورس	25757	39	19800	36	20964	30	15880	34
السنبلاوين	23839	40	18389	39	17883	35	15000	40
طما	23765	41	19958	35	18767	33	14096	45
فرشوط	23355	42	13136	57			14796	41
أشمون	23047	43	16583	46	18504	34	14334	44
بني مزار	23023	44	16620	44	14687	53		
كفر الزيات	21516	45	15806	49	14578	54	11670	57
قوص	21229	46	16289	47	15434	46	12815	51
منفلوط	21209	47	17731	41	16422	43	13190	48
مغاغة	21041	48	13646	56	13076	58		
الفشن	21009	49	16609	45	11406	62	11818	56
المنزلة	20752	50	14478	54	15202	47	10874	60
أبو تيج	19952	51	17230	42	15689	45	12183	53

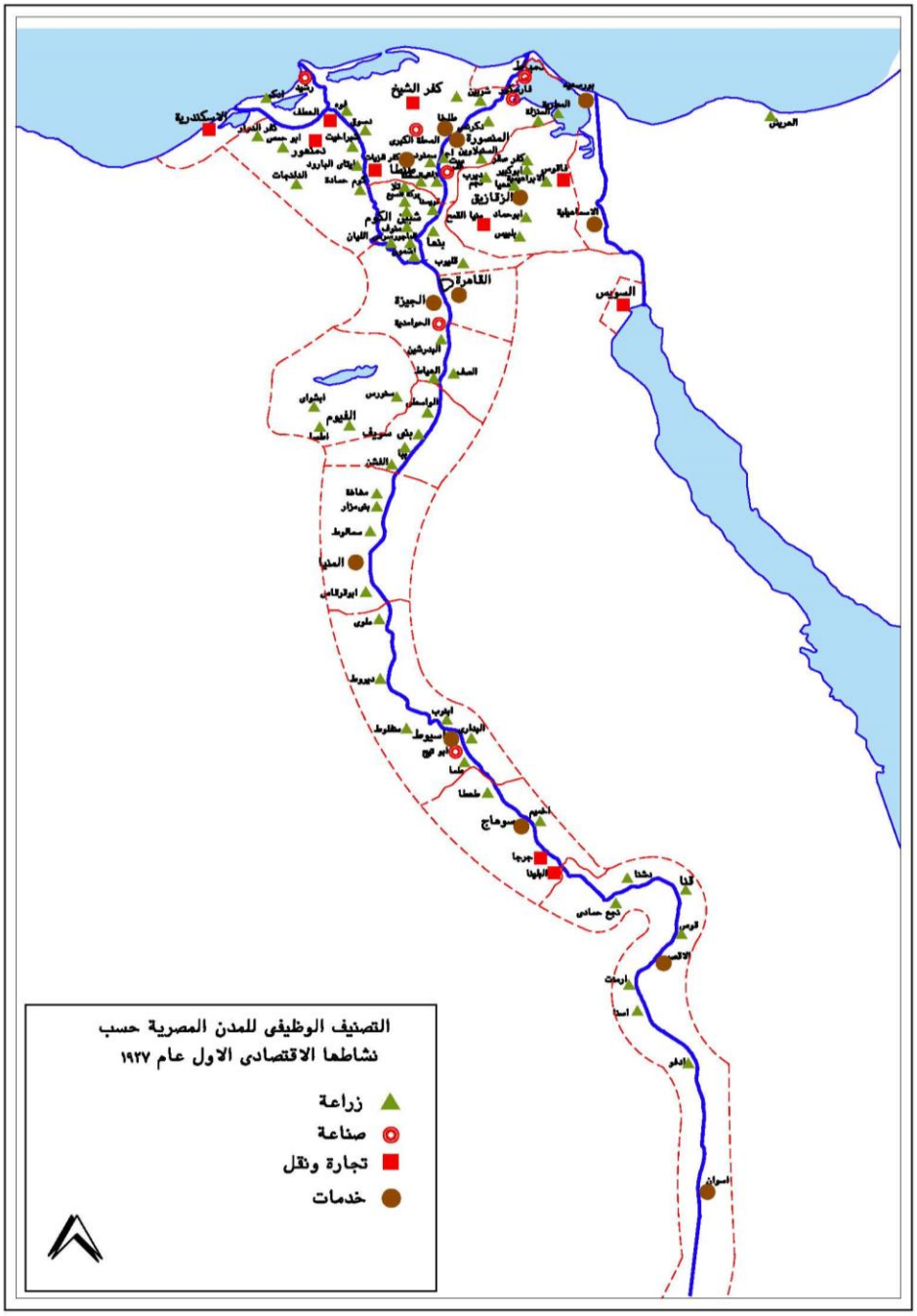
تابع ملحق رقم [1]
توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية

المدينة	تعداد 1947		تعداد 1937		تعداد 1927		تعداد 1917	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
سمنود	19824	52	14388	55	15156	48	12014	55
البداري	19450	53	14718	52	14810	52	12490	52
المنشأة	18793	54					10648	63
تلا	18521	55	18374	40	17043	40	15711	35
فاقوس	18130	56	10618	70	8265	76	6953	73
ببا الكبرى	17174	57	14596	53	12640	59		
دشنا	16970	58	12210	62	12243	60		
شربين	16378	59	11686	64	10044	68		
أرمنت	16251	60	24344	28	22919	27	18263	25
البلينا	16202	61	12682	59	10462	64	8077	71
كفر الشيخ	15724	62	12360	61	10128	66		
أبو زعبل	15720	63						
نجع حمادي	15703	64	6507	83	5084	87		
الحوامدية	15452	65	11913	63	8954	72		
ديروط	14387	66	12978	58	11636	61		
الحامول	13880	67						
فارسكور	13806	68	10926	68	9087	71		
المحمودية	13631	69	11295	66	8684	73		
كفر الدوار	13589	70	5969	85	5412	86		
منيا القمح	13339	71	10442	71	8574	75	6389	74
طلخا	13317	72	11341	65	10064	67		
أبو المطامير	12579	73	9529	74				
سمالوط	12254	74	9744	72	13841	56		
شبين القناطر	11608	75					7234	72
ههيا	11593	76	9615	73	9134	70		
دكرنس	11249	77	8450	77	7769	77		
القناطر الخيرية	11005	78						
أهناسيا	10829	79						
المراغة	10623	80						
الدلنجات	10606	81	9061	75	8590	74		
طوخ	9745	82						
البدرشين	8962	83	12460	60	9420	69		
بلطيم	8890	84	8858	76				
أبنوب	8845	85	8226	78	7627	79		
ديرب نجم	8385	86			5890	84		
أبو كبير	8226	87	7063	81	6478	82		
إطسا	7965	88	4688	92	4527	91		
الواسطي	7757	89	5878	86	5058	88		

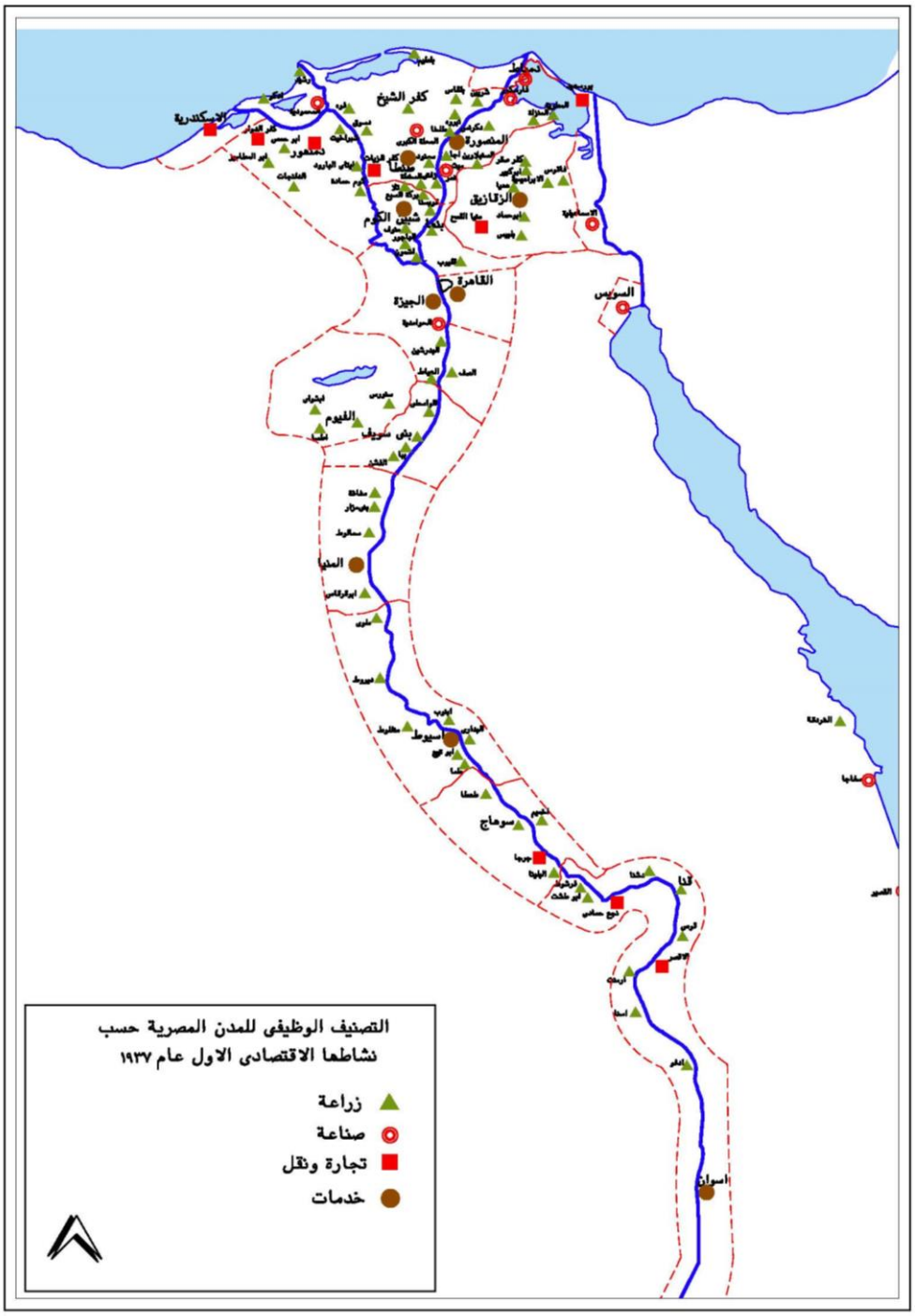
المدينة	تعداد 1947		تعداد 1937		تعداد 1927		تعداد 1917	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
أبو حماد	7728	90	4905	90	3478	96		
الباجور	7505	91	7559	80	7713	78		
أبشواي	7370	92	6752	82	14290	55		
أبو قرقاص	7351	93	8202	79	17236	38		
الإبراهيمية	7304	94	10731	69	10179	65		
أجا	6889	95	3892	97	5776	85		
الصف	6810	96	4862	91	4084	94		
إيتاي البارود	6728	97	6342	84	5928	83		
قلين	6619	98						
مطوبس	6587	99						
أبو حمص	6429	100	4969	89	4290	93		
شبراخيت	5590	101	5241	88	4661	89		
العياط	5498	102	4068	95	3213	97		

تابع ملحق رقم [1]
توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية

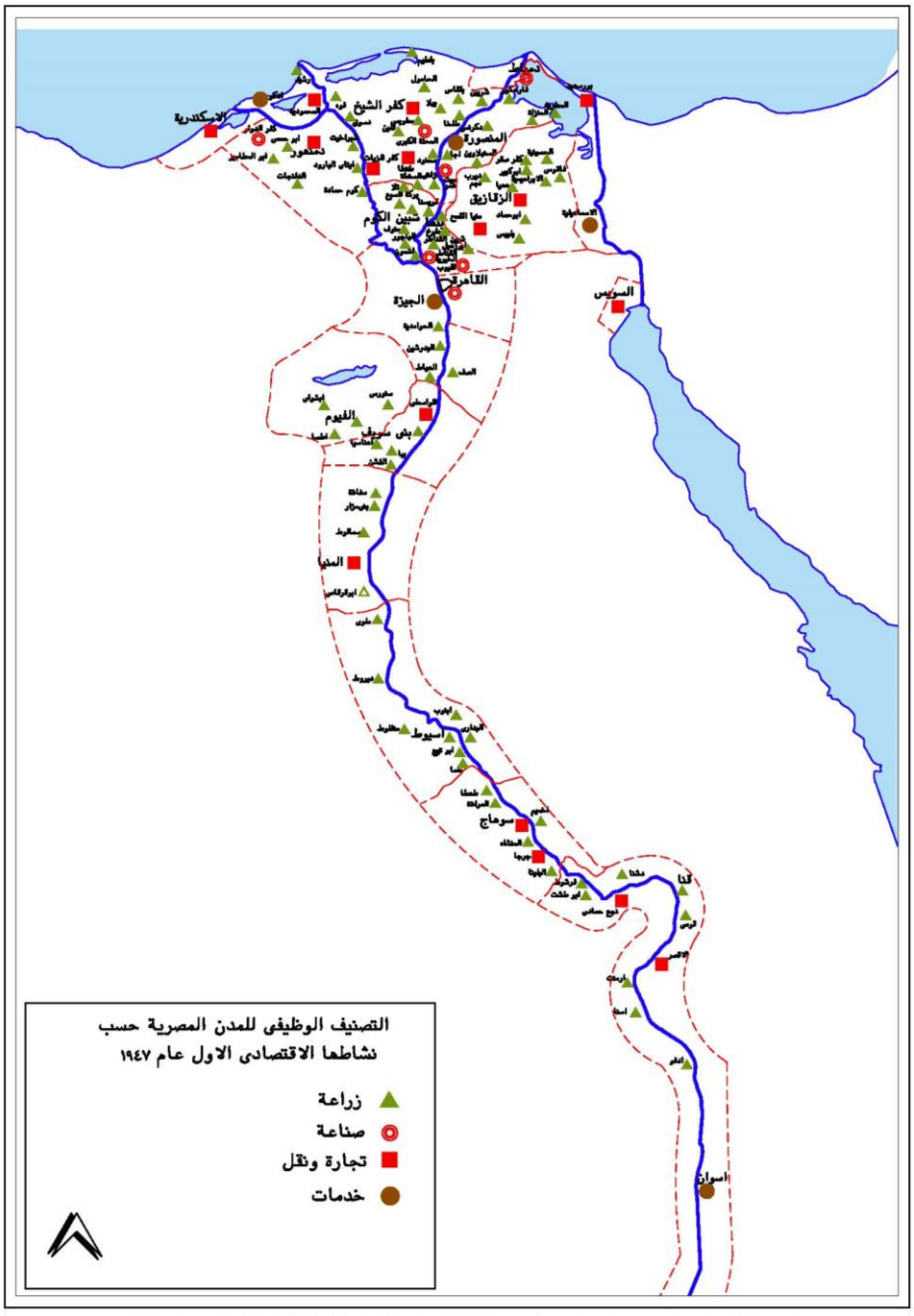
المدينة	تعداد 1947		تعداد 1937		تعداد 1927		تعداد 1917	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
قويسنا	4970	103	5401	87	6879	80		
بركة السبع	4793	104	4232	94	4410	92		
بيلا	4695	105						
فوه	4482	106	15759	50	14900	49	13834	46
الحسينية	4282	107						
كفر صقر	4229	108	3375	98	3076	98		
السنطة	4042	109	4606	93	4630	90		
كوم حمادة	4014	110	3957	96	3854	95		
أبو طشت	3301	111						
القصير			2798	100				
الغردقة			650	101				
أبو طشت			3137	99				
سفاجا			495	102				
نبروه			11073	67				
العريش					6725	81		
بني يحيى بحري					11262	63		
سرس الليان					17120	39		
أبيار							10767	62
البتانون							9725	68
الغنايم							13136	49
القرين							10783	61
القوصية							9454	70
النجيلة							11590	58
أوسيم							11273	59
بسيون							10034	65
بوش							12062	54
جهينة							14505	42
دلجا							12901	50
سرس الليانة							14350	43
سنهور							15225	39
كرداسة							9760	67
محلة مرحوم							10601	64
مليج							9725	69



ملحق رقم (٢) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات ١٩٢٧



ملحق رقم (٣) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات ١٩٣٧



ملحق رقم (٤) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات ١٩٤٧

ملحق رقم [5]
تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1917 حتى 1947

المدينة	تعداد 1947		تعداد 1937		تعداد 1927		تعداد 1917	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
طهطا	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	-
إسنا	زراعة	صناعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	-
أبو تيج	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	صناعة	زراعة	صناعة	تجارة ونقل
سمنود	زراعة	صناعة	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-
الحوامدية	زراعة	صناعة	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	-	-
أبو قرقاص	زراعة	صناعة	زراعة	-	زراعة	صناعة	-	-
فوه	زراعة	صناعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	صناعة	زراعة	-
أبو كبير	زراعة	خدمات	زراعة	-	زراعة	-	-	-
شبراخيت	زراعة	خدمات	زراعة	-	زراعة	تجارة ونقل	-	-
الفيوم	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة
بنها	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
دسوق	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	-	زراعة	-
رشيد	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	-
السنبلاوين	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-
قوص	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	-
مغاغة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	-	-	-
الفشن	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	-
المنزلة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة
فاقوس	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	-
بيا الكبرى	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	-	-	-
شربين	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	-	-
البلينا	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	-
فارسكور	زراعة	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	-	-
شبين القناطر	زراعة	تجارة ونقل	-	-	-	-	زراعة	-
البدرشين	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	-	زراعة	تجارة ونقل	-	-
أبو حماد	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	صناعة	زراعة	-	-	-
مطوبس	زراعة	تجارة ونقل	-	-	-	-	-	-
أسيوط	زراعة	-	خدمات	-	خدمات	-	صناعة	-
بني سويف	زراعة	-	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	صناعة
بلقاس	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	تجارة ونقل
قنا	زراعة	-	زراعة	خدمات	زراعة	-	صناعة	-
بلبيس	زراعة	-	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	صناعة
شبين الكوم	زراعة	-	خدمات	زراعة	زراعة	-	زراعة	-
أخميم	زراعة	-	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة
ملوي	زراعة	-	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	صناعة	زراعة	-
منوف	زراعة	-	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة

المدينة	تعداد 1947		تعداد 1937		تعداد 1927		تعداد 1917	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
المطرية	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-
زفتى	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-
إدفو	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
سنورس	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-
طما	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	-
فرشوط	زراعة	-	زراعة	تجارة ونقل	-	-	زراعة	-
أشمون	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-
بني مزار	زراعة	-	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	-	-	-
منفلوط	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-
البداري	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	صناعة
المنشاة	زراعة	-	-	-	-	-	زراعة	تجارة ونقل
تلا	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-
دشنا	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
أرمنت	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-
ابوزعبل	زراعة	-	-	-	-	-	-	-
ديروط	زراعة	-	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	-	-	-

تابع ملحق رقم [5]
تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1917 حتى 1947

المدينة	تعداد 1947		تعداد 1937		تعداد 1927		تعداد 1917	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
الحامول	زراعة	-	-	-	-	-	-	-
طلخا	زراعة	-	زراعة	تجارة ونقل	خدمات	صناعة	-	-
أبو المطامير	زراعة	-	زراعة	-	-	-	-	-
سمالوط	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
ههيا	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
دكرنس	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
أهناسيا	زراعة	-	-	-	-	-	-	-
المراغة	زراعة	-	-	-	-	-	-	-
الدلنجات	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
طوخ	زراعة	-	-	-	-	-	-	-
بلطيم	زراعة	-	زراعة	-	-	-	-	-
أبنوب	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
ديرب نجم	زراعة	-	-	-	زراعة	-	-	-
إطسا	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
الباجور	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
أبشواي	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
الإبراهيمية	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
أجا	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
الصف	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
إيتاي البارود	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
قليين	زراعة	-	-	-	-	-	-	-
أبو حمص	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
العياط	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
قويسنا	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
بركة السبع	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
بيلا	زراعة	-	-	-	-	-	-	-
الحسينية	زراعة	-	-	-	-	-	-	-
كفر صقر	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
السنطة	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
كوم حمادة	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-	-	-
أبو طشت	زراعة	-	زراعة	-	-	-	-	-
المنصورة	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	-	خدمات	-	تجارة ونقل	-
الإسماعيلية	خدمات	-	صناعة	خدمات	خدمات	-	تجارة ونقل	-
الجيزة	خدمات	-	خدمات	-	خدمات	-	تجارة ونقل	-
إدكو	خدمات	-	زراعة	-	زراعة	-	زراعة	-
أسوان	خدمات	-	خدمات	-	خدمات	-	تجارة ونقل	-
إسكندرية	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	-
المنيا	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	-	خدمات	-	تجارة ونقل	-
جرجا	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	صناعة	-
المحمودية	تجارة ونقل	زراعة	صناعة	تجارة ونقل	-	-	-	-
منيا القمح	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	-	صناعة	زراعة
الواسطي	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	-	-
بور سعيد	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	-	خدمات	-	تجارة ونقل	-
طنطا	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	-	خدمات	-	تجارة ونقل	-
السويس	تجارة ونقل	خدمات	صناعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	-
دمنهور	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	-
الزقازيق	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	-	خدمات	-	صناعة	تجارة ونقل
الأقصر	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	-	تجارة ونقل	-
كفر الزيات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	صناعة	تجارة ونقل
سوهاج	تجارة ونقل	-	زراعة	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	-
كفر الشيخ	تجارة ونقل	-	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	-	-
نجع حمادي	تجارة ونقل	-	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	-	-	-

جدول رقم (1)

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1927

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1927	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
10	المحلة	44620	صناعة	1.55	تجارة ونقل	0.98	زراعة	0.78	خدمات	0.69
32	ميت غمر	19550	صناعة	1.22	تجارة ونقل	0.97	زراعة	0.86	خدمات	0.84
15	دمياط	34907	صناعة	1.76	تجارة ونقل	0.81	خدمات	0.79	زراعة	0.38
37	رشيد	17469	صناعة	1.40	زراعة	1.16	تجارة ونقل	0.92	خدمات	0.68
45	أبو تيج	15689	صناعة	1.32	زراعة	1.05	تجارة ونقل	1.03	خدمات	0.71
71	فارسكور	9087	صناعة	1.17	زراعة	1.14	تجارة ونقل	1.01	خدمات	0.77
72	الحوامدية	8954	صناعة	1.82	زراعة	1.78	خدمات	0.55	تجارة ونقل	0.29
25	قليوب	23872	زراعة	2.95	صناعة	1.85	خدمات	1.54	تجارة ونقل	0.69
27	أرمنت	22919	زراعة	4.32	صناعة	0.98	خدمات	0.24	تجارة ونقل	0.20
39	سرس الليان	17120	زراعة	3.89	صناعة	0.86	خدمات	0.37	تجارة ونقل	0.33
41	إدكو	16837	زراعة	4.38	صناعة	0.50	خدمات	0.39	تجارة ونقل	0.36
7	الفيوم	52863	زراعة	1.25	صناعة	1.16	تجارة ونقل	0.91	خدمات	0.78
16	أخميم	28714	زراعة	2.13	صناعة	1.26	تجارة ونقل	0.75	خدمات	0.53
21	ملوي	26298	زراعة	1.90	صناعة	1.01	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.62
23	منوف	25239	زراعة	1.43	صناعة	1.32	تجارة ونقل	0.99	خدمات	0.61
26	طهطا	23561	زراعة	1.35	صناعة	1.29	تجارة ونقل	0.87	خدمات	0.70
28	زفتى	22662	زراعة	2.11	صناعة	0.90	تجارة ونقل	0.75	خدمات	0.71
30	سنورس	20964	زراعة	2.84	صناعة	0.99	تجارة ونقل	0.80	خدمات	0.43
38	أبو قرقاص	17236	زراعة	2.41	صناعة	1.27	تجارة ونقل	0.57	خدمات	0.52
47	المنزلة	15202	زراعة	1.99	صناعة	1.08	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.56
48	سمنود	15156	زراعة	2.02	صناعة	0.91	تجارة ونقل	0.89	خدمات	0.68
49	فوه	14900	زراعة	1.38	صناعة	1.24	تجارة ونقل	1.08	خدمات	0.62
59	بيا الكبرى	12640	زراعة	1.88	صناعة	0.85	تجارة ونقل	0.84	خدمات	0.77
63	بني يحيى بحري	11262	زراعة	1.68	صناعة	1.02	تجارة ونقل	0.82	خدمات	0.75
17	قنا	27658	زراعة	1.29	خدمات	0.94	صناعة	0.89	تجارة ونقل	0.79
18	شبين الكوم	27440	زراعة	1.30	خدمات	0.97	صناعة	0.88	تجارة ونقل	0.73
52	البداري	14810	زراعة	4.49	خدمات	0.50	صناعة	0.29	تجارة ونقل	0.27
79	أبنوب	7627	زراعة	4.05	خدمات	0.54	صناعة	0.41	تجارة ونقل	0.35
84	ديرب نجم	5890	زراعة	5.22	خدمات	0.35	صناعة	0.20	تجارة ونقل	0.19
87	نجع حمادي	5084	زراعة	1.13	خدمات	0.99	صناعة	0.94	تجارة ونقل	0.75
13	z	40511	زراعة	4.85	خدمات	0.41	تجارة ونقل	0.25	صناعة	0.25
14	بني سويف	39595	زراعة	1.23	خدمات	1.00	تجارة ونقل	0.81	صناعة	0.80

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1927	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
50	دسوق	14877	زراعة	1.03	خدمات	0.97	تجارة ونقل	0.91	صناعة	0.90
51	إدفو	14849	زراعة	3.86	خدمات	0.55	تجارة ونقل	0.48	صناعة	0.39
81	العريش	6725	زراعة	2.02	خدمات	1.04	تجارة ونقل	0.69	صناعة	0.34
83	ايتاي البارود	5928	زراعة	3.66	خدمات	0.69	تجارة ونقل	0.43	صناعة	0.26
85	أجا	5776	زراعة	4.65	خدمات	0.49	تجارة ونقل	0.27	صناعة	0.20
88	الواسطى	5058	زراعة	1.32	خدمات	1.10	تجارة ونقل	0.73	صناعة	0.61
90	السنطة	4630	زراعة	4.60	خدمات	0.46	تجارة ونقل	0.32	صناعة	0.24
91	إطسا	4527	زراعة	4.11	خدمات	0.54	تجارة ونقل	0.45	صناعة	0.29

تابع جدول رقم (1)

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1927

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1927	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
94	الصف	4084	زراعة	4.96	خدمات	0.46	تجارة ونقل	0.19	صناعة	0.14
95	كوم حمادة	3854	زراعة	3.66	خدمات	0.67	تجارة ونقل	0.50	صناعة	0.25
97	العياط	3213	زراعة	2.09	خدمات	0.89	تجارة ونقل	0.84	صناعة	0.48
31	المطرية	20399	زراعة	4.03	تجارة ونقل	0.49	صناعة	0.46	خدمات	0.46
33	طما	18767	زراعة	6.01	تجارة ونقل	1.47	صناعة	0.86	خدمات	0.74
35	السنبلاوين	17883	زراعة	2.23	تجارة ونقل	0.93	صناعة	0.72	خدمات	0.69
43	منفلوط	16422	زراعة	1.83	تجارة ونقل	0.97	صناعة	0.91	خدمات	0.70
44	بلبيس	15776	زراعة	1.31	تجارة ونقل	1.10	صناعة	1.07	خدمات	0.72
46	قوص	15434	زراعة	1.70	تجارة ونقل	1.36	صناعة	0.86	خدمات	0.60
55	أبشواي	14290	زراعة	4.72	تجارة ونقل	0.49	صناعة	0.41	خدمات	0.28
56	سمالوط	13841	زراعة	3.03	تجارة ونقل	0.81	صناعة	0.62	خدمات	0.54
57	إسنا	13427	زراعة	1.84	تجارة ونقل	1.02	صناعة	0.98	خدمات	0.64
58	مغاغة	13076	زراعة	2.02	تجارة ونقل	0.90	صناعة	0.85	خدمات	0.70
62	الفشن	11406	زراعة	1.54	تجارة ونقل	1.16	صناعة	0.87	خدمات	0.73
65	الإبراهيمية	10179	زراعة	3.01	تجارة ونقل	0.76	صناعة	0.65	خدمات	0.56
69	البدرشين	9420	زراعة	2.63	تجارة ونقل	1.01	صناعة	0.73	خدمات	0.53
78	الباجور	7713	زراعة	2.72	تجارة ونقل	0.96	صناعة	0.60	خدمات	0.59
82	أبو كبير	6478	زراعة	3.96	تجارة ونقل	0.73	صناعة	0.44	خدمات	0.39
86	كفر الدوار	5412	زراعة	1.66	تجارة ونقل	1.07	صناعة	0.85	خدمات	0.74
20	بنها	26517	زراعة	2.45	تجارة ونقل	1.24	خدمات	1.14	صناعة	0.73
34	أشمون	18504	زراعة	3.78	تجارة ونقل	0.82	خدمات	0.43	صناعة	0.39
40	تلا	17043	زراعة	3.80	تجارة ونقل	0.56	خدمات	0.53	صناعة	0.39
53	بني مزار	14687	زراعة	2.43	تجارة ونقل	0.87	خدمات	0.69	صناعة	0.64
60	دشنا	12243	زراعة	3.73	تجارة ونقل	0.74	خدمات	0.48	صناعة	0.40
61	ديروط	11636	زراعة	4.79	تجارة ونقل	0.51	خدمات	0.30	صناعة	0.30
68	شربين	10044	زراعة	1.31	تجارة ونقل	1.25	خدمات	0.81	صناعة	0.77
70	ههيا	9134	زراعة	3.57	تجارة ونقل	0.69	خدمات	0.55	صناعة	0.39
74	الدلنجات	8590	زراعة	4.16	تجارة ونقل	0.48	خدمات	0.46	صناعة	0.39
77	دكرنس	7769	زراعة	2.70	تجارة ونقل	0.75	خدمات	0.71	صناعة	0.55
80	قويسنا	6879	زراعة	4.93	تجارة ونقل	0.38	خدمات	0.33	صناعة	0.26
89	شبراخيت	4661	زراعة	1.88	تجارة ونقل	1.19	خدمات	0.77	صناعة	0.55
92	بركة السبع	4410	زراعة	3.56	تجارة ونقل	0.67	خدمات	0.51	صناعة	0.50

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1927	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
93	أبو حمص	4290	زراعة	3.55	تجارة ونقل	0.65	خدمات	0.53	صناعة	0.46
96	أبو حماد	3478	زراعة	3.78	تجارة ونقل	0.67	خدمات	0.48	صناعة	0.42
98	كفر صقر	3076	زراعة	2.53	تجارة ونقل	0.80	خدمات	0.75	صناعة	0.52
6	أسيوط	57134	خدمات	1.15	صناعة	0.93	زراعة	0.68	تجارة ونقل	0.67
1	القاهرة	1064567	خدمات	1.17	صناعة	1.03	تجارة ونقل	0.82	زراعة	0.27
11	المنيا	44325	خدمات	1.04	صناعة	0.92	تجارة ونقل	0.87	زراعة	0.82
19	الجيزة	26921	خدمات	1.10	صناعة	0.95	تجارة ونقل	0.95	زراعة	0.44
24	الإسماعيلية	25194	خدمات	1.27	صناعة	0.81	تجارة ونقل	0.75	زراعة	0.39

تابع جدول رقم (1)

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1927

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1927	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
67	طلخا	10064	خدمات	1.11	صناعة	1.10	تجارة ونقل	0.84	زراعة	0.35
22	سوهاج	25289	خدمات	1.14	زراعة	1.00	صناعة	0.73	تجارة ونقل	0.72
3	بور سعيد	104242	خدمات	1.44	تجارة ونقل	0.84	زراعة	0.39	صناعة	0.39
4	طنطا	90016	خدمات	1.16	تجارة ونقل	0.96	صناعة	0.81	زراعة	0.48
5	المنصورة	63676	خدمات	1.15	تجارة ونقل	0.96	صناعة	0.89	زراعة	0.37
8	الزقازيق	52839	خدمات	1.12	تجارة ونقل	0.92	صناعة	0.82	زراعة	0.65
36	الأقصر	17569	خدمات	1.23	تجارة ونقل	0.85	صناعة	0.77	زراعة	0.44
42	أسوان	16458	خدمات	1.27	تجارة ونقل	0.92	صناعة	0.65	زراعة	0.41
29	جرجا	21874	تجارة ونقل	1.31	صناعة	1.24	زراعة	0.85	خدمات	0.69
64	البلينا	10462	تجارة ونقل	1.36	صناعة	1.08	زراعة	0.96	خدمات	0.71
2	إسكندرية	573063	تجارة ونقل	2.21	صناعة	1.45	خدمات	1.20	زراعة	0.32
9	دمنهور	51709	تجارة ونقل	1.13	صناعة	1.04	خدمات	0.96	زراعة	0.51
54	كفر الزيات	14578	تجارة ونقل	1.23	صناعة	1.17	خدمات	0.87	زراعة	0.48
66	كفر الشيخ	10128	تجارة ونقل	1.40	زراعة	1.09	صناعة	0.90	خدمات	0.75
76	فاقوس	8265	تجارة ونقل	1.10	زراعة	1.06	صناعة	1.04	خدمات	0.81
73	العطف	8684	تجارة ونقل	1.15	زراعة	1.02	خدمات	0.93	صناعة	0.78
12	السويس	40523	تجارة ونقل	1.49	خدمات	1.01	صناعة	0.78	زراعة	0.30
75	منيا القمح	8574	تجارة ونقل	1.20	خدمات	0.94	زراعة	0.88	صناعة	0.81

جدول رقم (2)

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1937

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1937	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
63	الحوامدية	11913	صناعة	2.35	زراعة	1.63	خدمات	0.57	تجارة ونقل	0.33
102	سفاجا	495	صناعة	3.16	زراعة	0.66	خدمات	0.52	تجارة ونقل	0.22
68	فارسكور	10926	صناعة	1.52	زراعة	1.34	تجارة ونقل	1.16	خدمات	0.64
100	القصير	2798	صناعة	2.25	زراعة	1.09	تجارة ونقل	0.95	خدمات	0.49
15	دمياط	40332	صناعة	1.43	خدمات	1.04	تجارة ونقل	0.88	زراعة	0.29
17	الإسماعيلية	36397	صناعة	1.31	خدمات	1.06	تجارة ونقل	0.84	زراعة	0.50
7	المحلة	63292	صناعة	2.44	تجارة ونقل	0.75	زراعة	0.69	خدمات	0.59
31	ميت غمر	22233	صناعة	1.23	تجارة ونقل	0.99	زراعة	0.93	خدمات	0.93
66	المحمودية	11295	صناعة	1.29	تجارة ونقل	1.27	زراعة	0.93	خدمات	0.79
12	السويس	49686	صناعة	1.13	تجارة ونقل	1.10	خدمات	0.96	زراعة	0.74
28	أرمنت	24344	زراعة	5.35	صناعة	0.75	خدمات	0.35	تجارة ونقل	0.22
29	زفتى	23952	زراعة	2.58	صناعة	0.85	خدمات	0.78	تجارة ونقل	0.74
33	إدكو	21746	زراعة	5.34	صناعة	0.62	خدمات	0.37	تجارة ونقل	0.30
79	أبو قرقاص	8202	زراعة	3.98	صناعة	0.78	خدمات	0.57	تجارة ونقل	0.46
94	بركة السبع	4232	زراعة	4.97	صناعة	0.48	خدمات	0.47	تجارة ونقل	0.42
6	الفيوم	63703	زراعة	1.42	صناعة	1.18	تجارة ونقل	0.93	خدمات	0.85
23	طهطا	27012	زراعة	1.92	صناعة	1.24	تجارة ونقل	0.92	خدمات	0.71
26	أخميم	26813	زراعة	2.21	صناعة	1.33	تجارة ونقل	1.04	خدمات	0.55
27	منوف	25801	زراعة	1.65	صناعة	1.22	تجارة ونقل	0.86	خدمات	0.80
36	سنورس	19800	زراعة	3.67	صناعة	0.90	تجارة ونقل	0.72	خدمات	0.50
37	رشيد	18862	زراعة	1.55	صناعة	1.37	تجارة ونقل	1.21	خدمات	0.63
42	أبو تيج	17230	زراعة	1.38	صناعة	1.21	تجارة ونقل	1.18	خدمات	0.75
55	سمنود	14388	زراعة	2.57	صناعة	0.96	تجارة ونقل	0.82	خدمات	0.70
90	أبو حماد	4905	زراعة	1.90	صناعة	1.49	تجارة ونقل	0.82	خدمات	0.65
18	قنا	34431	زراعة	1.81	خدمات	1.00	صناعة	0.80	تجارة ونقل	0.71
25	قليوب	26946	زراعة	1.62	خدمات	1.30	صناعة	1.29	تجارة ونقل	0.40
52	البداري	14718	زراعة	5.89	خدمات	0.42	صناعة	0.25	تجارة ونقل	0.21
87	قويسنا	5401	زراعة	4.80	خدمات	0.68	صناعة	0.27	تجارة ونقل	0.20
97	أجا	3892	زراعة	4.74	خدمات	0.71	صناعة	0.23	تجارة ونقل	0.20
13	بلقاس	49306	زراعة	6.15	خدمات	0.32	تجارة ونقل	0.30	صناعة	0.26
14	بني سويف	45492	زراعة	1.46	خدمات	1.08	تجارة ونقل	0.79	صناعة	0.73
20	سوهاج	31889	زراعة	1.18	خدمات	1.08	تجارة ونقل	0.93	صناعة	0.76

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1937	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
21	بنها	31198	زراعة	1.50	خدمات	1.33	تجارة ونقل	0.76	صناعة	0.54
30	إدفو	23646	زراعة	4.51	خدمات	0.70	تجارة ونقل	0.34	صناعة	0.27
40	تلا	18374	زراعة	4.42	خدمات	0.59	تجارة ونقل	0.53	صناعة	0.40
73	ههيا	9615	زراعة	4.21	خدمات	0.60	تجارة ونقل	0.58	صناعة	0.45
75	الدلنجات	9061	زراعة	4.87	خدمات	0.50	تجارة ونقل	0.46	صناعة	0.43
78	أبنوب	8226	زراعة	4.95	خدمات	0.50	تجارة ونقل	0.49	صناعة	0.34
84	إيتاي البارود	6342	زراعة	3.48	خدمات	0.77	تجارة ونقل	0.72	صناعة	0.33
88	شبراخيت	5241	زراعة	2.32	خدمات	0.88	تجارة ونقل	0.86	صناعة	0.63

تابع جدول رقم (2)

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1937

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1937	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
91	الصف	4862	زراعة	4.67	خدمات	0.61	تجارة ونقل	0.39	صناعة	0.34
92	إطسا	4688	زراعة	4.97	خدمات	0.53	تجارة ونقل	0.47	صناعة	0.27
93	السنطة	4606	زراعة	4.80	خدمات	0.57	تجارة ونقل	0.49	صناعة	0.25
96	كوم حمادة	3957	زراعة	5.02	خدمات	0.53	تجارة ونقل	0.49	صناعة	0.24
22	ملوي	27107	زراعة	2.43	تجارة ونقل	1.15	صناعة	1.04	خدمات	0.57
34	المطرية	20533	زراعة	4.50	تجارة ونقل	0.79	صناعة	0.45	خدمات	0.45
39	السنبلاوين	18389	زراعة	1.85	تجارة ونقل	0.97	صناعة	0.96	خدمات	0.81
41	منفلوط	17731	زراعة	2.97	تجارة ونقل	0.96	صناعة	0.70	خدمات	0.65
43	بلبيس	16757	زراعة	2.05	تجارة ونقل	1.16	صناعة	1.12	خدمات	0.62
44	بني مزار	16620	زراعة	3.01	تجارة ونقل	1.08	صناعة	0.70	خدمات	0.59
45	الفشن	16609	زراعة	2.38	تجارة ونقل	1.23	صناعة	0.78	خدمات	0.65
47	قوص	16289	زراعة	1.90	تجارة ونقل	1.21	صناعة	0.97	خدمات	0.71
48	إسنا	15851	زراعة	1.52	تجارة ونقل	1.17	صناعة	0.90	خدمات	0.84
50	فوه	15759	زراعة	1.96	تجارة ونقل	1.24	صناعة	1.23	خدمات	0.57
51	دسوق	15368	زراعة	1.86	تجارة ونقل	1.24	صناعة	0.97	خدمات	0.70
53	بيا الكبرى	14596	زراعة	2.26	تجارة ونقل	1.18	صناعة	0.91	خدمات	0.65
54	المنزلة	14478	زراعة	1.75	تجارة ونقل	1.20	صناعة	1.09	خدمات	0.70
56	مغاغة	13646	زراعة	2.74	تجارة ونقل	1.12	صناعة	0.77	خدمات	0.62
57	فرشوط	13136	زراعة	3.10	تجارة ونقل	1.13	صناعة	1.05	خدمات	0.41
58	ديروط	12978	زراعة	1.68	تجارة ونقل	1.21	صناعة	1.08	خدمات	0.71
59	البلينا	12682	زراعة	1.38	تجارة ونقل	1.37	صناعة	0.98	خدمات	0.76
60	البدرشين	12460	زراعة	3.35	تجارة ونقل	0.84	صناعة	0.71	خدمات	0.60
61	كفر الشيخ	12360	زراعة	1.58	تجارة ونقل	1.38	صناعة	0.81	خدمات	0.78
64	شربين	11686	زراعة	1.41	تجارة ونقل	1.31	صناعة	1.05	خدمات	0.75
65	طلخا	11341	زراعة	2.12	تجارة ونقل	1.05	صناعة	1.02	خدمات	0.69
67	نبروه	11073	زراعة	2.85	تجارة ونقل	1.41	صناعة	0.64	خدمات	0.53
69	الإبراهيمية	10731	زراعة	3.76	تجارة ونقل	0.84	صناعة	0.67	خدمات	0.52
70	فاقوس	10618	زراعة	1.49	تجارة ونقل	1.21	صناعة	0.99	خدمات	0.79
72	سمالوط	9744	زراعة	4.88	تجارة ونقل	0.62	صناعة	0.48	خدمات	0.41
76	بلطيم	8858	زراعة	5.83	تجارة ونقل	0.57	صناعة	0.28	خدمات	0.28
80	الباجور	7559	زراعة	3.57	تجارة ونقل	0.72	صناعة	0.66	خدمات	0.62
81	أبو كبير	7063	زراعة	4.67	تجارة ونقل	0.61	صناعة	0.53	خدمات	0.44
82	أبشواي	6752	زراعة	3.68	تجارة ونقل	0.92	صناعة	0.78	خدمات	0.46
35	طما	19958	زراعة	3.69	تجارة ونقل	0.69	خدمات	0.63	صناعة	0.58
46	أشمون	16583	زراعة	3.68	تجارة ونقل	0.78	خدمات	0.63	صناعة	0.51
62	دشنا	12210	زراعة	3.36	تجارة ونقل	0.81	خدمات	0.71	صناعة	0.46
74	أبو المطامير	9529	زراعة	5.71	تجارة ونقل	0.59	خدمات	0.31	صناعة	0.26

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1937	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
77	دكرنس	8450	زراعة	3.46	تجارة ونقل	0.84	خدمات	0.63	صناعة	0.58
86	الواسطي	5878	زراعة	1.56	تجارة ونقل	1.23	خدمات	0.90	صناعة	0.68
89	أبو حمص	4969	زراعة	4.55	تجارة ونقل	0.72	خدمات	0.51	صناعة	0.33

تابع جدول رقم (2)

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1937

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1937	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
95	العياط	4068	زراعة	2.63	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.73	صناعة	0.69
98	كفر صقر	3375	زراعة	3.53	تجارة ونقل	0.80	خدمات	0.61	صناعة	0.61
99	ابو طشت	3137	زراعة	5.64	تجارة ونقل	0.55	خدمات	0.36	صناعة	0.22
101	الغردقة	650	زراعة	1.56	تجارة ونقل	1.24	خدمات	0.91	صناعة	0.64
1	القاهرة	1312096	خدمات	1.17	صناعة	1.09	تجارة ونقل	0.97	زراعة	0.21
9	أسيوط	60338	خدمات	1.21	صناعة	0.90	تجارة ونقل	0.76	زراعة	0.65
16	الجيزة	37779	خدمات	1.21	صناعة	0.94	تجارة ونقل	0.88	زراعة	0.41
11	المنيا	51026	خدمات	1.12	زراعة	0.95	تجارة ونقل	0.94	صناعة	0.77
19	شبين الكوم	32712	خدمات	1.19	زراعة	1.12	صناعة	0.84	تجارة ونقل	0.60
4	طنطا	95260	خدمات	1.26	تجارة ونقل	0.93	صناعة	0.80	زراعة	0.35
5	المنصورة	69036	خدمات	1.29	تجارة ونقل	0.86	صناعة	0.85	زراعة	0.25
10	الزقازيق	59793	خدمات	1.20	تجارة ونقل	0.95	صناعة	0.79	زراعة	0.60
32	أسوان	22192	خدمات	1.15	تجارة ونقل	0.95	صناعة	0.93	زراعة	0.58
24	جرجا	26951	تجارة ونقل	1.35	صناعة	1.28	زراعة	1.08	خدمات	0.72
83	نجع حمادي	6507	تجارة ونقل	1.32	صناعة	1.18	زراعة	1.14	خدمات	0.76
2	إسكندرية	685736	تجارة ونقل	1.35	صناعة	1.05	خدمات	1.02	زراعة	0.24
49	كفر الزيات	15806	تجارة ونقل	1.31	صناعة	1.25	خدمات	0.87	زراعة	0.61
85	كفر الدوار	5969	تجارة ونقل	1.59	صناعة	0.97	خدمات	0.87	زراعة	0.61
71	منيا القمح	10442	تجارة ونقل	1.15	زراعة	1.08	خدمات	0.95	صناعة	0.92
3	بور سعيد	124751	تجارة ونقل	1.50	خدمات	0.96	صناعة	0.88	زراعة	0.54
8	دمنهور	61962	تجارة ونقل	1.27	خدمات	1.06	صناعة	1.02	زراعة	0.25
38	الأقصر	18664	تجارة ونقل	1.18	خدمات	1.04	صناعة	0.84	زراعة	0.79

جدول رقم (3)

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1947

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1947	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
17	سوهاج	43168	تجارة ونقل	1.00	خدمات	0.97	زراعة	0.87	صناعة	0.58
64	نجع حمادي	15703	تجارة ونقل	1.01	خدمات	0.95	زراعة	0.94	صناعة	0.74
3	بور سعيد	177703	تجارة ونقل	1.57	خدمات	1.06	صناعة	0.57	زراعة	0.26
4	طنطا	139926	تجارة ونقل	1.12	خدمات	1.02	صناعة	0.86	زراعة	0.67
6	السويس	107244	تجارة ونقل	1.53	خدمات	1.05	صناعة	0.54	زراعة	0.26
9	دمنهور	84352	تجارة ونقل	1.15	خدمات	1.01	صناعة	0.84	زراعة	0.51
10	الزقازيق	81813	تجارة ونقل	1.05	خدمات	1.01	صناعة	0.73	زراعة	0.57
34	الأقصر	27457	تجارة ونقل	1.17	خدمات	1.05	صناعة	0.71	زراعة	0.37
45	كفر الزيات	21516	تجارة ونقل	1.43	خدمات	1.01	صناعة	0.83	زراعة	0.46
62	كفر الشيخ	15724	تجارة ونقل	1.28	خدمات	0.98	صناعة	0.79	زراعة	0.76
69	المحمودية	13631	تجارة ونقل	1.25	زراعة	1.23	صناعة	0.90	خدمات	0.84
12	المنيا	70298	تجارة ونقل	1.06	زراعة	1.00	خدمات	0.99	صناعة	0.75
25	جرجا	33631	تجارة ونقل	1.20	زراعة	1.04	خدمات	0.93	صناعة	0.84
71	منيا القمح	13339	تجارة ونقل	1.31	زراعة	1.03	خدمات	1.01	صناعة	0.93
89	الواسطى	7757	تجارة ونقل	1.40	زراعة	1.28	خدمات	0.92	صناعة	0.43
2	إسكندرية	919024	تجارة ونقل	1.18	صناعة	1.13	خدمات	1.08	زراعة	0.20
7	المنصورة	101965	خدمات	1.08	تجارة ونقل	1.07	صناعة	0.84	زراعة	0.28
13	الإسماعيلية	68229	خدمات	1.13	تجارة ونقل	0.94	صناعة	0.61	زراعة	0.29
36	أسوان	26343	خدمات	1.07	تجارة ونقل	0.92	صناعة	0.61	زراعة	0.43
14	الجيزة	66156	خدمات	1.11	صناعة	0.99	تجارة ونقل	0.94	زراعة	0.33
28	ادكو	30033	خدمات	1.09	صناعة	0.93	زراعة	0.51	تجارة ونقل	0.46
24	ملوي	34078	زراعة	2.07	تجارة ونقل	0.95	خدمات	0.86	صناعة	0.69
26	منوف	31475	زراعة	1.94	تجارة ونقل	0.92	خدمات	0.87	صناعة	0.78
27	دسوق	31334	زراعة	1.39	تجارة ونقل	1.07	خدمات	0.93	صناعة	0.82
37	إدفو	26192	زراعة	5.93	تجارة ونقل	0.43	خدمات	0.41	صناعة	0.24
40	السنبلاوين	23839	زراعة	2.09	تجارة ونقل	1.03	خدمات	0.84	صناعة	0.73
41	طما	23765	زراعة	3.81	تجارة ونقل	0.88	خدمات	0.57	صناعة	0.38
43	أشمون	23047	زراعة	3.70	تجارة ونقل	0.89	خدمات	0.66	صناعة	0.57
44	بني مزار	23023	زراعة	2.77	تجارة ونقل	0.96	خدمات	0.77	صناعة	0.54
47	منفلوط	21209	زراعة	2.60	تجارة ونقل	0.84	خدمات	0.77	صناعة	0.53
48	مغاغة	21041	زراعة	1.85	تجارة ونقل	1.00	خدمات	0.85	صناعة	0.58
49	الفشن	21009	زراعة	3.11	تجارة ونقل	1.04	خدمات	0.83	صناعة	0.53

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1947	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
53	البداري	19450	زراعة	6.06	تجارة ونقل	0.40	خدمات	0.32	صناعة	0.17
54	المنشأة	18793	زراعة	5.13	تجارة ونقل	0.50	خدمات	0.47	صناعة	0.26
55	تلا	18521	زراعة	4.77	تجارة ونقل	0.62	خدمات	0.59	صناعة	0.34
57	بيا الكبرى	17174	زراعة	1.71	تجارة ونقل	1.24	خدمات	0.90	صناعة	0.74
58	دشنا	16970	زراعة	3.80	تجارة ونقل	0.76	خدمات	0.58	صناعة	0.31
59	شربين	16378	زراعة	1.53	تجارة ونقل	1.08	خدمات	0.92	صناعة	0.62
61	البلينا	16202	زراعة	1.84	تجارة ونقل	1.14	خدمات	0.80	صناعة	0.58
66	ديروط	14387	زراعة	4.26	تجارة ونقل	0.59	خدمات	0.55	صناعة	0.44
68	فارسكور	13806	زراعة	1.47	تجارة ونقل	1.00	خدمات	0.81	صناعة	0.66
74	سمالوط	12254	زراعة	4.60	تجارة ونقل	0.67	خدمات	0.54	صناعة	0.42
76	ههيا	11593	زراعة	4.40	تجارة ونقل	0.72	خدمات	0.66	صناعة	0.45

تابع جدول رقم (3)

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1947

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1947	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
77	دكرنس	11249	زراعة	3.02	تجارة ونقل	0.93	خدمات	0.80	صناعة	0.64
80	المراغة	10623	زراعة	4.43	تجارة ونقل	0.77	خدمات	0.50	صناعة	0.44
81	الدلنجات	10606	زراعة	5.74	تجارة ونقل	0.58	خدمات	0.55	صناعة	0.31
83	البدرشين	8962	زراعة	3.34	تجارة ونقل	1.02	خدمات	0.71	صناعة	0.65
90	أبو حماد	7728	زراعة	2.40	تجارة ونقل	1.02	خدمات	0.90	صناعة	0.51
92	أبشواي	7370	زراعة	2.52	تجارة ونقل	0.71	خدمات	0.44	صناعة	0.43
97	إيتاي البارود	6728	زراعة	4.58	تجارة ونقل	0.89	خدمات	0.67	صناعة	0.28
99	مطوبس	6587	زراعة	2.12	تجارة ونقل	1.18	خدمات	0.81	صناعة	0.80
100	أبو حمص	6429	زراعة	3.66	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.66	صناعة	0.29
105	بيلا	4695	زراعة	4.92	تجارة ونقل	0.50	خدمات	0.50	صناعة	0.33
107	الحسينية	4282	زراعة	7.73	تجارة ونقل	0.19	خدمات	0.18	صناعة	0.08
109	السنطة	4042	زراعة	5.90	تجارة ونقل	0.49	خدمات	0.41	صناعة	0.24
110	كوم حمادة	4014	زراعة	3.41	تجارة ونقل	0.91	خدمات	0.86	صناعة	0.54
111	أبو طشت	3301	زراعة	6.38	تجارة ونقل	0.49	خدمات	0.33	صناعة	0.14
11	الفيوم	73642	زراعة	1.33	تجارة ونقل	1.03	صناعة	0.94	خدمات	0.94
16	بلقاس	52326	زراعة	7.53	تجارة ونقل	0.40	صناعة	0.23	خدمات	0.14
19	بلبيس	42814	زراعة	2.04	تجارة ونقل	0.98	صناعة	0.87	خدمات	0.84
22	بنها	35880	زراعة	1.45	تجارة ونقل	1.13	صناعة	0.86	خدمات	0.85
33	رشيد	28558	زراعة	1.92	تجارة ونقل	1.12	صناعة	0.95	خدمات	0.85
35	زفتى	27404	زراعة	2.79	تجارة ونقل	0.77	صناعة	0.76	خدمات	0.73
42	فرشوط	23355	زراعة	3.32	تجارة ونقل	0.87	صناعة	0.67	خدمات	0.62
46	قوص	21229	زراعة	2.13	تجارة ونقل	1.11	صناعة	0.84	خدمات	0.80
50	المنزلة	20752	زراعة	1.90	تجارة ونقل	1.10	صناعة	0.86	خدمات	0.81
56	فاقوس	18130	زراعة	1.18	تجارة ونقل	1.06	صناعة	0.97	خدمات	0.95
73	أبو المطامير	12579	زراعة	6.66	تجارة ونقل	0.35	صناعة	0.30	خدمات	0.28
75	شبين القناطر	11608	زراعة	2.34	تجارة ونقل	1.01	صناعة	0.83	خدمات	0.82
79	أهناسيا	10829	زراعة	7.25	تجارة ونقل	0.33	صناعة	0.28	خدمات	0.25
91	الباجور	7505	زراعة	7.58	تجارة ونقل	0.35	صناعة	0.31	خدمات	0.14
103	قويسنا	4970	زراعة	7.16	تجارة ونقل	0.35	صناعة	0.29	خدمات	0.27
86	ديرب نجم	8385	زراعة	7.16	خدمات	0.27	صناعة	0.20	تجارة ونقل	0.15
8	أسيوط	90103	زراعة	0.99	خدمات	0.94	تجارة ونقل	0.85	صناعة	0.77
15	بني سويف	57106	زراعة	0.98	خدمات	0.96	تجارة ونقل	0.83	صناعة	0.62

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1947	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
18	قنا	42929	زراعة	1.59	خدمات	0.92	تجارة ونقل	0.69	صناعة	0.64
20	شبين الكوم	41636	زراعة	1.45	خدمات	0.99	تجارة ونقل	0.71	صناعة	0.57
30	المطرية	29705	زراعة	2.37	خدمات	0.88	تجارة ونقل	0.80	صناعة	0.37
67	الحامول	13880	زراعة	7.66	خدمات	0.30	تجارة ونقل	0.27	صناعة	0.19
82	طوخ	9745	زراعة	2.77	خدمات	0.85	تجارة ونقل	0.84	صناعة	0.69
84	بلطيم	8890	زراعة	5.16	خدمات	0.56	تجارة ونقل	0.49	صناعة	0.22
85	أبنوب	8845	زراعة	5.34	خدمات	0.41	تجارة ونقل	0.39	صناعة	0.29
87	أبو كبير	8226	زراعة	5.21	خدمات	1.68	تجارة ونقل	0.11	صناعة	0.11
88	إطسا	7965	زراعة	5.68	خدمات	0.51	تجارة ونقل	0.47	صناعة	0.15
95	أجا	6889	زراعة	5.08	خدمات	0.55	تجارة ونقل	0.47	صناعة	0.35
96	الصف	6810	زراعة	5.42	خدمات	0.49	تجارة ونقل	0.43	صناعة	0.39
98	قلين	6619	زراعة	7.82	خدمات	0.31	تجارة ونقل	0.21	صناعة	0.21
101	شبراخيت	5590	زراعة	2.50	خدمات	1.02	تجارة ونقل	1.00	صناعة	0.52

تابع جدول رقم (3)

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1947

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1947	مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)							
			النشاط الأول	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الرابع	م.التوطن
102	العياط	5498	زراعة	3.07	خدمات	0.81	تجارة ونقل	0.80	صناعة	0.45
108	كفر صقر	4229	زراعة	3.50	خدمات	0.79	تجارة ونقل	0.70	صناعة	0.22
21	طهطا	37095	زراعة	2.07	صناعة	1.01	تجارة ونقل	0.87	خدمات	0.80
23	أخميم	34788	زراعة	2.16	صناعة	0.95	تجارة ونقل	0.87	خدمات	0.77
38	اسنا	25811	زراعة	1.61	صناعة	1.15	تجارة ونقل	0.97	خدمات	0.81
39	سنورس	25757	زراعة	4.36	صناعة	0.74	تجارة ونقل	0.71	خدمات	0.62
51	أبو تيج	19952	زراعة	1.47	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.95	خدمات	0.87
60	أرمنت	16251	زراعة	8.19	صناعة	0.25	تجارة ونقل	0.20	خدمات	0.15
72	طلخا	13317	زراعة	2.18	صناعة	0.90	تجارة ونقل	0.84	خدمات	0.82
106	فوه	4482	زراعة	2.02	صناعة	1.20	تجارة ونقل	1.01	خدمات	0.78
52	سمنود	19824	زراعة	2.15	صناعة	1.15	خدمات	0.79	تجارة ونقل	0.78
63	أبو زعبل	15720	زراعة	3.83	صناعة	0.56	خدمات	0.52	تجارة ونقل	0.21
65	الحوامدية	15452	زراعة	1.74	صناعة	1.74	خدمات	0.78	تجارة ونقل	0.33
93	أبو قرقاص	7351	زراعة	3.37	صناعة	1.04	خدمات	0.74	تجارة ونقل	0.65
94	الإبراهيمية	7304	زراعة	2.17	صناعة	0.95	خدمات	0.92	تجارة ونقل	0.89
104	بركة السبع	4793	زراعة	5.25	صناعة	0.52	خدمات	0.49	تجارة ونقل	0.42
70	كفر الدوار	13589	صناعة	1.84	تجارة ونقل	1.10	خدمات	0.94	زراعة	0.28
78	القناطرالخيرية	11005	صناعة	1.28	تجارة ونقل	1.13	خدمات	0.98	زراعة	0.69
1	القاهرة	2096540	صناعة	1.21	خدمات	1.16	تجارة ونقل	1.01	زراعة	0.15
32	دمياط	28634	صناعة	1.60	خدمات	0.94	تجارة ونقل	0.91	زراعة	0.37
5	المحلة	115758	صناعة	2.74	خدمات	0.85	زراعة	0.62	تجارة ونقل	0.60
29	قليوب	30021	صناعة	1.95	زراعة	1.40	خدمات	0.82	تجارة ونقل	0.56
31	ميت غمر	29041	صناعة	1.17	زراعة	0.97	تجارة ونقل	0.95	خدمات	0.95

الفصل السادس
من بدايات مشروع التحديث الناصري ومقاربات الاشتراكية حتى ارتدادات الانفتاح الاقتصادي
(1952- 1976م)

شهدت مصر خلال هذه الفترة من 1952 وحتى 1976 تحولات جذرية على المستوى السياسي والاقتصادي والاجتماعي، أدت في مجملها إلى تغييرات راديكالية وقسرية في طبيعة العلاقات السياسية والاقتصادية من جانب، والعلاقات الاقتصادية الاجتماعية من جانب آخر.

وقد لخص الدكتور جمال حمدان أهم سمات هذه الفترة بقوله[1]: "*انقلابية أكثر منها ثورية رغم الاسم، متناقضة داخليًا بقدر ما هي متجانسة ظاهريًا رغم الشكل، مفعمة بالسلبيات إلى جانب الإيجابيات رغم الادعاء، تلك في جوهرها هي أخص خصائص هذه المرحلة التي تبدأ مع ما يسمى تقليديًا وبمصطلحنا المحلي الذي درجنا عليه -ولا مشاحة في الاصطلاح- (بالثورة)، ثورة الجيش أو ثورة يوليو أو الثورة الوطنية أو الاشتراكية.*

ففي الاقتصاد، كما في السياسة، جاء يوليو بمعطيات جديدة، وبأكثر منها بادعاءات عريضة، أقلها ما تحقق، وأكثرها ما تحقق عكسه، بحيث انقلبت هي على نفسها، وغيرت جلدها ومفاهيمها، وانتقلت من النقيض إلى النقيض تماما، إلى حد بات معه من المستحيل علميًا التعميم عليها ككل، وتحتم التمييز داخلها منهجيًا بين مرحلتين أساسيتين على الأقل، هما مرحلة البداية ومرحلة النهاية".

وعلى ذلك فإنه سيتم تناول هذه الفترة في الدراسة من خلال التمييز بين المرحلة الأولى (البداية)، والتي تبدأ من قيام ما سمي اصطلاحًا بثورة يوليو عام 1952 وحتى عام 1970، والمرحلة الثانية، والتي تبدأ من عام 1970، وإلى نهاية فترة الدراسة (عام 2000)، ويتناول هذا الفصل منها ست سنوات (حتى عام 1976)، بينما يتناول الفصل الثاني باقي المرحلة؛ نظرًا للتطورات الداخلية التي حظيت بها هذه المرحلة في دينامكية العلاقات السياسية الاقتصادية والاقتصادية والاجتماعية، وذلك لما لهذه المرحلة من تجانس واضح في طبيعة الفلسفة السياسية والاقتصادية (من عام 1976 وحتى عام 2000).

---

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 40.

وعمومًا فقد رفعت ثورة يوليو ثلاثة شعارات أساسية قائدة في المجال الاقتصادي، هي الاستقلال الاقتصادي، والتنمية الاشتراكية، والتخطيط القومي، أو كما يراها د. جمال حمدان[1]: "*وقل بالأحرى الاستقلال والاشتراكية أهداف ومبادئ أساسية، والتخطيط أداة ووسيلة إليهما مثلما هو همزة وصل بينهما، وفي النصف الأول من المرحلة تم فعلا تطبيق هذه المبادئ إلى حد أو آخر، ولكن بقدر محدود أو متوسط من النجاح على أكثر تقدير، على أن النصف الأخير من المرحلة شهد عملية تخل وإهمال أو فك وقلب كامل لهذه المبادئ؛ بل وتبن لمبادئ مضادة لها تمامًا تصل إلى حد الانقلاب المضاد اقتصاديًا في رأي الكثيرين، بحيث عادت الأوضاع بطريقة أو بأخرى إلى ما كانت عليه قبل يوليو*".

ثم ذهب د. جمال حمدان ليجمل القول في وصف مرحلتي هذه الفترة إلى أن يصف المرحلة الأولى (*الانطلاق*) والثانية مرحلة (*الانزلاق*)[2]، فالأولى هي مرحلة الانطلاق نحو الاستقلال السياسي والاقتصادي، والثانية هي مرحلة الانزلاق إلى التبعية.

وعلى أي حال، فإن لمثل هذه التقلبات (السلبية منها والإيجابية) آثارها الواضحة على ديناميكية عمل منظومة العمران المصري، كما سيتم توضيحه، ويمكن هنا استعراض تطورات القطاعات الاقتصادية المختلفة خلال هذه الفترة (من 1952 حتى 1976) كما يلي:

1- تحديد الملكية الزراعية والإصلاح الزراعي وتحولات العمران:

شهدت سنوات هذه الفترة (1952-1976) كثيرًا من التغيرات التي حدثت في أوضاع الزراعة المصرية، وأثرت على كفاءتها؛ باعتبارها القطاع الرئيس في الاقتصاد القومي المصري، وكذلك على دورها في المساهمة في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

ومن أهم تلك التغيرات ما حدث في مجال توزيع ملكية وحيازة الأراضي، وما تعرض له من تفتت وتشتت، وكذلك ما حدث في أوضاع الري والصرف، والتركيب المحصولي.

الملكية الزراعية:

عندما قامت ثورة يوليو عام 1952 أولى المسئولون قطاع الزراعة اهتمامًا بالغًا؛ باعتباره أهم مصادر النشاط الاقتصادي؛ حيث كانت الزراعة تعطي أكثر من نصف الدخل القومي، كما كانت تستوعب جهود أكثر من سبعة ملايين من الأفراد، مع ملاحظة أن عدد سكان الريف كان حوالي 15 مليون نسمة.

(1) المرجع السابق، ص41.

(2) المرجع السابق، ص 42.

وقد كان واضحًا أن إصلاح حال الريف المصري ونهضة الزراعة لن تتم إلا بإحداث تغيير جذري في (البنيان الزراعي)، وهذا معناه ضرورة معالجة مشاكل الملكية الزراعية وسوء توزيعها، أي تنظيم العلاقات بين أصحاب الأراضي ومستأجريها والعمال الزراعيين، والعمل على زيادة الإنتاج الزراعي، والقضاء على العوامل التي تؤدي إلى الجمود، ورفع مستوى معيشة الطبقات الكادحة.

لقد كانت المشكلة الرئيسة التي واجهها المسئولون في بداية هذه الفترة هي سوء التوزيع الصارخ لملكية الأراضي الزراعية كما يتضح من الجدول التالي:[1]

جدول رقم (1)

ملكية الأراضي الزراعية قبل سنة 1952

فئات المساحة بالفدان	عدد الملاك	المساحة بالفدان	متوسط الملكية بالفدان
أقل من 1	2.018.132	777.765	0.39
من 1 إلى 5	623.746	1.343.999	2.15
من 5 إلى 10	79.259	525.904	6.64
من 10 إلى 50	69.115	1.291.423	24.89
من 50 إلى 100	6.388	429.594	68.34
من 100 إلى 200	3.184	436.775	137.18
أكثر من 200	3.136	1.176.801	550.00
المجموع	2.801.950	5.982.261	2.14

يتضح من هذه الأرقام أن ملاك الفئتين الأولى والثانية -والبالغ عددهم 2.641.878، والذين يكونون حوالي 93٪ من جملة الملاك- لا يملكون فيما بينهم إلا 2.111.554 فدانًا، أي حوالي 35 ٪ من جملة المساحة، بينما نجد أن ملاك الفئة الأخيرة -والبالغ عددهم 3136 مالك، والذين لا يكونون إلا 0.08٪ من مجموع الملاك- يملكون فيما بينهم 1.176.801 فدانًا، أي حوالي 20٪ من جملة المساحة، والأكثر من ذلك أن حوالي 7٪ من الملاك كانوا يصولون ويجولون في ثلثي مساحة الأرض كليًّا.

إن طبقة كبار الملاك في مصر كانت حتى عام 1952 تتمتع بنفوذ كبير، وتستغل القائمين بالزراعة أسوأ استغلال، وتعمل على بقاء مستويات الأجور منخفضة، وذلك بلا شك أثر تأثيرًا مباشرًا قي الطبيعة النوعية للعمران المصري بصفة عامة، والعمران الحضري بصفة خاصة؛ حيث إن هذه الحال التي كان يعاني منها الريف المصري شكلت عنصر ضغط هائل على قاطني الريف للهجرة إلى الحضر باطراد؛ حيث لم يكن لديهم ما يخسروه جراء هذه الهجرة غير المخططة، وإذا كان ابن خلدون يرى أن العمران الحضري قائم في

(1) علي لطفي: التطور الاقتصادي، مرجع سابق، ص 240 .

الأساس على الموفورات التي يحققها الريف، فإن حالة العمران المصري في هذه الحالة تسير عكس الاتجاه المنطقي للنمو الحضري، وعليه تعمقت السمات التي تشكل عليها العمران الحضري المصري من عشوائية نمو الكتلة العمرانية، وتضخم غير مسبوق في العاصمتين بصفة عامة، وفي القاهرة بصفة خاصة، وكما تولد هيكل جديد للنشاط الاقتصادي، أصبحت الوظائف الحضرية الهامشية تنافس فيه (أو تكاد) الوظائف المتولدة بالنشاط الزراعي.

وقد ساعد طبقة كبار الملاك على التمادي في استغلال أهل الريف تزايد السكان بأعداد ضخمة؛ مما أدى إلى زيادة عرض العمال الزراعيين، وانخفاض أجورهم إلى ما دون مستوى الكفاف. والأهم من ذلك أن كبار الملاك لم يهتموا بتوجيه أموالهم نحو الاستثمارات المفيدة؛ بل كان جزء كبير منها يوجه للإنفاق الترفي، وجزء آخر يخصص لشراء الأرض وتحسينها، فارتفعت أسعار الأرض الزراعية بعوامل مصطنعة، ليس لها ما يبررها من الوجهة النظرية الاقتصادية؛ مما أدى إلى ارتفاع الإيجار، وإرهاق طبقة صغار المزارعين.

وقد صدرت ثلاثة قوانين للإصلاح الزراعي، وهي القانون رقم 178 لسنة 1952، والقانون رقم 127 لسنة 1961، والقانون رقم 5 لسنة 1969.

استصلاح الأراضي:

اهتم المسئولون ابتداء من عام 1952 بالتوسع الأفقي، وذلك برصد مبالغ ضخمة في ميزانية الدولة لاستصلاح مساحات واسعة من مختلف أنواع الأراضي البور والصحراوية.

وقد بلغت جملة الأراضي المستصلحة من عام 1952 حتى عام 1976 ما يناهز مليون فدان[1]، غير أنه من المعروف أيضًا أن المساحة الخضراء قد تناقصت تناقصًا مضطردًا عامًا بعد آخر حتى بلغت نحو هذا القدر، سواء كان ذلك عن طريق الإسكان، أو مشروعات الطرق والمرافق ونزع الملكية وإنشاء المصانع وغيرها[2]. فإذا أخذنا في الاعتبار التزايد السكاني السريع خلال الفترة محل الدراسة، فإنه يتبين لنا بوضوح اتجاه متوسط نصيب الفرد من الأرض الزراعية نحو الانخفاض؛ حيث نجد أن متوسط نصيب الفرد من الأرض الزراعية قد انخفض من 0.26 من الفدان عام 1951 إلى 0.11 من الفدان عام 1984، ومعنى ذلك -بعبارة أخرى- أن متوسط نصيب الفرد من الأرض الزراعية قد

(1) علي لطفي: التطور الاقتصادي، مرجع سابق، ص 250.

(2) يذكر دكتور أحمد حسن إبراهيم أن جملة المساحات التي تم استصلاحها في الفترة من 1952 إلى 1976 بلغت حوالي 912 ألف فدان، بينما قدر أن المساحات التي التهمتها المباني من الأرض الخصبة بلغت 640 ألف فدان في الفترة من 1964 حتى 1974، وعليه فإن جملة ما تم إضافته إلى الأرض الزراعية خلال هذه الفترة لم يتجاوز 272 ألف فدان. راجع كتاب: الاقتصاد المصري في ربع قرن (من 1952 وحتى 1977)، مجموعة أوراق بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1978، ص 257.

انخفض من 6 قراريط عام 1951 إلى ثلاثة قراريط عام 1984. ولتلافي هذا الوضع الخطير، فإن الأمر كان يستلزم استصلاح 200 ألف فدان سنويًّا على الأقل، إلى جانب منع تجريف الأرض الزراعية، ووقف التوسع العمراني على حساب الأرض الزراعية، إلى جانب الحد من التزايد السريع للسكان، وهو ما لم يحدث جملة وتفصيلًا حتى نهاية الدراسة عام 2000؛ حيث بلغ متوسط نصيب الفرد من الأرض الزراعية الخصبة نحو قيراطين ونصف عام 1995[1].

التغير في التركيب المحصولي وإنتاجية الفدان:

على الرغم من أنه لم تكد تحدث زيادة كبيرة حقيقية في مساحة الأرض الزراعية في الفترة من 1952 وحتى 1976 (كما سبقت الإشارة)، فإن إجمالي المساحة المحصولية قد ارتفع من حوالي 9.03 مليون فدان عام 1952 إلى حوالي 11.24 مليون فدان عام 1976، أي بزيادة قدرها 1.93 مليون فدان، تعادل أكثر من 20٪ من المساحة المحصولية لعام 1952، وذلك يعكس بوضوح كثافة استخدام الأرض الزراعية، ويرجع ذلك في الأساس إلى الأسباب الآتية:

- بناء السد العالي، وتحويل الري الحوضي بالوجه القبلي إلى ري دائم.
- الإفراط في استخدام الأسمدة الكيماوية.
- التحسن الجزئي المحدود في أدوات الإنتاج الزراعي.
- الاهتمام بالبحوث الزراعية.

تطورات التركيب المحصولي في الفترة من 1952 وحتى 1976:

تعكس زيادة المساحة المزروعة بالخضر والفاكهة أحد المظاهر المصاحبة للتطور الرأسمالي في الزراعة، ومن الجدير بالذكر أن أكبر انخفاض في المساحة المحصولية لأحد المحاصيل الصيفية قد حدث في محصول القطن، وبلغ 719 ألف فدان، وقابل هذا الانخفاض زيادة قدرها 705 ألف فدان بالنسبة للأرز، و187 ألف فدان للذرة، و151 ألف فدان لقصب السكر، و325 ألف فدان للخضر، أما بالنسبة للفاكهة فقد زادت مساحتها من 94 ألف فدان عام 1952 إلى 313 ألف فدان عام 1976، وبالنسبة للمحاصيل الشتوية مساحة البرسيم زادت بنحو 585 ألف فدان والخضر بنحو 152 ألف فدان، بينما تناقصت مساحة الفول والشعير بنحو 57 و33 ألف فدان على الترتيب.

أما بالنسبة لإنتاجية الفدان، فإن متوسط معدل زيادة إنتاجية الفدان السنوي بلغت أقصاها خلال هذه الفترة في حالة الذرة الشامية (3.3٪) وأدناها في حالة القطن (1.27٪)، بينما كان سالبًا في حالة قصب السكر[2].

---

(1)- موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الزراعة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1996، ص 158.

(2) أحمد حسن إبراهيم: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 258-260.

مجال الري:

اهتم المسئولون خلال تلك الفترة بمشروعات الري اهتمامًا بالغًا، يتمثل بصفة أساسية في إقامة أكبر مشروع هندسي عرفته البلاد، ألا وهو السد العالي[1]. وقد بدئ في الأعمال التحضيرية للمشروع عام 1955، وافتتح العمل فيه رسميًّا في يناير عام 1960، وتمت المرحلة الأولى منه في مايو عام 1964، وتم إنشاء السد العالي بالكامل في يناير 1971.

أثر التطورات في قطاع الزراعة والري على منظومة العمران المصري في الفترة 1952- 1976:

كما سبق العرض، فإن قطاع الزراعة والري قد شهد تطورات في هذه الفترة (نحو ربع قرن)، لم يشهد مثلها التاريخ المصري الحديث، اللّهم إلا ما شهده (خلال ربع قرن أيضًا) في عهد محمد علي في الفترة من 1814 وحتى 1838، وقد كان لجملة التطورات الحادثة في قطاع الزراعة والري في هذه الفترة آثار واضحة ومستمرة إلى يومنا هذا على منظومة العمران المصري، ويمكن إيجاز وحصر أهم هذه الآثار في الآتي:

- على الرغم مما نتج عن قوانين الإصلاح الزراعي الثلاث من زيادة واضحة في عدد ملاك الأراضي (590 ألف مالك جديد)، إلا أن متوسط مساحة الحيازة للفئة المالكة لخمسة أفدنة فأقل (الفئة المستفيدة من هذه القوانين) لم يتطور كثيرًا حيث كان قبل هذه القوانين نحو 0.58 فدان، وأصبح بعدها نحو 0.88 فدان، وعلى الرغم من التحسن النسبي في مساحة الحيازة، فإن هذا التحسن لم يكن يكفي لتحسن أحوال أهل الريف المعيشية، خاصة وأن ذلك تزامن مع انطلاق الصناعة بسرعة فائقة؛ مما أدى إلى استمرار الفجوة بين الوضع الاقتصادي في الريف والحضر، فازدادت تيارات الهجرة الداخلية بشكل غير مسبوق.
- أصبح قدر كبير من العوائد الاقتصادية للقطاع الريفي (التراكم الرأسمالي الزراعي)، موجهًا نحو شراء السلع الاستهلاكية كنتيجة منطقية لطبيعة الحائزين الجدد، وهو ما أثر بشكل مباشر على دورة رأس المال الحضري، وإن كانت سياسة التمصير والتأميم قد غطت على هذه الآثار حينها؛ نظرًا للموفورات المالية التي حققتها، فإن هذه الآثار تراكمت وظهرت بجلاء بعد ذلك.
- أدى تفتيت الملكيات الزراعية إلى الإضرار بشكل مباشر بمبدأ التخصص المحصولي؛ حيث إن هناك زراعات لا تلائم مثل تلك المساحات شديدة الصغر، فتحول الكثير من الحائزين الجدد عن زراعة المحاصيل التقليدية (كالقطن وقصب السكر) -وهما من المحاصيل المهمة

(1) - راجع ملاحق هذه الدراسة، السد العالي.

جدًّا لتغذية قطاع الصناعة- إلى زراعة الخضر والفاكهة لسرعة دورتها الرأسمالية، وهو ما مهد الطريق إلى أن تفقد مصر مكانتها في سوق القطن عالميًّا فيما بعد.

- أدت قوانين الإصلاح الزراعي إلى تولد نوع من عدم الثقة بين طبقة كبار الملاك والحكومة المصرية في ذلك الوقت، ومع اعتبار أن هذه الطبقة هي التي كانت تملك الأموال اللازمة؛ لتمويل برامج الثورة الإصلاحية، فإنها عزفت عن المشاركة في تمويل أي من هذه البرامج، على الرغم من تشجيع الثورة في بداياتها الباكرة وحتى عام 1956 للقطاع الخاص للاستثمار في القطاعات الاقتصادية المختلفة[1]، وهو ما أدى في النهاية إلى تبني الثورة لسياسات التأميم، بما لها وما عليها بعد ذلك (كما سيلي بيانه)، وهو ما كان له بالغ الأثر في تشكيل العمران الحضري لعقود تالية.
- تولدت لدى طبقة الملاك الجدد (المستفيدين من قوانين الإصلاح الزراعي) حواجز نفسية للعودة للعمل كأجراء للأرض، أو كعمال زراعيين في أرض الغير، ولما كانت الأرض التي بحوزتهم غير كافية لإعاشة الكثير منهم، فإن الهجرة إلى المدن كانت هي وجهتهم الأساسية، وساعد على ذلك النمو المذهل في قطاع التشييد والبناء في هذه الفترة، ولكن معظم هذه الهجرات تحولت من هجرات مؤقتة إلى هجرات دائمة؛ نظرًا لاستمرار تفتت الحيازة مع مرور الزمن.
- رغم الهدف الأساسي والمعلن لقوانين الإصلاح الزراعي من محاولة خلق نوع من التوازن بين المستوى الاقتصادي في الريف ونظيره في الحضر، وقد توصلت بعض الدراسات [2] إلى أن هذه القوانين أدت إلى تدفق نحو 31.4 مليون جنيه سنويًّا من الحضر إلى الريف، عن طريق نزع ملكية أراضي كبار الملاك (وهم من سكان الحضر)، وكذلك عن طريق تخفيض القيمة الإيجارية إلى ما يوازي سبع الضريبة المفروضة على الأرض، إلا أن ذلك لم يؤد إلى تقليل الفجوة بين مستويات الدخل بين الريف والحضر بالشكل الذي يحد من تيارات الهجرة الداخلية، وفي ذلك يمكن عرض الجدول التالي[3] الذي يوضح متوسط الدخل الحقيقي للفرد في الريف والحضر (1953-1975) بأسعار سنة 1966/1967م.

(1) لمزيد من التفاصيل راجع كتاب: تطور الصناعة المصرية، للدكتورة نوال قاسم، مرجع سابق، ص 318-321.

(2) راجع في ذلك الورقة البحثية للدكتورة كريمة كريم: توزيع الدخل بين الحضر والريف في مصر من 1952 حتى 1975، المقدمة في المؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، القاهرة 23، 25 مارس 1978.

(3) المرجع السابق، ص 73.

جدول رقم (2)

متوسط الدخل الحقيقي للفرد في الريف والحضر (1975-1953) بأسعار سنة 1967/1966م

السنة	الرقم القياسي لنفقة المعيشة في الحضر 100= 67/66	الرقم القياسي لنفقة المعيشة في الريف 100= 67/66	متوسط الدخل الحقيقي للفرد في الحضر (بالجنيه)	متوسط الدخل الحقيقي للفرد في الريف (بالجنيه)	متوسط الدخل الحقيقي في الريف بالنسبة للدخل الحقيقي في الحضر (%)	متوسط الدخل الحقيقي للمزارع في الريف (بالجنيه)	متوسط الدخل الحقيقي للمزارع بالنسبة للدخل الحقيقي في الحضر (%)
1953	75.2	56.8	75.3	46.0	61.1	36.4	48.3
1960	77.8	71.2	97.6	51.1	52.4	41.4	42.4
1965	85.6	109.6	114.5	44.2	38.6	36.1	31.5
1970	111.4	115.7	98.2	48.8	50.0	40.8	41.5
1972	119.1	125.9	97.1	51.0	52.5	43.88	45.1
1975	148.9	167.9	114.5	56.9	49.7	49.0	42.8

ويتضح من بيانات الجدول بوضوح أن الفجوة آخذة في الزيادة، وكذلك فإن الرقم القياسي لتكاليف المعيشة في الحضر زاد بنسبة حوالي 200٪، بينما زاد متوسط الدخل الحقيقي للفرد في الحضر بنسبة 152٪، أما في الريف فإن الرقم القياسي لتكاليف المعيشة زاد بنسبة نحو 300٪ بينما زاد الدخل الحقيقي للفرد في الريف بنسبة نحو 124٪ خلال هذه الفترة، وذلك يعد تحليلًا كميًّا يعكس الواقع الاقتصادي للريف المصري مقارنة بالحضر، على الرغم من التحولات الجذرية في نظام الملكيات الزراعية، والانقلاب الواضح في التركيب المحصولي والمساحة المحصولية، وبعد بناء السد العالي، وكل ذلك دفع -بلا شك- إلى المزيد والمزيد من الهجرات الداخلية صوب المدن، وخاصة الكبرى.

2- الثورة والتأميم والتصنيع - العودة لرأسمالية الدولة:

لم يكن توجه رجال الثورة عندما تقلدوا الحكم واضحًا نحو أفكار أيديولوجية معينة، تملي عليهم سياسة اقتصادية محددة، ولكن كانت لديهم أهداف معينة يسعون إلى تحقيقها، ومن ثم اتبعوا سبلًا متغيرة، فكلما وجدوا أن هذا السبيل لا يؤدي إلى تحقيق الهدف تركوه ليتبعوا غيره[1]، وإن كان ذلك يتمشى مع المنطق العلمي حسب رؤية د. نوال قاسم، إلا أن ذلك بلا شك يولد حالة من الاضطراب في مناحٍ كثيرة من الحياة المصرية، ولعل ما تركته تلك التحولات السريعة في النظم السياسية الاقتصادية (في هذه الفترة) على منظومة العمران المصري يمكن قراءته بوضوح حتى يومنا هذا.

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 316.

ومن هذا المنطلق نستطيع أن نتتبع السياسة الاقتصادية لحكومة الثورة، فقد كان أهم أهدافهم بالنسبة للتنمية الاقتصادية يتلخص في ضرورة تعبئة كل الموارد المتاحة لتحقيق أعلى معدلات ممكنة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، وكانوا يرون أن التوجه للتصنيع هو حجر الزاوية لتحقيق هذا الهدف، ويمكن هنا أن نصنف الصناعة خلال هذه الفترة إلى مرحلتين أساسيتين (وهو التصنيف الذي اتبعه العديد من الباحثين في هذا المجال، مثل د. جمال حمدان، د. علي لطفي، د. سمير رضوان، مابرو، د. نوال قاسم، وغيرهم):

المرحلة الأولى: والتي شملت الفترة من عام 1952 حتى عام 1961.

المرحلة الثانية: والتي شملت الفترة من عام 1961 حتى عام 1976.

1.2 **البدايات والمشروعات الحرة** (1952 – 1961)؛

تلخصت سياسات حكومة الثورة في التنمية الصناعية في هذه الفترة في الآتي:

- التوسع في الإحلال محل الواردات من السلع المعمرة، ومن ثم الوسيطة.
- زيادة الصادرات من السلع الصناعية.
- الاستفادة من الموارد الطبيعية المتوفرة مثل الحديد والبوتاس عن طريق إقامة مصانع للصلب والأسمدة والكيماويات؛ أي الاتجاه إلى الصناعات الثقيلة الأساسية.

ولهذا فإن نمط التنمية الصناعية المطلوب كان يتطلب استثمارات كبيرة، ومن هنا كانت المشكلة الأساسية التي واجهت حكومة الثورة لتحقيق سياساتها تجاه التصنيع، وهي توفير الاستثمارات اللازمة، وقد شكلت سياستها الاقتصادية في البداية على أساس تشجيع الاستثمارات الخاصة وتشجيع الاستثمار الأجنبي، مع مشاركة الدولة، خاصة في الصناعات الثقيلة والأساسية التي لا يقبل عليها المستثمر الخاص. ولكن -للأسف- لم يتجاوب القطاع الخاص والأجنبي مع الحكومة في ذلك، ولم يحقق المعدلات المأمولة منه في الاستثمار الصناعي، ومن ثم اضطرت الحكومة إلى أن تعدل من سياستها الاقتصادية بمزيد من التدخل من جانبها، حتى وصلت إلى مرحلة التخطيط الشامل وسيطرة القطاع العام، مع تقلص دور القطاع الخاص، وعلى هذا فقد انقسمت السياسة الاقتصادية لحكومة الثورة (داخل هذه المرحلة) إلى مرحلتين أساسيتين[1]:

المرحلة الأولى: مرحلة البدايات، وامتدت حوالي 4 أعوام (1952-1956).

المرحلة الثانية: مرحلة الرأسمالية الموجهة والتخطيط الشامل، التي امتدت من (1956-1961).

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، الصناعة، مرجع سابق، ص 29-49.

المرحلة الأولى: البدايات (1952-1956):

حاولت حكومة الثورة في تلك السنوات تحقيق التوسع الصناعي عن طريق استخدام الأساليب والوسائل التقليدية التي تساير أفكار الحرية الاقتصادية، والتي تؤمن بالمبادرة الفردية وكفاءة رجال الأعمال، وقدرتهم على التجاوب مع الحوافز، وبالتالي الدفع بالاقتصاد في طريق النمو المستمر، والمتتبع لسياسة الثورة تجاه التصنيع في تلك المرحلة يجد أنها قد شجعت الاستثمار الخاص والأجنبي في الصناعة، ابتداء من التصريحات التي كانت تصدر من كبار رجال الثورة، وانتهاء بالإجراءات التي سنتها لتشجيع هذا النوع من الاستثمار، والتي تمثلت في اختيار كبار رجال الأعمال "القطاع الخاص" أعضاء في مجالس التنمية القومية، كما تجنبت الحكومة التدخل -عادة- في المجال الصناعي، دون التشاور مع اتحاد الصناعات الذي كان يسيطر عليه كبار رجال الصناعة، وزيادة التعريفة الجمركية لإعطاء حماية أكبر للمنتج المحلي، وإعفاء الشركات المساهمة الجديدة لمدة 7 سنوات من ضريبة الأرباح، كما أعفت الأرباح الموزعة من الإصدارات الجديدة لأسهم الشركات القائمة من الضريبة لمدة 5 سنوات، وأعفت الأرباح غير الموزعة من 50٪ من ضريبة الأرباح ويسرت أيضًا للشركات الحصول على التمويل اللازم لعمليات التنمية الصناعية؛ إذ إنها رفعت ضمانتها للقروض التي يقرضها البنك الصناعي إلى حدود 5 ملايين جنيه. كما قامت الحكومة أيضًا بتشجيع الاستثمار الأجنبي، عن طريق إصدار قانون سنة 1952، بتخصيص 49٪ من أسهم أي شركة مساهمة للمصريين، وفي حالة عدم تغطية الحصة المقررة في غضون شهر واحد من تاريخ الإصدار تصبح حرة وفي متناول جميع الأجناس. أما عن دور الدولة فقد انحصر في كونها شريكًا للمشروعات الخاصة الثقيلة، بينما جعلت مجالات التصنيع الأخرى للقطاع الخاص، مع دعمه وتشجيعه.

فقد أسهمت الدولة بنحو نصف رأس مال شركة الحديد والصلب بحلوان سنة 1954، ثم أسهمت بنحو 50٪ من رأس المال المطلوب لشركة معدات السكك الحديدية سنة 1955؛ حيث أسهمت سكك حديد مصر بنسبة 20٪، والمجلس الدائم لتنمية الإنتاج بنسبة 15٪، والبنك الصناعي بنسبة 13٪، هذا إلى جانب إسهام المجلس الدائم لتنمية الإنتاج بتمويل جزء كبير من مشروع الأسمنت.

وتشير المؤشرات الإحصائية إلى تزايد الإنتاج الصناعي في تلك الفترة، فتؤكد الأرقام القياسية للإنتاج إلى زيادته من 100 سنة 1952 (سنة الأساس) إلى 140.2٪ سنة 1957/56، وكانت سنة 1954 هي نقطة التحول بعد سنوات الكساد التي شهدت انهيار الرخاء الكوري وفناء النظام القديم[1].

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 327.

كما ساعدت الطاقة الإنتاجية التي أنشئت بعد الحرب العالمية الثانية -ولم تستغل استغلالًا كاملًا- على زيادة العرض، بينما شكل نمو الدخل المحلي، والقيود التي فرضت على الدخل المحلي، والقيود التي فرضت على الواردات عوامل لرفع الطلب، هذا إلى جانب الاستثمار المباشر من الحكومة في الصناعة سنة 1954.

أما بالنسبة لهيكل الصناعة فإنه لم يتغير كثيرًا خلال هذه الفترة، ويتضح ذلك من الجدول (3)، الذي يوضح القيمة المضافة في الصناعة في سنتي (1952-1957)[1]. إن هيكل الصناعة لم يتغير تغيرًا ملحوظًا خلال هذه الفترة؛ فقد ظل نصيب السلع الاستهلاكية هو الغالب بنسبة 70٪، كما ظل نصيب إنتاج الآلات ومعدات النقل (السلع الإنتاجية) صغيرًا، نحو 3٪ فقط، ولكن يجب أن نأخذ في الاعتبار أن هذه البيانات الإجمالية لا تعكس التغيرات التي حدثت نتيجة الصناعات الجديدة؛ وذلك لأن تأثير هذه الصناعات الكمي على القيمة المضافة لا يظهر في البداية إلا في حدود صغيرة، وإنما يأتي أثرها في المدى البعيد.

جدول رقم (3)

القيمة المضافة في الصناعة في سنتي (1952-1957) المؤسسات التي بها 10 عمال فأكثر

الصناعة	1952		1957	
	القيمة بالمليون	%	القيمة بالمليون	%
سلع استهلاكية	52.1	69.80	66.2	70.30
سلع وسيطة	18.8	25.20	24.8	26.20
سلع إنتاجية	7.8	3.80	2.2	2.30
متفرقات	0.9	1.20	1.10	1.20
المجموع	74.6	%100	94.2	%100

ويمكن القول بالنسبة لهذه المرحلة (المشروعات الحرة 52-1956) إنه على الرغم من جميع الحوافز والمميزات التي أعطيت من قبل الحكومة لرأس المال الخاص والأجنبي، إلا أن الاستثمارات قد تقاعست عن دورها في التنمية الصناعية؛ حيث إن الاستثمار الأجنبي لم يجذبه تعديل قانون الشركات المساهمة لصالحه، وربما كان ذلك لعدم استقرار الأوضاع السياسية في غضون السنوات الأولى للثورة.

أما رأس المال المحلي فقد وجه استثماراته بصفة أساسية إلى المجال العقاري؛ باعتباره أكثر أمنًا واستقرارًا، حيث ارتفعت الاستثمارات في بناء العمارات من 40 مليون جنيه سنة 1954 إلى 42.5

(1) S. RADWAN : CAPITAL FORMATION IN EGYPTIAN INDUSTRY & AGRICULTURE (1882-1967) … OP. CIT., P.211.

مليون جنيه سنة 55 ثم إلى 51.4 مليون جنيه سنة 1956، وهذا التقاعس من جانب الاستثمارات الخاصة عن الولوج إلى قطاع الصناعة، كان هو الباعث إلى تعديل حكومة الثورة لسياستها الاقتصادية، نحو مزيد من التدخل الحكومي، وزيادة دور القطاع العام، وهو ما يمثل المرحلة الثانية.

المرحلة الثانية: الرأسمالية الموجهة وبداية التخطيط الشامل:

أصبح واضحًا من الدستور الجديد الذي وضع في بداية عام 1956 تحول الحكومة من مرحلة المشروعات الحرة إلى مرحلة السيطرة على قطاع المشروعات الخاصة بصورة موسعة في مداها وقوتها. فبعد أن اعترف بحق الملكية الخاصة وبالنشاط الاقتصادي؛ شريطة ألا يضر بالمصلحة العامة، إلا أنه قد نص أيضًا على وجوب رأس المال الخاص في خدمة الاقتصاد الوطني، وينص على أن تسير عمليات التنمية على أساس من التخطيط.

وهكذا فقد وضح من الدستور أن هناك تحولًا في سياسة الحرية الاقتصادية، وقد ساعدت الأحداث السياسية التي وقعت خلال هذا العام حكومة الثورة على التحول، حيث حدثت حرب السويس، وما ترتب عليها من إجراءات لتمصير ومصادرة الأموال البريطانية والفرنسية، تلك الإجراءات التي فرضتها ضرورة الأوضاع الاقتصادية؛ نظرًا لأن أغلبية البنوك الخاصة في مصر كانت تقع في أيدي الأجانب، بالإضافة إلى كبريات شركات التأمين والوكالات التجارية، وقد قررت تلك الدول عدم تمويل محصول القطن عقب تأميم القناة؛ مما أحدث هزة اقتصادية للبلاد. ومن ثم كان لا بد من مواجهة الموقف، فكان التمصير والتأميم هو الحل من وجهة نظر متخذي القرار حينئذ[1].

فصدر القانون سنة 1957 بشأن تمصير البنوك الأجنبية، وقضى بأن تأخذ البنوك شكل شركات مساهمة، وأن تكون جميع الأسهم اسمية ومملوكة لمصريين، وأن يكون مجلس إدارتها مصريًّا، وأعطى القانون مهلة لتنفيذ ذلك، على ألا تتجاوز 5 سنوات، كما أصدر قانونًا آخر في نفس العام بتمصير شركات التأمين بنفس الشروط، وهكذا كانت أحداث 1956 سببًا في تقوية عزم الحكومة على زيادة التدخل في الاقتصاد؛ من أجل الإسراع بعملية التصنيع، كما أدت الإجراءات التي اتخذتها الحكومة إلى نتيجتين في غاية الأهمية، وهما:

الأولى: تجنب تعريض الاقتصاد المصري للعقوبات الاقتصادية الخارجية التي حدثت فعلًا، والتي يمكن أن تتزايد حدتها في حالة ارتباط القطاعات الاقتصادية واعتمادها على الخارج.

---

(1)-لمزيد من التفاصيل راجع كتاب: د. عبد السلام عبد الحليم عامر: الرأسمالية الصناعية في مصر (من التمصير إلى التأميم) 1957-1961، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1993.

الثانية: تحقيق الاستقلال الاقتصادي (بعد الحصول على الاستقلال السياسي الكامل)، وتأكيد الاعتماد على الذات في إحداث التنمية الاقتصادية عمومًا، والتنمية الصناعية بصفة خاصة.

وقامت الثورة بتأسيس المؤسسة الاقتصادية سنة 1957؛ لإدارة الأصول الانجليزية والفرنسية المجمدة، وبخاصة أنشطة البنوك والتأمين.

كما أسست الثورة وزارة الصناعة لأول مرة في تاريخ مصر الحديث سنة 1956، ووضعت خطة خمسية، تبدأ من سنة 1957، وكانت النية منعقدة على أن تؤمن الحكومة 61٪ من احتياجات التمويل للمصانع العامة، ولا سيما المشروعات الثقيلة والرائدة، تاركة الصناعات الخفيفة والمربحة إلى الاستثمارات الخاصة. ولكن اختصرت الخطة الخمسية إلى 3 سنوات فقط بعد تسميتها ببرنامج التصنيع (1957-1960)، كما تم إدراج المشروعات التي لم تنفذ خلالها في إطار الخطة الخمسية الأولى الشاملة التي بدأت سنة 1960.

البرنامج الأول للصناعة (1957-1960)[1]:

تم تأسيس وزارة الصناعة في عام 1956، وأعدت في عام 1957 برنامج السنوات الخمس الأول للتصنيع، وقدرت تكاليفه بنحو 330 مليون جنيه مصري، وذلك على أساس زيادة نصيب الصناعة من الدخل القومي إلى 18.4٪، بدلًا من 11٪ عام 1956. وكان من أهداف البرنامج الأول للصناعة ما يلي:

أولًا: تحقيق الاكتفاء الذاتي من كل ما يمكن إنتاجه محليًّا من المنتجات الصناعية التي يستهلكها السوق المحلية، وتستوردها البلاد من الخارج.

ثانيًا: التوسع في الصناعات التي يمكن أن تجد أسواقًا للتصدير إلى الخارج، مع توافر عوامل النجاح لها في داخل البلاد.

ثالثًا: إقامة الصناعات الأساسية التي تعتبر العمود الفقري للنهضة الصناعية. وقد استهدف هذا البرنامج تحقيق التوازن، وتنمية الصناعات الاستهلاكية. وبالتالي ازدهرت بعض الصناعات الأساسية كصناعة الحديد والصلب، وقامت بالدور الذي رسم لها في تنمية الاقتصاد القومي. ولتحقيق الموازنة بين الصناعات الأساسية والاستهلاكية رئي أن ترسم السياسة الصناعية بتركيز أكبر على الصناعات الأساسية التي لم تتناولها التنمية خلال السنوات الماضية، وكان هذا ضروريًّا بالنسبة للنشاط التعديني والصناعات التحويلية.

(1)-موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، الصناعة، مرجع سابق، ص 33- 35.

ولتطبيق هذه السياسة كان من الضروري أن تسير التنمية الصناعية في الاتجاهين في وقت واحد:

الأول: التوسع الأفقي في ميادين الإنتاج المختلفة؛ أي زيادة الوحدات الإنتاجية، وإنشاء صناعات جديدة (وهو ما انعكس مباشرة على منظومة العمران المصري كما سيعرض لاحقا).

الثاني: التوسع الرأسي في هذه الميادين بزيادة الإنتاج، وتدريب الأفراد في جميع المستويات تدريبًا مهنيًّا وإداريًّا، وهو ما يزيد من صلاحيتهم للقيام بالأعمال الصناعية، مع تحديد المواصفات القياسية للمنتجات؛ مما يساعد على رفع مستوى الإنتاج وزيادته مع تخفيض تكاليفه.

ومن ناحية الأولويات فقد وضعت على أساس قواعد اقتصادية مدروسة بغرض الحصول على أكبر منفعة اقتصادية ممكنة من الموارد المتاحة لأغراض التنمية الصناعية (وإن كان الاتجاه المطلق نحو تعظيم العوائد الاقتصادية لقطاع الصناعة أصبح على حساب التوازن المكاني في التنمية الاجتماعية الاقتصادية وهو ما يخالف المبادئ الأساسية التي قامت عليها الثورة، ومن ثم انعكس ذلك بجلاء على منظومة العمران المصري).

ولما كان الهدف الأول للتنمية الصناعية عامة والتنمية الصناعية خاصة هو رفع مستوى الدخل القومي، فقد كان من بين اعتبارات الأولوية المشار إليها مدى ما يمكن أن يضيفه كل نوع من الاستثمار إلى الدخل القومي الحقيقي، على أن هناك اعتبارات أخرى كان لها وزنها في المفاضلة بين المشروعات المختلفة، من حيث أحقيتها بالاستثمار بنصيب من موارد التنمية الصناعية المحدودة، مثل الأعباء التمويلية لكل مشروع، وبخاصة الجزء المطلوب له من العملات الأجنبية، والعائد الذي يحققه المشروع، ثم رؤى ما يضيفه إلى الطاقة الإنتاجية، ومدى استخدامه لعناصر الإنتاج المتوفرة محليًّا. (وكما هو واضح من العوامل الأساسية لاختيار نوعيات المشروعات الصناعية وحجمها غياب أهم عامل لدوام التنمية الاقتصادية الاجتماعية، ألا وهو تأثير هذه الصناعات على بيئاتها المحلية قبل أن تصب في مجمل الدخل القومي).

وتضمن البرنامج 128 مشروعًا صناعيًّا في فروع الصناعات التحويلية، وبلغت تكاليفها الكلية نحو 162 مليون جنيه، من أهمها:

صناعة ورق الكتابة والطباعة، وورق الكرافت، واستكمال مصنع الحديد والصلب، وصناعة السماد والصودا الكاوية، وكالوريد الحديدك، والأسمنت، وعربات السكك الحديدية، والخزف والصيني، والدراجات، والبنسلين، والأستربتومايسين والأسبرين وساليسلات الصودا، والمحولات الكهربائية، والجوت، والسيارات، وعدادات المياه والقياس، ومحركات الديزل، وفحم الكوك، وآلات الغزل، والبساتم الزهر، والسخانات والبوتاجازات والغسالات الكهربائية، وإنتاج

النحاس والألمونيوم من الخامات المحلية، والتوسع في إنتاج سماد التريل فوسفات، وفي إنتاج حامض الكبريتيك.

تمويل برنامج التصنيع (1957-1960):

استطاعت الدولة أن تؤمن حوالي 38٪ من قيمة الاستثمارات المخصصة في هذه الفترة في شكل قروض من الدول الأجنبية، وهي موزعة كالتالي:

قرض الاتحاد السوفيتي بمقدار 61 مليون جنيه، قرض من ألمانيا الاتحادية قيمته 45 مليون جنيه، قرض من اليابان بمقدار 12.5 مليون جنيه.

وتمثل هذه القروض 38٪ من قيمة الاستثمار المخطط، و70٪ من قيمة الاستثمار المنفذ فعلًا خلال البرنامج، وهو 142 مليون جنيه. ويتضح من ذلك بجلاء وجود قصور تمويلي على المستوى المحلي، حيث لم تستطع الحكومة إلا توفير مبلغ 42.6 مليون جنيه من مواردها (26.3٪ من المبالغ المستهدفة لتمويل البرنامج)، ولعل ذلك من الأمور التي دفعت نحو العجلة بعملية التأميم دون دراسة متأنية للعواقب المتوقعة على التكوين الرأسمالي الحضري الذي عانت منها مصر لعقود طويلة تالية.

2.2 التخطيط الشامل والخطط الخمسية (1961 - 1976):

الخطة الخمسية الأولى لقطاع الصناعة (1961/60 – 1965/64):

قامت وزارة الصناعة بإعداد البرنامج الثاني للصناعة بعد أن أضيفت إليه المشروعات الصناعية المرحلة من البرنامج الأول، وتمشيًا مع الخطة العامة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة التي تستهدف مضاعفة الدخل القومي في عشر سنوات، والتي بدأت الخطة الخمسية الأولى لها في 1960/6/1، وأدمجت الأعباء المتبقية من مشروعات البرنامج الأول للتصنيع حتى 1960/6/30 في البرنامج الثاني[1]. وقد بلغت الاستثمارات المقررة في الخطة الخمسية الأولى لقطاع الصناعة 439.2 مليون جنيه، بينما بلغت الاستثمارات المحققة لقطاع الصناعة في نهاية الخطة الخمسية الأولى نحو 403.9 مليون جنيه، بنسب تنفيذ قدرها 92٪ من الاستثمارات المقررة[2].

ويتضح من الصعوبات التي واجهت تنفيذ المشروعات الصناعية بالخطة الأولى أن هناك قصورًا واضحًا في البنية اللازمة لانطلاق الصناعة بذلك الشكل الثوري الذي استهدفه رجال الثورة، ونظرًا لتعجل العوائد (السياسية قبل الاقتصادية) لهذه المشروعات، فإن اتباع سياسة التكثيف لا الانتشار أصبحت تمثل أحد الحلول على المدى القصير (رغم آثار هذه السياسة المدمرة على المدى المتوسط والبعيد)، وهو ما ترتب عليه العديد من المشكلات العمرانية المزمنة، والتي أصبح بعضها

(1) المرجع السابق، ص 36.

(2) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 1.

مستعصيًا على الحل، بل ويفوق القدرات التمويلية والتنظيمية للدولة ذاتها (مثل مشاكل تضخم الكتلة الحضرية للقاهرة).

الخطة الخمسية الثانية لقطاع الصناعة (بداية النهضة الصناعية الكبرى) 1965/64 – 1970/69:

روعي في إعداد المشروعات الصناعية بالخطة الخمسية الثانية الاهتمام بالصناعات الثقيلة الأساسية، وخاصة تلك التي توفر إنتاج مستلزمات الإنتاج كالحديد والصلب والألمونيوم والبترول وغيرها، وأن تكون المواقع المقترحة للمشروعات موزعة توزيعًا إقليميًّا على المحافظات المختلفة بما يتمشى مع سياسة تصنيع المحافظات (وإن كان توزيع المشروعات إقليميًّا لم ينل النجاح الكافي لعوامل داخلية –استمرار معظم الصعوبات التي واجهت الخطة الأولى– وخارجية، سيتم عرضها لاحقًا).

وقد بلغت قيمة الاستثمارات المخصصة لقطاع الصناعة بالخطة الخمسية الثانية حوالي 96 مليون جنيه (بخلاف الاستثمارات المرحلة من الخطة الأولى وقدرها 270 مليون جنيه). واستهدفت الخطة الوصول بالإنتاج عند تشغيل هذه المشروعات بكامل طاقاتها إلى حوالي 816 مليون جنيه، كما تقدر العمالة التي تستوعبها هذه المشروعات بنحو 180 ألف عامل(1).

الخطة الثلاثية 68/67 – 1970/69 **(مرحلة الإعداد لمعركة التحرير):**

روعي عند إعداد المشروعات الصناعية المدرجة في هذه الخطة إعطاء الأولوية للمشروعات الآتية:

- المشروعات التي تم التعاقد على توريد معداتها، خاصة وأن عددًا كبيرًا من هذه المشروعات تم توريد معداته جزئيًّا أو بالكامل، كما قطع مرحلة في إقامة المباني والمرافق الخاصة به.
- المشروعات الخاصة باستغلال الطاقات المعطلة في بعض الوحدات القائمة، وخاصة مصانع الغزل والنسيج، عن طريق معالجة نقاط الاختناق، بما يسمح بالحصول على زيادة في الإنتاج باستثمار منخفض.

ولم تقتصر مشروعات خطة الإنجاز على المشروعات التي تم التعاقد عليها، أو مشروعات نقاط الاختناق، وإنما أدرج بها مشروعات جديدة، تم اختيارها على أساس ما تساهم به في تخفيف العبء على ميزان المدفوعات، سواء بزيادة حصيلة البلاد من النقد الأجنبي عن طريق التصدير، أو على أساس ما تحققه هذه المشروعات من توفير سلع ومواد بسيطة لمختلف الأنشطة وقطاعات الإنتاج،

(1) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 2.

أو على أساس ما تستغله تلك المشروعات من مصادر الثروة المحلية كالخامات وكهربة السد العالي. وبلغت الاستثمارات المخصصة لقطاع الصناعة بخطة الإنجاز 419 مليون جنيه[1].

الخطة الثلاثية الثالثة لقطاع الصناعة (1970 – 1972):

تعد هذه الخطة هي آخر الخطط الصناعية في العهد الناصري؛ حيث قدر 1970/7/1 تاريخًا لبدايتها، والتزمت هذه الخطة بنفس نهج سابقتها من حيث الأهداف وأولويات توطين المشروعات الصناعية، وإن بدا عليها -بوضوح- تأثير اقتصاد الحرب، فقد بدا واضحًا زيادة التوجه نحو توفير النفقات، من خلال محاولة الاستفادة من اقتصاديات التجميع إلى أقصى درجة ممكنة، وقد اشتملت الأهداف العامة لهذه الخطة على بعض الأهداف التي أملتها ضرورات القصور التمويلي الذي عانت منه الصناعة المصرية بشدة خلال هذه الفترة، كما لم تتحقق بعض الأهداف الأخرى تحت وطأة هذا القصور التمويلي[2].

وقد حققت هذه الخطة حجم استثمارات قدره حوالي 430 مليون جنيه، أنفق معظمها على نفس مواقع توطين الصناعات القائمة، مع دخول قطاع البترول كقطاع استثماري بقوة في هذه المرحلة[3].

برنامج العمل الوطني للسنوات من 1973-1977:

يعتبر هذا البرنامج جزءًا من خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية على مستوى السنوات العشر (1973-1982)، وما يهم هنا هو المعايير التي وضعها هذا البرنامج لاختيار المشروعات الصناعية، وأسلوب توطينها، ولم تختلف هذه المعايير كثيرًا عن الأهداف التي أعلنتها الخطط الخمسية أو الثلاثية السابقة عليها، وإن كانت تضمنت لأول مرة الإشارة إلى تغير النمط الاستهلاكي للشعب المصري (وهي نقطة ستتعرض لها بشيء من التفصيل)[4].

3.2 التصنيع والصناعة في عصر عبد الناصر وتأثيراتها العميقة على هيكل العمران المصري:

هيكل التوطن الصناعي خلال الفترة من 1952 حتى 1976:

ورثت الثورة المصرية هيكلًا مختلًا بالفعل للتوطن الصناعي، استحوذت فيه العاصمتان على نحو 68.5٪؛ أي أكثر من ثلثي إجمالي عدد المنشآت الصناعية التي يعمل بها 10 عمال فأكثر (تشمل هذه النسبة القاهرة الكبرى والإسكندرية)، وهذا الاختلال الموروث خضع للظروف التي حكمت نشأة الصناعة المصرية الحديثة وتراكمها عبر الزمن، ومن خلال تحليل منطقي لتأثير العوامل الخمسة الحاكمة للتوطن الصناعي (السوق – المادة الخام – رأس المال – العمالة – النقل)، توصل د. جمال

(1) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 3.

(2) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 4.

(3) المرجع السابق، ص 43، 44.

(4) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 5.

حمدان[1] إلى أن القاهرة والإسكندرية وحدهما التي كانت تتوفر فيهما أهم العوامل الحاكمة لهذا التوطن، وصنف السوق على أنه أهم هذه العوامل على الإطلاق، وخاصة في ظل الحالة شبه الحيادية لعاملي الارتباط بالمكان الأساسيين (المادة الخام والعمالة).

ولما كانت القاهرة -ليست الكبرى- والإسكندرية تمثلان معًا نحو 46٪ من جملة سكان الحضر بمصر عام 1947 (نحو 16٪ من جملة سكان القطر)، فإن ذلك دفع رأس المال دفعًا إلى توطين الصناعات فيهما، خاصة وأنه حتى ذلك الوقت كان سعر الطاقة الكهربية المولدة من خزان أسوان يبلغ فيهما نصف قيمته فيما سواهما، فضلًا عن عدم وجود شبكة طرق برية تصلح لتسيير حركة نقل البضائع، إلا فيهما أو حولهما، ومن ثم فإن التركز الصناعي بالعاصمتين كان له ما يبرره تمامًا من الوجهة الاقتصادية خلال فترة ما قبل الثورة، مع اعتبار غياب الأبعاد البيئية والاجتماعية التي لم تكن تعني الممول الأجنبي، أو رأس المال الإقطاعي كثيرًا في ظل حكومة الاحتلال.

هذا الوضع هو الذي ورثته الثورة، وكان منطقيًّا ألا تتغير الصورة بين عشية وضحاها، مهما كانت طبيعة التحولات السياسية والاقتصادية، سواء كانت (راديكالية دراماتيكية)، أو (طبيعية متدرجة)، ولكن مع ذلك كان المأمول أن تخف حدة هذا التركز الصناعي بالعاصمتين بالتدريج -ولو البطيء- مع مرور الزمن، ولكن الأرقام تشير إلى زيادة درجة المركزية إلى وضع غير مسبوق، كما يوضح ذلك الجدول[2] (4)، الذي يوضح التوزيع الجغرافي للمنشآت الصناعية (+10عمال) كنسب مئوية من المجموع القومي:

جدول (4)

التوزيع الجغرافي للمنشآت الصناعية (+10عمال) كنسب مئوية من المجموع القومي

المنطقة	1952			1967-66			1971		
	العدد	العمالة	القيمة المضافة	العدد	العمالة	القيمة المضافة	العدد	العمالة	القيمة المضافة
القاهرة الكبرى	49.3	39.2	37.4	51.6	37.7	44.1	53.0	46.0	45.5
الإسكندرية	19.2	23.1	25.4	14.6	20.9	20.8	15.3	23.5	21.2
المجموع	68.5	62.3	62.8	66.2	58.6	64.9	68.3	69.5	66.7
مدن القنال	3.4	10.1	2.1	2.8	7.0	3.6	2.0	0.8	0.4
المجموع	71.9	72.4	65.9	69.0	65.6	68.5	70.3	70.3	67.1
الدلتا	19.8	20.4	25.4	20.6	24.4	23.5	17.6	16.4	11.3
الصعيد	8.1	3.5	6.6	10.0	6.6	6.4	10.9	6.8	5.7
مدن الحدود	0.2	3.7	2.1	0.4	3.4	1.6	0.2	1.2	9.6
المجموع	28.1	27.6	34.1	31.0	34.4	31.5	28.7	24.4	26.6

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، من ص 572 حتى ص 617.

(2) إحصاء الإنتاج الصناعي، سنوات 1952، 1966-1967، 1971، مع ملاحظة أن القاهرة الكبرى تضم القليوبية والجيزة بأكملهما، بينما تخرج القليوبية من الدلتا، والجيزة من الصعيد.

ومن خلال البيانات الواردة بالجدول السابق يتبين الآتي:

- على الرغم من استحواذ القاهرة الكبرى على نحو نصف عدد المنشآت الصناعية (+10عمال) عام 1952، إلا أنها لم تستحوذ إلا على أكثر من الثلث بقليل فيما يخص عدد العمالة والقيمة المضافة، وذلك يعكس أن عددًا كبيرًا من هذه المنشآت لم يكن كبير الحجم أو كثيف الإنتاج، وذلك عكس الحال في مدينة الإسكندرية في نفس الفترة؛ حيث استحوذت على حوالي خمس عدد المنشآت، وعلى نحو ربع عدد العمالة وربع القيمة المضافة، وحافظت على هذه الطبيعة حتى بعد أن انخفض نصيبها النسبي من عدد المنشآت إلى أقل من السدس، إلا أن نصيبها النسبي من العمالة والقيمة المضافة ظل دائمًا فيما بين الخمس والربع.
- بالنسبة لمدن القنال فيلاحظ في عام 1952 أن نصيبها النسبي من العمالة لم يكن متوازنًا مع النصيب النسبي لعدد المنشآت أو القيمة المضافة، وعلى الرغم من انخفاض نصيبها النسبي من العمالة عام 66-1967، إلا أن نصيبها النسبي في القيمة المضافة شهد ارتفاعًا؛ مما يعني أنها كانت في طريقها نحو قدر من الاتزان، غير أن ظروف حرب عام 1967 وعملية التهجير التي أفضت إليها حولت نصيب مدن القناة من الصناعة إلى باقي الأقاليم نسبيًّا، وإلى القاهرة فعليًّا.
- بالنسبة لمدن الدلتا فقد شهدت زيادة نسبية طفيفة، لا تتجاوز 1٪ في عدد المنشآت الصناعية بين عامي 1952-1966، قابلها زيادة نسبية في عدد العمالة بلغ 4٪، وانخفاض نسبي في القيمة المضافة بلغ -2٪، بينما في الفترة 1966-1971 حدث انخفاض نسبي كبير بلغ -3٪، -8٪، -12.2٪ في عدد المنشآت والعمالة والقيمة المضافة على الترتيب، ذلك على الرغم من نقل بعض مصانع مدن القنال إلى مدن الدلتا لظروف الحرب (مثل مصنع السماد الفوسفاتية الذي نقل من السويس إلى طلخا، وكذلك مصنع اللمبات الكهربائية الذي نقل من الإسماعيلية إلى كفر صقر)، وذلك إنما يدل على شدة تأثير قوى الجذب العاصمي، بالإضافة إلى دخول التعدين في المرحلة الأخيرة إلى هيكل التوزيع النسبي للقيمة المضافة، وهو الذي ارتفع بالنصيب النسبي لمدن الحدود من 2.1٪ عام 1952 إلى 9.6٪ عام 1971.
- أما الصعيد فيوضح الجدول مدى تباطؤ التنمية الصناعية بمدنه، على الرغم من التحسن النسبي الطفيف الذي حققه خلال هذه الفترة؛ حيث ضاعف تقريبًا نصيبه النسبي من العمالة، وارتفع كذلك نصيبه النسبي من عدد المنشآت الصناعية بنسبة نحو 3٪، ولكنه على الرغم من ذلك انخفضت نسبة إسهامه في القيمة المضافة بنحو -1٪ خلال هذه الفترة، (وقد يرجع ذلك إلى تأثير قطاع التعدين كما سبق القول).

- أما القاهرة فهي وحدها التي سجلت زيادات نسبية مطردة طوال هذه الفترة، فيظهر الجدول أنها أصبحت -بلا جدال- نصف قطاع الصناعة المصري، سواء من حيث عدد المنشآت أو العمالة الصناعية أو القيمة المضافة (حتى مع تأثيرات قطاع التعدين)، وعلى ذلك فإن هذه الفترة كرست المركزية الصناعية أكثر من أي وقت مضى، ذلك رغم الأهداف المعلنة للخطط الاقتصادية المتعاقبة، والتي سبق ذكرها.

بالإضافة لما سبق توضيحه من التوزيع النسبي للمنشآت الصناعية والعمالة والقيمة المضافة، فإن الحقائق الرقمية التالية تعكس الاحتكار الصناعي النوعي للعاصمتين مجتمعتين، فمثلًا قبل حرب 1967 مباشرة (أي قبل الدخول في اقتصاديات الحرب أو عصر الانفتاح كمؤثرات مستحدثة) بلغت نسبة القيمة المضافة صناعيًّا للعاصمتين إلى المجموع القومي حدًّا لا يمكن تخيله، بالنسبة لسلع استهلاكية ووسيطة[1]، حيث سجلت المدينتان ما نسبته نحو 61٪ من الصناعات الغذائية، و91٪، 97٪ من الآلات غير الكهربائية والكهربائية على الترتيب، وحوالي 95٪ من الملابس الجاهزة، 96٪ في صناعة الورق، 97٪ من المنتجات المعدنية، 98.5٪ من منتجات الجلود، وحوالي 99٪ من الطباعة، 90٪ من صناعة الأثاث، 86٪ من صناعة الأخشاب، 73٪ من صناعة وسائل النقل، 95٪ من صناعة المشروبات.

وعلى ذلك فإن رؤية د. جمال حمدان لهذا الواقع قد تختزل وصفًا هذه الأرقام بقوله[2]: "*هوة غائرة سحيقة -لا مفر- وانحدار شبه عمودي تقريبًا، هي تلك التي سوف تفصل صناعيًّا بين العاصمتين وسائر البلد، وبالفعل فإنهما لا يتركان له سوى أقل من ثلث الكم الصناعي مقابل أكثر من ثلثي السكان، فلا أقطاب أو عقد صناعية هناك من ثم، ثمة على الأكثر بضع نوويات ثانوية هنا وهناك، أو بضعة من حصى وتراب بالقياس إلى الحجرين الضخمين الطاغيين*".

ويتضح من العرض السابق أن التطورات التي شهدها قطاع الصناعة خلال هذه الفترة كانت على قدر كبير من التسارع والتضارب، والتحول من منظور فكري إلى آخر، وذلك انعكس بوضوح على منظومة العمران المصري (كما سيلي بيانه)، ويمكن إيجاز أهم هذه التأثيرات في الآتي:

- أدت السياسات التمويلية التي تم الاعتماد عليها لتمويل خطط الصناعة المصرية -بدءًا من عملية التمصير- للمؤسسات المالية الأجنبية عام 1957 وما بعده، ثم تأميم الكثير من المؤسسات والمنشآت الفردية -بدءًا من عام 1961 وما بعده- إلى عزوف رأس المال الفردي عن الاستثمار في الأنشطة الإنتاجية خلال هذه الفترة (خاصة في ظل قوانين تحديد

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، إحصاء الإنتاج الصناعي لعام 66-1967، القسم الثاني.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 625.

الملكية الزراعية)، وعلى الرغم من مصادرة معظم أموال الإقطاعيين القدامى، إلا أن الكثير من أموالهم وجدت طريقها إلى المضاربة العقارية والاستثمار في المجال العقاري بشكل غير متوازن، بلغ أشده مع نهاية هذه الفترة (عصر الانفتاح).

- أدى التنامي الصناعي غير المخطط مكانيًّا إلى استهلاك نحو ثلثي مليون فدان من الأرض الزراعية الخصبة خلال هذه الفترة؛ حيث إن الطبيعة الحجمية للمؤسسات الصناعية في هذه الفترة كانت تتطلب مشروعات إسكانية متكاملة، بالإضافة لما يتولد حولها من خدمات مساعدة وحركة تجارية ... إلخ، ولما كانت هذه الصناعات تتوطن وتتكاثف في حالات عديدة داخل مدن ذات إمكانات محدودة جدًّا للتوسع الأفقي، مثل (المحلة الكبرى، كفر الزيات، طلخا، طنطا ... إلخ)، فإن الأرض الزراعية كانت تمثل الإمكانية الوحيدة المتاحة.
- أدى التكثيف الصناعي داخل العاصمتين (أساسًا) وداخل المدن الكبرى (نسبيًّا) إلى زيادة تيارات الهجرة بشكل غير مسبوق، كما أدت السياسة الاقتصادية التي جعلت من قطاع الزراعة خادمًا لقطاع الصناعة إلى توسيع الفجوة في مستوى الدخل الحقيقي بين الريف والحضر، وهو ما انعكس في صورة تيارات متدفقة للهجرة من الأول إلى الثاني.
- بفعل التكثيف الحجمي الرهيب لبعض الصناعات، تولدت منظومات إنتاجية فرعية، خلقت بدورها منظومات إقليمية فرعية، تكاد تكون هي المكون الأساسي لمنظومة العمران المصري إلى وقتنا الحاضر (كما سيلي بيانه تفصيلًا).
- تكون المجمع المدني الهائل للقاهرة الكبرى؛ كنتيجة تلقائية للتكثيف الصناعي الذي شهدته هذه الفترة، كما شهدت مدينة القاهرة نفسها أكبر معدل لنمو العشوائيات على أطرافها، بحيث أصبحت العلامة الفارقة بين القاهرة وإقليمها المباشر على المتصل الحضري الريفي.
- لم تسهم الصناعة بشكل فعال (كمًّا ونوعًا وتوزيعًا) في تقريب الفوارق التنموية بين الوجه البحري والقبلي، حيث بلغت العمالة الصناعية بالدلتا نحو ثلاثة أضعاف العمالة الصناعية بالصعيد، وعلى اعتبار محدودية الأرض الزراعية بالصعيد للطبيعة الخطية لوادي النيل، فإن الوضع التنموي للصعيد ظل على صورته الهامشية، وهو ما انعكس في صورة هجرة متدافعة من الجنوب إلى الشمال (القاهرة)، والشمال الشرقي (مدن القناة)، والشمال الغربي (الإسكندرية)[1].
- أدى التكثيف الصناعي الرهيب بالعاصمتين إلى وجود هوة سحيقة بينهما وبين سائر المدن المصرية من حيث الحجم (وما يولده من خدمات وأنشطة)، لا يزيدها الزمن إلا عمقًا، وهو

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، (الهجرة الداخلية)، ص 54، 57.

ما أدى إلى انفصال رأس الهرم الحضري عن جسم الهرم ذاته، وأصبحت العلاقة بين العاصمتين وباقي مدن القطر حضريًّا علاقة مد بلا جذر، واستقطاب حضري غير محدود – أو معهود– في أغلب المدن العواصم على مستوى العالم.

3– تطور التجارة الخارجية وتحولات العمران:

التطورات الهيكلية:

تصطدم عملية تتبع التغيرات الهيكلية في مجال التجارة الخارجية خلال هذه الفترة (1952 – 1976) ببعض الصعوبات الإحصائية، الناجمة عن عدم اتساق المصادر الإحصائية (لمصلحة الجمارك – مراقبة النقد)[1]، وعدم شمولها، إلا أنه أمكن خلال الدراسة الحالية تبين الملامح التالية[2]:

أ- قبيل عام 1952:

تميز الهيكل المبدئي للصادرات فيما قبل عام 1952 بنمط المحصول النقدي الواحد، وهو القطن الخام، الذي كان يمثل حوالي 4/3 إجمالي الصادرات؛ بل إن رواج الحرب الكورية أدى إلى ارتفاع هذه النسبة إلى 90٪ من الإجمالي في مطلع الخمسينيات، وقد اقترن هذا –بطبيعة الحال– بتقلب حصيلة الصادرات واضطراب التجارة الخارجية، ولم تتجاوز الصادرات من المواد الخام الأخرى 5٪، ومن السلع المصنعة ونصف المصنعة 10٪ من الإجمالي. وقد كان الميل المتوسط للتصدير يدور خلال هذه الفترة حول 15٪ من إجمالي الناتج القومي. أما في جانب الواردات فكانت المواد الخام والسلع الوسيطة لا تتجاوز ربع الإجمالي فقط، بينما كانت السلع الاستهلاكية تمثل نحو 33٪ من الإجمالي، ولم تتجاوز السلع الاستثمارية أكثر من 15٪، ومن ناحية أخرى بلغ الميل المتوسط للاستيراد خلال هذه الفترة أكثر من 20٪ من إجمالي الناتج القومي.

ب- الفترة 1952 – 1960:

تميزت هذه الفترة بتزايد التدخل الحكومي لتنظيم التعامل الخارجي؛ فقد لجأت الحكومة إلى تحديد المساحات المزروعة قطنًا؛ حتى يمكن مواجهة انتكاس أسعاره فيما بعد فترة رواج الحرب الكورية، كما بدأ في هذه الفترة تطبيق بعض الإجراءات التنظيمية، مثل تراخيص الاستيراد، ونظام حق الاستيراد، وأيضًا زيادة رسوم الواردات والضريبة على المدفوعات المنطلقة ببعض العمليات غير المنظورة، وقد أدى تأميم قناة السويس والعدوان الثلاثي في عام 1956، والحصار الاقتصادي

(1) لمزيد من المعلومات، راجع: محمد فخري مكي: التغيرات الهيكلية في ميزان المدفوعات المصري 1952–1976، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي الثالث للاقتصاديين المصريين، مثبته في كتاب: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، من ص 322 إلى ص 351.

(2) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 6.

التالي له، وتجميد الأرصدة الإسترلينية، إلى تطبيق نظام حصص الاستيراد، وزيادة وتعميم الرسوم على الواردات، كما تقرر منح علاوة تشجيعية لبعض أنواع الصادرات.

ج - الفترة 1961 - 1973:

تميزت هذه الفترة بتأميم الجانب الأكبر من التجارة الخارجية (استيراد وتصدير الحاصلات الرئيسة). كما بدأ خلالها تنفيذ أول خطة تنمية شاملة (1960/1961 - 1964/1965)، والتي أعلنت إستراتيجيتها (ضمن أهداف أخرى) "هي توفير بدائل الواردات"، وقد شهدت هذه الفترة عدة حروب متتالية (حرب اليمن - نكسة يونيو 1967 - حرب الاستنزاف)، التي يمكن القول إنها أدت إلى زيادة العجز في مصادر النقد الأجنبي؛ ومن ثم إلى فرض قيود صارمة على الاستيراد واستخدام النقد الأجنبي.

د- الفترة 1974 - 1976:

تميزت هذه الفترة بالرغم من قصرها بالعديد من الإرهاصات التي أدت إلى تغييرات هيكلية حادة في مجال التعامل الخارجي. فقد بدأ خلال هذه الفترة -لأول مرة- تطبيق سياسة الانفتاح الاقتصادي، وما صاحب هذا من تخفيف لقيود الاستيراد، وإنشاء السوق الموازية، والاتجاه إلى التقليل من الاعتماد على اتفاقات الدفع، كما أن الأسعار العالمية بدأت في أعقاب حرب أكتوبر 1973 في الارتفاع الحاد، وبشكل أدى إلى تدهور معدلات التبادل التجاري بالنسبة للاقتصاد المصري[1].

وقد أثرت هذه التطورات الهيكلية -بشكل واضح- على سياسات ميزان المدفوعات، وبدت هذه التأثيرات بوضوح من خلال سياسات إحلال الواردات، وسياسات سعر الصرف[2].

أثر التطورات في قطاع التجارة الخارجية على منظومة العمران المصري من 1952-1976:

ارتبطت التطورات في قطاع التجارة الخارجية بشكل مباشر بالتغيرات الهيكلية في باقي القطاعات الإنتاجية في مصر في هذه الفترة؛ بل إنه في الواقع منذ أوائل السبعينيات أصبحت التجارة الخارجية هي المتغير المستقل وباقي القطاعات الإنتاجية هي المتغير التابع، وهو وضع مقلوب بلا شك، وفي ضوء ذلك يمكن إيجاز أهم آثار التطور في قطاع التجارة الخارجية على منظومة العمران المصري خلال هذه الفترة في الآتي:

---

(1) للدكتور محيا زيتون علي رأي مخالف لذلك؛ حيث يرى أن المشكلة تكمن في التفاوت بين كمية ونوعية صادراتنا مقارنة بوارداتنا في هذه الفترة؛ حيث إن زيادة أسعار صادراتنا لم تقل، إن لم تساوي الزيادة في أسعار وارداتنا، راجع كتاب: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 355.

(2) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 7.

- ساعد الهيكل العام للتجارة الخارجية خلال فترة الخمسينيات والستينيات على تحقيق قدر كافٍ من الحماية للصناعة المصرية الناشئة، وخاصة الصناعات الاستهلاكية، وقد استفادت مدن كثيرة من هذه الحماية، كما أن الاتزان النسبي في ميزان المدفوعات في هذه الفترة ساعد كثيرًا في استمرار البرنامج الصناعي الطموح، رغم الصعوبات التمويلية العديدة التي واجهها.
- أدى التركيز في عمليات التبادل التجاري على دول الكتلة الشرقية، ومعها العالم العربي وإفريقيا خلال فترة الخمسينيات والستينيات على توليد نشاط كبير لتجارة البحر الأحمر، استفادت منه مدن القناة كثيرًا في نموها الذي لم تعطله إلا ظروف الحرب منذ عام 1967، كما شهدت هذه الفترة بداية تحقيق التوازن النسبي بين الموانئ المصرية على البحر الأحمر (السويس وبور سعيد)، وعلى البحر المتوسط (بور سعيد والإسكندرية)، وهو ما فقدته حركة التجارة الخارجية المصرية بعد ذلك؛ حيث وصل تحكم ميناء الإسكندرية في تجارة الصادر والوارد عام 1979 (أي بعد إعادة افتتاح قناة السويس بنحو أربع سنوات) إلى نحو 90٪ من جملة التجارة المصرية الخارجية، وهو ما حملها أعباء حضرية، عانت وتعاني منها إلى الآن.
- أدى فتح باب الاستيراد على مصراعيه مع بداية السبعينيات إلى تحولات جذرية في نمط الاستهلاك العام للشعب المصري، وهو ما أدى إلى تآكل مستمر للوعاء الادخاري للمجتمع، ويكفي هنا الإشارة إلى أن جملة العائدات النقدية للمصريين العاملين بالخارج، لم تكن لتكفي لسد العجز في ميزان المدفوعات، على الرغم أن هذه العائدات التي ذهبت للاستهلاك في سلع كمالية وعقارات كانت كفيلة بتمويل ركيزة صناعية متينة في المدن الإقليمية، بما يعيد صياغة خريطة العمران الحضري المصري بشكل أكثر توازنًا، ولكن للأسف هذا النهم الاستهلاكي الذي تولد مع بداية السبعينيات ظل ينمو باطراد[1]، وإلى يومنا هذا.
- تحولت مصر بفعل التطورات في قطاع التجارة الخارجية للاعتماد على مواردها الموضعية (البترول – قناة السويس – السياحة) كمصدر أساسي للنقد الأجنبي في قطاع التصدير (المنظور وغير المنظور)، كما اعتمدت على الطاقات الاستيرادية لسد الحاجات الاستهلاكية من جانب آخر، وكان ذلك –بلا شك– على حساب القطاعات التقليدية في الإنتاج، وهو ما

(1) راجع في ذلك بحث الدكتور محمد الطيب: تحليل الاستهلاك النهائي العام والخاص منذ عام 1960 وحتى 1976، مثبت في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، من ص 169 إلى ص 193.

أدى إلى تحول الكثير من العاملين في القطاعات الإنتاجية (بالإضافة للداخلين حديثًا لسوق العمل بالطبع) للاندماج في العمل في مجالات غير إنتاجية، وبالتالي لم تستطع معظم المدن المصرية تحقيق الحد الأدنى لتماسك قواعدها الاقتصادية، وهو ما انعكس سلبًا على التكامل الوظيفي للمدن داخل الأنساق الحضرية الجزئية، وبالتالي النسق الحضري العام.

- أدى تدفق السلع الاستهلاكية إلى تنامي دور السوق المركزي الذي تلعبه العاصمتان في المقام الأول، ومن بعدهما المدن الكبرى، ويمكن اعتبار ذلك محفزًا إضافيًا للهجرة الداخلية من الريف إلى الحضر (ومن الحضر إلى الحضر كذلك)، بما يزيد من الاختلال الهيكلي في منظومة العمران الحضري.
- أدى العجز المستمر والمتراكم في الميزان التجاري -والذي وصل عام 1976 إلى ما يوازي ربع الناتج القومي الإجمالي- إلى إهمال مفرط لأعمال البنية الأساسية والمرافق العامة، وهما -بلا شك- أساس تكوين البنية الحضرية القادرة على الاستمرار والمنافسة.

4- صدمة التحول السريع - تأثير سياسات الانفتاح على منظومة العمران:

يعد الانفتاح الاقتصادي نموذجًا واضحًا للتطورات الأيديولوجية الراديكالية في نظم الحكم وسياساته في مصر، فلم تمض إلا أقل من عشر سنوات فقط على قوانين يوليو الاشتراكية وحركة التأميم الواسعة (بدءًا من عام 1961) حتى انقضت الفترة الناصرية، ومعها تجربة مصر الاشتراكية (رأسمالية الدولة) -بإخفاقاتها ونجاحاتها- وذلك بوفاة عبد الناصر عام 1970، وسرعان ما تبدت ملامح التوجه الأيديولوجي الجديد للفترة القادمة بصدور القانون 65 لعام 1971 للانفتاح الاقتصادي على العالم الخارجي (الغربي عمومًا والأمريكي خصوصًا)، وتبع ذلك إصدار القانون 43 لسنة 1974، ثم القانون 32 لسنة 1977، كما صدر بالإضافة لهذا ومكملًا له 19 قانونًا وقرارًا في الفترة من عام 1971 وحتى عام 1977 لتحرير الاقتصاد القومي[1].

والانفتاح الاقتصادي -كما صورته ورقة أكتوبر، وهي الوثيقة الأساسية في هذا المجال- يعني فتح الاقتصاد المصري للاستثمار الخاص المباشر من الخارج[2]، وبما أن النظام الاقتصادي العالمي السائد وقتئذ لم يكن متاحًا فيه -إلا للدول الرأسمالية- حرية الاستثمار الخارجي، فإن ذلك كان معناه تحول البوصلة الاقتصادية المصرية من الشرق إلى الغرب، ومن اشتراكية في مراحل المراهقة الباكرة إلى رأسمالية في مرحلة الطفولة الناشئة. سريعة وشديدة هي حقًّا طبيعة التحولات القسرية والجذرية التي مرت بها السياسات الاقتصادية في مصر طوال عصرها الحديث.

---

(1) جودة عبد الخالق: أهم دلالات سياسة الانفتاح الاقتصادي بالنسبة للتحولات الهيكلية في الاقتصاد المصري من 1971 حتى 1977، ورقة بحثية مثبتة في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 385.

(2) محمد أنور السادات: ورقة أكتوبر، هيئة الاستعلامات، القاهرة، 1974، ص 62.

ويعد القانون رقم 43 لسنة 1974 -وتعديلاته بالقانون 32 لسنة 1977- هو أهم خطوة منفردة اتخذت على طريق الانفتاح، فقد اشتمل هذا القانون على بنود قلبت الواقع الاقتصادي المصري الذي ولدته الثورة رأسًا على عقب؛ فقد شملت بنود هذا القانون الآتي:

- فتح باب الاقتصاد المصري لرأس المال العربي والأجنبي في شكل استثمار مباشر في كل المجالات تقريبًا، وعلى وجه التحديد يذكر القانون مجالات التصنيع، والتعدين، والطاقة، والسياحة، والنقل، واستصلاح الأراضي الصحراوية، والإنتاج الحيواني والثروة المائية، والإسكان والامتداد العمراني، وشركات الاستثمار، والبنوك، وشركات التأمين، والتعمير، والمقاولات، وبيوت الخبرة، ومجالات أخرى[1].
- توظيف رأس المال الأجنبي مشاركة مع رأس المال المصري العام أو الخاص، مع تقرير انفراد رأس المال الأجنبي في مجالات بنوك الاستثمار والأعمال التي يقتصر نشاطها على العمليات التي تتم بالعملات الحرة، متى كانت فروعًا لمؤسسات مركزها بالخارج.
- عدم جواز مصادرة أو تأميم المشروعات.
- منح القانون قدرًا غير مسبوق من الإعفاءات الضريبية والجمركية، وفترات سماح للإعفاء الضريبي قد تصل إلى 15 عامًا (بقرار من رئيس الجمهورية)، وكذلك بلغت التسهيلات الجمركية حد الإعفاء النهائي في بعض الحالات (بقرار من رئيس الجمهورية).

وإذا أضفنا لهذا القانون قانونًا آخر في غاية الأهمية -قانون 118 لسنة 1975 للاستيراد والتصدير- فإن الصورة ستكتمل؛ لتخيل ما آلت (وتئول) إليه الأوضاع الاقتصادية المصرية في هذه الفترة وما بعدها، فقد جعل هذا القانون باب الاستيراد مفتوحًا أمام القطاع الخاص (الوطني والأجنبي)، كما هو مفتوح للقطاع العام، بعد أن ألغى القوانين 1، و203، و95، لأعوام 1959 و1963 على الترتيب بشأن تنظيم الواردات، ويمكن باستعراض السلع التي حظر استيرادها على القطاع الخاص بقرار وزير التجارة رقم 1058 لسنة 1975، فإنه يمكن القول إنه باستثناء المواد الغذائية الأساسية (الخام) كالقمح والذرة والدقيق ... إلخ، والسلع التموينية الأساسية كالشاي والسكر وزيت الطعام ... إلخ، والوقود والطاقة والبنود الإستراتيجية (الدفاع)، كان كل شيء مطروحًا للاستيراد.

وتكاملت هذه القوانين مع نظام الاستيراد بدون تحويل عملة، الذي استحدث عام 1974، والذي أتاح لأي شخص لديه موارد بالنقض الأجنبي أن يستخدمها في الاستيراد مباشرة، دون الرجوع إلى الجهاز المصرفي، وبهذه القوانين السابقة فقدت الدولة معظم آليات سلطة الضبط

(1) جودة عبد الخالق: أهم دلالات سياسة الانفتاح، مرجع سابق، ص 367.

والتحكم اللازمة للتخطيط، ومن المفارقات الغريبة أنه في ظل هذا السيل العارم من قوانين التحول الاقتصادي التي بدت وكأنها تسابق الزمن، ظلت الدولة كضرورات حتمية (للأمن الاجتماعي مثلًا) محافظة على دعم السلع وبعض المنتجات الصناعية الاستهلاكية والوسيطة، وكان هذا الدعم يستهلك الفوائض الاقتصادية للدولة؛ لتصب في النهاية في صالح الرأسمالية الجديدة الناشئة.

وعلى أي حال -وعلى الرغم من حزمة القوانين (التحولية) التي سبق ذكرها- لم تزد نسبة تدفق الاستثمارات الأجنبية سنويًّا في المتوسط عن 13٪ من المستهدف خلال الفترة من 1971-1977، قابلها في نفس الفترة ارتفاع معدل التضخم الفعلي حسب بعض التقديرات (من بينها تقديرات الأمم المتحدة) من نحو 20٪ عام 1969-1970 إلى نحو 37٪ عام 1976-1977، وارتفاع الرقم القياسي العام للأسعار بنسبة 40.7٪ بين عامي 1972-1976 حسب تقديرات البنك المركزي المصري[1]، كما ازداد الاختلال في الميزان التجاري، فبعد أن كانت قيمة صادراتنا توازي حوالي 75٪ من قيمة وارداتنا في المتوسط خلال الفترة من 1965 حتى عام 1971، انخفضت هذه النسبة لتصبح 59٪ في المتوسط خلال الفترة من 1972 حتى عام 1979 (على الرغم من دخول البترول لقطاع التصدير؛ حيث تبلغ نسبة مساهمته في إجمالي قيمة الصادرات المصرية عام 1978 نحو 42٪ منفردًا).

ويمكن هنا -قبل عرض أهم الآثار المباشرة وغير المباشرة لسياسة الانفتاح على منظومة العمران المصري- أن نوجز ما تم عرضه بمقولة للدكتور جمال حمدان[2]: " *لا عجب أن شخص البعض الانفتاح المسئول عن هذا كله بأنه (انفتاح استيرادي)، مثلما هو (انفتاح استهلاكي) أساسًا، ولا عجب كذلك أن تضخمت نشاطات التصدير والاستيراد وما يخدمها ويتصل بها من سمسرة ووكالات تأمين وشحن ... إلخ، إلى مئات أو آلاف الشركات، التي تمخضت بدورها عن مجتمع بأسره من المليونيرات وأشباه المليونيرات، مليونيرات الانفتاح*".

وانعكس ذلك بالطبع على الخصائص الاجتماعية للسكان (حضر وريف)، وتغير التركيب الطبقي الاجتماعي بعنف، كما تحولت أنماط الاستهلاك والإنفاق بوجه عام، حيث أصبحت النتيجة النهائية في رأي الكثيرين[3] "*هي مجتمع طبقي مختل، طبقات مقلوبة، وطبقية متميعة، باختصار فوضى طبقية ضاربة، وخلط هيكلي عام وعارم. وهذه الفوضى وهذا الخلط تحدد ملامح انقلاب*

(1)البنك المركزي المصري، التقرير السنوي 1976، مارس 1977، جدول 12، نقلا عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 96.

(3) جمال حمدان: المرجع السابق، ص 60، 61.

طبقي لا ثورة طبقية، انقلاب اجتماعي لا ثورة اجتماعية. ومصر في هذا الرأي لم تكن طبقية ولا برجوازية ولا رأسمالية أكثر مما هي اليوم بالدقة، ولا كانت الفروق الطبقية أوسع وأبرز مما هي الآن قط، حيث ازداد الأغنياء غنى والفقراء فقرًا، والنتيجة الصافية أو الصافعة في تقدير هذه المدرسة الفكرية أو النقدية أن مصر فقدت طريقها إلى الاشتراكية، واختلت بوصلتها الاجتماعية طبقيًّا، فالانفتاح إذن هو أعلى مراحل الليبرالية والرأسمالية".

وخلاصة القول إن نهاية هذه المرحلة كتبت نهاية التطلعات والأهداف التي جاءت بها الثورة، وأعادت الاختلال الطبقي إلى سابق عهده مع تغير مكوناته، فبينما زالت طبقة الإقطاع الزراعي في الريف والأقاليم، برزت وتبلورت طبقة من برجوازية المدن ورأسمالية التجارة والصناعة، فبعد أن انتهى تقريبًا دور الأرض الزراعية من حيث المكانة والسلطة الاجتماعية بدأ دور التجارة والصناعة وعقار ومضاربات المدن، حتى أصبحت عمارة أو ناطحة واحدة من تلك التي ملأت قلب العاصمة في هذه الفترة لتعادل قيمة أكبر إقطاعية زراعية في الريف في العصر الذي قامت الثورة من أجل تصفيته.

ويمكن هنا عرض مثال[1] أن أحد أبراج الإسكان الإداري الفاخر الذي شيد في قلب العاصمة في هذه الفترة تكلف أكثر من 103 مليون جنيه إسترليني، وهو مبلغ يوازي ثلث إلى نصف تكاليف إنشاء السد العالي، ولا يقل كثيرًا عن تكاليف إنشاء أنبوب سوميد، والمقدر أن هذا المبلغ كان يمكن أن يحقق واحدًا من المشروعات القومية الكبرى -المنتجة لا العقيمة- كاستصلاح 60 ألف فدان للزراعة، كتقديم البنية الأساسية لمدينة جديدة نصف مليونية، كمشروع إسكان اقتصادي من 45 ألف وحدة سكنية لسكان العشش والمقابر، أو أخيرًا كإقامة مجمع صناعي متكامل للأسمنت طاقته 2 مليون طن سنويًّا.

حقًّا، ما أشبه الليلة بالبارحة، فبعد جهد مكثف لتطوير الاقتصاد المصري في النصف الأول من القرن التاسع عشر، يفرض على مصر أن تترك ما بنته خلال هذه الفترة يذهب أدراج الرياح، وأن تسارع لمقتضيات نمط تقسيم العمل الدولي الذي فرضته القوى الدولية المسيطرة في ذلك الوقت، وعلى رأسها إنجلترا، ومرة أخرى، بعد جهد مكثف لتطوير الاقتصاد المصري خلال الخمسينيات والستينيات من القرن العشرين، تبدأ الحركة العكسية في اتجاه ربط الاقتصاد المصري بالسوق

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، المرجع السابق، ص 66، 67، نقلًا عن محمد حسن درة: الانغلاق والانفتاح والأمة الوسط، جريدة الشعب 21-9-1982، ص 11.

الرأسمالية العالمية، فكأن عجلة التاريخ الاقتصادي المصري قد دارت دورة كاملة خلال قرن ونصف من الزمان[1].

أثر سياسة الانفتاح الاقتصادي على منظومة العمران المصري حتى عام 1976:

يمكن إيجاز الآثار المباشرة وغير المباشرة لسياسة الانفتاح الاقتصادي على منظومة العمران المصري (مع اعتبار أن المدى الزمني للدراسة بهذا الفصل توقف عند عام 1976، وهو ما يجعل بعض هذه الآثار أكثر وضوحًا في الفصل التالي) في الآتي:

- تضخمت العاصمتان بشكل غير مسبوق، سواء على المستوى الحجمي، أو على مستوى نمو الكتلة العمرانية، ويكفي للاستدلال على ذلك أن الكتلة المبنية للقاهرة الكبرى نمت خلال الفترة من 1968 حتى 1977 بمعدل نمو قدره 555 هكتار سنويًّا، بينما بلغ هذا المعدل نحو 334 هكتار سنويًّا في الفترة من 1945 حتى 1968[2].
- أدى الاعتماد الجارف على الاستيراد مع تنامي سلوكيات استهلاكية لم تكن مألوفة في الريف أو الحضر إلى اختلال العديد من المنظومات الإنتاجية التي كانت بدأت تتشكل خلال العقد السابق على هذه الفترة؛ مما أدى إلى اضطراب الأدوار التكاملية لمفردات هذه المنظومات الفرعية؛ بل وانفرط عقد بعضها في ضوء الأدوار الوظيفية المستحدثة بفعل سياسة الانفتاح[3].
- نظرًا لتكون فوائض رأسمالية لدى طبقة اجتماعية صاعدة من طبقات لم تألف الادخار، ومن ثم الاستثمار، فإن هذه الفوائض وجدت طريقها للاستثمار في أكثر المجالات أمنًا (العقارات)، ومن ثم ارتفعت الكثافة البنائية بشكل مذهل؛ مما شكل دعمًا غير محدود لاستقطاب تيارات الهجرة الداخلية إلى قلب العاصمتين خاصة، وسائر المدن الكبرى بوجه عام، (بالإضافة إلى تأثير عوائد تحويلات

(1) جودة عبد الخالق: أهم دلالات سياسة الانفتاح الاقتصادي، مرجع سابق، ص 391، كما شاركه في هذه الرؤية العديد، على سبيل المثال، راجع: جلال أحمد أمين: بعض قضايا الانفتاح في مصر، مرجع سابق ص 403-405، وكذلك: جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 48.

(2) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 90.

(3) حتى على مستوى التركيب الداخلي للمدن، خاصة المدن التي تحولت حديثًا من قرى إلى مدن ظهر هذا التأثير بوضوح على استعمالات أراضيها، ولمزيد من التفاصيل راجع: محمد شحاتة درويش: استعمالات الأراضي في المدينة المصرية، دراسة في خصائص التوزيع المكاني وآليات التطور في النصف الثاني من القرن العشرين، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، 1998، الفصل السادس.

المصريين العاملين بالخارج[1])؛ مما أثر على أحجام المدن وعلى الشكل العام لهيراركية توزيع الأحجام داخل منظومة العمران المصري.

- تحولت نظرة السياسة الاقتصادية للدولة للقطاعات الرائدة اقتصاديًّا، فبعد أن كانت صناعة ثم زراعة ثم تجارة ونقل، خلال الستينيات، أصبحت بفعل سياسة الانفتاح قناة السويس ثم البترول ثم السياحة بالترتيب، والملاحظ أن خصائص الموضع أصبحت ذات حاكمية في هذا التحول، وهو ما فرض واقعًا توزيعيًّا جديدًا على خريطة التدفقات الاستثمارية لا تلعب فيه مواقع التجمعات دورًا فعالًا، ولما كان الموقع لا الموضع هو الذي يحدد الأدوار الوظيفية داخل الأنساق الحضرية، فإن لذلك بلا شك تأثيرًا سلبيًّا على كفاءة ديناميكية عمل هذه الأنساق.

- شهدت هذه الفترة تناميًا غير مسبوق للعشوائيات على أطراف المدن؛ بفعل تيارات الهجرة المتزايدة من جانب وتغير التركيب الطبقي على المستوى الاجتماعي الاقتصادي من جانب آخر، وتكون فوائض رأسمالية في يد الطبقات الصاعدة من الحرفيين والمزارعين المتحولين لتوهم لأنشطة حضرية هامشية، ولكنها ذات عوائد اقتصادية مرتفعة، بالمقارنة بمستويات دخول الطبقة الوسطى والمثقفة (الموظفين) -أو بلوريتاريا الانفتاح- كما أطلق عليهم د. جمال حمدان[2].

- تأثرت الخريطة الإيكولوجية لعمران العاصمتين بصفة خاصة، والمدن الكبرى بصفة عامة بالتمايز الطبقي العنيف الذي أضفته هذه المرحلة على شرائح المجتمع، وأصبح واضحًا عليها التوزيع المكاني للطبقات الاجتماعية بخصائصها المميزة[3]. وهو ما سيؤثر تلقائيًّا في نمط واتجاه نمو هذه المدن في المستقبل القريب، كما سيتم توضيحه.

---

(1) سيتم التعرض لهذا الموضوع بشيء من التفصيل في الفصل التالي، ولمزيد من التفاصيل راجع: محمود عبد الفضيل: أثر هجرة العمالة المصرية للبلدان النفطية على العمليات التضخمية ومستقبل التنمية والعدالة الاجتماعية في الاقتصاد المصري، الجمعية المصرية للاقتصاد والإحصاء والتشريع، القاهرة، 1980.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، المجلد الثالث، مرجع سابق، ص 60.

(3) لمزيد من التفاصيل راجع: وفاء محمد عبد المنعم عامر: إيكولوجيا المدينة العربية، دراسة في ديناميكية تطور مدينة القاهرة خلال الفترة من عام 1947 حتى عام 1986، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، قسم الهندسة المعمارية، 1990، الباب الثالث، الجزء الثالث.

5- تطور قطاعات النقل والخدمات وتأثيرها على منظومة العمران:

يرى الكثيرون أن قطاع النقل لم يشهد تطورًا كبيرًا خلال هذه الفترة[1]، خاصة قطاعي النقل النهري والنقل بالسكك الحديدية؛ حيث كانت طاقة النقل بمصر في بداية الخمسينيات أكبر من الطلب، كما كانت الوسائل الأقل تكلفة (السكك الحديدية والنقل النهري) تقوم بالدور الأكبر في هذا المجال، ويمكن في إيجاز عرض أهم التطورات في مجال النقل في هذه الفترة في الآتي:

1.5 السكك الحديدية والنقل البري والنهري:

النقل بالسكك الحديدية:

تعد السكك الحديدية هي أرخص وسائل النقل تكلفة، كما كانت هي الوسيلة الأنسب بكل المقاييس لنمط مصر الإنتاجي لعقود طويلة، ولكن هذا المرفق المهم أصابه قدر كبير من التراجع على امتداد الفترة موضوع الدراسة في هذا الفصل، فمثلًا لم يتم مد خطوط جديدة خلال هذه الفترة، باستثناء خط الواحات حلوان لنقل خام الحديد، وقد اعتمد هذا الخط في معظم مساره على الخط القديم الذي كان قد أنشئ زمن الاحتلال بين الواحات والجيزة، وعلى ذلك ظلت شبكة السكك الحديدية طوال هذه الفترة تقريبًا تدور حول نفس أطوالها قبل بداية الفترة (حوالي 4000 كم).

وتشير الأرقام إلى تراجع الاعتماد على النقل بالسكك الحديدية، خاصة منذ عام 1970، فقد بلغ المتوسط السنوي للأوزان المنقولة بالسكك الحديدية في الفترة من 1960 وحتى 1964 نحو 11.5 مليون طن، بينما بلغ هذا المتوسط نحو 8.2 مليون طن خلال الفترة من 1971 حتى 1975، أي سجلت انخفاضًا قدره 3.5 مليون طن[2] (حوالي 30٪)، كما استمر هذا المتوسط حتى عام 1985 حسب بعض المصادر[3].

أما بالنسبة لنقل الركاب فقد بلغ عدد الركاب الذين تم نقلهم بالسكك الحديدية عام 1959-1960 حوالي 103 ألف راكب، ارتفع هذا العدد عام 1975 ليبلغ 305 ألف راكب، أي تضاعف عدد الركاب نحو ثلاثة أضعاف خلال 15 عامًا، إلا أن عدد القطارات ارتفع من 370 قطارًا إلى 540 قطارًا خلال نفس الفترة[4]، أي بنسبة 36٪، ولعل الصور التي تنقلها وسائل الإعلام عن اعتلاء الركاب لأسطح القطارات ونوافذها خلال تلك الفترة وما بعدها مباشرة لهي خير دليل على صدق هذه البيانات.

---

(1) فهمي الداغستاني: النقل في مصر، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، القاهرة 23-25 مارس 1978، مثبت في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 274.

(2) المرجع السابق، ص 276.

(3) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 156.

(4) فهمي الداغستاني: النقل في مصر، مرجع سابق، ص 276 (يستثنى ركاب الضواحي من أعداد الركاب).

ومما يؤسف له حقًّا أنه بحلول عام 1975 كان حوالي 45٪ من الخطوط وأكثر من 30٪ من الوحدات المتحركة كانت قد جاوزت العمر الافتراضي المقرر لها[1]؛ بل إن هذا المرفق بدأ لأول مرة في تاريخه يمثل عبئًا على ميزانية الدولة، حيث تشير الأرقام إلى أن النقل بالسكك الحديدية حقق أرباحًا قدرها 8.1٪ من مصروفات تشغيله عام 1959-1960؛ بل إن هذه الأرباح وصلت إلى 23.4٪ عام 66-1967، ولكن هذا القطاع حقق خسائر قدرت بنسبة 56٪ من مصروفات التشغيل عام 1975، ومنذ ذلك التاريخ، وينظر إلى قطاع السكك الحديدية على أنه عبئ على ميزانية الدولة، على الرغم من أنه كان حتى وقت قريب للغاية يمثل أهم مواردها من البنية الأساسية[2].

النقل على الطرق:

لم تهتم سياسة الاحتلال بشبكة الطرق المرصوفة قدر اهتمامها بشبكة السكك الحديدية؛ حيث يعد ذلك أحد جوانب سياستها الاقتصادية التي فرضتها على مصر (التخصص الاقتصادي)، وكانت شبكة النقل الحديدي أحد أهم آليات نجاح سياسة الاحتلال في ذلك، وتدلنا الأرقام على ذلك بوضوح، فالاحتلال الذي خلف وراءه شبكة سكك حديدية بلغ طولها نحو 4000 كم، لم يترك خلفه إلا حوالي 500 كم من الطرق المرصوفة (430 كم سنة 1935)[3].

وعندما جاءت الثورة، وبدأت مرحلة التنوع الاقتصادي، والتخلي تدريجيًّا عن سياسة التخصص، بدأ الاهتمام بتشييد الطرق المرصوفة يعتلي أولويات قطاع النقل، فشبكة الطرق المرصوفة التي كانت 430 كم عام 1935 بلغ طولها 6500 كم عام 1960[4]، ثم وصلت إلى نحو 12000 كم عام 1977[5]، ولكن هذه التطورات الكمية في أطوال شبكة الطرق المرصوفة لم تكن متوازية مع التطور الهائل الذي حدث في أعداد المركبات؛ نتيجة التحول عن الوسائل التقليدية القديمة في النقل، فعقد مقارنة بسيطة بين أطوال الطرق في كل مرحلة مرتبطًا بعدد المركبات قد يكون له دلالاته في هذا الصدد.

---

(1) المرجع السابق، ص 277.

(2) يرى د. إسماعيل صبري عبد الله أن الأولويات تبدلت في قطاع النقل وغيره في ظل سياسة الانفتاح في السبعينيات؛ ففي الوقت الذي أحجمت فيه الحكومة عن تمويل مشروع مترو أنفاق القاهرة الذي أقرته عام 1973، نراها بدلًا من ذلك تسارع لتمويل مشروع التليفزيون الملون وغيره من المشروعات التي تعد رفاهية في ظل مقتضيات المرحلة، راجع: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 291-293.

(3) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 157.

(4) المرجع السابق.

(5) فهمي الداغستاني: النقل في مصر، مرجع سابق، ص 277.

ففي عام 1935 بلغ عدد المركبات 25336 مركبة[1] على 430 كم طرق، بمعدل حوالي 59 مركبة / كم، بينما في عام 1960 بلغ عدد المركبات نحو 110 ألف مركبة[2] على 6500 كم طرق، بمعدل قدره حوالي 17 مركبة / كم، ثم قفز عدد المركبات عام 1980 إلى 750 ألف مركبة[3] على 12000 كم طرق، بمعدل قدره حوالي 63 مركبة / كم، وهو معدل يفوق ما كان عليه عام 1935.

أما عن تكلفة النقل على الطرق، فإنها تفوق مثيلتها على السكك الحديدية بنحو ثلاثة أمثال، ومثيلتها بالنقل النهري بنحو أربعة أمثال، حيث بلغت تكلفة النقل على الطرق عام 1975 حوالي 17 مليمًا للطن / كم (التكلفة الاقتصادية 11.2 مليم للطن / كم)، بينما بلغت التكلفة الفعلية على السكك الحديدية 6 مليم للطن / كم (التكلفة الاقتصادية 8 مليم للطن / كم)، أي أقل من التكلفة الاقتصادية، أما بالنسبة للنقل النهري فقد بلغت التكلفة 4 مليم للطن / كم (التكلفة الاقتصادية 2.3 مليم للطن / كم). وعلى الرغم من ذلك شهدت هذه الفترة -وما بعدها- تحولًا شديدًا نحو النقل على الطرق على حساب باقي الوسائل، حيث بلغت نسبة ما نقل على الطرق من بضائع عام 1975 نحو 83٪ من البضائع المنقولة، ونحو 75٪ من الركاب[4].

وقد يرجع البعض السبب في ذلك لطبيعة التحولات التي طرأت على هيكل الإنتاج المصري، ولكن بالنظر في طبيعة المواد المنقولة على الطرق نجد على سبيل المثال[5] 85٪ من الغلال، 94٪ من الرمل والزلط والحجر الجيري، 93٪ من الصلب، 98٪ من مواد التشييد والبناء، 91٪ من الأسمدة، 28٪ من الخامات المعدنية بما فيها الفوسفات، وبالنظر في هذه القائمة نجد أن معظمها تعد السكك الحديدية هي الوسيلة المثلى والاقتصادية لنقلها، ولذلك فإن البعض يرجع ذلك إلى أسباب أخرى تتعلق بطبيعة التحولات الاجتماعية الاقتصادية التي جاءت بها سياسة الانفتاح، خاصة أنه عام 1980 كان عدد سيارات النقل بمصر يبلغ نحو 67 ألف سيارة، لم يكن مملوكًا منها للدولة إلا نحو ألفي سيارة، والباقي مملوك للقطاع الخاص[6] (أي بنسبة حوالي 3٪)، وقد قدرت بعض المصادر خسائر الاقتصاد المصري نتيجة التحول الشديد عن النقل بالسكك الحديدية إلى النقل بالطرق[7] (الأعلى تكلفة) بحوالي 100 مليون جنيه سنويًّا خلال الفترة من 1970 وحتى 1975، (هذا بالإضافة لما كان

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 159.

(2) المرجع السابق.

(3) المرجع السابق.

(4) فهمي الداغستاني: النقل في مصر، مرجع سابق، ص 279.

(5) المرجع السابق، ص 280.

(6) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، ص 159.

(7) فهمي الداغستاني: النقل بمصر، مرجع سابق، ص 280 .

يحققه قطاع السكك الحديدية من خسائر نتيجة عدم تشغيله بشكل اقتصادي)[1]، كما أن لذلك مردودًا أيضًا على أسعار المستهلكين؛ حيث يعتبر النقل مكونًا أساسيًّا فيها[2]؛ بل إن النقل في عمومه يعد أحد الركائز الأساسية الثلاثة التي تتشكل عليها ثروات الأمم (بالإضافة لكل من التخصص والتسويق)، كما يرى ذلك آدم سميث في كتابه (ثروات الأمم)، وعليه فإن سياسات النقل خلال هذه الفترة كانت على قدر كبير من الاضطراب، ما زالت مصر تعاني نتائجه المتردية حتى الآن.

النقل النهري:

بلغ النقل النهري حالة من التردي لم يبلغ مثيلها (على المستوى النسبي) في تاريخ مصر الاقتصادي، فعلى الرغم من تخلي النقل النهري عن دوره الريادي في حركة النقل بمصر مع تطور شبكة النقل الحديدي، إلا أنه ظل محتفظًا بقدر نسبي معقول، يتناسب مع كون معظم المجاري المائية المصرية -وهي شبكة هائلة الطول والتفرع- لم تنشأ من أجل النقل بل الري[3]، إلا أن المجاري المائية المتاحة للملاحة النهرية -على قلتها- لم تستغل على الوجه الأمثل خلال هذه الفترة.

وأهم المجاري الملاحية النهرية التي استخدمت خلال هذه الفترة تمثلت في[4] نهر النيل بالوجه القبلي وفرعي رشيد ودمياط، والرياحات الأربعة التوفيقي والمنوفي والبحيري والناصري، وترع المحمودية والإبراهيمية والإسماعيلية والنوبارية (التي تم استحداثها) بالإضافة لبحيرتي السد والمنزلة، وهذه المجاري على محدوديتها إلا أنها تمثل هيكلًا توزيعيًّا طبيعيًّا يتلاءم تمامًا مع النسق العام لتوزيع معظم التجمعات العمرانية المصرية على اختلاف مراتبها الحجمية ووظائفها (حيث نشأت أصلا -أو نمت- بفعل هذا الهيكل التوزيعي)، ولذلك فإن إهمال هذا المرفق المهم جدًّا -عمرانيًّا قبل أن يكون اقتصاديًّا- قد أفقد العديد من التجمعات العمرانية أحد أهم مزاياها الموقعية ذات التأثير على قاعدتها الاقتصادية.

---

(1) يرى البعض تلك هي أحد مظاهر الرأسمالية الجديدة الناشئة في مصر في ذلك الوقت، كما هي أحد نتائجها، فمعظم ما يتم نقله بالطرق ملك القطاع العام، في حين أن من ينقل هو القطاع الخاص، وفي ذلك تحيز لوسيلة النقل الأكثر تكلفة والأقل ملاءمة، وهو تحيز لا يمكن تفسيره إلا في ضوء نظام الأولويات والقوى الضاغطة في المجتمع المصري (القطاع الخاص في مجال النقل)، راجع: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 300.

(2) يذكر د. إسماعيل صبري عبد الله، نقلًا عن دراسة لجهاز تخطيط الأسعار عن أسعار الخضر؛ حيث أسفرت عن أن الهامش بين سعر الحقل وسعر المستهلك النهائي يتراوح بين 40٪ و60٪، وأن تكلفة النقل وحدها تمثل نحو 20٪ من هذا الهامش، راجع: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 292.

(3) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 574.

(4) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 161.

وعلى أي حال، فإن بواخر النقل النهري في تلك الفترة لم تزد عن بضع عشرات أخذت في التضاؤل، إلى أن وصل عددها عام (1995) 27 باخرة[1] -تدخل في مجموعها البواخر السياحية- وهو رقم يعكس حالة النقل النهري بالتقريب خلال هذه الفترة وما بعدها.

أثر التطورات في قطاع النقل على منظومة العمران المصري في الفترة من 1952 حتى 1976:

تعد التطورات التي يشهدها قطاع النقل من أهم العوامل المؤثرة على العمران، ويشمل هذا التأثير كلا من التركيب الداخلي للمدينة (كوحدة مستقلة) أو الهيكل العام (المنظومة / النسق) التي تنتظم فيها هذه المدن، ويمكن ببساطة -على سبيل المثال لا الحصر- ملاحظة تأثير شبكة النقل الحديدي على عمران مدن مثل طنطا، بينما يمكن ملاحظة تأثير النقل بالطرق على عمران مدن مثل قليوب، وميت غمر ... إلخ، أما النقل النهري فهو الذي دعم رشيد لقرون طويلة، كما أن معظم مدن الوجه القبلي نشأت كموانٍ نهرية في البداية، أما عن تأثير هذه التطورات على منظومة العمران المصري خلال الفترة من 1952 حتى 1976 فيمكن إيجاز أهمها في الآتي:

- دعم الهيكل العام لقطاع النقل عملية التركيز الشديد للأنشطة والخدمات بالعاصمتين؛ حيث إن التطور التلقائي الذي شهده هذا القطاع لم يكن ليصب إلا في صالح هذه المركزية، وهذا ما عبرت عنه رؤية د. جمال حمدان بقوله[2]: *" أما السيارة، وهي كمبدأ عكس القطار وعامل نشر محقق للصناعة، السيارة حين جاءت واجهت احتكار السكك الحديدية طويلًا في البداية، إضافة إلى فقر وسوء الطرق البرية بعد ذلك أيضًا؛ ولذا كان قصارها في المراحل الأولى هي أنها نشرت الصناعة حول المدينتين الكبيرتين على مدى وامتداد شبكة الطرق الإسفلتية الجيدة حولهما فقط، فزادتهما تضخمًا على تضخم، ولم تفعل سوى أن حولت الحوت الخطير إلى إخطبوط أخطر. أما بعد ذلك في المراحل المتأخرة، حين تحسنت وتوسعت شبكة الطرق حقيقة، وغطت الأقاليم وغزت الريف، فرغم أنها أصبحت بالقوة عامل انتشار وانتشار للصناعة، أي عاملًا مضادًا للتركيز والتكدس القديم، فقد جاء ذلك مع إيقاف التنفيذ إلى حد ما؛ لأنه جاء بعد فوات الأوان عمليًّا؛ ذلك أن الصرح الصناعي نفسه كان قد تبلور بالفعل، وتجمد على هيكله المكدس المكتسب من قبل، واكتسب بنفسه لنفسه قوة تراكم ذاتية واستقلالا عن قوى وعوامل البعثرة، لقد تغلبت قوى الحجم المكتسب والموفورات الخارجية على قوى اللوري والنقل الخفيف "*.
- بالإضافة للمساحات الواسعة نسبيًّا من الأراضي الزراعية الخصبة التي تم التهامها في سبيل إنشاء شبكة الطرق الزراعية المرصوفة (قدرت بأكثر من 60 ألف فدان خلال الفترة من 1935

(1) المرجع السابق.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 575.

وحتى 1975)، أي نحو 1500 فدان سنويًّا، فإن هذه الشبكة قد أدت بدورها إلى نمو عمراني أفقي غير مسبوق، فكما سبقت الإشارة، تم التهام نحو 630 ألف فدان من الأراضي الزراعية الخصبة خلال الفترة من عام 1967 حتى عام 1976، وهو ما يعني استهلاك نحو 70 ألف فدان سنويًّا خلال هذه الفترة، فإذا ما علمنا أن معدل استصلاح الأراضي في هذه الفترة لم يتعد بحال 10 آلاف فدان سنويًّا على أقصى تقدير، تبين لنا مدى عمق هذا الأثر.

- في ظل سياسة الانفتاح وتداعياتها الاقتصادية الاجتماعية، فإن سياسة النقل واعتمادها على شبكة النقل على الطرق لم تكن إلا عاملًا محفزًا آخر على زيادة معدلات الهجرة من الريف إلى الحضر، وإلى العاصمتين على وجه الخصوص، ويمكن هنا للاستدلال عرض بعض الحقائق الرقمية، فمثلًا بلغ إجمالي عدد المركبات على الطرق في مصر عام 1980 نحو 750 ألف مركبة (كما سبق الذكر)، استحوذت القاهرة وحدها على نحو 605 ألف مركبة منها، بنسبة قدرها حوالي 81٪ من إجمالي عدد المركبات، بينما استحوذت الإسكندرية على ما يزيد عن 88 ألف مركبة بنسبة حوالي 12٪ من جملة المركبات، كما استحوذت بور سعيد على ما يزيد عن 8000 مركبة بنسبة حوالي 1.1٪ من جملة المركبات[1]، وهذا يعني ببساطة أن هذا النوع من النقل تحكمت فيه المدن الثلاثة بنسبة حوالي 95٪، فأي انتشار للأنشطة يمكن أن يحققه مثل هذا الاحتكار العاصمي لأهم آليات تحقيقه؟!
- ساعدت شبكة الطرق المرصوفة وتفرعاتها الكثيفة تكوين محاور صناعية ناشئة بالدلتا على وجه الخصوص، خاصة في ظل سياسة ما سمي بالتصنيع الريفي؛ حيث إن الكثير من الصناعات التي نمت على هذه المحاور كانت تعد في الأساس صناعات زراعية، (مع اعتبار أن هذه المحاور نمت في حدود ما أتاحته لها سياسات التصنيع التي سادت هذه الفترة بتحكماتها الموقعية المركزية)، وأهم هذه المحاور هي: محور (سخا، كفر الشيخ، دسوق، فوه، المحمودية، إدفينا، رشيد)، ثم محور (المحلة الكبرى، طلخا، المنصورة، فارسكور، دمياط)، ثم محور (السنطة، زفتى، ميت غمر، الزقازيق، بلبيس)، ثم أخيرًا محور (تلا، شبين الكوم، منوف، أشمون). وهذه المحاور على الرغم من ظهور بعض ملامحها خلال الفترة التي سبقت الثورة مباشرة، إلا أن علاقاتها الإنتاجية لم تكتسب صفاتها المميزة إلا مع تنامي شبكة النقل على الطرق مؤخرًا، وعلى الرغم من أن العلاقات الارتباطية لمدن هذه المحاور لا تقارن بمثيلتها بين مدن إقليمي القاهرة أو الإسكندرية، إلا أن ذلك يخضع منطقيًّا لتأثيرات الحجم والتخصص.

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 159.

- ساعدت -بل دفعت- شبكة الطرق المرصوفة على تحول عدد كبير من القرى إلى مدن خلال هذه الفترة، فقد تحولت 28 قرية إلى مدينة خلال هذه الفترة بالوجه البحري، بينما تحولت 19 قرية إلى مدينة بالوجه القبلي[1]، ومن هذه القرى المتحولة حديثًا ما لعب دورًا حضريًّا مؤثرًا بعد ذلك، مثل شبرا الخيمة، والدخيلة، وكوم أمبو، وإدفينا، وغيرها كما سيلي بيانه.
- ساعدت شبكة الطرق المرصوفة (بالإضافة للخصائص الموقعية) على تنامي ظهور القرى العملاقة، والتي يتخطى فيها حجم سكان بعض القرى 50 ألف نسمة، وهي بذلك تفوق حجمًا الكثير من المدن المتوسطة المصرية، ومن أهم هذه القرى (وراق العرب، وراق الحضر، المعتمدية، كرداسة)، ويلاحظ أن هذه القرى -التي تتبع إداريًّا محافظة الجيزة- هي في الواقع من المكونات العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى، ونظرًا لانخفاض أسعار السكن بهذه القرى مقارنة بالمناطق الأكثر حضرية بالإقليم، ومع توفر وسائل الانتقال، فإن نموها اللا محدود أصبح أمرًا واقعًا. هذا بالإضافة للقرى الكبيرة التي يتراوح عدد سكانها بين 30 و50 ألف نسمة، والتي بلغ عددها عام 1986 (22 قرية، منها 14 بالوجه البحري و8 بالوجه القبلي)[2].
- في ظل اتساع شبكة الطرق وتفرعاتها، بدأت المزايا النسبية المكتسبة بفعل المواقع التي احتلتها بعض المدن على خطوط السكك الحديدية أو الموانئ النهرية تتراجع، في مقابل المزايا النسبية التي تولدها الخصائص الموضعية، كنتيجة طبيعية لتحييد عنصر النقل عبر الوسائل التقليدية القديمة (السكك الحديدية، النقل النهري).

2.5 **قطاع التعليم:**

شهد مجال التعليم عدة تطورات مهمة جدًّا خلال هذه الفترة، ولعل الهيكل العام الذي تمت صياغته للتعليم المصري في هذه الفترة هو نفس الهيكل الحالي مع بعض الاختلافات الطفيفة غير المؤثرة، فكما ذكر في الفصل السابق فإن التعليم خضع لسياسة استعمارية سافرة، هدفها الأول هو حصول المصريين على أقل قدر ممكن من التعليم؛ ضمانًا لعدم ظهور نزعات استقلالية قد تؤثر على مكانة المحتل في السيطرة على البلاد، كما ظهرت نزعة واضحة لجعل اللغة الإنجليزية هي لغة التعليم الأساسية؛ وذلك بهدف القضاء على النزعات الوطنية والقومية، وتأكيدًا على تبعية مصر لإنجلترا ثقافيًّا، كما هو الحال سياسيًّا واقتصاديًّا، وبذلك يتم إحكام السيطرة على كل شئون البلاد.

(1) الكتاب الإحصائي السنوي، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، 1997، ص 12.
(2) المرجع السابق، ص 85-86.

وتتبين جهود التعليم في مصر؛ حيث بدأ من أول دستور لها عام 1923 على أن التعليم الابتدائي إجباري للمصريين، وقد تم اتخاذ خطوة أخرى للأمام مع ثورة 1952، والتي ركزت على إنشاء تعليم ابتدائي مجاني موحد، أما دستور 26 مارس سنة 1964 فلم يخرج عن ذلك، سوى أنه جعل التعليم في مراحله المختلفة في مدارس الدولة وجامعاتها بالمجان. ويبدو واضحًا حجم التطور الكمي الهائل في أعداد المدارس التي تم إنشاؤها خلال هذه الفترة، والتي انتشرت في معظم أرجاء مصر (ريف وحضر)، كما يشير تطور أعداد التلاميذ الملتحقين بهذه المدارس في هذه الفترة إلى ثورة كمية حقيقية في مجال التعليم في مصر، شملت التعليم الأساسي والثانوي والفني والجامعي[1]. وفي هذه الفترة 1952 حتى 1976 ظهر عدد من الجامعات[2].

أثر التطورات في قطاع التعليم على منظومة العمران المصري في الفترة من 1952 - 1976:

تمثل التطورات التي شهدها قطاع التعليم خلال هذه الفترة طفرات حقيقية من حيث الكم أو النوع أو التوزيع، وهو ما كان له بالغ الأثر على منظومة العمران المصري، ويمكن إيجاز أهم هذه الآثار في الآتي:

- ساعد توطين المدارس الثانوية بنوعيها (العام والفني)، على خلق أدوار إقليمية ذات ثقل نسبي في معظم التجمعات الحضرية، وخاصة في التجمعات الحضرية الناشئة حديثًا، والتجمعات الحضرية محدودة الحجم السكاني بوجه عام.
- أدى التطور الكمي الهائل في أعداد الخريجين للمراحل التعليمية المختلفة -وخاصة في المستوى الأعلى (الثانوي والجامعي)- إلى إحداث تغيرات جوهرية في هيكل العمالة المصرية في هذه الفترة؛ حيث شهدت هذه الفترة العديد من التحولات في خصائص القوى العاملة[3]، وهو ما انعكس -بالإضافة لعوامل أخرى- على هيكل التصنيف الوظيفي للمدن المصرية.
- نظرًا لعدم مواكبة توزيع مشروعات التنمية الحضرية إقليميًّا للتطورات الهائلة في قطاع التعليم، فإن النتيجة التلقائية لذلك كانت هي نزوح معظم هؤلاء الخريجين من مدنهم أو قراهم تجاه العاصمتين في الأساس، ثم إلى باقي المدن الكبرى بشكل محدود.
- كل الجامعات الإقليمية التي تم إنشاؤها خلال هذه الفترة شيدت مع بداية السبعينيات (باستثناء جامعة أسيوط التي أنشئت عام 1955)، ولما كانت أعداد خريجي مدارس الثانوي تقدر بمئات

(1) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 8

(2) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 9

(3) لمزيد من التفاصيل راجع عبد النبي الطوخي، تحليل التغيرات في خصائص القوى العاملة في مصر، من 1947 حتى 1974، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، مثبتة في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، من ص 209 حتى ص 236

الآلاف على مستوى القطر قبل إنشاء أي من هذه الجامعات، فإن نزوح هؤلاء الخريجين إلى العاصمتين؛ حيث توجد الجامعات أصبح أمرًا واقعًا، وبالطبع فإن معظم هؤلاء لا يعود مرة أخرى إلى موطنه الأصلي بعد انقضاء فترة الدراسة الجامعية، وهو ما انعكس بجلاء في التضخم الواضح، الذي عانت وتعاني منه العاصمتين والقاهرة الكبرى على وجه الخصوص (لاحظ الانفجار الحجمي لمدينة الجيزة خلال هذه الفترة، كما سيلي بيانه).

- ساعد التطور الكبير الذي شهده قطاع التعليم، إلى جانب الطفرة الإعلامية التي حققها ظهور التليفزيون بمصر عام 1960، ثم مع تداعيات سياسة الانفتاح الاقتصادي، إلى سرعة التحول السلبي في الأنماط الاستهلاكية للمجتمع المصري، سواء على مستوى الريف أو الحضر[1]، وهو ما انعكس بعد ذلك على تغير نمط الإنتاج بالتبعية، وبالتالي على هيكل وظائف المدن المصرية.
- بنشأة الجامعات الإقليمية في هذه الفترة تأكد دور الأنساق الحضرية الفرعية بالدلتا، والتي أصبح أساسها قطاع الخدمات؛ حيث لم توطن مشروعات صناعية بالدلتا لها نفس قدرة الاستقطاب الحضري الذي ولدته هذه الجامعات.
- زاد التوزيع الإقليمي للجامعات التي تم إنشاؤها خلال هذه الفترة من فجوة التنمية بين الوجه القبلي والبحري؛ حيث شيدت ست جامعات في الشمال في مقابل جامعتين فقط في الجنوب خلال هذه الفترة.

6- حروب مصر وتداعياتها وتحولات العمران – السويس اليمن سيناء:

خاضت مصر خلال هذه الفترة عدة حروب، منها ما فرض عليها فرضًا، مثل حرب السويس عام 1956، ومنها ما كان جزءًا من إستراتيجيتها القومية، مثل حرب اليمن عام 1962، ومنها ما كان من تداعيات النظام العالمي ما بعد الحرب العالمية الثانية، وهي الحروب المصرية الإسرائيلية عام 1967، ثم حرب الاستنزاف، ثم حرب 1973، وعلى اعتبار أن مصر كانت من الدول الرئيسة التي شاركت في حرب فلسطين عام 1948، فمعنى ذلك أنه في خلال أقل من 30 سنة قدر لمصر خوض خمسة حروب ضارية، منها ثلاثة على أراضيها (حرب السويس والحروب المصرية الإسرائيلية)، كما تميزت هذه الحروب بالطول النسبي لمداها الزمني، فمثلًا حرب اليمن استمرت حوالي 4 سنوات، والحرب مع إسرائيل استمرت لأكثر من 6 سنوات، وذلك -بلا شك- أثر بشدة على أحوال مصر الاقتصادية والاجتماعية، ومن ثم على أحوال منظومتها العمرانية.

---

(1) راجع: محمد صلاح الدين الجندي: الأنماط الإنفاقية الحضرية والريفية في جمهورية مصر العربية في الفترة من 1958 حتى 1965، وكذلك: محمد الطيب: تحليل الاستهلاك العام والخاص في جمهورية مصر العربية منذ 1959 وحتى 1976، أوراق بحثية مثبتة في كتاب: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، من ص 169 وحتى ص 202.

حرب السويس 1956:

تعتبر الطموحات التنموية المصرية هي المحرك الأساسي لإشعال فتيل هذه الحرب، فقد اعتبر إقدام الحكومة المصرية على تأميم قناة السويس بمثابة إعلان الحرب ضد قوى الاستعمار القديم، وأيًّا ما كانت أسباب هذه الحرب، إلا أنها تعد من أقل الحروب التي خاضتها مصر في هذه الفترة من حيث الأضرار الاقتصادية والاجتماعية؛ بل إن العوائد الاجتماعية والثقافية لهذه الحرب كانت من أهم بواعث التطورات الإنتاجية التي شهدتها مصر خاصة حتى عام 1967 (النكسة)، فقد تولدت خلال هذه الفترة التي أعقبت حرب السويس مباشرة قوة دفع وطنية هائلة، لو كانت توفرت لها آليات صالحة ورؤية بعيدة المدى، لكانت شكلت منعطفًا تنمويًّا لا مثيل له في دول العالم النامي[1]، أما عن الجوانب السلبية فقد تمثلت في تدمير جزء كبير من البنية العمرانية لمدينة السويس، وبشكل أقل تأثيرًا في مدينة بور سعيد، إلا أنه لسرعة انتهاء الحرب (في حوالي ثلاثة أشهر)، بالإضافة إلى عدم وجود خسائر عسكرية كبيرة؛ نظرًا لعدم حدوث مواجهة مباشرة بين الجيوش، فإن الأضرار المادية تعد محدودة مقارنة بحجم الحرب والقوى المشاركة فيها. كما لم ينتج عن هذه الحرب عمليات نزوح أو تهجير تؤثر في هيكل التوزيع السكاني لمدن القناة.

حرب اليمن 1962-1967:

جاءت هذه الحرب في سياق المشروع القومي الناصري، وأيًّا ما كانت جدوى هذه الحرب على المستوى السياسي، فإنها ستظل موضع خلاف بين الكثيرين، وما يعنينا هنا هو أن هذه الحرب رفعت نصيب نفقات الدفاع من الدخل المحلي الإجمالي من نحو 5.5٪ في 1960-1962 إلى نحو 7.5٪ في أثنائها[2]، في وقت كانت البرامج التنموية في مصر في أمس الحاجة إلى زيادة مواردها التمويلية، خاصة أنه مع السنوات الأخيرة لهذه الحرب (عام 1966) كانت مصر قد اضطرت لتخفيض قيمة الجنيه المصري، كما كانت بدأت الاعتماد النسبي على القروض الخارجية لتمويل مشروعاتها التنموية، وإن كانت هذه القروض لم تتخط بحال الحدود الآمنة.

أما عن الآثار العمرانية المباشرة لهذه الحرب فإنها تمثلت في نشاط كثيف لمدينة وميناء السويس، وهو ما يعيد للأذهان ما حدث لهذه المدينة أثناء الحروب الوهابية التي خاضها محمد علي في الحجاز في الربع الأول من القرن التاسع عشر، غير أن المردودات السلبية لهذه الحرب تعد في نظر الكثيرين أحد العوامل التي مهدت للهزيمة العسكرية الكاسحة التي منيت بها مصر عام 1967، والتي

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: محمد حسنين هيكل: ملفات حرب السويس، دار الشروق، 1989.

(2) إبراهيم العيسوي ومحمد علي نصار: محاولة لتقدير الخسائر التي ألحقتها الحرب العربية الإسرائيلية بمصر منذ عدوان 1967، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، 23-25 مارس 1977، مثبتة في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 134-135.

وضعت نهاية فعلية للتدخلات العسكرية المصرية في اليمن، وكان من تداعيات هذه الهزيمة تدمير جزئي لمدينة السويس، وتهجير معظم سكانها مع باقي سكان مدن القناة، كما سيلي عرضه.

الحروب المصرية الإسرائيلية 1967-1973:

يمكن القول إن الاعتداءات الإسرائيلية واحتلال إسرائيل لأراض مصرية، وما صاحبها من ظروف تعبئة وحالات حرب أو شبه حرب (اللاحرب واللاسلم) قد ترتب عليها من الناحية الاقتصادية أربع مجموعات متداخلة من الآثار السلبية، وهي[1]:

- فقدان تام ودائم لقدر من الموارد المادية والبشرية؛ نتيجة لما لحقها من دمار كلي أو جزئي، بما أفقدها فاعليتها كعنصر من عناصر الثروة الاقتصادية القومية، وقد ترتب على ذلك نقصان في قدرة الاقتصاد المصري على النمو، سواء بطريقة مباشرة، من خلال الانخفاض في رأس المال المنتج أو القوى العاملة، أو بطريقة غير مباشرة، من خلال ما يترتب على ذلك من هبوط في إنتاجية ما تبقى من موارد مادية أو بشرية.
- فقدان جزئي أو مؤقت لبعض الموارد المادية؛ نتيجة لوقوعها في نطاق الأراضي التي احتلها العدو أو بالقرب منها (مثل قناة السويس وآبار البترول في شبه جزيرة سيناء)، ومن ثم فقدان جزئي أو مؤقت لما كان يمكن لهذه الموارد أن تسهم به في نمو الاقتصاد المصري منذ وقوع العدوان، وحتى استرداد هذه الموارد مرة أخرى مع تسوية النزاع.
- خسائر اقتصادية ناجمة عما تحدثه حالة الحرب أو شبه الحرب من اضطرابات واختلال في حركة الاقتصاد المصري، وتتضمن هذه الخسائر ما يصيب الاقتصاد القومي من أضرار؛ نتيجة لتوقف أنشطة إنتاجية في بعض المناطق، أو نتيجة لنقل بعض المنشآت الإنتاجية من المناطق الشرقية إلى مناطق أكثر أمنًا (مثل نقل مصنع الأسمدة من السويس إلى مدينة طلخا، ومصنع اللمبات الكهربائية من مدينة الإسماعيلية إلى مدينة كفر صقر ... إلخ)، أو نتيجة لنمو الطاقات العاطلة في بعض خطوط الإنتاج، هذا فضلًا عما يصيب توزيع القوى العاملة من اختلال، وما يصيب المجتمع من تضخم، وما يتحمله المجتمع من أعباء الاستدانة، وتراجع الاستثمارات الأجنبية.
- خسائر ناتجة عما يطرأ على نمط استخدام الموارد -وبالتالي هيكل الإنتاج- من تعديل تمليه ظروف الحرب أو شبه الحرب، وتتمثل هذه الخسائر في الناتج الذي كان سيعود على الاقتصاد المصري من استخدام الموارد التي حولت إلى الاستخدامات العسكرية وشبه العسكرية استخدامًا بديلا، ويمكن لهذه الاستخدامات البديلة أن تسهم على المدى القصير في زيادة الاستهلاك العام والخاص؛ مما يسهم إسهامًا مباشرًا في النمو؛ كالإنفاق على الصحة والتعليم،

(1) المرجع السابق، ص 128-129.

كما كان يمكن لهذه الاستخدامات البديلة أن تسهم في زيادة التكوين الرأسمالي عن طريق الزيادة التي كان بالإمكان تحقيقها في المدخرات وموارد النقد الأجنبي.

ومن خلال تحليل المؤشرات الفعلية للخسائر التي ترتبت على هذه الحروب، فإن الأرقام تؤكد على تراجعات شديدة في جميع جوانب الاقتصاد المصري كما يلي:

- ارتفع نصيب نفقات الدفاع من الدخل المحلي الإجمالي من نحو 5.5٪ في 1960-1962 إلى نحو 10٪ في سنوات ما بعد 1967، حتى وصل إلى 20٪ في 1973-1974، ثم تراجع إلى 15٪ في 1975.
- هبط نصيب الاستثمار الإجمالي في الدخل المحلي الإجمالي من 18٪ قبل عام 1967 مباشرة، ليصل إلى نحو 13٪ في السنوات التي تلت عدوان 1967، حتى وصل إلى 12٪ عام 1973.
- ارتفعت نسبة العجز في ميزان المدفوعات إلى الدخل المحلي الإجمالي من نحو 3.35٪ خلال الفترة من 1960-1966 إلى نحو 6.62٪ في الفترة من 1967-1974 (أي نحو الضعف)، وهو ما أدى إلى تزايد حجم الدين الخارجي لمصر، مع تقلص قدرتها على الوفاء بخدمة ديونها السابقة.
- هبوط القدرة الادخارية؛ حيث عملت الاختلالات التي سبق الإشارة إليها على انخفاض الميل الحدي للادخار المحلي من 14.6٪ في الفترة 1952-1966 إلى -34.8٪ في الفترة 1967-1974، أي أنه بينما كانت كل مائة جنيه إضافية في الدخل تضيف إلى المدخرات نحو 15 جنيهًا قبل عام 1967، كانت نفس هذه الزيادة في الدخل مصحوبة بانخفاض في المدخرات قدره حوالي 35 جنيها[1]. لقد تدهورت نسبة الادخار المحلي الإجمالي إلى الدخل المحلي الإجمالي من نحو 13٪ قبل 1967 إلى نحو 6٪ في السنوات التالية، كما قدرت بالسالب في منتصف السبعينات[2].

وهذه المؤشرات السلبية التي تم عرضها ترتب عليها آثار مباشرة، لعل من أهمها[3]:

---

(1) صقر أحمد صقر: الادخار وإستراتيجية التنمية في مصر، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثاني للاقتصاديين المصريين، القاهرة، مارس 1977.

(2) إبراهيم العيسوي ومحمد علي نصار: محاولة لتقدير الخسائر التي ألحقتها الحرب المصرية الإسرائيلية، مرجع سابق، ص 136.

(3) لمزيد من التفاصيل راجع دراسة معهد التخطيط القومي عن تقدير الخسائر الاقتصادية التي ألحقها عدوان 1967 وأعقابه بالاقتصاد المصري، والتي صدرت بالقاهرة عام 1977 بعنوان:

(ADVERSE ECONOMIC EFFECTS RESULTING FROM ISRAELI AGGRESSIONS AND CONTINUED OCCUPATION OF EGYPTIAN TERRITORIES ،A PRELIMINARY EVALUATION . INP. CAIRO. 1977).

- تباطؤ معدلات إحلال بعض الأصول، وتأجيل إحلال بعضها الآخر، وقد انعكس ذلك بصورة واضحة في تدهور حالة المرافق العامة ومعظم عناصر البنية الأساسية، كما انعكس ذلك بشكل كبير في بعض القطاعات الإنتاجية مثل قطاع النسيج ومصانع كيما (أكبر منتج للسماد في مصر في ذلك الوقت)، حيث أدى التأخير في عمليات الإحلال والتجديد عن وقته المناسب إلى تحمل تكاليف باهظة؛ نظرًا لارتفاع سعر المعدات الجديدة من جهة، وزيادة الاعتماد على الواردات في السماد بشكل واضح.
- تأجل تنفيذ عدد من المشروعات، وتهددت فترات تنفيذ بعضها الآخر، ومن الأمثلة البارزة هنا مشاريع استصلاح واستزراع الأراضي، والمشاريع المكملة للسد العالي، خاصة مشاريع الصرف؛ مما كان له أثر واضح في تدهور إنتاجية الأرض الزراعية، وكذلك المشروعات الكيماوية المعتمدة على الطاقة الكهربية، والتي تنتج -ضمن ما تنتج- السماد، وفي حين كان مخططًا قبل 1967 أن تصبح مصر دولة مصدرة للسماد في أوائل السبعينيات، أصبحت -وإلى الآن- مستوردًا صافيًا له، وكذلك فإن تأخير تنفيذ مثل هذه المشروعات أدى إلى تزايد حدة العجز في المعروض من السلع الغذائية، خاصة الزراعية؛ مما أدى إلى زيادة الاستيراد منها.

وعلى أي حال فقد تباينت التقديرات النهائية لخسائر مصر المادية جراء هذه الحروب، فبينما ذهب التقدير الأعلى إلى أن مصر قد تكبدت نحو 100 مليار جنيه خسائر مباشرة وغير مباشرة لهذه الحروب (بما فيها الخسائر العسكرية)، نجد أن التقدير الأدنى لخسائر هذه الحروب كان نحو 17 مليار جنيه (لا تشمل الخسائر العسكرية)[1]. ومما لا شك فيه أن هذه الخسارة المادية الهائلة (بالإضافة لعوامل تتعلق بأسلوب إدارة اقتصاديات الحرب) قد أدت إلى ارتباك شديد في الخطط التنموية، وصل في قمته إلى التخلي عن روح هذه الخطط والانقلاب عليها، وساعد على ذلك التحول الإيديولوجي لدى القيادة السياسية الذي دعمه انقسام رؤية المجتمع التقييمية للتجربة الاشتراكية، في ظل ما آلت إليه نتائجها بفعل النكسة. وعمومًا يكفي للاستدلال على مدى فداحة الخسائر المادية لهذه الحروب، أن التقدير الأدنى لحجم هذه الخسائر كان يكفي وحده لإنشاء 34 مشروعًا في حجم السد العالي (الذي تكلف حوالي 500 مليون جنيه).

أهم آثار الحروب مع إسرائيل على منظومة العمران المصري حتى عام 1976:

- أدت الحرب إلى تدمير جزئي لمدن القنال الثلاثة؛ حيث اعتبرت مسرحًا للعمليات مع شبه جزيرة سيناء؛ مما أدى إلى تهجير الحكومة لمعظم سكانها، حيث تم توزيعهم بشكل أساسي على محافظتي القاهرة والشرقية، بالإضافة لبعض المحافظات الأخرى بقدر أقل، وقد انعكس ذلك

(1) إبراهيم العيسوي ومحمد علي نصار: محاولة لتقدير الخسائر التي ألحقتها الحرب المصرية الإسرائيلية، مرجع سابق، ص 145 (التقديرات بأسعار عام 1975).

على التراتب الحجمي لهذه المدن في تعداد 1976؛ حيث تراجعت بور سعيد من الرتبة 4 التي احتلتها عام 1960 إلى الرتبة 6، بينما تراجعت السويس من الرتبة 5 إلى الرتبة 10، وكذلك الإسماعيلية التي تراجعت من الرتبة 11 إلى الرتبة 15، والجدير بالذكر هنا أن هذه التراجعات الطفيفة (حيث الفاصل الزمني بين بداية إعادة التوطين وتعداد 1976 أقل من عامين) تؤكد على متانة البناء الحضري لمدن القناة بفعل الموقع دون شك.

- تم نقل المصانع المهمة التي كانت متوطنة بمدن القنال إلى مواقع داخلية[1]، ولعل أهم المدن التي تأثرت بهذا النقل هي مدن القاهرة والإسكندرية وطلخا، حيث تم نقل مصنع سماد نترات النشادر من السويس إلى طلخا، كما تم نقل مصنع ورق الكرافت من السويس إلى شركة الورق الأهلية بالإسكندرية، كما تم نقل معامل تكرير البترول وإنتاج زيوت التزييت والبيتوين (الإسفلت) من معامل تكرير السويس إلى مشروع تكرير العامرية، كما تم نقل مشروع الصباغات النسجية إلى القاهرة، وكذلك معامل تكرير البترول من السويس إلى مسطرد، ومصنع اللمبات من الإسماعيلية إلى كفر صقر[2] ... إلخ.
- أدت فترة التجنيد الممتدة طوال فترة الحرب إلى عزوف العديد من المجندين من أهل الريف عن العودة إلى قراهم بعد انتهاء فترة تجنيدهم، وتوزعوا على المدن بصفة عامة والقاهرة بصفة خاصة (فإذا ما علم أن أعداد هؤلاء المجندين كان يقدر بمئات الآلاف فإن ذلك يوضح قوة هذا الأثر على عمران المدن)، وهذه الحالة تشبه إلى حد كبير استقرار عمال السخرة في المدن بعد انتهاء أعمالهم في الأشغال العامة بهذه المدن (في القرن التاسع عشر)، مع الاعتراف بالاختلاف الضمني في طبيعة التشبيه.
- تعد عملية إعادة تعمير مدن القناة هي البداية العملية للاتجاه نحو إنشاء المدن الجديدة في مصر[3]؛ حيث لفتت الانتباه إلى إمكانية تحريك السكان داخليًّا بشكل مخطط ومستهدف، وإن كانت الخصائص الموقعية لمدن القناة تعد فريدة من نوعها، كما أنها لا تخلو من بناء حضري تراكمي، فالسويس تاريخها الحضري يفوق التاريخ الحضري للعاصمة ذاتها -موضعًا لا موقعًا- (سيتناول الفصل التالي ذلك بشيء من التفصيل).
- تعد مدينة طلخا نموذجًا لإمكانية إعادة توزيع السكان بتفتيت المركزية الصناعية (الاحتكارية) للعاصمتين، فهذه المدينة التي كانت تحتل حجميًّا المرتبة 72 عام 1947 تراجعت7 مراتب حجمية عام 1960 لتصبح في المرتبة 79 (رغم خصائصها الموقعية المميزة جدًّا؛ لقربها الشديد

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، الصناعة، مرجع سابق، ص 44-45.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 585-586.

(3) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، الصناعة، مرجع سابق، ص 53.

من مدينة المنصورة)، نجدها بفعل مرور خط أنابيب غاز حقول أبو ماضي، ثم نقل بعض الصناعات من مدينة السويس إليها بفعل الحرب (وكلا الأمرين كان لضرورة) قد تقدمت 20 مرتبة حجمية عام 1976 لتصبح في المرتبة 59 (ضاعفت سكانها بين عامي 1960 و1976)، وبذلك أصبحت تملك عتبة حجمية تؤهلها للتكامل الوظيفي مع توأمتها المنصورة، وهو الأمر الممكن تكراره مع العديد من المدن المصرية.

- أدى توقف الملاحة بقناة السويس خلال فترة الحرب إلى انتقال كل التجارة الخارجية إلى ميناء الإسكندرية كميناء وحيد، وهو ما أدى إلى نزوح أعداد هائلة من العاملين بالأنشطة البحرية إلى مدينة الإسكندرية، وضواحيها (العامرية والدخيلة)، ونظرًا لطول الفترة (أكثر من سبع سنوات) فإن الكثير منهم استقر فيها ولم يعد، وهو ما أثر بشكل واضح في نموها الحجمي الكثيف بين تعدادي 1960 و1976.
- اكتسب طريق القاهرة – الإسكندرية الزراعي أهمية إضافية خلال سنوات الحرب؛ لكونه الطريق الرابط بين العاصمة والميناء الوحيد في القطر، وهو ما كان له تأثير واضح في ارتفاع معدلات النمو السكاني للمدن الواقعة عليه، كما تدل على ذلك بيانات تعدادي 1960 و1976، حيث شكلت المدن الواقعة عليه خلال هذه الفترة محورًا صناعيًّا وتجاريًّا مهمًّا جدًّا في قلب الدلتا، حتى أن د. جمال حمدان علق على ذلك بقوله[1]: "*إنه أوشك أن يكون طريق القاهرة الإسكندرية الصناعي وليس الزراعي*".
- أدى الدور الذي لعبته كل من مدينتي الزقازيق وبلبيس خلال سنوات الحرب وبعدها (خلال مرحلة إعادة التعمير) كقاعدة إمداد وتموين، ثم كقاعدة خدمية، إلى ارتفاع معدلات النمو السكاني بشكل واضح بين تعدادي 1960 و1976، فالزقازيق تقدمت لتحتل المرتبة التاسعة بعد أن كانت في المرتبة العاشرة حجميًّا، وبلبيس التي أوشكت أن تضاعف حجم سكانها خلال هذه الفترة تقدمت لتحتل المرتبة 28 عام 1976، بعد أن كانت في المرتبة 31 عام 1960.
- تأخرت التنمية الاقتصادية كثيرًا في مدن المواجهة (بور سعيد والإسماعيلية والسويس، ومعهم شبه جزيرة سيناء)؛ حيث إن التدمير المتوالي لهذه المدن منذ حرب 1956 وحتى عام 1973 جعل التدفقات الاستثمارية لتنميتها تتباطأ إلى حد لا يناسب -إطلاقًا- المزايا الموضعية والموقعية الفريدة لهذه المدن؛ مما أعاق دورها الذي كان متوقعًا في جذب التنمية، وكسر الاحتكار العاصمي، وتخفيف الضغط عن الدلتا.

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 633.

7- أثر التطورات السياسية والاقتصادية والاجتماعية على منظومة العمران المصري من ثورة يوليو حتى عصر الانفتاح الاقتصادي:

مرت مصر بتطورات سياسية واقتصادية شديدة التقلب وسريعة التحول خلال هذه الفترة، كما سبق العرض، وعلى اعتبار أن العمران هو المرآة التي تنعكس عليها هذه التطورات، فإن أثر هذه التطورات قد بدا واضحًا على منظومة العمران المصري خلال هذه الفترة؛ بل وامتد لعقود تالية، وفيما يلي عرض تحليلي لهذه الآثار على منظومة العمران المصري من جوانبها المختلفة.

1.7 تطورات التقسيم الإداري وأعداد وأحجام المدن:

ثبت تقسيم مصر على المديريات حتى صدر القانون رقم 124 لسنة 1960 بتقسيم الجمهورية إلى محافظات ومدن وقرى كالآتي:

أ- تقسم الجمهورية إلى وحدات إدارية، هي: المحافظات والمدن والقرى، ويكون لكل منها الشخصية المعنوية.

ب- تحدد نطاق المحافظات بقرار من رئيس الجمهورية ونطاق المدن بقرار من المحافظ.

ج- يجوز تقسيم بعض المدن إلى أحياء يكون لكل منها مجلس فرعي يصدر بتنظيمه واختصاصاته قرار من وزير الإدارة المحلية.

د- ينشأ في كل قرية أو مجموعة من القرى المتجاورة مجلس قروي بقرار من وزير الإدارة المحلية.

ويلاحظ أن التقسيم الجديد هو نفس التقسيم التقليدي الذي كان متبعًا في مصر، وهي تقسيم الدولة إلى محافظات (بعد أن استبعد القانون الجديد كلمة مديرية، وأطلق على الجميع محافظات)، وكل محافظة تقسم إلى عدد من المدن والقرى، وأضاف إلى كل من هذه الوحدات الإدارية شخصية اعتبارية تخضع لنواحي الرقابة الحكومية؛ ضمانًا لأن يكون نشاطها في نطاق السياسة العامة القومية للدولة، كما وحد القانون هذه الرقابة والوصاية الإدارية على المجالس المحلية بعد أن كانت موزعة على وزارة الداخلية ووزارة الإدارة المحلية.

كما فرق القانون بين القرية والمدينة؛ فالقرية في بيئتها الريفية واقتصادها الريفي تختلف عن المدينة في بيئتها الحضرية، ولهذا جعل للقرية نطاقًا متماثلًا يتفق مع بيئتها الريفية، وللمدينة نطاقًا يتلاءم مع بيئتها الحضرية.

كما أنه لم يجعل لجميع المدن نطاقًا متماثلًا؛ فقد يكون لبعض المدن من الأهمية ومستوى العمران وحجم السكان ما يؤهلها لأن تكون في مستوى المحافظات، بالرغم من أنها ليست مجموعة من المدن والقرى كسائر المحافظات، مثل القاهرة والإسكندرية وبورسعيد؛ بل خصها بجهاز خاص لإدارتها المحلية.

صدر في أعقاب القانون 124 لسنة 1960 القرار الجمهوري رقم 1755 لسنة 1960، بتقسيم مصر إلى محافظات ومدن وقرى؛ تمهيدًا لتنفيذ الإدارة المحلية، وقد بلغ عدد المحافظات 25 محافظة،

والمدن 138 مدينة، وعدد مجالس القرى 973 مجلسًا (خفضت فيما بعد عدة مرات، ووصل عددها حاليا حوالي 735 مجلسًا).

وكان تقسيم المحافظات كالآتي:

القاهرة – الاسكندرية – بورسعيد – الاسماعيلية – السويس – القليوبية – الشرقية – الدقهلية – دمياط – المنوفية – الغربية – كفر الشيخ – البحيرة – الجيزة – الفيوم – بني سويف – المنيا – أسيوط – سوهاج – قنا – أسوان – مطروح – الوادي الجديد – البحر الأحمر – سيناء.

ثم صدر قرار اللجنة الوزارية للإدارة المحلية في 1961/6/9 بتعيين القواعد التنظيمية لتحديد نطاق المدن والقرى؛ للاسترشاد بها في تحديد نطاق القرى، أو اقتراح نطاق المدن، وهذه القواعد هي:

أ- قواعد عامة:

- تراعى الحدود الطبيعية للمدن والقرى من أنهار ومصارف وترع وطرق وسكك حديدية بقدر الإمكان.
- مراعاة النطاق الإداري الذي يكفل لسكان المدن والقرى سلامة الأمن.
- مراعاة التكوين الديمجرافي والاحتياجات العمرانية المستقبلية.

ب- القرى:

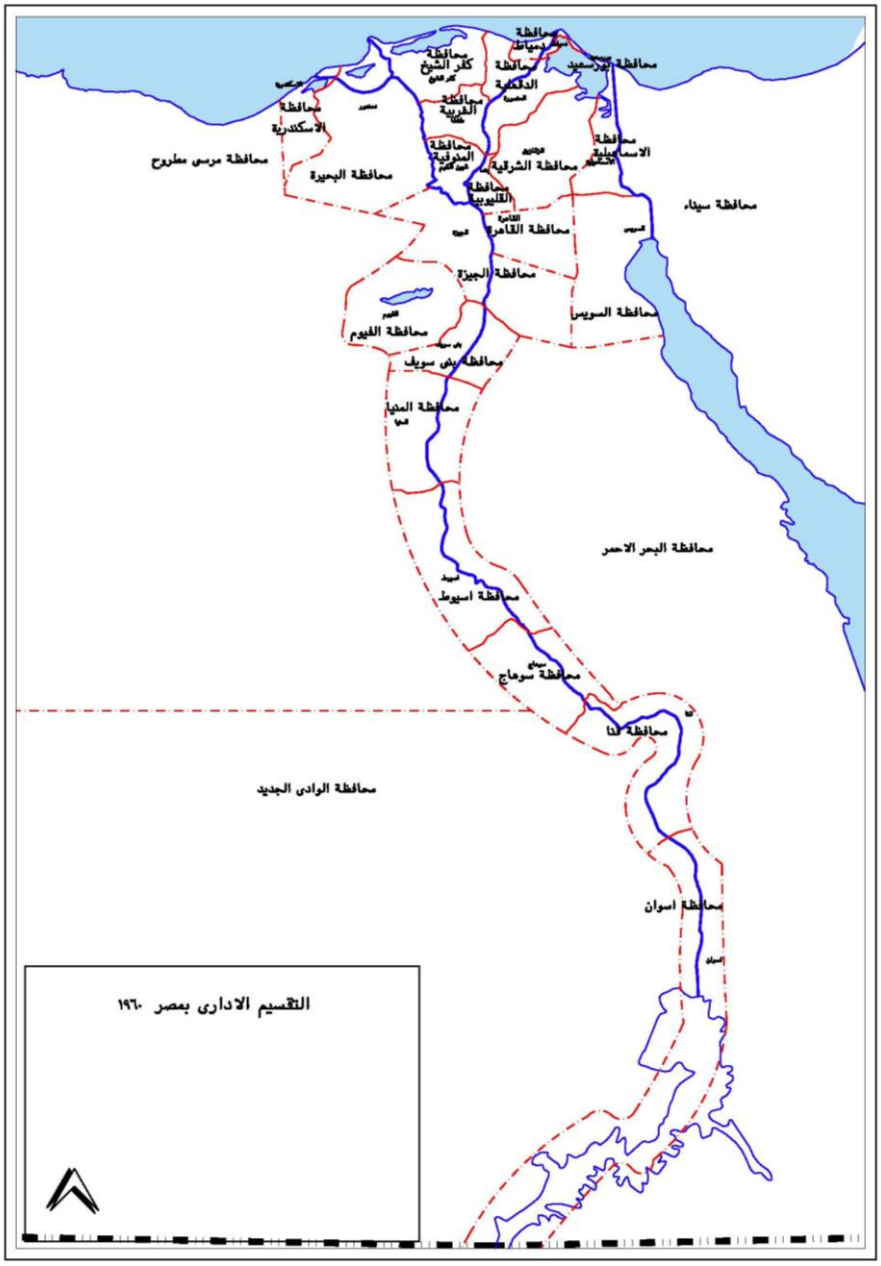
- ملاءمة وضع القرى بالنسبة لملكيات الأرض والعزب الداخلة ضمن نطاقها، بحيث يتيسر الإشراف عليها.
- مراعاة ملاءمة الخدمات الصحية والاجتماعية والثقافية لأهالي المنطقة.

مراعاة الموارد الاقتصادية الزراعية والصناعية التي تكفل للسكان مستوى جيدًا لمعيشة منتظمة.

ج- المدن:

- عمل نطاق خارجي للمدينة، يراعى فيه ضم القرى والنجوع والتجمعات السكنية التي تعتمد على المدينة اقتصاديًّا واجتماعيًّا.
- تحديد نطاق داخلي للمدن على أساس التجمعات السكنية فيها، مراعيًا الامتداد العمراني في 20 عامًا.
- يراعى في جميع الحالات توحيد أساليب الإشراف الإداري والمالي والاقتصادي المتبعة بصفة عامة.

ويعد القانون السابق وما تبعه من قرارات إدارية مكملة له البداية الفعلية للتوجه نحو التنمية الإقليمية بشكل منظم، يراعي مكوناتها الجزئية من مدن وقرى ونطاقات إشراف ... إلخ.

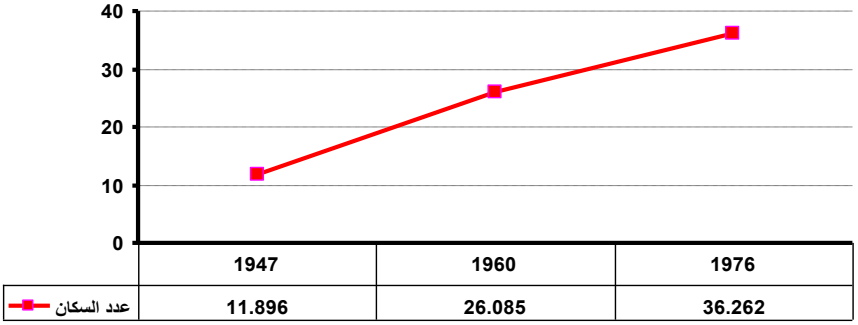


شكل رقم (1)

التقسيم الإداري لمصر عام 1960

عدد المدن المكونة لمنظومة العمران المصري في هذه الفترة:

تزايد عدد سكان مصر كثيرًا خلال هذه الفترة، فقد بلغ عدد سكان القطر عام 1947 حوالي 11.896 مليون نسمة، وشكل سكان الحضر 33.5٪ من هؤلاء السكان، ثم ارتفع عدد السكان عام 1960 ليصل إلى نحو 26.085 مليون نسمة، وشكل سكان الحضر نسبة قدرها 38.2 من جملة السكان، ثم واصل عدد السكان الارتفاع ليصل إلى نحو 36.262 مليون نسمة عام 1976، وشكل سكان الحضر نسبة قدرها 43.8٪ من جملة السكان.

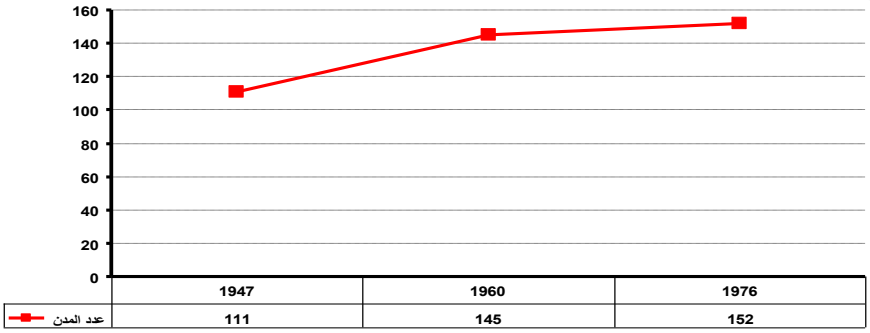


شكل رقم (2)

تطور عدد سكان مصر من تعداد 1947 حتى تعداد 1976

ومن ناحية أخرى، فإن عدد المدن المكونة لمنظومة العمران المصري فد تزايد هو الآخر بشكل ملحوظ، فبعد أن كان عدد المدن عام 1947 يبلغ 111 مدينة، فإن هذا العدد وصل عام 1960 إلى 145 مدينة، بزيادة قدرها 34 مدينة (بما فيها المدن الكبرى الثلاثة: القاهرة والإسكندرية والجيزة)، وبذلك يكون عدد المدن قد ارتفع بنسبة حوالي 30.6٪ من جملة المدن عام 1947، ثم وصل عدد المدن إلى 152 عام 1976، بزيادة قدرها 7 مدن عن تعداد 1960، وبنسبة حوالي 4.6٪ من جملة المدن. والشكل رقم (3) يوضح التطور في أعداد هذه المدن خلال هذه الفترة.

وجدير بالذكر أن تعداد عام 1947 يعد هو آخر تعداد يشهد تحولًا عكسيًّا في التصنيف الحضري (إداريًّا)؛ حيث لم تتحول أي مدينة في التصنيف الإداري من مدينة إلى قرية بعد هذا التعداد.



شكل رقم (3)

تطور أعداد المدن المصرية من تعداد 1947 حتى تعداد 1976

والجدول رقم (5) يبين المدن التي ظهرت في تعداد عام 1960 ولم تكن موجودة في تعداد عام 1947، وكذلك الجدول رقم (6) يوضح المدن التي ظهرت في تعداد عام 1976 ولم تكن موجودة في تعداد عام 1960.

جدول رقم (5)

مدن ظهرت في تعداد 1960 ولم تظهر في تعداد1947

التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة
1	شبرا الخيمة	10	اوسيم	19	فايد	28	مطاي
2	جهينة	11	بسيون	20	قفط	29	كفر سعد
3	القنطرة غرب	12	الفكرية	21	قها	30	الشهداء
4	حوش عيسى	13	دير مواس	22	ساقلته	31	إدفينا
5	القوصية	14	نقادة	23	كفر شكر	32	العدوة
6	كوم امبو	15	رأس البر	24	قطور	33	أبو سمبل
7	الخانكة	16	البرج	25	صدفا	34	القنطرة شرق
8	سرس الليان	17	التل الكبير	26	الزرقا		
9	سمسطا	18	دار السلام	27	أبنود		

ويتضح من الجدول رقم (5) أن المدن التي استحدثت في تعداد عام 1960 لم تكن لها مزايا حجمية، حيث بلغ حجم سكان أكبرها (عام 1960) حوالي 30 ألف نسمة (القنطرة غرب)، وحجم سكان أصغرها 295 نسمة (القنطرة شرق)، بينما معظم هذه المدن كان حجمها السكاني أقل كثيرًا من العديد من القرى، ويمكن تفسير ذلك في ضوء التطورات السياسية والاقتصادية التي شهدتها هذه الفترة من خلال الآتي:

- نظرًا لزيادة عدد حائزي الأرض الزراعية -بفعل قانون الإصلاح الزراعي الأول عام 1952- فإن ذلك يتطلب بالتالي وجود قواعد إدارية تتوسط الزمامات الزراعية، وتكون منطلقًا للتحكم والسيطرة في علمية الإنتاج والتوزيع في ضوء ذلك.

- التطور الكبير الذي شهده قطاع الخدمات -وخاصة الخدمات التعليمية والصحية- تطلب وجود بؤر توزيعية تنتشر في ربوع الريف، وعلى مسافات تتناسب مع طبيعة الخدمات المقدمة.
- كان زيادة عدد التجمعات الحضرية داخل عمق الريف يتماشى مع سياسة الدولة الاقتصادية في فترة الخمسينيات، من ضرورة تنمية الصناعات الريفية، وما يتطلبه ذلك من مراكز دعم وتوجيه وإرشاد، بالإضافة إلى بداية ظهور فكر التعاونيات الزراعية، وما كان يلزمها من تنظيم اجتماعي مركزي على مستوى المحليات.
- النمو السكاني الكبير الذي شهدته مصر في هذه الفترة -والذي كان أساسه القطاع الريفي- كان يتطلب وجود مراكز للأنشطة والخدمات، تمثل عتبة حاجزة تساعد في الحد من تيارات الهجرة من الريف إلى الحضر.
- ساعد التطور في شبكة الطرق ووسائل النقل عليها على دخول بعض هذه التجمعات في التصنيف الحضري.
- بعد قيام الثورة مباشرة، تم إلغاء نظام البدل في التجنيد، كما تم التشديد على مراكز التعبئة، مع رفع السقف الأعلى لعدد القوات المسلحة المصرية بما يتوافق مع الطموحات السياسية الثورية لهذه المرحلة، وهو ما تطلب وجود مراكز منتشرة في ربوع الريف للتجنيد والتعبئة، وجدير بالذكر أن عدد جنود الجيش المصري بلغ عام 1958 ثمانية أضعاف عدده عشية قيام ثورة يوليو[1].

وإذا كان ما سبق يعد أهدافًا منطقية لزيادة أعداد التجمعات الحضرية، إلا أن هذه المدن الناشئة لم تمتلك الآليات الحضرية الكفيلة بتحقيق هذه الأهداف، حتى ولو في حدودها الدنيا، وهو ما انعكس سلبًا على أدوارها الوظيفية، بالإضافة لما استهلكه نموها الحضري (الشكلي غالبًا) من الأرض الزراعية؛ حيث إن معظم هذه المدن الناشئة هي مدن داخلية (في قلب الأراضي الزراعية) وبدون ظهير للامتداد. كما أن النسق العمراني الحضري الذي كان قائمًا لم يكن قد استنفد طاقاته الإقليمية المعطلة بعد، وهو الأمر الذي جعل هذه التجمعات تقبع في ذيل أولويات التنمية الحضرية لفترات طويلة بعد ذلك.

وعلى أي حال، فإن الدلتا استحوذت على النسبة الأكبر من هذه التجمعات الحضرية الناشئة (بقرار إداري)؛ حيث استحوذت على نسبة حوالي 65٪ من هذه المدن.

(1) لمزيد من التفاصيل راجع محمد حسنين هيكل، ملفات حرب السويس، دار الشروق، 1989

جدول رقم (6)

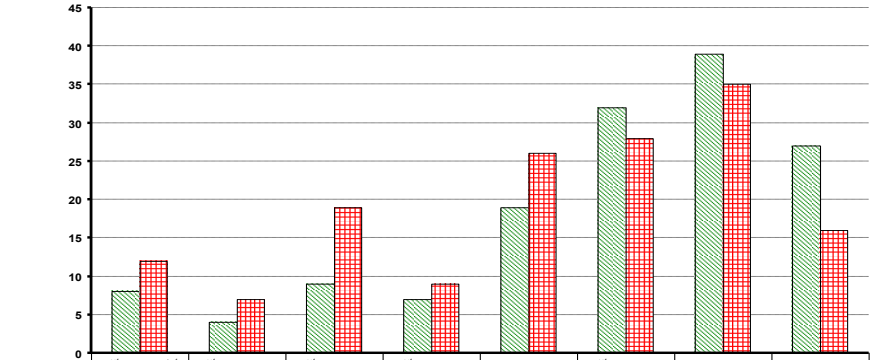
مدن ظهرت في تعداد 1976 ولم تظهر في تعداد 1960

التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة
1	مشتول السوق	5	ساحل سليم
2	مدينة نصر	6	الغنايم
3	مدينة ناصر	7	الرحمانية
4	سيدي سالم	8	الدخيلة

ولم يختلف الحال كثيرًا بالنسبة للمدن التي ظهرت في تعداد 1976 لأول مرة، حيث انحصر الحجم السكاني لهذه المدن السبعة بين 32 ألف نسمة (مدينة ناصر) و4700 نسمة (مدينة نصر)، وإن كان معظم هذه المدن وقع في الفئة من 10- 20 ألف نسمة، وينطبق ما قيل على أسباب ظهور المدن في تعداد عام 1960 على تلك التي ظهرت في تعداد 1976، ولكن الغريب في الأمر هو أنه قبل أن يتم التمكين الحضري للتجمعات التي ظهرت سابقًا، يتم إضافة تجمعات جديدة، وهو ما أدى في النهاية إلى تراكم في القصور الحضري لمعظم هذه التجمعات؛ بحيث أصبحت مع الوقت عبئًا على قواعدها الريفية من جانب، وعلى منظومة العمران الحضري الكلي من جانب آخر، فمعظم هذه المدن ظلت حتى نهاية المدى الزمني لهذه الكتاب (نهاية القرن العشرين) مدنًا زراعية حسب تصنيفها الوظيفي، كما سيتم توضيحه عند تحليل مفردات منظومة العمران المصري خلال هذه الفترة.

أحجام المدن وهيكل توزيعها المكاني:

تطور أحجام المدن المصرية خلال هذه الفترة بشكل غير متوازن على الإطلاق؛ حيث إن هناك مدنًا ضاعفت عدد سكانها بين تعدادي 1947 و 1976 (أقل من 30 سنة) بأكثر من 10 أضعاف، مثل مدينة كفر الدوار، بل إن بعضها تضاعف خلال نفس الفترة بأكثر من 18 ضعفًا (الجيزة)، وعلى الجانب الآخر نجد مدنًا أخرى ظل معدل نموها طفيفًا محدودًا مثل (بني مزار – رشيد – أشمون ...)، بالإضافة للتباينات الحجمية العنيفة للكثير من المدن خلال المدى الزمني الفاصل بين بداية الفترة ونهايتها. وهو ما يجعل قراءة هذه التباينات دون تحليل ظروف حدوثها (السياسية والاقتصادية) أمرًا عسيرًا عمليًّا. والشكل رقم (4) يوضح التطورات الحجمية للمدن خلال هذه الفترة.



	أكثر من ١٥٠ ألف نسمة	من ١٠٠:١٥٠ ألف نسمة	من ٥٠:١٠٠ ألف نسمة	من ٤٠:٥٠ ألف نسمة	من ٣٠:٤٠ ألف نسمة	من ٢٠:٣٠ ألف نسمة	من ١٠:٢٠ ألف نسمة	أقل من ١٠ آلاف نسمة
عدد المدن ١٩٦٠	8	4	9	7	19	32	39	27
عدد المدن ١٩٧٦	12	7	19	9	26	28	35	16

شكل رقم (4)

تطور الفئات الحجمية للمدن المصرية أعوام 1960-1976

فباستثناء القاهرة والإسكندرية لم تحافظ أي مدينة أخرى على رتبتها الحجمية طوال هذه الفترة، ويمكن استقراء الإطار العام للتطورات الحجمية للمدن خلال هذه الفترة في الآتي:

- بالنسبة لقمة الهرم (العاصمتين)، فإن هذه الفترة بتحولاتها السياسية والاقتصادية قد زادتهما طغيانًا حجميًّا منقطع النظير، فالقاهرة التي كانت عام 1947 تزيد قليلًا عن 2 مليون نسمة أصبحت عام 1976 تزيد قليلًا عن خمسة ملايين نسمة (زادت نحو ثلاثة ملايين نسمة في أقل من ثلاثة عقود)، أما الإسكندرية فإنها بعد أن كانت أقل قليلًا من مليون نسمة عام 1947 أصبحت تزيد كثيرًا عن 2 مليون نسمة عام 1976.

فإذا ما انتقلنا إلى مدينة الجيزة -والتي كانت في الرتبة 14 عام 1947، وبحجم سكان أقل من 70 ألف نسمة- نجدها عام 1960 تقفز قفزة هائلة، فيصبح عدد سكانها نحو 800 ألف نسمة (تضاعف أكثر من 12 ضعفًا خلال 13 سنة)، وتحتل المرتبة الثالثة بلا منازع، دافعة بذلك مدينة بور سعيد للتخلي عن رتبتها لتحتل المرتبة الرابعة، ثم تواصل الجيزة نموها الخارق لتتخطى عتبة المليون وزيادة بنحو ربع مليون آخر خلال الفترة من عام 1960 إلى 1976، تلك إذن هي بكل أعراف التحليل الديموجرافي ثورة مصر السكانية، التي صاحبت ثورتها الصناعية، وهذه هي ثورة الهجرة الداخلية التي صاحبت ثورتها الزراعية. وعلى أي حال فمن غير الإنصاف أن نظن أن نمو مدينة الجيزة يمكن أن يقارن بأي مدينة أخرى في القطر المصري (باستثناء مدينة شبرا الخيمة)، فهي أحد أحياء القاهرة وضواحيها قبل أن تكون مدينة قائمة بذاتها، كما أن تطور وسائل النقل الذي شهدته هذه الفترة جعلها في قلب مدينة القاهرة وليست على أطرافها.

وبذلك فإن المجمع المدني للقاهرة الكبرى (القاهرة – الجيزة – شبرا الخيمة) أصبح يضم عام 1976 قرابة سبعة ملايين نسمة؛ أي أكثر من نصف سكان الحضر في مصر. وهذا يعكس بجلاء ما تم عرضه للسياسات الاقتصادية التي كانت متبعة في هذه الفترة، والتي تلمست تعظيم العوائد الاقتصادية للمشروعات، بتركيزها وتكثيفها عاصميًّا، حتى أصبحت القاهرة الكبرى وحدها تنتج أكثر من 50٪ من إنتاج مصر الصناعي حسب القيمة المضافة.

وإذا ما أضيفت الإسكندرية إلى القاهرة، فإنهما معًا يمثلان ثلثي عدد سكان الحضر في مصر في هذه الفترة، ويقدمان أكثر من 70٪ من إنتاجها الصناعي حسب القيمة المضافة، إذن لم تبق السياسات التي تم اتباعها خلال هذه الفترة لباقي مدن القطر إلا القليل، سواء من حيث الحجم السكاني الحضري، أو الإنتاج الحضري، والذي تمثل الصناعة قمته.

- ثم تأتي بقية المدن العشرة الأولى في الترتيب الحجمي، والتي تبادلت أماكنها أكثر من مرة خلال هذه الفترة، إلا أنها ظلت تدور حول مراتبها، لا تبعد عنها كثيرًا، فلم يخرج من هذا الترتيب طوال هذه الفترة إلا مدينة دمنهور، التي احتلت المرتبة 9 عام 1947، ثم تراجعت عنها عام 1960 لتحتل المرتبة 33، بعد أن تخلت عن نصف سكانها تقريبًا في ظاهرة تحتاج إلى دراسة خاصة، وأغلب الظن أنها فقدت هؤلاء السكان لحساب مدينة كفر الدوار، تلك المدينة الصناعية الناشئة للتو، ولكن بسرعة فائقة، فقد ضاعفت عدد سكانها إلى أكثر من ثلاثة أضعاف خلال هذه الفترة، ثم إلى أكثر من عشرة أضعاف خلال ستة عشر سنة تالية، وذلك يعد نموذجًا يحتذى به لقدرة التوطن الصناعي على إعادة توزيع السكان بكفاءة ملائمة زمنيًّا ومكانيًّا.
- أما باقي المدن الكبرى (العشرة) فقد بدا أثر الحروب العربية الإسرائيلية واضحًا على إعادة الترتيب الحجمي داخل هذه الفئة من المدن، فبعد أن كانت بور سعيد تحتل المرتبة الثالثة عام 1947، ثم تراجعت إلى الرابعة بفعل النمو المذهل لمدينة الجيزة عام 1960، فإنها تراجعت مرة أخرى إلى الرتبة السادسة عام 1976 بفعل الحروب المشار إليها، وهو نفس ما ينطبق على مدينة السويس، التي تراجعت من الرتبة الخامسة التي احتلتها عام 1960، بعد أن ضاعفت سكانها في الفترة من عام 1947 إلى 1960، لتحتل المرتبة العاشرة عام 1976؛ بل إنها نمت بالسالب خلال هذه الفترة (حيث لم يكن معظم سكانها المهجرين قد عادوا إليها). وقد أثرت هذه الحرب على مدينة الزقازيق حجميًّا بأن دفعتها من الرتبة العاشرة التي كانت عليها عامي 1947 و1960، لتحتل المرتبة التاسعة، بعد أن كادت تضاعف عدد سكانها خلال الفترة من عام 1960 إلى عام 1976، ولكن ذلك كان بفعل عملية التهجير لسكان مدن القناة؛ حيث توطن عدد كبير ممن تم تهجيرهم فيها.

- استحوذت المدن العشرة الأولى في المراتب الحجمية على أكثر من 75٪ من إجمالي عدد سكان الحضر على مستوى القطر عام 1976، كما استحوذت على نحو 90٪ من إجمالي القيمة المضافة في الإنتاج الصناعي القومي، وبذلك يكون 93٪ من المدن المصرية يستحوذ على أقل من 25٪ من سكان الحضر، وينتج أقل من 10٪ من القيمة المضافة للناتج الصناعي، وهذا يختصر ببساطة توصيف الإطار العام الذي تدور في فلكه منظومة العمران المصري في هذه الفترة.
- لم يدخل ضمن المراتب الحجمية العشرة الأولى خلال هذه الفترة من مدن الوجه القبلي إلا مدينة أسيوط، التي احتلت المرتبة الثامنة عام 1976 بعد أن كانت في المرتبة التاسعة عام 1960، كما بدأت تستعيد معدل نموها السكاني المرتفع الذي كانت قد فقدته بفعل التأثيرات السياسية التي تم عرضها لبدايات القرن العشرين، ويرجع السبب المباشر في ذلك إلى توطن قدر كبير من الخدمات الإقليمية التي جعلتها أحد الأقطاب الجاذبة خلال هذه الفترة، حيث توطنت فيها أول جامعة إقليمية خارج العاصمتين (جامعة أسيوط التي أنشئت عام 1955، وكذلك توطن فيها أكبر مستشفى عام خارج العاصمتين (يتبع الجامعة).
- شهدت خريطة العمران المصري في هذه الفترة خمسة أقطاب جاذبة موزعة في رأس الدلتا، ولكن على حافتيها (الإسكندرية غربًا، وبورسعيد شرقًا) والقاهرة (ومعها نطاقها الحضري بالطبع) في الخاصرة، ثم أسيوط في منتصف الوجه القبلي، ثم أسوان في آخره. واللافت للنظر، أن هذه الأقطاب (باستثناء القاهرة التي استفادت من خصائص الموقع على الدوام) كلها تكونت وتشكلت بفعل جراحات هيكلية مؤثرة ومتراكمة، استطاعت أن تؤثر في النسق الطبيعي لنشأة التجمعات على واقع جيمورفولوجيا الأراضي المصرية، بمعنى أن ترعة الإسماعيلية التي تغذي بور سعيد حلت محل فرع دمياط، ثم ها هي ترعة المحمودية التي تغذي الإسكندرية حلت محل فرع رشيد، أي أن المدن التي نشأت على التكوين الطبيعي لجيمورفولوجيا النهر (دمياط – رشيد) تركت أماكنها (طوعًا أو كرهًا) لمدن على مجارٍ مائية صناعية (بورسعيد والإسكندرية). كما أن أسوان وأسيوط لم تكونا بعيدتين عن هذه الرؤية، فالأولى اكتسبت قوة الدفع الحضري (الأساسية) بفعل مشروع السد العالي وكهربائه، وما تبعه من مشروعات تكميلية، أما أسيوط فإن لها وضعًا خاصًّا في مبررات تطورها الحجمي؛ حيث إن الأسباب الأساسية في ذلك –والذي كثيرًا ما يتجاهله المحللون– هو الخط الحديدي الذي أنشأه إسماعيل بين القاهرة والوجه القبلي وتوقفه عند أسيوط، حيث ظلت أسيوط هي نهاية الخط الحديدي لفترة امتدت إلى نحو ثلاثة عقود، قبل أن تستكمله سلطة الاحتلال إلى نهاية الوجه القبلي (كما سبق الذكر في الفصول السابقة)، هذا السبب يعد واقعيًّا هو أهم ما أكسب أسيوط الصفة العاصمية للوجه القبلي

(محدود التنمية)، ولم تتخل أسيوط عن هذا الوضع المكتسب موقعيًّا (رغم عدم وجود مزايا ظاهرة على مستوى الموضع)، وبالتالي كانت هي الأجدر بتوطين الخدمات الإقليمية الكبرى بعد الثورة، وفي مراحلها الباكرة، ومنها جامعة أسيوط التي أنشئت عام 1955.

- وما سبق يدل على أن الحتم الطبيعي الذي كان يحكم منظومة العمران المصري طوال تاريخها، أصبح منذ بداية القرن التاسع عشر (بداية فترة الدراسة في هذا الكتاب) من المؤثرات التاريخية، وحل محله حتم آخر، هو الحتم السياسي (إن جاز التعبير)، أو بمعنى آخر الإرادة السياسية؛ لتكون هي المتحكم الأول في صياغة شكل منظومة العمران المصري.
- أثر التوزيع غير المتوازن للمشروعات التنموية على تباين التصنيف الحجمي للمدن بين الوجه القبلي والوجه البحري، ويمكن عرض ذلك في الآتي:

أ- الوجه القبلي:

في تعداد عام 1947، كان عدد مدن الوجه القبلي الواقعة ضمن المراتب الحجمية العشرين الأولى سبع مدن (أسيوط - الفيوم - المنيا - الجيزة - بني سويف - سوهاج - قنا) مرتبة تنازليًّا، وهو ما يمثل نسبة 35٪ من جملة هذه المدن، كما كانت أسيوط أكبر مدن الوجه القبلي حجمًا في هذه الفئة ذات حجم سكاني يفوق بقليل ضعف عدد سكان قنا المدينة الأصغر حجمًا لمدن الوجه القبلي لهذه الفئة، أما في تعداد عام 1960، فإن عدد مدن الوجه القبلي الواقعة ضمن هذه الفئة ظل كما هو 7 مدن هي بالترتيب التنازلي (الجيزة - أسيوط - الفيوم - المنيا - بني سويف - سوهاج - قنا)، وأصبحت المدينة الأولى (الجيزة) تفوق في حجم السكان للمدينة الأخيرة (قنا) بنحو ثمانية أضعاف (وهذه حالة استثنائية كما سبق القول)، ولكن الجدير بالملاحظة أنه لم تطرأ أي تغيرات في الترتيب التنازلي لهذه المدن خلال هذه المرحلة؛ بل ظلت محافظة على التفاوت الحجمي بينها كما كانت عليه عام 1947، ثم يأتي عام 1976، وتظل هذه المدن السبعة هي نفسها في هذه الفئة باستثناء دخول مدينة أسوان لتحل محل مدينة قنا، ولتسبق كلًّا من مدينتي بني سويف وسوهاج في الترتيب، بحيث أصبح الترتيب التنازلي لهذه المدن (الجيزة - أسيوط - الفيوم - المنيا - أسوان - بني سويف - سوهاج)، ولكن هذه المرة بلغ عدد سكان المدينة الأولى نحو 12 ضعف المدينة الأخيرة (سوهاج)، في الوقت الذي ظل فيه عدد سكان مدينة أسيوط يمثل حوالي ضعف عدد سكان المدينة الأخيرة (سوهاج). وما سبق يشير أنه باستثناء الطفرة الحجمية لمدينة الجيزة (من خلال التأثير العاصمي المباشر والطاغي)، والنمو المستحدث والمؤقت لمدينة أسوان بفعل السد العالي (حيث ستتراجع كثيرًا في المراحل التالية)، فإن المدن الكبرى في الوجه القبلي ظلت فيما بينها دون تقلبات تذكر في

المراتب الحجمية، سواء قبيل الثورة أو بعدها، وذلك يعكس بجلاء حالة الركود النسبي لحركة التنمية الحضرية بالوجه القبلي.

ب- الوجه البحري:

بلغ عدد مدن الوجه البحري الواقعة ضمن المراتب الحجمية العشرين الأولى عام 1947 ثماني مدن، تمثل 40٪ من مدن هذه الفئة، وهي بالترتيب التنازلي (طنطا – المحلة – المنصورة – دمنهور – الزقازيق – بلقاس – بلبيس – شبين الكوم)، وبلغ عدد سكان المدينة الأولى (طنطا) أكثر بقليل من ثلاثة أمثال المدينة الأخيرة (شبين الكوم)، وما نريد تسجيله هنا هو أن مدينة طنطا (المدينة الأولى في الوجه البحري) كانت تمثل نحو مرة ونصف حجم سكان المدينة الأولى في الوجه القبلي (أسيوط)، بينما تساوت تقريبًا مدينة شبين الكوم (المدينة الأخيرة بالوجه البحري في هذه الفئة) مع مدينة قنا (المدينة المماثلة بالوجه القبلي).

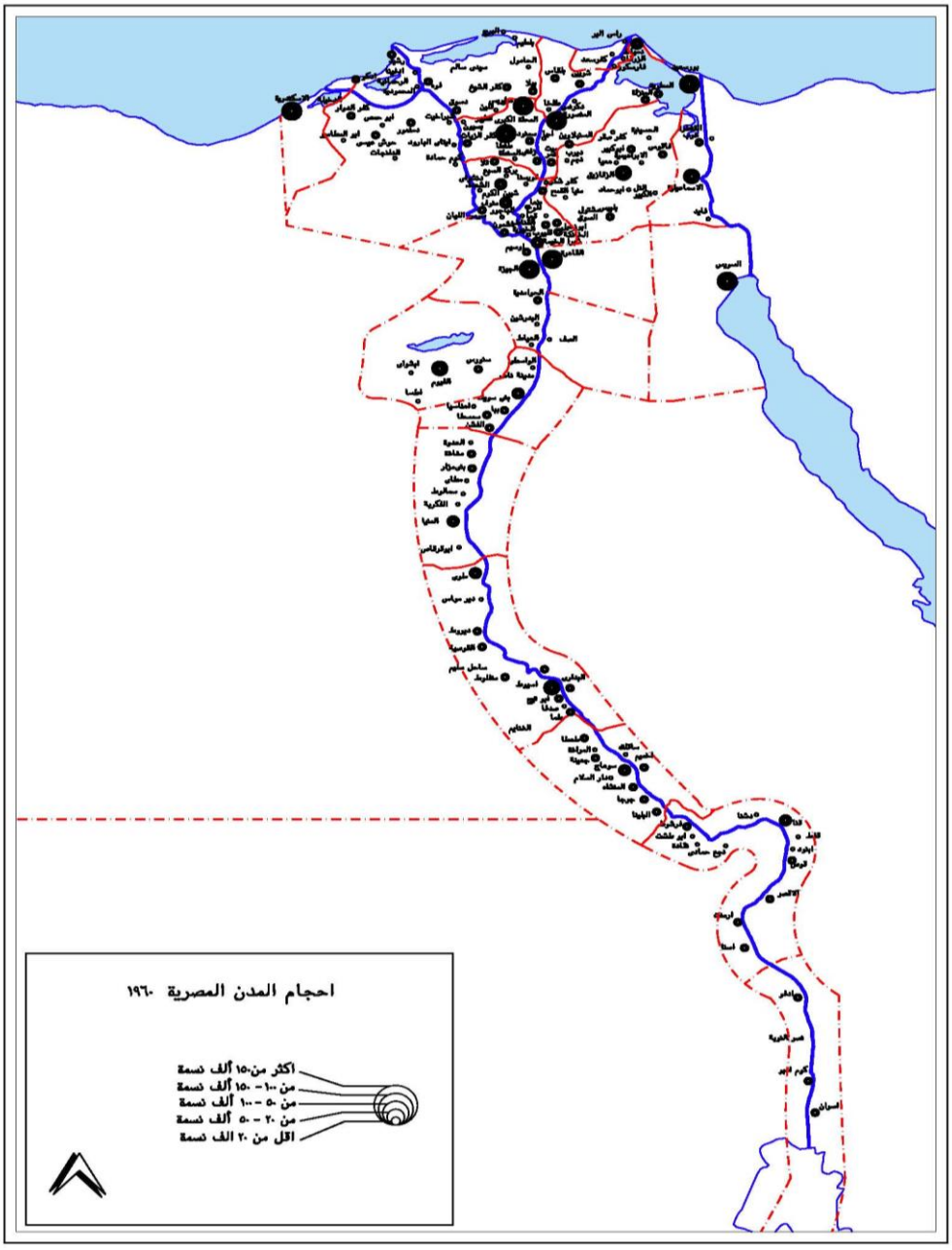
أما في عام 1960 فقد أصبح عدد مدن الوجه البحري في هذه الفئة سبع مدن، بينها مدينة شبرا الخيمة المنضمة حديثًا للتصنيف الحضري (بفعل التأثير العاصمي أيضًا)، وشهدت هذه المدن العديد من التحولات، فبينما خرجت من التصنيف مدن (دمنهور – بلقاس – بلبيس) دخلت مدن (دمياط – شبرا الخيمة – منوف)، كما حدثت تحولات في المراتب الحجمية لهذه المدن، بحيث أصبح ترتيبها التنازلي كالتالي: (طنطا – المحلة الكبرى – المنصورة – الزقازيق – دمياط – شبرا الخيمة – منوف –شبين الكوم)، بينما ظل التفاوت الحجمي بين المدينة الأولى والمدينة الأخيرة في هذه الفئة على ما كانت عليه عام 1947، وهو ما يماثل نتائج مقارنة أحجام هذه المدن مع نظرائها في الوجه القبلي (طنطا في مقابل أسيوط)، و(قنا في مقابل شبين الكوم)، مع تفوق نسبي طفيف لمدينة قنا على مدينة شبين الكوم. وما سبق يدل على أن النشاط الصناعي الذي بدأ يتولد خلال هذه الفترة قد بدأ يؤثر في سرعة التحولات الحجمية لمدن الدلتا عنه في مدن الصعيد.

وفي عام 1976 تستمر التحولات الحجمية لمدن الدلتا الواقعة في هذه الفئة، فها هي مدينة شبرا الخيمة تعتلي قمة مدن الدلتا في هذا التصنيف في طفرة فاقت في دلالاتها الطفرة التي حققتها مدينة الجيزة (السابق الإشارة إليها)، فقد بلغ عدد سكان مدينة شبرا الخيمة عام 1976 نحو 400 ألف نسمة، ضاعفت بها حجم سكانها عام 1960 بنحو سبعة أضعاف (في 16عام)، كما أنها أصبحت تزيد سكانًا عن المدينة الثانية في هذا التصنيف (المحلة الكبرى) بنحو 35٪، وما قيل عن مدينة الجيزة في أنها في وضع لا يقارن يصح قوله هنا على مدينة شبرا الخيمة، التي أصبحت الامتداد الشمالي لمحور القاهرة الصناعي، الذي كانت حلوان والتبين هي محوره الجنوبي؛ بل إن تأثيرات هذا المحور

امتدت شمالًا على طول الطريق الزراعي المتجه إلى الإسكندرية، مشكلًا بؤرًا صناعية متقاربة، كما سيلي بيانه.

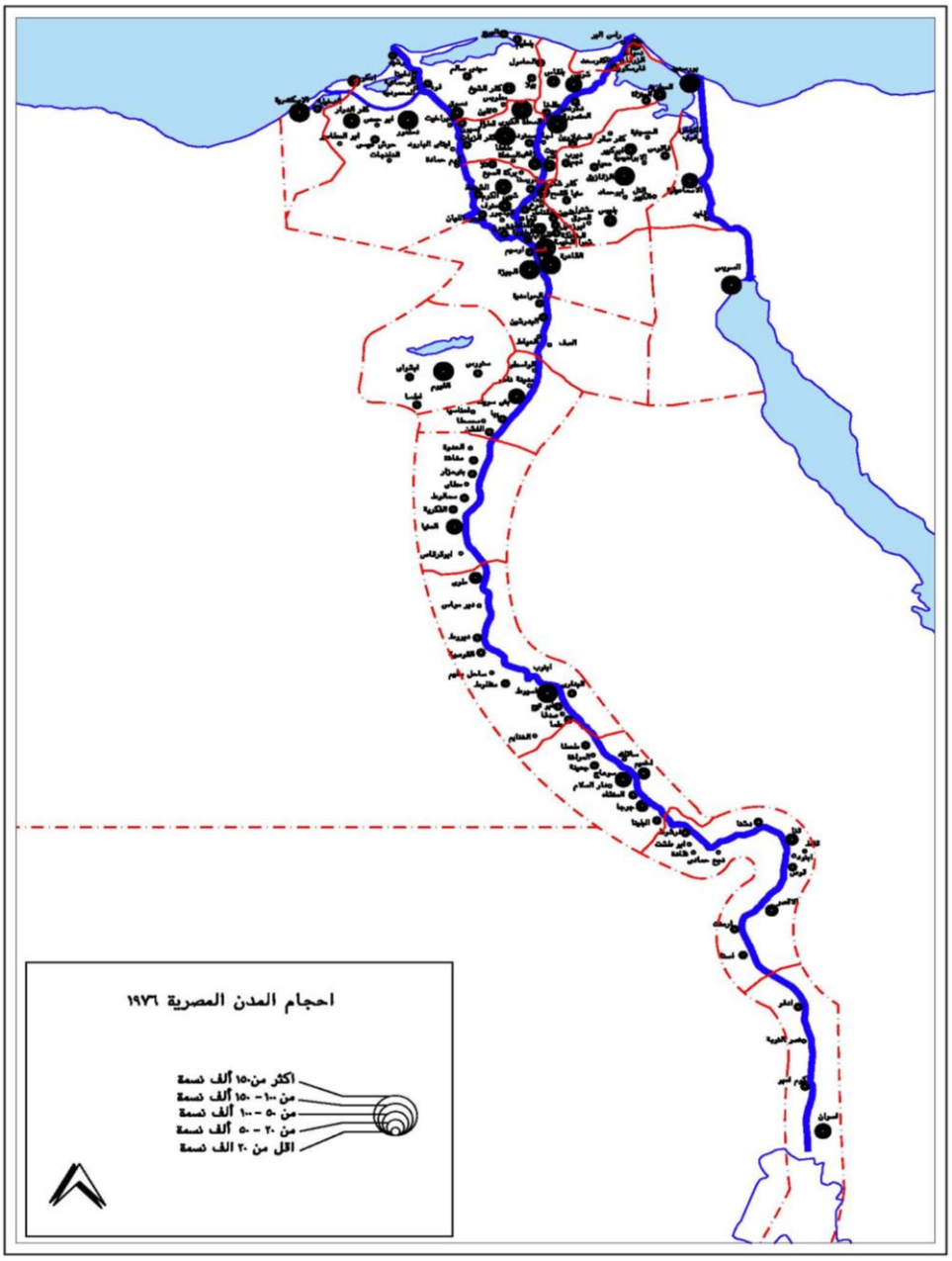
وبذلك أصبح الترتيب التنازلي لمدن الوجه البحري في هذه الفئة (شبرا الخيمة – المحلة الكبرى – المنصورة – الزقازيق – دمنهور – كفر الدوار – شبين الكوم)، وجدير بالملاحظة هنا أن المدن العشرين الأولى حجميًّا على مستوى القطر المصري لأول مرة تتخطى جميعها عتبة 100 ألف نسمة. وبذلك أصبحت المدينة الأولى (بعد استثناء مدينة شبرا الخيمة) لمدن هذه الفئة هي مدينة المحلة، متفوقة بقليل على مدينة طنطا، كما دخلت مدينة دمنهور مرة أخرى وبقوة في التصنيف، ومعها مدينة كفر الدوار (التي ضاعفت سكانها نحو ثلاثة مرات في الفترة من 1960 إلى 1976)، كما خرجت من التصنيف مدينة دمياط، وإن كانت لم تبتعد كثيرًا، حيث جاءت في المرتبة 22 بعد أن كانت في المرتبة 15 عام 1960.

وعمومًا فإن مدينة دمياط تأثرت بتراجع مدينة بورسعيد خلال هذه الفترة؛ نظرًا لظروف الحرب. وعلى كل حال، فإن آثار التوطين الصناعي بالدلتا قد بدا واضحًا على ديناميكية التحولات التي شهدتها المدن الكبرى في هذه المرحلة، وخاصة (المحلة الكبرى – دمنهور – كفر الدوار).



شكل رقم (5)

التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1960



شكل رقم (6)

التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1976

الهيكل العام لتوزيع المدن المصرية حسب تطوراتها الحجمية:

وتشير بيانات توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية خلال ثلاثة تعدادات متتالية من عام 1947 وحتى عام 1976[1] إلى الآتي:

أولًا: مدن الوجه البحري:

شهدت المدن الكبرى في الدلتا العديد من التطورات في المراتب الحجمية، على الرغم من الثبات النسبي لبعضها، مثل مدن المحلة وطنطا والمنصورة والزقازيق، وسجل العديد من المدن طفرات حجمية كبيرة (حتى مع استثناء مدينة شبرا الخيمة)، كما ترددت عدة مدن بين الصعود والهبوط.

- فمدينة طنطا ظلت تدور حول رتبتها التي اكتسبتها عام 1947، حيث جاءت في المرتبة الرابعة، ثم تراجعت عام 1960 لتحتل المرتبة السادسة؛ بفعل دخول كل من الجيزة وبورسعيد في مقدمة التصنيف، وهذا لا يعد تراجعًا حقيقيًّا لمدينة طنطا؛ لأن كلًّا من الجيزة وبورسعيد لهما وضعهما الخاص جدًّا كما سبق القول، ثم جاءت طنطا في المرتبة الخامسة عام 1976 بعد تراجع مدينة بور سعيد؛ بفعل ظروف الحرب.
- وكذلك مدينة المحلة، التي تحركت من الرتبة الخامسة عام 1947 لتحتل المرتبة السابعة عام 1960، ثم تتقدم لتحتل المرتبة الرابعة عام 1976، لتحل بذلك محل مدينة طنطا في الترتيب، ويبدو أثر التكثيف الصناعي الرهيب الذي شهدته مدينة المحلة في هذه الفترة على هذا التطور.
- ومدينة المنصورة حافظت على مرتبتها الحجمية السابعة التي كانت عليها عام 1947، وعلى الرغم من تراجعها إلى المرتبة الثامنة عام 1960؛ بفعل دخول مدينة الجيزة، فإنها استعادت مرتبتها عام 1976؛ نظرًا لتراجع مدينة السويس بفعل الحرب.
- ثم مدينة الزقازيق التي حافظت على رتبتها العاشرة في الفترة من 1947 حتى 1960، ثم تقدمت إلى المرتبة التاسعة لتراجع السويس أيضًا.
- أما المدن الكبرى التي حققت طفرات حجمية في هذه الفترة فإنهما بلا منازع مدينتا دمنهور وكفر الدوار، فمدينة دمنهور التي تراجعت من المرتبة التاسعة التي احتلتها عام 1947 -بفعل مؤثرات الحرب العالمية الثانية- تراجعت إلى المرتبة الثالثة والثلاثين عام 1960؛ متأثرة بالنشاط الصناعي المحموم الذي بدأ يتوطن في مدينة كفر الدوار، ولكنها قفزت لتحتل المرتبة الحادية عشرة عام 1976، بعد أن أولتها الخطة الخمسية الأولى للدولة اهتمامًا صناعيًّا مكثفًا، شملها مع كفر الدوار، ليكونا مع الإسكندرية إقليمًا صناعيًّا ذا تخصص نوعي (ونسبي)، قائم على صناعة الغزل والنسيج.

(1) انظر ملحق الفصل السادس، ملحق رقم 10.

- ومدينة كفر الدوار التي كانت في المرتبة 70 عام 1947، استطاعت أن تتقدم إلى المرتبة 24 عام 1960، بعد أن ضاعفت سكانها أكثر من ثلاثة أضعاف، ثم تواصل تقدمها لتصل إلى المرتبة 15 عام 1976، بعد أن ضاعفت عدد سكانها مرة أخرى بين عامي 1960 و1976 بأكثر من ثلاثة أضعاف، مستفيدة في ذلك من التكثيف الصناعي الذي توطن فيها من ناحية، ووقوعها على طريق مصر إسكندرية الزراعي من جهة أخرى.

أما المدن المتوسطة والصغرى بالدلتا، فإن منها ما ساعدته تلك الظروف السياسية والاقتصادية على التطور حضريًّا، بشكل مثل طفرة في بعض الأحوال، وبشكل متزن في أحوال أخرى، ومن جانب آخر، فإن العديد من مدن الدلتا تراجعت كثيرًا في مراتبها الحجمية، ويمكن عرض ذلك في الآتي:

أ- مدن تأثرت حجميًّا إيجابيًّا:

- استطاعت مدينة دمياط أن تضاعف عدد سكانها بنسبة 253٪، وبمعدل زيادة سنوية قدره 11.8٪ في الفترة من عام 1947 حتى عام 1960، وهو ما كان يمثل اتجاهًا صاعدًا بقوة نحو استعادة جانب كبير من مكانتها الحضرية المفقودة؛ حيث قفزت من المرتبة 32 عام 1947 لتحتل المرتبة 15 عام 1960، ولا يمكن في ذلك إنكار التأثير الشديد لمدينة بور سعيد على هذا النمو المتزايد لمدينة دمياط؛ حيث إن دمياط تمثل الظهير الحقيقي لمدينة بور سعيد محدودة المساحة بسيطة العمق، وما يبرهن على ذلك أنه بعد تأثر مدينة بور سعيد بفعل الحرب، تبعتها تلقائيًّا مدينة دمياط، حيث انخفض معدل الزيادة السكانية السنوي بها ليصل إلى 1.9٪ بين عامي 1960 و1976 لتحتل بذلك المرتبة 22، على الرغم من توطن بعض المنشآت الصناعية فيها خلال الخطة الخمسية الأولى (كتطوير صناعات الألبان، ومصنع كبس الألواح الخشبية الحبيبي ... إلخ).
- استعادت مدينة بلبيس دورها المهم كقاعدة إمداد وتموين، وهمزة وصل بين الدلتا ومدن القناة، خاصة خلال سنوات الحرب وما بعدها، فبلبيس التي شهدت تراجعًا حجميًّا كبيرًا بين عامي 1947 و1960- حيث نمت سلبًا في هذه الفترة؛ لهجرة الكثير من أبنائها للتوطن في مدن القناة النامية بسرعة في هذه الفترة- تراجعت رتبتها الحجمية من الرتبة 19 إلى الرتبة 32 بين عامي 1947, 1960 على الترتيب، ولكنها -وبفعل تأثيرات الحرب- أوشكت أن تضاعف سكانها بين عامي 1960 و1976 لتتقدم إلى المرتبة 28، ولتواصل تقدمها بعد ذلك إلى أن تظهر مدينة العاشر من رمضان بعد ذلك؛ لتعاود دورتها العكسية، كما سيلي بيانه في الفصل التالي.

- وتعد مدينة بنها من المدن الشاهدة على أثر التطورات السياسية والاقتصادية في هذه الفترة على منظومة العمران المصري، فهي من ناحية مركز خدمي قديم كقاعدة لمديرية القليوبية، بالإضافة لكونها جزءًا مغمورًا بالمد الحضري للقاهرة، ولكن هذا المد استطاعت مدينة شبرا الخيمة – الداخلة حديثًا للتصنيف الحضري عام 1960– أن تمتص معظمه مع نهاية الخمسينيات من القرن الماضي، بل استقطبت عددًا ليس بالقليل من سكان مدينة بنها أنفسهم، وهو ما انعكس على التطور الحجمي لمدينة بنها فيما بين عامي 1947 و1960، فكادت أن يثبت عدد سكانها بلا زيادة، وتراجعت مرتبتها إثر ذلك من الرتبة 22 إلى الرتبة 40، ولكن مع مشروعات الخطة الخمسية الأولى، توطن أول مصنع لصناعة الإلكترونيات بمصر في مدينة بنها، ومعه معهد فني لإعداد الكوادر المطلوبة، وحزمة من الخدمات والأنشطة المساعدة، وكانت استجابة العمران مباشرة، فضاعفت بنها عدد سكانها بنحو ثلاثة أضعاف، وتحركت رتبتها لتصل إلى الرتبة 24 بين عامي 1960 و1976، لتكون واحدة من محور القاهرة الإسكندرية الزراعي / الصناعي.
- حققت مدينة طلخا تطورًا حجميًّا ظاهرًا؛ بفعل تهجير ونقل بعض صناعات مدن القناة إليها زمن الحرب، وقبل ذلك بفعل مرور خط غاز (أبو ماضي) في أراضيها، فبعد أن كانت في الرتبة 72 عام 1947 تراجعت للرتبة 80 عام 1960، ثم –بفعل المؤثرات السابق ذكرها– استطاعت أن تضاعف عدد سكانها عام 1976، وتتقدم للرتبة 58، وهي نموذج كذلك لتأثير التوطن الصناعي على نمو واستقرار المدن.
- واصلت مدينة كفر الشيخ تطورها الحجمي المتسارع؛ حيث استفادت من ظروف إدارية بحتة؛ فقد شهدت هذه الفترة انسلاخ محافظة كفر الشيخ من محافظة الغربية، واعتبار مدينة كفر الشيخ عاصمة للمحافظة، وتبع ذلك –بالطبع– توطين خدمات إدارية كثيفة ساعدت المدينة في مضاعفة سكانها بين عامي 1947 و1960، وتحركت رتبتها من الرتبة 62 إلى الرتبة 45، ثم واصلت تطورها لتضاعف سكانها مرة أخرى بنسبة 250٪ بين عامي 1960 و1976، لتحتل الرتبة 25، وللاستدلال على أن المدن المصرية دائمًا تحتاج إلى قوة دفع حضري خارجية لتنمو باتزان، يمكن هنا عرض حالة مدينة دسوق، التي كانت أكبر مدن محافظة كفر الشيخ الحالية؛ بل إن عدد سكانها عام 1947 كان ضعف عدد سكان مدينة كفر الشيخ (العاصمة الحالية)، إلا أنها ظلت تتراجع من الرتبة 27 إلى الرتبة 29، ثم إلى الرتبة 31 أعوام 47 و60 و1976 على الترتيب، مع الوضع في الاعتبار أن دسوق من مدن الحج الصغرى في مصر (حسب تعبير د. جمال حمدان).

- تطورت مدينة الشهداء حجميًّا بشكل ملحوظ خلال هذه الفترة، فهي الوافد للتو إلى التصنيف الحضري مع عام 1960 برتبة حجمية 138، ولكنها استطاعت أن تضاعف عدد سكانها أكثر من ثلاثة أضعاف حتى عام 1976 لتحتل الرتبة 94، ولكن ذلك لم يكن إلا ظاهريًّا، وبفعل الضم الإداري لعدد من القرى إلى زمامها، وظهر ذلك بوضوح في تصنيفها الوظيفي.
- تأثرت مدينة السنطة بفعل النشاط الصناعي المتنامي بكل من المحلة وطنطا وكفر الزيات، ومن خلفهما سمنود وزفتى، واستطاعت أن تضاعف عدد سكانها بنحو ثلاثة أضعاف فيما بين عامي 1960 و1976، لتتحرك من الرتبة 141 إلى الرتبة 123. وجدير بالذكر أن محافظة الغربية جاءت في المرتبة التالية مباشرة لكل من القاهرة الكبرى والإسكندرية من حيث القيمة المضافة للإنتاج الصناعي على المستوى القومي في هذه الفترة، تليها مباشرة محافظة البحيرة.

ب. مدن تأثرت حجميًّا سلبيًّا:

- تأثرت مدينة بلقاس سلبًا بفعل سياسات توطين الأنشطة وتكثيفها في كل من المنصورة وميت غمر خلال هذه الفترة، على اعتبار أنهما من القواعد الصناعية التي كانت قائمة عند قيام الثورة، وتمشيًا مع سياسة تعظيم العوائد من الصناعات القائمة التي انتهجتها حكومة الثورة آنذاك، استأثرت كل من المنصورة وميت غمر بمعظم الاستثمارات الصناعية في محافظة الدقهلية، خاصة في فترة الخمسينيات، وكان من نتاج ذلك أن فرغت بلقاس نحو 30٪ من سكانها بين عامي 1947 و1960، وتراجعت بذلك من الرتبة 16 إلى الرتبة 31، ثم استعادت معظم حجمها السكاني الذي كانت عليه عام 1947 (دون أن تدركه) مع تعداد عام 1976، وتواصل تراجعها في الرتبة لتصل إلى الرتبة 38.
- تأثرت مدينة منوف بشدة، فبعد أن تطورت حجميًّا بين عامي 1947 – 1960 حتى كادت تضاعف عدد سكانها، وتحركت من الرتبة 26 إلى الرتبة 19، نجدها لم تسجل أي زيادة سكانية بين عامي 1960 – 1976، وعليه تراجعت رتبتها لتحتل الرتبة 33، وذلك يرجع -في الأساس- إلى ندرة الأرض اللازمة للامتداد العمراني من جانب، وعدم توافر أنشطة اقتصادية أو خدمات قادرة على الوفاء باحتياجات السكان التي تطورت بفعل النمو في قطاع التعليم والتفوق اللافت للاقتصاد الحضري على حساب الاقتصاد الريفي، وهو ما دفع تيارات الهجرة من مدينة منوف (ومعظم مدن محافظة المنوفية) على هيئة تيارات مد لا جذر لها.
- تأثرت مدينة شربين بشدة بالتركيز الشديد للصناعات بمدينة المنصورة، فنجدها تتراجع من الرتبة 59 عام 1947 إلى الرتبة 64 عام 1960، ثم إلى الرتبة 70 عام 1976.

- أما مدينة حوش عيسى -التي دخلت التصنيف الحضري لأول مرة عام 1960 في الرتبة الحجمية 59- نجدها تتراجع عام 1976 لتحتل الرتبة 72، وذلك بالطبع بتأثير النمو الهائل الذي كانت تشهده مدينة كفر الدوار، والتي مثلت مركزًا شديد الاستقطاب الحضري بإقليم غرب الدلتا في هذه الفترة.

ثانيًا: مدن الوجه القبلي:

أثر التفاوت النسبي الكبير في توطين المشروعات التنموية بين الوجه البحري والقبلي في التطور الحجمي لمدن الوجه القبلي؛ حيث لم تنل من المشروعات التنموية إلا أقل القليل، وحتى مشروع السد العالي يمكن ببساطة وصفه -في ضوء السياسات التنموية التي سيطرت على هذه الفترة- بأنه كشجرة غرست في الجنوب لتطرح ثمارها في الشمال، فباستثناء أسيوط والفيوم والمنيا التي ظلت تدور حول نفس مراتبها خلال هذه الفترة، وأسوان التي قفزت قفزة حجمية هائلة بفعل السد العالي، وما صاحبه من مشروعات صناعية ذات خصائص موضعية محددة، بالإضافة لمدينة الأقصر ذات الطبيعة السياحية المميزة، تراجعت معظم مدن الوجه القبلي حجميًّا. ويمكن عرض أهم هذه التطورات كالتالي:

أ- مدن تأثرت حجميًّا إيجابيًّا:

- تقدمت مدينة أسوان من المرتبة 36 عام 1947 لتحتل المرتبة 22 عام 1960، ثم تواصل تقدمها عام 1976 لتصل إلى الرتبة 16، كما ضاعفت عدد سكانها أكثر من ثلاثة أضعاف خلال هذه الفترة، وكان لمشروعات السد العالي بالغ الأثر في هذا التطور الحجمي الكبير.
- أما مدينة الأقصر فهي نموذج لانعكاس أثر السياسة الاقتصادية للدولة على عمران المدن، ففي الخمسينيات والستينيات لم يكن قطاع السياحة يدخل ضمن القطاعات الاقتصادية الرائدة، ولذلك نجد مدينة الأقصر تسجل تراجعًا في الرتبة بين عامي 1947 – 1960، فبعد أن كانت في الرتبة 34 تراجعت إلى الرتبة 39، ولكن مع بداية السبعينيات، وتغير هيكل الأنشطة الاقتصادية الرائدة، لتصبح السياحة من أهمها، تتقدم الأقصر حجميًّا تقدمًا مذهلًا، فتضاعف سكانها بنحو ثلاثة أضعاف عام 1976، وتحتل الرتبة 23، أي تقدمت 16 رتبة حجمية.
- تأثرت مدينة أرمنت بشدة؛ بفعل توطين مصنع عملاق للسكر، وهو ما انعكس مباشرة على حجم سكانها، فبعد أن كانت في المرتبة 60 عام 1947، تراجعت إلى المرتبة 68 عام 1960، ولكنها استطاعت أن تضاعف سكانها عام 1976، وتتقدم إلى المرتبة 46؛ بفعل تأثير مصنع السكر الذي توطن بها عام 1971 ضمن مشروعات الخطة الصناعية الثلاثية 1971-1973.

- استفادت مدينة نجع حمادي نسبيًّا بفعل تشغيل مجمع الألومنيوم عام 1971، واستطاعت أن تتقدم 11 مرتبة حجمية، فبعد أن كانت في الرتبة 114 عام 1960، تقدمت لتحتل الرتبة 103 عام 1976، كما ضاعفت عدد سكانها خلال هذه الفترة.
- تطورت مدينة الحوامدية بفعل تكثيف صناعات السكر وتطوير مصانعها ضمن مشروعات الخطة الصناعية الثلاثية، فتقدمت إلى الرتبة 42 عام 1976، بعد أن كانت في الرتبة 73 عام 1960، كما زاد سكانها بأكثر من الضعف خلال هذه الفترة.
- تطورت مدينة سمالوط حجميًّا بين عامي 1960-1976؛ حيث تقدمت من الرتبة 86 إلى الرتبة 41، كما ضاعفت عدد سكانها خلال هذه الفترة، ولكن ذلك لم يكن إلا من خلال ضم قرية معصرة سمالوط إداريًّا إلى مدينة سمالوط عام 1974، وهو ما انعكس سلبًا على تصنيفها الوظيفي، كما سيلي عرضه.

ب- مدن تأثرت حجميًّا سلبيًّا:

- تراجعت مدينة بني سويف من الرتبة 14 عام 1960 إلى الرتبة 17 عام 1976.
- تراجعت مدينة سوهاج من الرتبة 16 إلى الرتبة 18 خلال نفس الفترة.
- تراجعت مدينة قنا من الرتبة 18 إلى الرتبة 21 خلال نفس الفترة.
- تراجعت مدينة ملوي من الرتبة 21 إلى الرتبة 26خلال نفس الفترة.
- تراجعت مدينة أخميم من الرتبة 27 إلى الرتبة 36 خلال نفس الفترة.
- تراجعت مدينة طهطا من الرتبة 37 إلى الرتبة 44 خلال نفس الفترة.
- تراجعت معظم مدن الوجه القبلي الصغرى بشكل كبير، حتى أن مدينة جهينة فقدت نصف سكانها، وتراجعت من الرتبة 23 إلى الرتبة 85 خلال هذه الفترة.
- تراجعت إدفو من الرتبة 38 إلى الرتبة 61 خلال نفس الفترة، وقد كان ذلك لحساب مدينة أسوان، التي سجلت معدل نمو كبير جدًّا في هذه الفترة.
- تراجعت مدينة ديروط من الرتبة 60 إلى الرتبة 71 خلال هذه الفترة.

2.7 التغيرات الهيكلية في منظومة الحضر المصري - تحولات أحجام ووظائف وأدوار المدن المصرية خلال ربع قرن:

أثرت التطورات السياسية والاقتصادية خلال هذه الفترة في التصنيف الوظيفي للعديد من المدن المصرية.

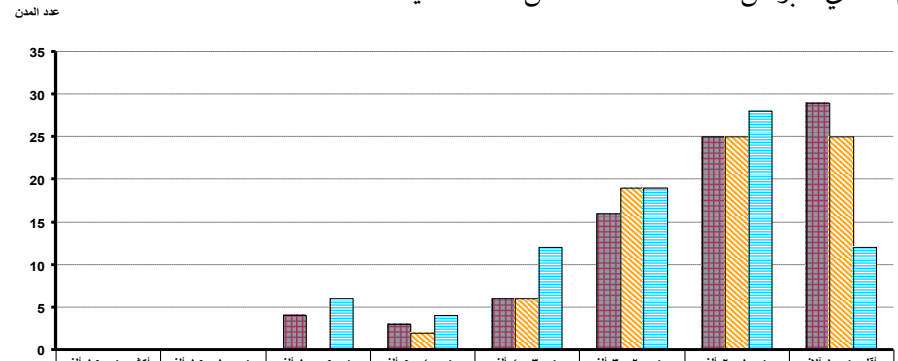
وباستخدام نفس الأسلوب التحليلي المتبع في تصنيف المدن وظيفيًّا، فإنه يمكن عرض التصنيف الوظيفي للمدن المصرية خلال هذه الفترة (مع استبعاد كل من القاهرة والإسكندرية والجيزة، كما سبقت الإشارة)، كما يلي:

المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة عام 1947، 83 مدينة، بنسبة قدرها 74.8٪ من جملة المدن المصرية، التي بلغ عددها 111 مدينة، كما سبق العرض في الفصل السابق، وفي عام 1960 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 77 مدينة، تمثل نسبة قدرها حوالي 54٪ من جملة المدن المصرية، وهذا الانخفاض النسبي الواضح يرجع في جزء منه إلى استبعاد المدن الكبرى الثلاثة (القاهرة – الإسكندرية – الجيزة) من التصنيف الوظيفي، كما أن العديد من المدن متوسطة الحجم اكتسبت أدوارًا وظيفية حضرية تبعًا للتطورات السياسية والاقتصادية.

وقد دخل في التصنيف الحضري في هذا التعداد 34 مدينة إضافية عن تعداد 1947، جاء منها 25 مدينة ذات وظيفة أولى زراعة؛ أي بنسبة حوالي 74٪ من جملة المدن المضافة، وهو أمر منطقي؛ حيث لم تكن هذه التجمعات إلا قرى بالأمس القريب، ولم تظهر عليها بعدُ دلالات التحول الحضري التي يمنحها القرار الإداري، على اعتبار أنها لم تكن تملك أيًّا من ذلك ذاتيًّا. ولعل استمرار معظم هذه المدن على الوظيفة الأولى زراعة حتى في عام 1976 يدل على أن منظومة العمران الحضري لم تستفد من دخول هذه المدن فيها.

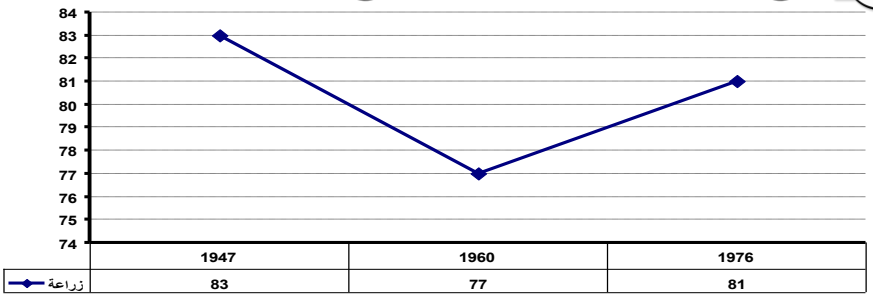
وعمومًا فقد تركزت معظم المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في الفئة الحجمية أقل من 30 ألف نسمة؛ حيث جاءت 69 مدينة في هذه الفئة بنسبة قدرها نحو 90٪ من جملة المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، ونحو 69٪ من جملة المدن المصرية الواقعة في هذه الفئة. ولم تدخل أي مدينة ذات حجم سكاني أكبر من 50 ألف نسمة ضمن هذا التصنيف.



	أكثر من ١٥٠ ألف	من ١٠٠:١٥٠ ألف	من ٥٠:١٠٠ ألف	من ٤٠:٥٠ ألف	من ٣٠:٤٠ ألف	من ٢٠:٣٠ ألف	من ١٠:٢٠ ألف	أقل من ١٠ آلاف
1947	0	0	4	3	6	16	25	29
1960	0	0	0	2	6	19	25	25
1976	0	0	6	4	12	19	28	12

شكل (7)

توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة على التصنيف الفئوي لحجم السكان



شكل رقم (8)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في الفئات الحجمية

وفي عام 1976، بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 80 مدينة، أي زاد عددها ثلاث مدن، بينما زاد عدد المدن داخل التصنيف الحضري (الإداري) سبع مدن، وتركزت المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في الفئة الحجمية أقل من 30 ألف نسمة؛ حيث شملت 59 مدينة من هذه الفئة الحجمية بنسبة حوالي 74٪ من جملة المدن الواقعة داخل هذا التصنيف الوظيفي.

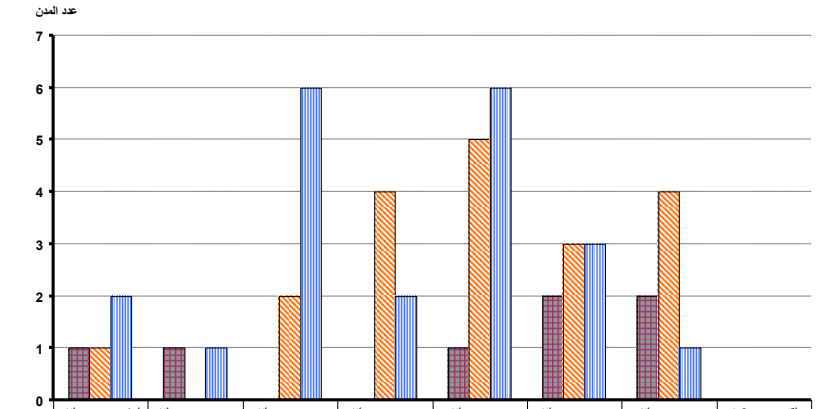
وجدير بالذكر أن هذه الفترة شهدت العديد من حالات الضم الإداري لبعض القرى إلى مدن قائمة، وهو ما أثر في زيادة عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، فعلى سبيل المثال:

- تم ضم قرية معصرة سمالوط إلى مدينة سمالوط عام 1974، وهو ما أدى إلى زيادة واضحة في حجم سكان مدينة سمالوط، بالإضافة إلى انتقالها في الرتبة الحجمية من الرتبة 86 عام 1960 إلى الرتبة 41 عام 1976، وكذلك أدى إلى رفع معامل توطن الزراعة بمدينة سمالوط، فبعد أن كانت ثنائية الوظيفة عام 1960 (تجارة ونقل و زراعة)، وبمعامل توطن للزراعة قدره 1.26، أصبحت عام 1976 ثنائية الوظيفة (زراعة وتجارة ونقل)، وبمعامل توطن للزراعة قدره 2.04.
- تم ضم قرى دفنسو وعناضة الجعافرة وأبوفيشو لمدينة إطسا عام 1969، وهو ما أثر تأثيرًا مماثلًا في مدينة إطسا كما حدث مع مدينة سمالوط.

ويلاحظ أن معظم مدن الوجه القبلي جاءت ذات وظيفة أولى زراعة خلال هذه الفترة، وهو نتيجة طبيعية لاستمرار تباطؤ معدلات التنمية الحضرية بالوجه القبلي عنه في الوجه البحري، وتعد سياسة التكثيف والتركيز التي ميزت السياسات الاقتصادية المصرية في هذه الفترة هي الموجه الأساسي لصياغة خريطة التصنيف الوظيفي على هذا النحو؛ حيث أصبحت هذه المدن من خلال هذا الوضع التنموي تعيش مهنيًّا على الريف المحيط، وخدميًّا على المدن الأكبر، وهي بذلك تصبح ذات تأثير هامشي في منظومة العمران المصري، وبلا دور إقليمي إيجابي؛ بل تعد كنقاط تجميع منتشرة على كافة أرجاء القطر لتصدير الهجرة إلى العاصمتين والمدن الكبرى.

المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة:

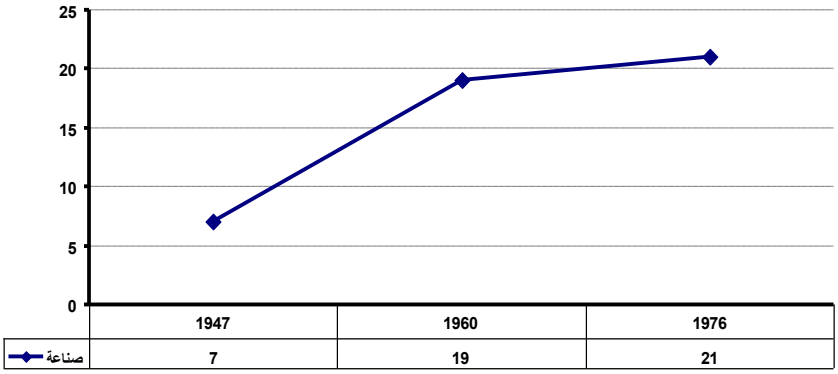
بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 7 مدن عام 1947، مع ملاحظة أن المدن الكبرى (القاهرة – الإسكندرية – الجيزة) كانت ضمن هذا التصنيف، وبعد استبعاد المدن الكبرى من التصنيف الوظيفي بدءًا من عام 1960 (للأسباب التي سبق عرضها)، فإن عدد المدن التي جاءت وظيفتها الأولى صناعة بلغ 19 مدينة عام 1960، بنسبة قدرها حوالي 13٪ من جملة المدن المصرية في هذه الفترة، من ضمنها مدينتا (الفكرية – نقادة)، وهما من المدن التي دخلت حديثًا خلال هذا التعداد في التصنيف الحضري، وقد استمرتا على هذا التصنيف حتى عام 1976، وشهدت هذه الفترة عودة مدينة رشيد إلى الوظيفة الصناعية، بعد أن كانت تخلت عنها عام 1947، كما شهدت ميلاد مدينة صناعية عملاقة هي مدينة شبرا الخيمة، التي نشأت ونمت بفعل تأثيرات عاصمية هائلة، وإن كانت تمثل امتدادًا للمحور الشمالي الذي بدأت تنميته من عهد محمد علي.



	أكثر من ١٥٠ ألف	من ١٠٠:١٥٠ ألف	من ٥٠:١٠٠ ألف	من ٤٠:٥٠ ألف	من ٣٠:٤٠ ألف	من ٢٠:٣٠ ألف	من ١٠:٢٠ ألف	أقل من ١٠ آلاف
1947	1	1	0	0	1	2	2	0
1960	1	0	2	4	5	3	4	0
1976	2	1	6	2	6	3	1	0

شكل (9)

تطور توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة على الفئات الحجمية



شكل رقم (10)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة

ومن الواضح أن صناعات النسيج والسكر كانتا المسيطرتين على قطاع الصناعة الإقليمية، كما بدا واضحًا تأثير العوامل الموضعية على توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة، بالإضافة لمجموعة المدن التي استفادت من سياسة التكثيف والتركيز خلال هذه الفترة، وعلى رأس هذه المدن تأتي مدينة كفر الدوار والحوامدية وقليوب، حيث أصبحت الأولى إحدى قلاع صناعة الغزل والنسيج التي تلي مدينة المحلة مباشرة في حجم العمالة، وكذلك في القيمة المضافة في قطاع الصناعة، والثانية استردت مكانتها كأكبر مركز لتصنيع وتكرير السكر بالقطر، أما قليوب فقد استمرت على صناعاتها الحرفية التكميلية المرتبطة مباشرة بخطوط الإنتاج بالقاهرة، وإن كانت صناعة الطوب من الطمي قد عادت في هذه الفترة بشكل كثيف.

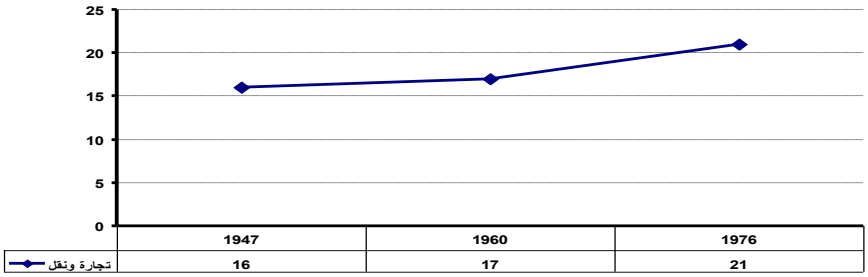
وفي عام 1976 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 21 مدينة، بنسبة قدرها حوالي 14٪ من جملة المدن المصرية في هذه الفترة، منها 11 مدينة ثبتت على تصنيفها الوظيفي بين 1960-1976.

ويتضح من هيكل توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة قلة عدد هذه المدن بالوجه القبلي (4 مدن فقط)، وهو ما يؤكد ما سبق الإشارة إليه من استمرار تراجع التنمية الحضرية بمدن الوجه القبلي خلال هذه الفترة، كما لم تحدث تحولات هيكلية في الطبيعة الإنتاجية لهذه المدن، وشهدت هذه الفترة عودة مدينة بلبيس للوظيفة الصناعية؛ بفعل تأثيرات الحروب المصرية الإسرائيلية، وكذلك ظهور الدخيلة كمدينة صناعية ناشئة، ولكن بقوة؛ بفعل تأثير مباشر من مدينة الإسكندرية.

المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل:

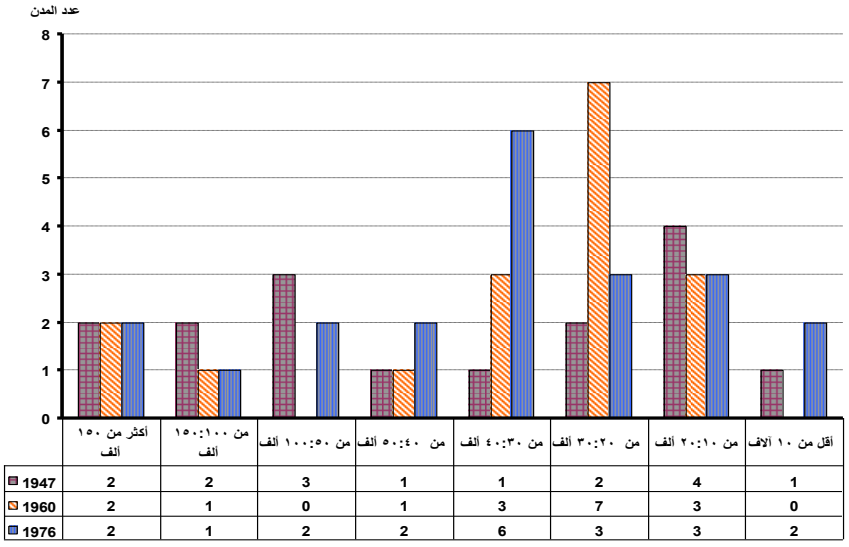
في عام 1947 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 16 مدينة، ولم يزد كثيرًا هذا العدد في عام 1960؛ حيث بلغ 17 مدينة فقط، وبالتالي انخفض التمثيل النسبي لهذه المدن من 14.5٪

عام 1947، إلى نحو 12٪ عام 1960، كما أنه لم تثبت على هذا التصنيف بين هذين التعدادين إلا 5 مدن فقط، وهي التي استمرت كذلك فيما بعد، وأهم هذه المدن مدينتا بور سعيد والسويس، وهو أمر منطقي جدًّا؛ بحكم كونهما موانئ ذات خصائص موقعية فريدة.



شكل (11)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل



شكل رقم (12)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الفئات الحجمية

وفي عام 1976، ارتفع عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل ليبلغ 21 مدينة، تركز معظمها في الفئة من 30 – 100 ألف نسمة، كما وضح أن تركز هذه المدن بالوجه القبلي كان أكثر منه في الوجه البحري، فاستحوذ الوجه القبلي على 10 مدن من هذا التصنيف بنسبة حوالي 47٪ من جملة هذه المدن، بينما استحوذ الوجه البحري على 8 مدن فقط، كما جاءت مدن القناة الثلاثة ضمن

هذا التصنيف، وبالنظر للظروف السياسية والاقتصادية التي تم عرضها بهذا الفصل، فإنه يمكن تفسير ذلك بوضوح؛ فنظرًا لغياب (أو قصور) برامج التنمية الحضرية بالوجه القبلي، فإن مدنه تصبح في حالة مقاومة من أجل البقاء في منظومة العمران الحضري، وليس لها من سبيل في ذلك سوى الاعتماد على النشاط التالي مباشرة للزراعة على المتصل الريفي الحضري، فيما يخص طبيعة القواعد الاقتصادية، وهو ما يظهر بوضوح في المركبات الوظيفية لمدن الوجه القبلي التي جاءت وظيفتها الأولى زراعة؛ حيث تأكدت حقيقة المتلازمة الوظيفية بين الزراعة والتجارة والنقل.

وإن كان ذلك من سمات المدن المتحولة حديثًا من الريف إلى الحضر نظريًّا، إلا أنه شمل مدنًا صنفت حضريًّا منذ أكثر من نصف قرن، وهو ما يعني أن الظروف السياسية والاقتصادية لم تتح لمثل هذه المدن فرصة النمو الحضري التلقائي، فضلًا عن تدخل القوى السياسية في انتقاء محلات بعينها لتتحول من قرى إلى مدن، دون وجود مبررات تستلزمها ظروف الموضع أو الموقع، وعلى سبيل المثال لا الحصر، يمكن هنا عرض حالة مدينة الزرقا[1]؛ حيث تحولت من قرية إلى مدينة في تعداد عام 1976، لمتطلبات الدوائر الانتخابية فقط، وتعدادها في ذلك الوقت لم يتخط 10 آلاف نسمة، في حين تم الإبقاء على كفر البطيخ كقرية، وتعدادها كان قد تخطى 30 ألف نسمة.

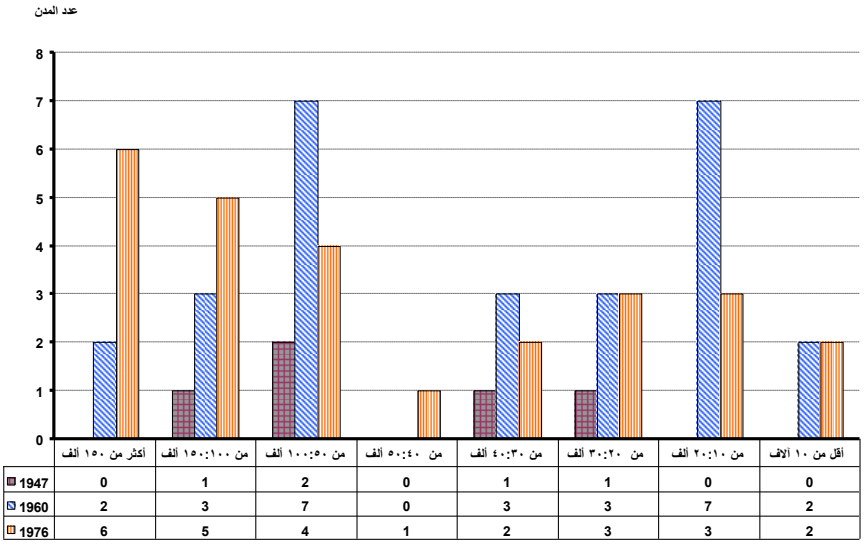
ويلاحظ كذلك خلو هذا التصنيف من أي من المدن عواصم المحافظات؛ حيث دخلت هذه المدن ضمن المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة أو خدمات، وهو تطور إيجابي شهدته منظومة العمران الحضري المصري للمرة الأولى خلال هذه الفترة؛ بفعل تكثيف التوطن الصناعي في المحلات المركزية من جانب، وتوطين خدمات إقليمية كبرى كالجامعات والمستشفيات العامة ومديريات الأمن ... إلخ في عواصم المحافظات، وذلك كان يعد بداية حقيقية لتولد عدة أنساق عمرانية فرعية تدور حول المراكز العمرانية الكبرى (عواصم المحافظات)، ولكن الإفراط في التكثيف داخل مراكز هذه الأنساق على حساب باقي مكوناتها أدى تلقائيًّا إلى دخول هذه المراكز في أنساق فوقية، متجاوزة الأدوار الإقليمية (التي لم تتولد) لمكونات أنساقها الفرعية الخاصة.

المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 5 مدن عام 1947، وارتفع هذا العدد بشدة عام 1960 (مع مراعاة أثر استبعاد المدن الثلاثة الكبرى من التصنيف)، ليصل إلى 29 مدينة، تمثل نسبة قدرها حوالي 20٪ من جملة المدن في هذه الفترة، ويرجع ذلك -في الأساس- للتغيرات الجوهرية التي شهدها القطاع الإداري بمصر في أعقاب ثورة يوليو، كما شهدت هذه الفترة تضخيمًا غير مسبوق في أعداد الوظائف الحكومية غير الإنتاجية، كما واكبت التطورات في قطاعات خدمية مهمة

(1) راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 86.

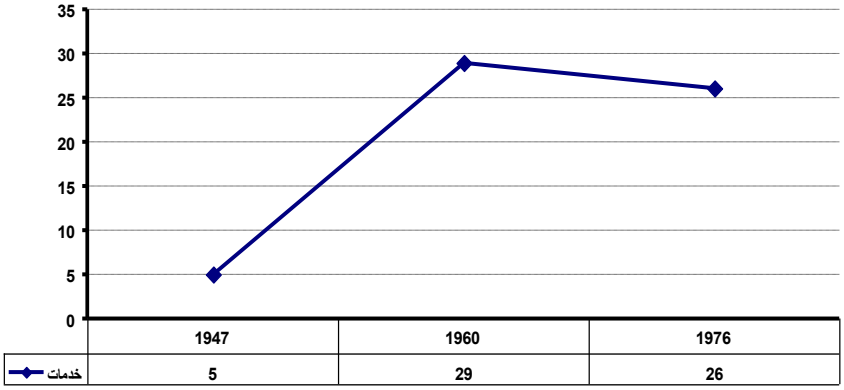
جدًّا كالتعليم والصحة، بالإضافة إلى التكثيف الصناعي العنيف الذي صاحبه بالضرورة توليد أنشطة مساعدة، كانت الخدمات أهمها، وهو تطور منطقي على سلم الارتقاء الحضري، ولكنه – للأسف– تأثر بشدة بفعل ضغوطات الحجم التي تولدت من تيارات الهجرة الجارفة التي استهدفت هذه المدن، فاختل الدور الوظيفي لهذه المدن؛ حيث تسارعت وتيرة نمو قطاع الخدمات كثيرًا عن النمو في قطاع الصناعة، بل وأخذ النمو في قطاع الخدمات منحى ظاهريًّا أكثر منه حقيقي، فنشأ عن ذلك ما عرف بالبطالة المقنعة، والتي بلغت أشدها بدءًا من السبعينيات وحتى نهاية فترة الدراسة.



	أكثر من ١٥٠ ألف	من ١٠٠:١٥٠ ألف	من ٥٠:١٠٠ ألف	من ٤٠:٥٠ ألف	من ٣٠:٤٠ ألف	من ٢٠:٣٠ ألف	من ١٠:٢٠ ألف	أقل من ١٠ آلاف
1947	0	1	2	0	1	1	0	0
1960	2	3	7	0	3	3	7	2
1976	6	5	4	1	2	3	3	2

شكل رقم (13)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات في الفئات الحجمية



	1947	1960	1976
خدمات	5	29	26

شكل رقم (14)

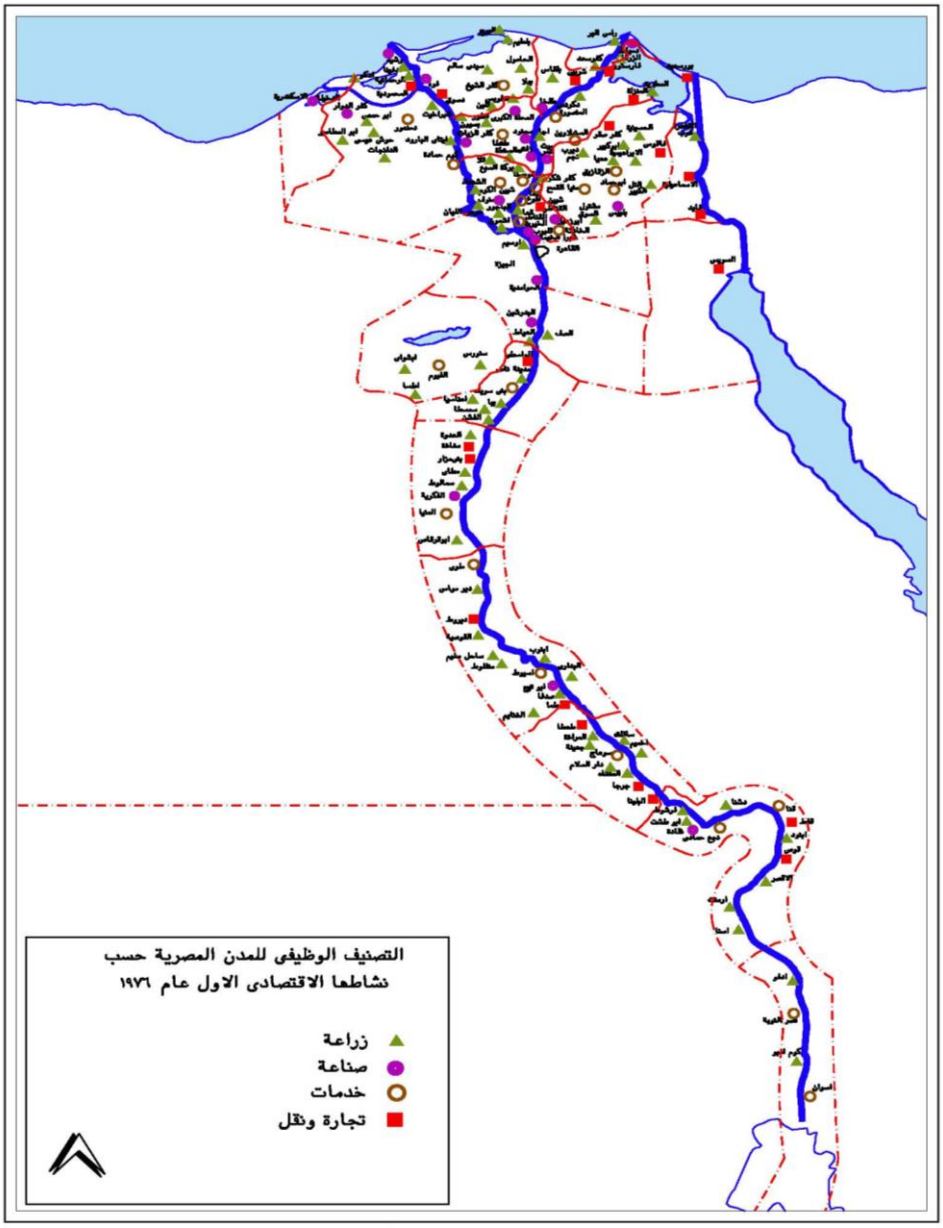
تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات

وفي عام 1976 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 26 مدينة، منها 14 مدينة عاصمة محافظة، كما لم تظهر المتلازمة المنطقية للمركب الوظيفي خدمات وصناعة، بل بدا أن المتلازمة الأساسية هي خدمات وتجارة ونقل، وهذا بالطبع يعكس طبيعة المرحلة على المستوى السياسي والاقتصادي، وظل سياسة الانفتاح الاقتصادي لا يبدو بعيدًا عن تشكيل الصورة النهائية لهذا المركب الوظيفي اللا إنتاجي، والذي بدوره كرس الوضع المتخلي عن تفعيل الأنساق العمرانية الفرعية لحساب الأنساق العمرانية الفوقية، والتي استمرت في الدوران حول الاستقطاب الحضري العاصمي، وإن كانت وتيرة الاستقطاب قد ازدادت سرعة وطغيانًا؛ نتيجة انحسار الدور الإنتاجي لباقي مكونات منظومة العمران الحضري في هذه الفترة.



شكل رقم (15)

التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات 1960



شكل رقم (16)

التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات 1976

الهيكل التوزيعي للمدن حسب تطور تصنيفها الوظيفي خلال هذه الفترة:

تشير بيانات تطور المركبات الوظيفية للمدن المصرية في الفترة 1947 – 1976[1] إلى أنه يمكن من خلاله استقراء أثر التطورات السياسية والاقتصادية على التحولات الوظيفية للمدن في هذه الفترة.

ومن خلال رؤية تحليلية لجداول تطور التصنيف الوظيفي للمدن المصرية في هذه الفترة، ومن خلال تتبع المركبات الوظيفية للمدن، فإنه يمكن استخلاص عدة نتائج مهمة؛ حيث بدا واضحًا أثر التحولات الأيديولوجية لسياسات الحكم -التي سبق الإشارة إليها- على تطور هذه المركبات الوظيفية، ويمكن إيجاز أهم ملامح هذا التطور في الآتي:

- جاء عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة عام 1960، 19 مدينة، منها مدينتان ذات مركب وظيفي (صناعة وزراعة)، وثلاث مدن (صناعة وخدمات)، وأربع مدن (صناعة وتجارة ونقل)، بينما جاءت 10 مدن أحادية الوظيفة صناعة، وفي عام 1976 جاء عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 21 مدينة، منها خمس مدن ذات مركب وظيفي (صناعة وزراعة)، وخمس مدن (صناعة وخدمات)، وست مدن (صناعة وتجارة ونقل)، بينما جاءت خمس مدن أحادية الوظيفة صناعة، وحيث إن التطور الحضري الطبيعي للمدن ذات الوظيفة الأولى صناعة يتجه نحو المركب الوظيفي (صناعة وخدمات) أو العكس، فإن دخول الزراعة والتجارة والنقل للمركب الوظيفي للمدن الصناعية عام 1976 (حيث شكلت المدن التي على هذه المركبات الوظيفية نحو 53٪ من جملة المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة)، يعني تراجعًا في درجة التحضر الوظيفي لهذه المدن، وهو انعكاس طبيعي لتحول السياسات الاقتصادية من اعتبار الصناعة هي القطاع الاقتصادي الرائد في بداية هذه الفترة، إلى اعتبار البترول والسياحة وقناة السويس هي القطاعات الرائدة في نهايتها، مع ترسيخ هذا التوجه من خلال سياسات الانفتاح الاقتصادي.
- بالنسبة للمدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، فقد جاء منها 53 مدينة أحادية الوظيفة زراعة عام 1960، وانخفض هذا العدد عام 1976 إلى 49 مدينة، ولكن مع اعتبار أن عام 1960 شهد ضم 34 قرية للتصنيف الحضري، فإن ذلك يعني أن التنمية الصناعية التي شهدتها هذه الفترة والتطور في قطاع الخدمات لم يشمل هذه الفئة من المدن؛ بدليل عدم دخول أي نشاط حضري إلى مركبها الوظيفي، على الرغم من مرور 16 عامًا على دخولها التصنيف الحضري، وذلك يؤكد على أن الدوافع السياسية لنشأة هذه المدن لم تكن موصولة بآليات تطورها، وبالتالي لم يختلف

(1) انظر ملحق الفصل السادس، ملحق رقم 11.

الحال بين التمثيل النسبي لعدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في جملة المدن المصرية خلال هذه الفترة عنه قبلها.

- ارتفع عدد المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة وخدمات) من ثلاث مدن عام 1960 إلى سبع مدن عام 1976، وذلك دون المرور بأي وظائف حضرية وسيطة (التجارة والنقل ثم الصناعة)، وهذا بالتأكيد من أهم ملامح التدخل القسري في أطوار النمو الحضري للمدن.
- أما المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة وتجارة ونقل) فقد ارتفع عددها من 15 مدينة عام 1960، إلى 19 مدينة عام 1976، وهو ما يمثل تطورًا حضريًّا طبيعيًّا؛ ولكنه محدود جدًّا، على الرغم أن هذه الفئة ضمت مدنًا ذات أحجام سكانية كبيرة نسبيًّا مثل الأقصر التي اقتربت من 100 ألف نسمة في هذه الفترة، وكذلك مدينة أخميم، ومدينة أبو كبير واللتان تخطتا عتبة 50 ألف نسمة، حيث كان مفترضًا أن تتولد بها وظائف حضرية بشكل تلقائي بفعل ضغوطات الحجم.
- بالنسبة للمدن ذات الوظيفة الأولى خدمات -والتي انخفض عددها من 29 مدينة عام 1960 إلى 26 مدينة عام 1976- فإن هذا الانخفاض لم يكن إلا تابعًا لتكثيف الخدمات في مدن بعينها؛ مما أثر سلبًا على قيم معاملات توطن نشاط الخدمات (الأساس الإحصائي المستخدم في التصنيف) في باقي المدن، وعلى جانب آخر، فإن عدد المدن التي جاء مركبها الوظيفي (خدمات وصناعة) انخفض من (6 مدن) إلى (3 مدن) بين عامي 1960 - 1976، في حين ارتفع عدد المدن ذات المركب الوظيفي خدمات وتجارة ونقل من (14 مدينة) إلى (15 مدينة) في نفس الفترة، وهو شكل آخر من أشكال تراجع القواعد الاقتصادية حضريًّا للمدن المصرية في هذه الفترة، كما يؤكد على الاختلال الهيكلي في خريطة الإنتاج الحضري على مستوى القطر؛ بفعل الإفراط في المركزية، كما سبق التوضيح.
- تعد مدينة أسوان من الأمثلة الشاهدة على انحسار المد الصناعي (على محدوديته توزيعيًّا)؛ حيث جاءت عام 1960 أحادية الوظيفة صناعة (بمؤثرات مباشرة لمشروع السد العالي)، ولكنها تحولت وظيفيًّا عام 1976 من خلال مركب وظيفي (خدمات وتجارة ونقل)، مع خروج الصناعة من مركبها الوظيفي، وهذا التحول هو دالة في التحول العام للسياسات الاقتصادية للدولة ككل.
- ارتفع عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل من 17 مدينة عام 1960 إلى 21 مدينة عام 1976، منها 6 مدن أحادية الوظيفة طوال هذه الفترة، وارتفع عدد المدن ذات المركب الوظيفي (تجارة ونقل وزراعة) من 3 مدن إلى 6 مدن خلال نفس الفترة، ومع اعتبار أن هذه الفترة لم

تشهد إلا تحول عدد محدود جدًّا من قرى إلى مدن، فإن زيادة عدد المدن ذات المركب الوظيفي (تجارة ونقل وزراعة) يعد أيضًا أحد ملامح التراجعات الحضرية التي شهدتها هذه الفترة.

- بلغ عدد المدن عام 1960 التي دخلت التجارة والنقل ضمن مركبها الوظيفي 50 مدينة بنسبة حوالي 35٪ من جملة المدن المصرية، بينما بلغ عدد المدن التي دخلت الصناعة ضمن مركبها الوظيفي في نفس العام 29 مدينة، بنسبة حوالي 20.3٪ من جملة المدن المصرية، وفي عام 1976 بلغ عدد المدن التي دخلت التجارة والنقل في مركبها الوظيفي 61 مدينة، بنسبة حوالي 40.4٪ من جملة المدن، بينما بلغ عدد المدن التي دخلت الصناعة ضمن مركبها الوظيفي 28 مدينة، بنسبة حوالي 18.5٪ من جملة المدن، وهذا التحول يعكس التراجع النسبي لعدد المدن المعتمدة على الصناعة في قواعدها الاقتصادية لحساب التزايد النسبي لعدد المدن المعتمدة على التجارة والنقل في قواعدها الاقتصادية في هذه الفترة، وهو دالة أخرى واضحة على طبيعة التحولات في السياسات الاقتصادية للدولة في هذه الفترة.

تصنيف المدن حسب ثباتها وظيفيًا في هذه الفترة:

انعكست الظروف والتطورات السياسية والاقتصادية على تصنيف المدن المصرية حسب ثباتها وظيفيًّا في هذه الفترة، وبحيث أمكن تصنيفها إلى الآتي:

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة طوال هذه الفترة:

بلغ عدد هذه المدن 67 مدينة في تعداد عام 1976، وهو ما يعني أن نحو 45٪ من المدن المصرية لم تستفد حضريًّا من التطورات السياسية والاقتصادية العنيفة التي شهدتها هذه الفترة.

بل إن هذه التطورات قد أسهمت سلبًا في ارتفاع معامل التوطن الزراعي ببعض هذه المدن، فعلى سبيل المثال لا الحصر بلغ معامل توطن النشاط الزراعي عام 1960 بمدينة أبو كبير (أكبر مدن هذا التصنيف سكانًا) 1.71، ثم ارتفعت قيمة هذا المعامل لتبلغ 1.82 عام 1976، ومدينة بيلا ارتفعت قيمة معامل توطن النشاط الزراعي بها من 2.66 عام 1960 إلى 3.93 عام 1976، ومدينة ببا من 1.2 إلى 1.38 خلال نفس الفترة، وذلك يعكس الآثار السلبية التي خلفتها سياسة التركيز للأنشطة الحضرية في المدن الكبرى، فلم تستطع هذه المدن أن تتقدم على المتصل الريفي الحضري، على الرغم من مرور نحو ثلاثة عقود، شهدت العديد من التحولات الجذرية في الهيكل الاقتصادي المصري[1].

(1) راجع الملاحق، الفصل السادس، معاملات توطن الأنشطة الاقتصادية بالمدن المصرية من 1947 حتى 1976.

جدول رقم (7)

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	ههيا	18	ديرب نجم	35	أجا	52	العدوة
2	منفلوط	19	دير مواس	36	أبو كبير	53	الصف
3	مطوبس	20	دشنا	37	أبو قرقاص	54	الشهداء
4	مطاي	21	دار السلام	38	أبو حمص	55	الزرقا
5	كوم أمبو	22	حوش عيسى	39	أبو المطامير	56	الدلنجات
6	كفر شكر	23	جهينة	40	أبنوب	57	الحسينية
7	كفر سعد	24	تلا	41	أبشواي	58	الحامول
8	قها	25	بيلا	42	إيتاي البارود	59	التل الكبير
9	قلين	26	بلطيم	43	أوسيم	60	البرج
10	قطور	27	بسيون	44	أهناسيا	61	البداري
11	فرشوط	28	بركة السبع	45	المنشأة	62	الباجور
12	صدفا	29	ببا الكبرى	46	المطرية	63	الإبراهيمية
13	شبراخيت	30	إطسا	47	المراغة	64	إسنا
14	سنورس	31	إدفو	48	القوصية	65	إدفينا
15	سمسطا	32	أشمون	49	القنطرة غرب	66	أبو طشت
16	سرس الليان	33	أرمنت	50	الفشن	67	ابنود
17	ساقلته	34	أخميم	51	العياط		

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية:

بلغ عدد مدن هذا التصنيف 26 مدينة، تمثل نسبة قدرها حوالي 17٪ من جملة المدن المصرية عام 1976، منها 12 مدينة عاصمة محافظة، تضم مدن القناة الثلاثة، وقد جاءت معظم هذه المدن ذات مركبات وظيفية كانت الخدمات هي القاسم المشترك بين المدن الكبرى في هذه الفئة، بينما كانت الزراعة هي القاسم المشترك بين المدن الصغرى التي كاد معامل توطن النشاط الزراعي بها يدرك معامل توطن نشاطها الأول، وهو ما مهد لتحول بعضها في الفترة اللاحقة إلى النشاط الزراعي كنشاط أول، كما سيلي بيانه في الفصل التالي، وعلى أي حال فإن هذه الفئة ضمت معظم مدن المراتب الحجمية العشرين الأولى، كما حافظت المدن الصغرى فيها على وظيفتها الحضرية؛ بفضل نشاط التجارة والنقل في المقام الأول.

جدول رقم (8)

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	نقادة	10	منيا القمح	19	الزقازيق
2	قليوب	11	كفر الشيخ	20	الخانكة
3	ميت غمر	12	طنطا	21	جرجا
4	كفر الزيات	13	سوهاج	22	بورسعيد
5	المحلة	14	دمنهور	23	الواسطي
6	كفر الدوار	15	أسوان	24	المحمودية
7	شبرا الخيمة	16	المنيا	25	السويس
8	دمياط	17	المنصورة	26	الإسماعيلية
9	نجع حمادي	18	القناطر الخيرية		

وجدير بالذكر أن تأثير استبعاد المدن الكبرى قد أثر في خروج بعض المدن الكبرى من هذا التصنيف، مثل مدينة أسيوط، والتي جاءت وظيفتها حضرية منذ عام 1960 وحتى الآن، وهو ما سيظهر في تحليلات الفصل التالي، ولكن بوجه عام، فإن الانخفاض النسبي الواضح لعدد مدن هذه الفئة يعكس -بوضوح شديد- تأثير السياسات الاقتصادية على توزيع الأدوار الوظيفية الحضرية على المدن المصرية، على الرغم من أن الفترة التي أعقبت الثورة مباشرة كانت تمثل فرصة تاريخية فريدة للتنمية الحضرية الشاملة، خاصة وأن هذه الفترة كانت تمثل أقصى درجات التحكم والسيطرة الحكومية على المقدرات الاقتصادية، بعيدًا عن أهداف الربحية المستغلة التي يمثلها رأس المال الحر، ولكن استعجال العوائد السياسية قبل الاقتصادية للمشروعات التنموية كان طاغيًا في اختيار الإطار المكاني والزماني والحجمي للمشروعات التنموية الكبرى، وكل ذلك خلف وراءه هيكلًا عمرانيًّا مختلًّا، أبرز ملامحه تضخمات حجمية بلا إنتاج موازٍ، وهجرة أحادية الاتجاه نحو العاصمتين، مرورًا (أو تجاوزًا) بالمدن الكبرى عواصم المحافظات، وأنساق فرعية معطلة، وأنساق فوقية تقوم على استقطاب عاصمي محموم، واستنزاف لا محدود للأرض الزراعية على ندرتها، واتساع الهوة الحضرية بين الوجه القبلي والبحري من جانب، والعاصمتين وباقي مدن القطر من جانب آخر.

مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى:

بلغ عدد مدن هذه الفئة 44 مدينة عام 1976، وهو ما يمثل نسبة قدرها حوالي 29٪ من جملة المدن في هذه الفترة، منها 6 مدن عواصم محافظات (مدينتان بالوجه البحري وأربع مدن بالوجه القبلي)، وباستثناء المدن الكبرى التي شملها هذا التصنيف، فإن باقي المدن لم يكن لها رصيد حضري يمكنها من مقاومة التطورات السياسية والاقتصادية الجارفة التي شهدتها هذه الفترة، والتي

ضاعفت من هشاشة البنية الحضرية للعديد من المدن، بالمقارنة بتلك المدن التي تكاثفت فيها الأنشطة الحضرية، ولذلك يجب الوضع في الاعتبار أن التراجعات الحضرية التي أفرزها هذا التصنيف ليس بالضرورة بسبب اختفاء الأنشطة الحضرية التي كانت قائمة بهذه المدن، وإنما قد يكون بسبب مضاعفة الأنشطة الحضرية بمدن أخرى؛ مما يسبب اختلالًا في التوازن النسبي لمعاملات التوطن للأنشطة الحضرية في مجموعة المدن ككل.

جدول رقم (9)

مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى

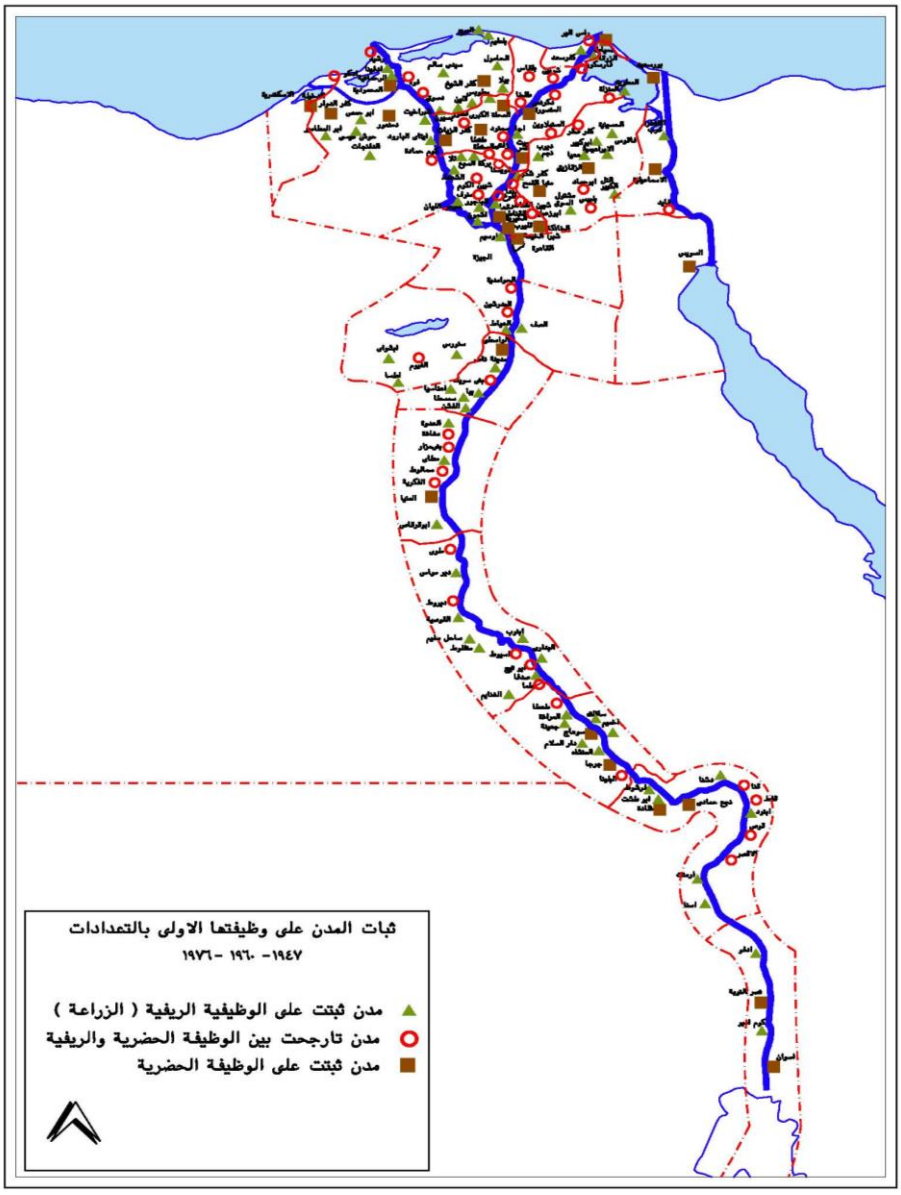
المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	فوه	16	إدكو	31	كفر صقر
2	سمنود	17	ملوي	32	قوص
3	زفتى	18	كوم حمادة	33	قفط
4	أبو تيج	19	قويسنا	34	فايد
5	الحوامدية	20	قنا	35	فارسكور
6	أبو زعبل	21	طوخ	36	طهطا
7	طلخا	22	شبين الكوم	37	طما
8	رشيد	23	بني سويف	38	شربين
9	سمالوط	24	بنها	39	شبين القناطر
10	رأس البر	25	أسيوط	40	ديروط
11	دكرنس	26	أبو حماد	41	دسوق
12	بلقاس	27	الفيوم	42	بني مزار
13	الفكرية	28	السنبلاوين	43	المنزلة
14	السنطة	29	ابو سمبل	44	البلينا
15	الأقصر	30	مغاغة		

وعلى أي حال، فإن المدن عواصم المحافظات في هذا التصنيف استمرت على الوظائف الحضرية في الفترة اللاحقة وإلى الآن، وقد استفادت من توطن الخدمات الإقليمية، وما كرسه ذلك من نمو حجمي متسارع، أكسبها نموًّا حضريًّا مطردًا؛ بفعل قوى الحجم، بالإضافة لاستحواذ بعضها على قدر كبير من الاستثمارات الموجهة لتحقيق أهداف السياسة الاقتصادية التي سادت هذه الفترة (على سبيل المثال مدينة الأقصر والتحول نحو التنمية السياحية، والحوامدية والتركيز الصناعي، وطلخا والصناعات المنقولة من مدن القناة زمن الحرب ... إلخ).

وأخيرًا يمكن القول إن اعتماد الكثير من المدن على وظيفة التجارة والنقل في تصنيفها الحضري – وهي الوظيفة الوسيطة بين الزراعة والصناعة (أي تمثل الإطار المرحلي للتحول الحضري)، واستمرارها على هذه الوظيفة دون تدعيمها بنشاط إنتاجي– يجعلها قريبة من الارتداد العكسي على المتصل الريفي الحضري، وهو ما يظهر في التصنيف بعاليه.

شكل رقم (17)

ثبات المدن على وظيفتها الأولى بالتعدادات 1947 – 1960 – 1976



ملاحق الفصل السادس
مرحلة الحكم الناصري وحتى بداية عصر الانفتاح الاقتصادي
(1952- 1976م)

ملحق رقم [1]
الخطة الخمسية الأولى لقطاع الصناعة [60/1961-64/1965]

قامت وزارة الصناعة بإعداد البرنامج الثاني للصناعة، بعد أن أضيفت إليه المشروعات الصناعية المرحلة من البرنامج الأول، وتمشيًا مع الخطة العامة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة التي تستهدف مضاعفة الدخل القومي في عشر سنوات، والتي بدأت الخطة الخمسية الأولى لها في 1960/6/1 وأدمجت الأعباء المتبقية من مشروعات البرنامج الأول للتصنيع حتى 1960/6/30 في البرنامج الثاني[1]. وقد بلغت الاستثمارات المقررة في الخطة الخمسية الأولى لقطاع الصناعة 439.2 مليون جنيه، بينما بلغت الاستثمارات المحققة لقطاع الصناعة في نهاية الخطة الخمسية الأولى نحو 403.9 مليون جنيه، بنسب تنفيذ قدرها 92٪ من الاستثمارات المقررة. ويوضح الجدول(1)[2] توزيع الاستثمارات المقررة والمحققة لقطاع الصناعة في الخطة الخمسية الأولى على الأنشطة المكونة له.

ويلاحظ في هذا البيان تضمنه لاستثمارات صناعية لا تتبع وزارة الصناعة والبترول والثروة المعدنية، كما أن هذا البيان لا يتضمن استثمارات قطاع النقل والتخزين الخاص بقطاع البترول الذي تدرجه وزارة التخطيط ضمن استثمارات قطاع النقل والمواصلات.

---

(1)، موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، الصناعة، مرجع سابق، ص 36.

(2) المؤشرات الاقتصادية للجمهورية العربية المتحدة، الصادرة من الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (1961-1965).

جدول رقم (1)

توزيع الاستثمارات المخصصة لقطاع الصناعة في الخطة الخمسية الأولى (60/61-64/65)

(القيمة بآلاف الجنيهات)

نوع النشاط	الاستثمار المستهدف	الاستثمار المحقق	نسبة التنفيذ (%)
التعدينية	36700	16475.5	44.9
البترول والكيماويات البترولية	82500	83223.9	104
المعدنية	48600	39033.1	80.2
الغذائية	31700	39377	139
الكيماوية ومواد البناء والأدوية	88800	77871	87.7
الغزل والنسيج	48600	5459704	115
الهندسية	58700	35038.2	59.7
الريفية والحرفية	1900	5333.9	280
مراكز التدريب	3500	3677.3	105
المعايرة	2000		
المشروعات التكميلية	ضمن الأنشطة		
الإحلال والتجديد	3000	16317	54.3
استثمارات أخرى	6200	32980.3	532
الجملة	436200	403924.6	92

أهم الصعوبات التي اعترضت تنفيذ المشروعات الصناعية بالخطة الأولى:

1- قصور التمويل المحلي عن الوفاء بالأعباء المالية المطلوبة لتنفيذ المشروعات، ويرجع ذلك أساسًا إلى انخفاض معدل الادخار خلال سنوات الخطة الأولى؛ نظرًا لتزايد الاستهلاك بمعدلات مرتفعة خلال تلك الفترة، فضلًا عن عدم الوصول بالإنتاجية إلى حدها الأقصى.

2- عدم توفر النقد الأجنبي اللازم لعملية التمويل الخارجي.

3- عدم قدرة جهاز المقاولات على تنفيذ الاستثمارات في الوقت المحدد بالتكاليف المحددة.

4- عدم توفر العدد اللازم من العمال المهرة والعاملين الفنيين والإداريين أثناء فترة الإنشاء والتشغيل.

5- عدم توافر مواد البناء، وصعوبة نقلها في بعض الأحيان.

6- طول الإجراءات المطلوبة للاستيلاء على الأراضي اللازمة للمشروعات.

7- عدم توافر بعض المرافق اللازمة للمشروع، وخاصة الكهرباء.

ملحق رقم [2]
أهداف الخطة الخمسية الثانية

1- إقامة الصناعة الثقيلة والوسيطة؛ حيث إن تقوية هذه الصناعات الإنتاجية تختصر الفترة التي تعتمد فيها عملية التنمية الاقتصادية على استيراد الآلات وقطع الغيار من الخارج، وتخلق أساسًا سليمًا للتوسع بعد ذلك بقوة في الصناعات الاستهلاكية في الخطط التالية.

2- التوسع في صناعات التصدير كوسيلة فعالة لزيادة التصنيع والإسراع فيه؛ حتى يمكن للمنتجات الصناعية أن تساهم مع المنتجات الزراعية والخامة المعدنية في زيادة حصيلة الصادرات.

3- توجيه خطة الصناعة إلى خدمة الزراعة؛ بغرض الارتفاع بالكفاية الإنتاجية لقطاع الزراعة، وذلك عن طريق التوسع في صناعة الأسمدة الكيماوية والمبيدات الحشرية، فضلًا عن إقامة صناعة الآلات والأدوات الزراعية.

4- التوسع في الصناعات التي تعتمد على خامات البترول ومواد أولية محلية.

5- تشغيل الطاقات المعطلة الموجودة بالمصانع القائمة؛ حتى يمكن الوصول إلى مستوى مرتفع للإنتاجية بأقل تكلفة.

6- تنمية الصناعات الاستهلاكية الضرورية؛ للوصول إلى حالة الاكتفاء الذاتي من منتجاتها.

7- الاهتمام بصناعة الغزل والنسيج، والتركيز على معالجة نقط الاختناق، وعلى الاستحداثات والتجديدات والإضافات التي لا تحتاج إلى مبان، فضلًا عن التوسع في الوحدات الكبيرة القائمة، وتخصيص الزيادة في إنتاجها للتصدير إلى الخارج. (يلاحظ أن هذا الهدف يناقض الرغبة المعلنة عن ضرورة توزيع المشروعات إقليميًّا؛ حيث إن المنشآت المقامة بالفعل كانت مركزة بالأساس في العاصمتين، إلى جانب بعض المدن الكبرى بالدلتا ومدن القناة).

8- تنمية صناعة مواد التشييد والبناء بما يتمشى واحتياجات خطة التنمية؛ لتفادي ظهور نقص في هذه المواد خلال فترة تنفيذ مشروعات الخطة. (يلاحظ أيضًا أن هذا الهدف انعكس سلبًا على الكثير من الظواهر، مثل الظاهرة غير المسبوقة للتجريف المحموم للأرض الزراعية، ومنح كم هائل من التراخيص لمجالات تصنيعية ملوثة في قلب المدن، مثل المسابك وقمائن الطوب ... إلخ).

9- تطوير الصناعات الصغيرة؛ لما لها من أهمية على اقتصاديات البلاد لارتباطها بالصناعات الكبيرة، ودراسة كل فرع منها؛ للنهوض بالمنشآت الصغيرة، بتجميعها في جمعيات

تعاونية صناعية لتحسين اقتصادياتها، ورفع كفايتها الإنتاجية، ومن الضروري ربط خطة النهوض بالصناعات الصغيرة بخطة التنمية العامة للدولة، بحيث تتكامل هذه الصناعات مع الصناعات المتوسطة والكبيرة؛ باعتبارها صناعات مغذية.

10- حسن استخدام الموارد البشرية إلى أقصى حد ممكن عن طريق امتصاص فائض العمالة الموجودة بالمصانع القائمة؛ الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الإنتاجية، وتحقيق فوائض اقتصادية تسهم في مضاعفة الدخل القومي. (يلاحظ أن هذا الهدف لم يكن يمثل الواقع؛ حيث إن التضخم الذي شهده قطاع التوظيف بالصناعة ارتبط في الأساس بقوانين يوليو الاشتراكية، ولم يكن موجودًا قبلها، خاصة في ظل تعهد رجال الثورة بإيجاد فرص عمل للجميع، ولما كانت الزيادة المطردة في أعداد الداخلين إلى سوق العمل تفوق قدرة المؤسسات الاقتصادية التي يتم إنشاؤها، فقد انقلب الهدف المعلن إلى عكسه؛ ومن ثم تحولت المدن من مراكز للإنتاج إلى مراكز لاستيعاب فوائض العمالة المنتجة وغير المنتجة على حد سواء).

الصعوبات التي اعترضت تنفيذ الخطة الثانية:

بعد مضي سنتين من بدء الخطة الخمسية الثانية، تعرضت الخطة في عامي 65/66-66/67 إلى الأخذ بسياسة الانكماش؛ لاعتبارات تتعلق بالميزان التجاري وميزان المدفوعات، ولظروف اقتصادية أخرى، رأى فيها المسئولون التوقف عن السير في تنفيذ بعض المشروعات الصناعية، (أضف إلى ذلك ما حدث من تحولات هيكلية تبعًا للآثار التي خلفتها نكسة عام 1967)، ولقد أدى هذا بالتبعية إلى انخفاض في معدل التنمية بشكل ملحوظ، وبالتالي أدى إلى تقليل فرص العمل المتاحة والمتوقعة من القطاع الصناعي، وانعكس أثر ذلك كله على الاقتصاد المصري.

وتلى هذه الفترة خطة الإنجاز التي وضعت لمدة ثلاث سنوات، ابتداء من عام 68/67، وكانت تميل في مجموعها إلى عدم التوسع الصناعي إلا لأولويات معينة.

وفي عام 1968 حدث تعديل شامل، بالعدول عن هذه السياسة الانكماشية، خاصة أن التغلب على مشاكل الميزان التجاري بعد المرحلة التي قطعت في التنمية يستلزم استكمال ما قد بدئ به من مشروعات، وبأسرع ما يمكن؛ حتى يمكن زيادة الإنتاج، وبالتالي زيادة معدلات التصدير ونقص الاستيراد، فضلًا عن بعض صور الاستثمارات الجديدة، مثل البترول، الذي يسهم في حل مشكلات ميزان المدفوعات.

ولقد روعي وضع ضوابط لتلك السياسة التوسعية تتلخص في:

1- ضرورة الاستفادة من كل مصادر الادخار المتاحة، وتحريكها لسياسة مالية ونقدية ملائمة، يستفيد منها الاقتصاد القومي، على أن تتضمن خطة الإصلاح المالي والاقتصادي وضع الأسلوب الذي يحدد بدقة ويحرك بكفاءة كل الادخارات المتاحة.

2- مراعاة حدود النقد الأجنبي المتاح للاقتصاد القومي، مع الاستفادة من القروض والتسهيلات الملائمة المتاحة لتمويل الاستثمارات.

3- توجيه المدخرات المحلية التي قد لا يسمح وضع النقد الأجنبي باستثمارها في مشروعات تحتاج لنقد أجنبي كبير، ومراعاة توجيهها نحو صور استثمار تعتمد بدرجة كبيرة على عناصر سلعية محلية، ويفضل التي تعطي عائدًا إنتاجيًّا، مثل مشروعات الري والصرف. (يجب هنا ملاحظة أن النظم الاشتراكية التي تم اتباعها لم تكن لتسمح بتكوين وعاء ادخاري ذي قيمة مؤثرة في الاقتصاد؛ حيث تم تحديد الملكيات الزراعية، وتم تأميم المؤسسات الخاصة الكبرى، ومصادرة أموال من سموا سابقًا برجال الإقطاع، وعليه لم يكن لدى معظم المصريين القدرة على الادخار -وهو روح وقلب النمو الحضري السليم كما يرى ابن خلدون- كما أن مشروعات الري والصرف لم تكن هي الأنسب لسرعة دوران رأس المال المدخر، كما يرى ذلك د. علي لطفي).

4- وضع الصور التوازنية على أساس الأولوية الأساسية لنفقات الدفاع عن الوطن، وعلى أساس تحديد حجم الاستثمار، بما يحقق التوازن بين العناصر السابقة وبين احتياجات نفقات الدفاع، مضافًا إليها استثمارات التنمية. لذلك استقر الرأي على تنفيذ خطة إنجاز عاجلة، تمتد في السنوات من 68/67 حتى 1970/69. (يلاحظ أن هذه الصورة التوازنية مالت بشدة إلى احتياجات نفقات الدفاع، ويكفي أن الشعار الذي أطلقه رجال الثورة في هذه الفترة اختصر هذه الصورة التوازنية في مقولة: لا صوت يعلو فوق صوت المعركة).

ملحق رقم [3]
الخطة الثلاثية 67/68 - 69/1970 [مرحلة الإعداد لمعركة التحرير]

روعي عند إعداد المشروعات الصناعية المدرجة في هذه الخطة إعطاء الأولوية للمشروعات الآتية:

1- المشروعات التي تم التعاقد على توريد معداتها، خاصة وأن عددًا كبيرًا من هذه المشروعات تم توريد معداته جزئيًّا أو بالكامل، كما قطع مرحلة في إقامة المباني والمرافق الخاصة به.

2- المشروعات الخاصة باستغلال الطاقات المعطلة في بعض الوحدات القائمة، وخاصة مصانع الغزل والنسيج، عن طريق معالجة نقط الاختناق، بما يسمح بالحصول على زيادة في الإنتاج باستثمار منخفض.

ولم تقتصر مشروعات خطة الإنجاز على المشروعات التي تم التعاقد عليها، أو مشروعات نقط الاختناق، وإنما أدرج بها مشروعات جديدة تم اختيارها على أساس ما تساهم به من تخفيف العبء على ميزان المدفوعات، سواء بزيادة حصيلة البلاد من النقد الأجنبي عن طريق التصدير، أو على أساس ما تحققه هذه المشروعات من توفير سلع ومواد بسيطة لمختلف الأنشطة وقطاعات الإنتاج، أو على أساس ما تستغله تلك المشروعات من مصادر الثروة المحلية، كالخامات وكهربة السد العالي.

بلغت الاستثمارات المخصصة لقطاع الصناعة بخطة الإنجاز 419 مليون جنيه، موزعة على أساس استثمار 117 مليون جنيه في عام 68/67، و 152 مليون جنيه في عام 69/68، و 150 مليون جنيه في عام 70/69، وكان يقدر قيمة الإنتاج المنتظر الحصول عليه بعد تشغيل مشروعات قطاع الصناعة بخطة الإنجاز بكامل طاقاتها الإنتاجية بمبلغ 462 مليون جنيه في السنة، مقومًا بأسعار 65/64. وتمثل المرحلة الأولى لمجمع الحديد والصلب ومشروعات البحث عن البترول ومشروع اليوريا ومشروع الألومونيوم، وبعض مشروعات صناعة السكر أهم مشروعات هذه الخطة.

وتقدر قيمة الاستثمارات التي تحققت في مشروعات قطاع الصناعة خلال سنوات الخطة الثانية بحوالي 507 ملايين جنيه (جدول 2)، وذلك بخلاف القطاع الخاص.

جدول رقم (2)

جملة الاستثمارات خلال سنوات الخطة الثانية موزعة على القطاعات المختلفة

القطاع الصناعي	جملة الاستثمارات التي تمت (مليون جنيه)	القطاع الصناعي	جملة الاستثمارات التي تمت (مليون جنيه)
1- التعدين	15.4	10- الإلكترونية والكهربائية	14.1
2- البترول	122.6	11- المطبعة الأميرية	4.0
3- المعدنية	53.8	12- التعاون الإنتاجي	0.6
4- الحديد والصلب	58.3	13- مراكز التدريب المهني	4.7
5- الغذائية	48.2	14- المصانع الحربية	15.3
6- الكيماوية	68.3	15- مركز ضبط جودة الإنتاج	0.07
7- مواد البناء والحراريات	31.1	16- مركز التنمية	0.06
8- الغزل والنسيج	37.3	17- دراسات	1.4
9- الهندسية	28.00		
		جملة	507.23

هذه الأرقام تشمل استثمارات مشروعات الطوارئ، ويمثل الجدول التالي إجمال المشروعات وأهدافها التي بدأت الإنتاج بالقطاع العام خلال سنوات الخطة الثانية، موزعة على القطاعات المختلفة.

ويوضح الجدول (3) عدد المشروعات التي تم تشغيلها في عهد الثورة، والتي بلغت 757 مشروعًا بالقطاع العام، بالإضافة إلى العديد من مشروعات القطاع الخاص، والتي تخضع لقانون التنظيم والقرارات المعدلة له، وذلك منذ بدء البرامج الصناعية حتى عام 1969-1970، موزعة على القطاعات المختلفة.

جدول رقم (3)

المشروعات التي تحققت في عهد الثورة

القطاع	عدد المشروعات	القطاع	عدد المشروعات
1- التعدين	35	8- الهندسية والكهربائية	144
2- البترول	30	9- المطبعة الأميرية	1
3- المعدنية	33	القطاع المدني للمصانع:	
4- الكيماوية	89	10- الحربية والطيران	ضمن الأنشطة
5- الغذائية	108	11- الريفية والحرفية	162
6- مواد البناء	22	12- مراكز التدريب	45
7- الغزل والنسيج	88		
		جملة	757

ملحق رقم [4]
الخطة الثلاثية الثالثة لقطاع الصناعة [1970 - 1972]

تعد هذه الخطة هي آخر الخطط الصناعية في العهد الناصري؛ حيث قدر 1970/7/1 تاريخًا لبدايتها، والتزمت هذه الخطة بنفس نهج سابقتها من حيث الأهداف، وأولويات توطين المشروعات الصناعية، وإن بدا عليها بوضوح تأثير اقتصاد الحرب، فقد بدا واضحًا زيادة التوجه نحو توفير النفقات، من خلال محاولة الاستفادة من اقتصاديات التجميع إلى أقصى درجة ممكنة، وقد اشتملت الأهداف العامة لهذه الخطة على بعض الأهداف التي أملتها ضرورات القصور التمويلي الذي عانت منه الصناعة المصرية بشدة خلال هذه الفترة، كما لم تتحقق بعض الأهداف الأخرى تحت وطأة هذا القصور التمويلي، ومن أمثلة هذه الأهداف الآتي:

1- إعطاء الأولوية للمشروعات الجاري تنفيذها والمشروعات المتعاقد عليها بالفعل، ثم يلي ذلك مشروعات الإحلال والتجديد، ثم يأتي بعد ذلك المشروعات الجديدة.

2- ألا يدرج مشروع جديد بالخطة قبل استنفاد استغلال الطاقات الإنتاجية القائمة في ذات نوع الإنتاج (ويلاحظ هنا أن التوجه أصبح ملتزمًا للتنمية الرأسية في قطاع الصناعة أكثر من التنمية الأفقية، وهو ما يعد تكريسًا للاختلال الهيكلي في نمط التوطن الصناعي على مستوى التوزيع المكاني، وهو ما يناقض أيضًا أحد الأهداف المعلنة للخطة).

3- أن يصرف النظر عن إدراج المشروعات التي تكون تكلفة إنتاجها مرتفعة بالقياس إلى تكلفة الإنتاج العالمي (ويلاحظ هنا بداية ظهور التحجيم الاضطراري للمشروع الطموح الحالم للصناعة المصرية في عهد الثورة، والذي رفع شعار (من الإبرة للصاروخ)، حيث بدأت الصناعات الإستراتيجية -بما فيها الصناعات المتعلقة بالأمن القومي- تتراجع باطراد بعد ذلك، إلى أن تحولت بعض الصناعات الحربية في وقت قريب إلى صناعات مدنية استهلاكية).

4- الاقتصاد ما أمكن في استيراد المعدات الرأسمالية، كلما أمكن إنتاجها محليًّا؛ بهدف التخفيف على ميزان النقد الأجنبي، وتحسين إستراتيجية التصنيع، وزيادة حصة التصنيع المحلي للمعدات والآلات وتركيبات المصانع (ويلاحظ في هذا الهدف أنه قد يتناقض مع الهدف السابق؛ حيث إن تكلفة إنتاج الآلات محليًّا بالتأكيد يفوق تكلفة إنتاجها عالميًّا، ولكن كما هو واضح فإن الثورة، وعلى الرغم من ضعف برنامجها التمويلي في هذه الفترة، إلا أنها كانت متأثرة بمبادئ فرنسيس بيكون لتحقيق النهضة، والتي يأتي على رأسها أن

تصنع الأمة آلات إنتاجها، وإن كان هذا التأثر سيتلاشى نهائيًّا بعد ذلك بسنوات قليلة جدًّا؛ حيث ستستورد مصر في ظل سياسة الانفتاح كل شيء "من الإبرة للصاروخ").

5- إعطاء أولوية خاصة لمشروعات التوسع للوحدات الإنتاجية القائمة؛ للوصول بها إلى الحجم الاقتصادي الأمثل، والوصول بتكلفة المنتجات إلى التكلفة الاقتصادية، مع رفع مستوى الإنتاج القائم أولًا قبل التوسع فيه (هذا الهدف من الوجهة الاقتصادية في غاية الأهمية، ولكنه -مع غياب الرؤية الشاملة للمردود السلبي لتخطي الطاقة الحجمية المستهدفة للمشروعات الصناعية للقدرة الاستيعابية المتوازنة لمواقع توطنها، سواء على المستوى الزماني والمكاني- قد أدى في نهاية المطاف إلى مشكلات عمرانية وبيئية متأزمة، قد تفوق التكاليف المقدرة لعلاجها جزئيًّا مجمل عوائد هذه المشروعات منذ إنشائها حتى الآن).

6- تجميع وحدات الإنتاج الملحقة ببعض المشروعات في مشروع واحد، بدلًا من بعثرة الإمكانات في وحدات صغيرة متفرقة؛ بهدف تقليل التكلفة والنفقات الاستثمارية.

7- مراعاة التوزيع الإقليمي في المشروعات التي تقبل ذلك؛ حتى لا يخلق سوء التوزيع المكاني مشاكل اجتماعية وعمرانية وتموينية تتكلف الكثير في سبيل حلها، مع حق كافة مناطق الوطن في المشاركة في عائد التنمية، على أن يكون هناك تخطيط إقليمي للمناطق الجديدة، بحيث تصبح مع الوقت مناطق اقتصادية، من حيث توفر مقومات الإنتاج. (يعد هذا الهدف من الأهداف المعطلة في ظل حزمة الأهداف الأخرى التي ترمي إلى تعظيم العوائد الاقتصادية وتقليل النفقات على المستوى العاجل، وهذا التناقض بين الأهداف في برنامج واحد ذي مدى زمني قصير جدًّا -ثلاث سنوات- يعكس مدى الخلط الذي عانى منه مخططو ومنظرو الثورة في هذه الفترة، ذلك الخلط بين الرغبة والإرادة، فالأولى هي أن تتصور وضعًا مأمولًا، أما الثانية فهي أن تمتلك آليات تحقيق هذا الوضع، وهذا الهدف يعكس ذلك بوضوح، ولعل الأرقام التي يذكرها د. جمال حمدان عن درجة تركز الصناعات بالمدن المصرية في هذه الفترة[1] يمثل المردود العملي لهذا الهدف المعلن).

8- الاهتمام بالأبحاث والدراسات المعملية، وتطوير الإنتاج على مستوى الشركة والقطاع، وإدراج المبالغ اللازمة لذلك. (هذا الهدف أيضًا -على الرغم من أهميته القصوى للتطور الصناعي المصري برمته- إلا أن تحقيقه جاء خجولًا إلى أقصى تقدير، ويكفي الإشارة إلى

(1)، لمزيد من التفاصيل راجع جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، من ص 552 حتى ص 876.

أن نصيب هذا الهدف من الميزانية المحققة لهذه الخطة لم يتجاوز 0.1٪ حوالي واحد في الألف[1]، وهي نسبة -بلا شك- لا تناسب مطلقًا تلك الرغبة المعلنة).

وقد حققت هذه الخطة حجم استثمارات قدره حوالي 430 مليون جنيه، أنفق معظمها على نفس مواقع توطين الصناعات القائمة، مع دخول قطاع البترول كقطاع استثماري بقوة في هذه المرحلة[2].

-(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، الصناعة، مرجع سابق، ص 43.

(2)، المرجع السابق، ص 43، 44.

ملحق رقم [5]
برنامج العمل الوطني للسنوات من 1973-1977

يعتبر هذا البرنامج جزءًا من خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية على مستوى السنوات العشر (1973-1982)، وما يهم هنا هو المعايير التي وضعها هذا البرنامج لاختيار المشروعات الصناعية، وأسلوب توطينها، ولم تختلف هذه المعايير كثيرًا عن الأهداف التي أعلنتها الخطط الخمسية أو الثلاثية السابقة عليها، وإن كانت تضمنت -لأول مرة- الإشارة إلى تغير النمط الاستهلاكي للشعب المصري، وأهم المعايير التي تضمنها هذا البرنامج تلخصت في الآتي:

1- إعطاء الأولوية لمشروعات الإحلال والتجديد للوحدات الإنتاجية القائمة؛ للمحافظة على طاقتها الإنتاجية، أو لتطوير الإنتاج بما يساير التقدم التكنولوجي الحديث.

2- إعطاء الأولوية للمشروعات الجاري تنفيذها والمتعاقد عليها، مع الاهتمام بالإسراع بتنفيذ مشروعات الصناعات الثقيلة؛ كمجمع الحديد والصلب وملحقاته بحلوان، ومجمع الألومونيوم بنجع حمادي، والفوسفات بالحمراوي، (وقد أنجز بالفعل خلال هذا البرنامج المشروعان الأولان دون الثالث).

3- إعطاء أولوية للمشروعات الجديدة التي تمثل توسعات في وحدات إنتاجية قائمة؛ للوصول إلى الحجم الأمثل؛ بغرض الوصول بتكلفة الإنتاج إلى التكلفة الاقتصادية المناسبة. (يوضح ذلك بجلاء أن الرؤية المطروحة للحجم الأمثل هي رؤية اقتصادية بحتة، معنية بالحجم الأمثل للمؤسسة الصناعية، بغض النظر عن بيئتها الكلية، سواء على المستوى الإقليمي أو الحضري، ومثل هذه الرؤية -التراكمية- القاصرة تكاد تكون أهم عوامل اضطراب شكل النسق الحضري بوضعه الراهن، فعلى الرغم من كون النسق الحضري المصري لم يكن يومًا متزنًا في العصر الحديث -للأسباب التي ذكرت سابقًا- إلا أنه لم يشهد مثل هذه الاضطرابات الحادة كما شهدها في هذه الفترة -فترة الثورة- وما بعدها، حيث تم فعليًّا اختزال المعمور الحضري المصري في العاصمتين بصفة عامة، وفي القاهرة بصفة خاصة، كما انفصل عمليًّا رأس الهرم الحجمي للتجمعات الحضرية المصرية عن جسم الهرم نفسه، وامتلك القطب العاصمي قدرات جاذبة، قادرة على سحق الأدوار الحضرية الأخرى لمكونات النسق الحضري المصري الكلي بتمامه، كما سيتم شرحه تفصيلًا).

4- اختيار المشروعات الجديدة التي تنتج سلعًا محل الواردات الضرورية، خاصة السلع الوسيطة المغذية لقطاع الصناعات، مع الأخذ في الاعتبار زيادة الطلب المحلي؛ نتيجة

تزايد السكان، وتغير الهيكل الاستهلاكي؛ نتيجة ارتفاع مستوى المعيشة وزيادة الدخل القومي. (هذا المعيار في حاجة إلى مبحث مستقل، فهو من ناحية يفضل المشروعات التي تفضي إلى تقليل الواردات، بينما تزامن مع هذا البرنامج إطلاق وتمكين سياسة الانفتاح التي قلبت عملية التوازن بين الإنتاج المحلي والواردات رأسًا على عقب، بالإضافة إلى أن هذا المعيار يرجع التغير في الهيكل الاستهلاكي للشعب المصري إلى ارتفاع مستوى المعيشة وزيادة الدخل القومي -وهو تبرير مقبول ظاهريًّا- بينما يشير العديد من الكُتّاب إلى مسئولية سياسة الانفتاح نفسها عن هذا التحول[1]، وما يعنينا هنا هو أثر هذا التحول في الأنماط الاستهلاكية على منظومة العمران، أيًّا كانت أسبابه).

5- مراعاة توزيع المشروعات الجديدة على محافظات الجمهورية، مع الأخذ في الاعتبار الحسابات الاقتصادية، واعتبارات استمرار معركة تحرير سيناء (يلاحظ أن كل الأطر النظرية المشكلة للأهداف العامة لبرامج التخطيط الشامل في كل مراحلها، أقرت بأهمية توزيع المشروعات الصناعية على أقاليم مصر، بينما الهيكل العام لتوزيع هذه المشروعات ازداد اختلالًا خلال هذه المرحلة).

(1) للمزيد من التفاصيل راجع: جمال حمدان: إستراتيجية الاستعمار والتحرير، دار الهلال، 1982، ص 314.
وكذلك راجع: جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، من ص 59 إلى ص 65.
وكذلك راجع: محمد الطيب: الاستهلاك، تطوره وأنماطه (تحليل الاستهلاك النهائي الخاص والعام في ج.م.ع منذ 1960 حتى 1977، بحث مثبت في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق من ص 169 حتى 193، وكذلك راجع: جودة عبد الخالق: أهم دلالات سياسة الانفتاح الاقتصادي بالنسبة للتحولات الهيكلية في الاقتصاد المصري 1971، 1977، بحث مثبت في المرجع السابق من ص 363 حتى 403، وكذلك راجع: جلال أحمد أمين: بعض قضايا الانفتاح الاقتصادي في مصر، بحث مثبت في المرجع السابق من ص 403 حتى ص 434.

ملحق رقم [6]

التطورات الهيكلية في مجال التجارة الخارجية في الفترة من 1952 وحتى 1976

تصطدم عملية تتبع التغيرات الهيكلية في مجال التجارة الخارجية خلال هذه الفترة (1952 – 1976) ببعض الصعوبات الإحصائية، الناجمة عن عدم اتساق المصادر الإحصائية (لمصلحة الجمارك – مراقبة النقد)[1]، وعدم شمولها، إلا أنه أمكن من خلال الدراسة تبين الملامح التالية:

أ- قبيل عام 1952:

1- تميز الهيكل المبدئي للصادرات فيما قبل عام 1952 بنمط المحصول النقدي الواحد، وهو القطن الخام الذي كان يمثل حوالي 4/3 إجمالي الصادرات؛ بل إن رواج الحرب الكورية أدى إلى ارتفاع هذه النسبة إلى 90٪ من الإجمالي في مطلع الخمسينيات، وقد اقترن هذا -بطبيعة الحال- بتقلب حصيلة الصادرات واضطراب التجارة الخارجية، ولم تتجاوز الصادرات من المواد الخام الأخرى 5٪، ومن السلع المصنعة ونصف المصنعة 10٪ من الإجمالي. وقد كان الميل المتوسط للتصدير يدور خلال هذه الفترة حول 15٪ من إجمالي الناتج القومي. أما في جانب الواردات فكانت المواد الخام والسلع الوسيطة لا تتجاوز ربع الإجمالي فقط، بينما كانت السلع الاستهلاكية تمثل نحو 33٪ من الإجمالي، ولم تتجاوز السلع الاستثمارية أكثر من 15٪، ومن ناحية أخرى، بلغ الميل المتوسط للاستيراد خلال هذه الفترة أكثر من 20٪ من إجمالي الناتج القومي.

2- بينما كان صافي المعاملات السلعية يشير إلى عجز مستمر ومتزايد، فإن رصيد المعاملات غير المنظورة كان ينتهي دائمًا بفائض. وقد كان الإنفاق العسكري لقوات الحلفاء خلال الحرب العالمية الثانية من أهم بنود المتحصلات غير المنظورة إلى الدرجة التي ساعدت على تغطية عجز المعاملات السلعية، وتكوين فائض ملموس، كما كانت قناة السويس تمثل أيضًا أحد البنود المهمة من المتحصلات غير المنظورة بمستوى لم يقل عن ثلث الإجمالي. أما أهم بنود المدفوعات غير المنظورة، فكانت الضرائب والأرباح الموزعة المستحقة للعالم الخارجي (حوالي 30٪ من إجمالي المدفوعات)، والإنفاق الحكومي الخارجي (10٪).

3- كان تمويل عجز العمليات الجارية في الفترة التالية للحرب العالمية الثانية، يتم بالسحب من الاحتياطات المتراكمة (لدى بريطانيا أساسًا بفعل إسهامات مصر في تمويل الحرب العالمية الثانية)، والتي بلغت نحو نصف الدخل القومي، أو ثلاثة أمثال مستوى الواردات السنوية.

---

(1)، لمزيد من المعلومات راجع: محمد فخري مكي: التغيرات الهيكلية في ميزان المدفوعات المصري 1952-1976، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي الثالث للاقتصاديين المصريين، مثبتة في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، من ص 322 إلى ص 351.

4- كان التوزيع الإقليمي للتعامل الخارجي يتجه أساسًا إلى المنطقة الإسترلينية (وبصفة خاصة المملكة المتحدة) وغرب أوروبا. وكان نصيبهما معًا لا يقل عن 70٪ من الإجمالي.

ب- الفترة 1952 - 1960:

1- تميزت هذه الفترة بتزايد التدخل الحكومي لتنظيم التعامل الخارجي، فقد لجأت الحكومة إلى تحديد المساحات المزروعة قطنًا؛ حتى يمكن مواجهة انتكاس أسعاره فيما بعد فترة رواج الحرب الكورية، كما بدأ في هذه الفترة تطبيق بعض الإجراءات التنظيمية مثل تراخيص الاستيراد ونظام حق الاستيراد، وأيضًا زيادة رسوم الواردات والضريبة على المدفوعات المنطلقة ببعض العمليات غير المنظورة، وقد أدى تأميم قناة السويس والعدوان الثلاثي في عام 1956، والحصار الاقتصادي التالي له، وتجميد الأرصدة الإسترلينية إلى تطبيق نظام حصص الاستيراد، وزيادة وتعميم الرسوم على الواردات، كما تقرر منح علاوة تشجيعية لبعض أنواع الصادرات.

2- بالرغم من تقلب حصيلة الصادرات والمدفوعات عن الواردات خلال هذه الفترة، إلا أنه لم تحدث تغيرات كبيرة في هيكل المعاملات السلعية. وقد تراجع قليلًا الميل المتوسط للاستيراد خلال هذه الفترة، فبلغ 18.4٪ من إجمالي الناتج القومي (بعد أن كان 20٪)، بينما اقتصر الميل المتوسط للتصدير على نحو 14٪ من الناتج القومي (بعد أن كان 15٪ في الفترة السابقة)، وبذلك فإن العجز التجاري كان يدور خلال هذه الفترة حول 4.4٪ من الناتج القومي في المتوسط.

3- أما صافي العمليات غير المنظورة فقد سجل فائضًا بلغ نحو 20 مليون جنيه سنويًّا في النصف الأول من الخمسينيات، ثم ارتفع إلى نحو 30 مليون جنيه في النصف الأخير، ففي جانب المتحصلات تزايد نصيب قناة السويس بعد تأميم سنة 1956 ليصل إلى نحو نصف هذه المتحصلات، كما تزايد الإنفاق الحكومي في جانب المدفوعات ليصل إلى حوالي 40٪ من الإجمالي، مقابل انخفاض بند الفوائد والأرباح المدفوعة للخارج إلى أقل من 5٪ من الإجمالي.

4- بالرغم من أن فائض العمليات غير المنظورة كان يغطي جانبًا من العجز التجاري، إلا أن صافي العمليات الجارية -باستثناء عام 1954- كان ينتهي دائمًا إلى عجز يدور حول 30 مليون جنيه أو 2.5٪ من الناتج القومي. وقد كان يتم تمويل هذا العجز أيضًا بالسحب من احتياطيات النقد الأجنبي، وإن كان قد بدأ في عامي 1959 - 1960 الاعتماد على الاقتراض الخارجي؛ نظرًا لانخفاض احتياطات النقد الأجنبي إلى أدنى مستوى لها.

5- بدأ التعامل مع دول الكتلة الشرقية -والاتحاد السوفيتي بصفة خاصة- في التزايد منذ عام 1955، وقد عقدت منها منذ ذلك الحين سلسلة من اتفاقات الدفع، وقد تم هذا على حساب نصيب دول المنطقة الإسترلينية وغرب أوروبا التي بدأ نصيبها في التراجع؛ بسبب ظروف العدوان الثلاثي والحصار الاقتصادي المترتب عليه.

ج - الفترة 1961 - 1973:

1- تميزت هذه الفترة بتأميم الجانب الأكبر من التجارة الخارجية (استيراد وتصدير الحاصلات الرئيسة). كما بدأ خلالها تنفيذ أول خطة تنمية شاملة (1960/1961 - 1964/1965)، والتي أعلنت إستراتيجيتها (ضمن أهداف أخرى) "هي توفير بدائل الواردات"، وقد شهدت هذه الفترة عدة حروب متتالية (حرب اليمن - نكسة يونيو 1967 - حرب الاستنزاف)، التي يمكن القول إنها أدت إلى زيادة العجز في مصادر النقد الأجنبي؛ ومن ثم إلى فرض قيود صارمة على الاستيراد واستخدام النقد الأجنبي.

2- أدى تنفيذ خطط التصنيع المتتالية إلى تراجع نصيب الصادرات من القطن الخام إلى مستوى لا يزيد كثيرًا عن 40٪ من الإجمالي العام للصادرات، وإلى مستوى يقل عن 60 ٪ من الإجمالي بالنسبة للمواد الخام ككل، بينما تجاوز نصيب الصادرات من السلع مصنعة ونصف مصنعة 30٪، وفي الاتجاه الآخر نجد أن الواردات من السلع الاستهلاكية تامة الصنع تراجعت إلى أقل من 10٪ من الإجمالي في نهاية الستينيات، وإن كانت قد تزايدت في مطلع السبعينيات إلى نحو 16٪ من الإجمالي، بينما تزايدت الواردات من المواد الخام للسلع الوسيطة إلى أكثر من 55٪، والسلع الاستثمارية إلى أكثر من 20٪ من الإجمالي.

وبالرغم من التراجع المحدود في الميل للاستيراد، والذي بلغ خلال هذه الفترة نحو 16.5٪ في المتوسط من إجمالي الناتج القومي، إلا أن الميل المتوسط للتصدير قد تراجع أيضًا إلى 11٪ من الناتج القومي (نظرًا لظروف الحروب المتتالية)، وهذا يعني أن العجز التجاري خلال الفترة قد تجاوز 5.5٪ من الناتج القومي، أو نحو 160 مليون جنيه سنويًّا (أي أنه فاق بقليل ما كان عليه قبيل الثورة مباشرة).

3- ارتفع فائض العمليات المنظورة إلى نحو 50 مليون جنيه سنويًّا حتى عام 1966، إلا أنه بتوقف إيرادات قناة السويس في أعقاب النكسة، والتي كانت قد وصلت إلى أكثر من نصف المتحصلات غير المنظورة، تحول هذا الفائض إلى عجز خلال السنوات (1968، 1969، 1970، 1971)، ثم عادت العمليات غير المنظورة إلى التوازن، وتحقيق فائض طفيف في

عامي 1972، 1973؛ بسبب تضاعف المتحصلات من الفوائد والأرباح الموزعة الناجمة عن زيادة تحويلات المصريين العاملين بالخارج.

4- ارتفع عجز العمليات الجارية خلال هذه الفترة إلى نحو 5٪ من الناتج القومي، وقد بلغت قيمة هذا العجز خلال الستينيات نحو 100 مليون جنيه سنويًّا في المتوسط، ثم ارتفعت إلى مستوى 200 مليون جنيه في مطلع السبعينيات، وقد ظل تمويل هذا العجز يعتمد على الاقتراض الخارجي حتى عام 1967، عندما بدأ الاعتماد على التحويلات (الدعم العربي) بشكل متزايد، وصل إلى درجة التغطية الكاملة للعجز في بعض السنوات (1968، 1969، 1973).

5- وصل التعامل مع دول الكتلة الشرقية بموجب اتفاقات الدفع خلال هذه الفترة إلى ذروته، ليسجل أكثر من 60٪ من إجمالي الصادرات، 40٪ من الواردات، كما أن العمليات الرأسمالية مع هذه الدول ارتفعت لتمثل نحو نصف الإجمالي.

د- الفترة 1974 – 1976:

1- تميزت هذه الفترة -بالرغم من قصرها- بالعديد من الإرهاصات التي أدت إلى تغييرات هيكلية حادة في مجال التعامل الخارجي. فقد بدأ خلال هذه الفترة -لأول مرة- تطبيق سياسة الانفتاح الاقتصادي، وما صاحب هذا من تخفيف لقيود الاستيراد وإنشاء السوق الموازية، والاتجاه إلى التقليل من الاعتماد على اتفاقات الدفع، كما أن الأسعار العالمية بدأت في أعقاب حرب أكتوبر 1973 في الارتفاع الحاد، وبشكل أدى إلى تدهور معدلات التبادل التجاري بالنسبة للاقتصاد المصري[1].

2- بالرغم من ارتفاع أسعار القطن الخام في عام 1974، إلا أن انخفاض الكميات المصدرة وأسعاره أيضًا في السنوات التالية أدى إلى انخفاض نصيب صادرات القطن لأول مرة إلى أقل من 37٪ من إجمالي قيمة الصادرات المصرية في عام 1975، بل وإلى 26٪ من الإجمالي في عام 1976. وقد ترتب على هذا تراجع نصيب صادرات المواد الخام إلى أقل من نصف الإجمالي، وفي مقابل هذا ارتفع نصيب الصادرات البترولية بعد استعادة حقول سيناء في عام 1976 إلى نحو 25٪، وبالمثل فإن الصادرات من السلع المصنعة ونصف المصنعة أصبحت تدور حول 40٪، وبذلك فإن الميل المتوسط للتصدير الذي كان قد ارتفع في عام 1974 إلى 16.6٪ من

(1) للدكتور محيا زيتون علي رأي مخالف لذلك؛ حيث يرى أن المشكلة تكمن في التفاوت بين كمية ونوعية صادراتنا، مقارنة بوارداتنا في هذه الفترة؛ حيث إن زيادة أسعار صادراتنا لم تقل -إن لم تساوي الزيادة- في أسعار وارداتنا، راجع كتاب: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 355.

الناتج القومي، عاد وتراجع إلى أقل من 12٪ في السنوات التالية (هذا على الرغم من دخول البترول بقوة إلى قطاع التصدير)، وبذلك يكون الإطار النسبي للميل المتوسط للتصدير قد انخفض كثيرًا عما كان عليه قبيل الثورة.

وفي جانب الواردات التي سجلت طفرة عالية تضاعفت معها خلال الفترة عدة مرات، مع تقليص نصيب الواردات من السلع الاستثمارية خلال عامي 1974، 1975، لتقتصر على نحو 15٪ من الإجمالي، إلا أنها عادت وارتفعت إلى 27٪ في عام 1976. كما أن مجموعة المواد الخام والسلع الوسيطة التي كانت قد وصلت إلى ذروتها في عام 1974 (نحو ثلثي الواردات)، تراجع نصيبها إلى 49٪ فقط في عام 1976. أما مجموعة السلع الاستهلاكية تامة الصنع، فقد ارتفع نصيبها إلى أكثر من 17٪ في عامي 1974، 1975، ثم إلى نحو 23٪ في عام 1976؛ بسبب تخفيف قيود الاستيراد (مع فتح باب الاستيراد دون تحويل عملة). وقد ترتب على هذا أن الميل المتوسط للاستيراد بلغ خلال هذه الفترة نحو 32٪ من الناتج القومي، مؤديًا إلى عجز تجاري يتجاوز في المتوسط 19٪ من الناتج القومي (وهو بذلك يكون قد فاق بأكثر من مرة ونصف ما كان عليه قبيل الثورة).

3- عادت العمليات غير المنظورة خلال هذه الفترة إلى تحقيق فائض ملموس بسبب إعادة افتتاح قناة السويس عام 1975، بل وقد حقق هذا الفائض في عام 1976 رقمًا قياسيًّا تجاوز 400 مليون جنيه؛ بسبب تحويلات المصريين العاملين بالخارج (أكثر من 40٪ من إجمالي المتحصلات غير المنظورة)، سواء الفعلية منها أو المجازية (وهي المقابلة لما أمكن حصره من الواردات بدون عملة). وفي جانب المدفوعات غير المنظورة أدى تزايد الديون الخارجية وأقساط خدمتها إلى ارتفاع نصيب بند الفوائد والأرباح المدفوعة للخارج إلى نحو 30٪ من إجمالي هذه المدفوعات.

4- سجل عجز العمليات الجارية خلال هذه الفترة أعلى مستويات له على الإطلاق، فقد بلغ نحو 21٪ من الناتج القومي في عام 1975، وإذا كان هذا المعدل قد انحصر في عام 1976 إلى 11٪، إلا أنه لم يزل حدة الخطورة (حيث إن الحد الآمن يجب ألا يتجاوز 5٪، كما يراه د. علي لطفي، وهو ما حافظت عليه حكومات الثورة حتى بداية السبعينيات من القرن الماضي). وقد تم تمويل أكثر من نصف هذا العجز عن طريق التحويلات من دول الدعم البترولية، أما الباقي فقد تمت تغطيته بالقروض وودائع حكومات الدول العربية (العمليات الرأسمالية).

5- تراجع خلال هذه الفترة حجم التعامل مع دول الكتلة الشرقية إلى نحو 24٪ فقط من إجمالي الواردات، 2.5٪ من إجمالي المتحصلات غير المنظورة، 10٪ من إجمالي المدفوعات غير

المنظورة، بينما عاد التعامل مع منطقة غرب أوروبا إلى التزايد ليمثل نحو ثلث الواردات. كما أن المنطقة الأمريكية برزت لتلعب دورًا مهمًّا في التعامل الخارجي لأول مرة خلال هذه الفترة. ويلاحظ من التوزيع الإقليمي لميزان المدفوعات أن منطقة الشرق الأوسط لم تلعب الدور المرتقب لها كشريك طبيعي للتعامل الخارجي للاقتصاد المصري.

ملحق رقم [7]
سياسات ميزان المدفوعات في الفترة من 1952 حتى 1976

أ- سياسة إحلال الواردات:

1- يمكن وصف الفترة السابقة لعام 1952 "بالتبعية لمنطقة النقد الإسترليني"، وبالرغم من انتهاء هذه التبعية رسميًّا في عام 1947 بالخروج من قاعدة الإسترليني، إلا أنها امتدت فعلًا إلى ما بعد ذلك، كما يمكن وصف الفترة 1952 - 1960 "بتنظيم التجارة الخارجية"، عن طريق عدد من الإجراءات التنظيمية والقوانين التي طبقت في ذلك الحين، والفترة 1961 - 1973 "بتأميم التجارة وإحكام القيود عليها"، وأخيرًا الفترة 1973 - 1976 "بتخفيف القيود على التجارة الخارجية ثم الانفتاح الاقتصادي".

ويفترض لسياسات ميزان المدفوعات في الواقع أن تكون جزءًا من إستراتيجية شاملة للتنمية، كما ينبغي أن يتم اختيار الآليات المناسبة لها، والتي تقوم بترجمة هذه السياسات للواقع؛ من أجل تحقيق دالة هدف معينة بأقل قدر ممكن من التضحيات أو التكلفة القومية، وهو ما لا ينطبق على الملامح التي تم الإشارة إليها، والتي لا يمكن أن تعتبر سياسات متميزة للتعامل الخارجي بالمعنى الدقيق، فهي لم تعد أن تكون سوى مجموعة من الإجراءات التنظيمية التي تم تجريبها مباشرة، دون خلفية نظرية محددة، ودون قياس للآثار المحتملة على الاقتصاد القومي، وقد كان الدافع وراء تطبيق مثل هذه الإجراءات عادة هو مواجهة بعض الظروف الطارئة في حينها (داخليًّا أو خارجيًّا)، أو لمعالجة بعض المشاكل الناجمة عن إجراءات سابقة أو نحو ذلك. كما أن هذه الإجراءات كانت مقطوعة الصلة غالبًا بالسياسات الاقتصادية الداخلية (وهو ما أدى إلى اضطرابات حادة في قطاعي الزراعة والصناعة كما سبق عرضهما).

2- يمكن أن يستثنى من هذا التعميم سياسة "إحلال الواردات" التي أعلن عن تطبيقها ضمن أهداف خطة التنمية الأولى 1961 - 1965، والتي تم على أساسها تبرير عدد كبير من المشروعات، أهمها تجميع بعض السلع الاستهلاكية (كالسيارات والمعدات الكهربائية)، ويمكن القول إن هذه السياسة أدت إلى تراجع محدود ومؤقت في الميل للاستيراد، إلا أن تعميم هذه السياسة ربما كان يمثل إمعانًا في التبسيط، فبالرغم من أن تطبيق هذه السياسة قد عاد ببعض المزايا القومية في بعض المجالات، إلا أنها أدت إلى نتائج عكسية في مجالات أخرى، وليس هناك ما يمنع من أن تكون السياسة مركبة من عدة جوانب، يصلح كل منها للتطبيق في بعض المجالات. فعلى سبيل المثال، فإن صناعات تجميع السلع الاستهلاكية المعقدة تكنولوجيا تحتاج إلى فن إنتاجي متقدم، كما أن التوسع فيها يرتب من جديد مزيدًا من الضغط على ميزان المدفوعات (لاستيراد المواد الخام والسلع الوسيطة)، بينما كان من الممكن تحقيق مزايا أكثر بإنشاء مجمعات صناعية متكاملة أو صناعات ثقيلة تعتمد على مواد خام محلية،

وفي نطاق طاقة التصريف المحلي أيضًا، ولكنها كبداية انطلاق في مجال التصنيع تعد خطوة رائدة بكل المقاييس.

ب- سياسات سعر الصرف:

1- يمكن القول بصفة عامة إن سياسات سعر الصرف المصرية كانت مترددة وملتوية في كثير من الأحيان، كما أنها افتقدت المبادرة والمرونة، فقد انضمت مصر إلى اتفاقية صندوق النقد الدولي فور إنشائه في عام 1945، وكان سعر صرف الجنيه المصري يرتبط في ذلك الحين بسعر تعادل ثابت مع الإسترليني. وقد أدى هذا بجانب حرية انتقال الأموال بين إنجلترا ومصر إلى أن أصبحت سوق النقد المحلية جزءًا من السوق البريطانية، كما أن السياسات النقدية المتبعة في ذلك الوقت كانت توازي مثيلتها البريطانية، وبالرغم من خروج مصر رسميًّا من منطقة النقد الإسترلينية في عام 1947، إلا أنها اضطرت في عام 1949 -على أثر تخفيض الإسترليني بنسبة 30.5٪- إلى خفض الجنيه المصري بنفس النسبة (من 4.128 إلى 2.871 للدولار الأمريكي)، إلا أن هذا التخفيض لم يأت بالنتائج المرجوة منه؛ نظرًا لأن غالبية تعامل مصر في ذلك الوقت كانت مع المنطقة الإسترلينية وغرب أوروبا.

2- وعندما لجأت مصر إلى استخدام موارد صندوق النقد الدولي في عام 1962، تعين عليها قبول برنامج التثبيت الذي اقترحه الصندوق، والذي تضمن اقتراحًا بتخفيض قيمة الجنيه المصري. وطبق بذلك سعر صرف تجريبي ينطوي على تخفيض قدره 19٪ (ليصبح 2.3 للدولار الأمريكي)، ويمكن القول إن هذا التخفيض الذي أعلن في عام 1961 قد حدث تدريجيًّا منذ عام 1949 بتطبيق نظام العلاوات التشجيعية لبعض الصادرات، والرسوم على بعض المدفوعات. وقد أدى هذا التخفيض في الواقع إلى نتائج محدودة؛ نظرًا لضعف مرونة الطلب على غالبية الواردات والصادرات، وأيضًا على عرض السلع التصديرية.

3- تم تخفيض الجنيه المصري في عام 1972 عقب تخفيض الدولار الأمريكي وبنفس النسبة (7.9٪)، وبذلك ظل سعر الصرف 2.3 للدولار. بينما لم يتبع الجنيه المصري التخفيض الثاني للدولار (وكان بنسبة 10٪)؛ مما أدى إلى ارتفاع سعر الصرف ليصبح 2.55 دولار للجنيه. ويلاحظ أنه تم منذ عام 1969 تطبيق نظام أسعار تشجيعية، تقضي بفرض رسوم على المدفوعات، أو منح علاوة متحصلات تتراوح ما بين 50 – 55٪، تم رفعها عدة مرات حتى وصلت في عام 1976 إلى ما بين 75 – 80٪.

ومن ناحية أخرى، فإن سعر الصرف عام 1976 -سواء الرسمي أو التشجيعي- اتسم بقدر كبير من عدم المرونة؛ نظرًا لثباته المصطنع تجاه الظروف المتغيرة. ويلاحظ أن غالبية التعديلات التي أدخلت عليه كانت نتيجة لظروف خارجية تمامًا، وبغض النظر عن مدى الحاجة إليها، أو دراسة المستوى الأمثل لسعر الصرف الذي يتيح أفضل وضع للتعامل الخارجي.

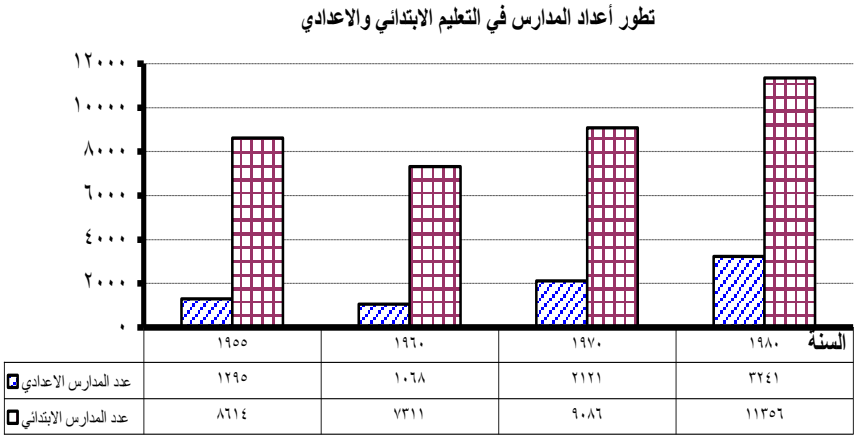
ملحق رقم [8]

التطورات في مجال التعليم في الفترة من 1952 حتى 1976

تتبين جهود التعليم في مصر؛ حيث بدأ من أول دستور لها عام 1923 على أن التعليم الابتدائي إجباري للمصريين، وقد تم اتخاذ خطوة أخرى للأمام مع ثورة 1952، والتي ركزت على إنشاء تعليم ابتدائي مجاني موحد، أما دستور 26 مارس سنة 1964، فلم يخرج عن ذلك سوى أنه جعل التعليم في مراحله المختلفة في مدارس الدولة وجامعاتها بالمجان. والشكل رقم (1) يوضح التطور في أعداد المدارس والأقسام بالمرحلة الابتدائية والإعدادية خلال هذه الفترة، ويبدو واضحًا حجم التطور الكمي الهائل في أعداد المدارس التي تم إنشاؤها خلال هذه الفترة، والتي انتشرت في معظم أرجاء مصر (ريف وحضر)، كما يشير تطور أعداد التلاميذ الملتحقين بهذه المدارس في هذه الفترة إلى ثورة حقيقية في مجال التعليم في مصر.

التعليم الأساسي والثانوي:

فبالنسبة للتعليم الابتدائي، ارتفع عدد التلاميذ الملتحقين بالمرحلة الابتدائية من حوالي 1.5 مليون تلميذ ليصل عام 1960 إلى أكثر من 2.6 مليون تلميذ، ثم ليقترب من نحو 4 مليون تلميذ عام 1970، ثم إلى نحو 4.5 مليون تلميذ عام 1979. أي أن عدد التلاميذ الملتحقين بالتعليم الابتدائي تضاعف عددهم بنحو ثلاثة أضعاف خلال هذه الفترة.



السنة	١٩٥٥	١٩٦٠	١٩٧٠	١٩٨٠
عدد المدارس الاعدادي	١٢٩٥	١٠٦٨	٢١٢١	٣٢٤١
عدد المدارس الابتدائي	٨٦١٤	٧٣١١	٩٠٨٦	١١٣٥٦

شكل رقم (1)

التطور في أعداد المدارس والأقسام بالمرحلة الابتدائية والإعدادية

أما التعليم الإعدادي فقد شهد تطورًا مماثلًا؛ حيث ارتفع عدد الطلاب الملتحقين بالمرحلة الإعدادية من نحو 350 ألف تلميذ عام 1953 إلى نحو 850 ألف تلميذ عام 1970، ثم إلى أكثر من 1.5 مليون تلميذ عام 1980، أي أن عدد تلاميذ المرحلة الإعدادية قد تضاعف بأكثر من أربعة

أضعاف خلال هذه الفترة.وبالنسبة للتعليم الثانوي العام، وبالنظر إلى التطور الكمي لعدد المدارس الثانوية خلال هذه الفترة، كما يوضحه جدول (4)، فإن لها العديد من الدلالات الموحية، فقد بلغ عدد المدارس الثانوية 216 مدرسة عام 1952، ثم إلى 233 مدرسة عام 1960، ثم إلى 245 مدرسة عام 1970، ثم إلى 528 مدرسة عام 1980؛ حيث تضاعف عدد المدارس في خلال آخر عشر سنوات، حيث تزامن ذلك مع إنشاء عدة جامعات إقليمية لاستيعاب الأعداد المتزايدة من خريجي المدارس الثانوية التي تم استحداثها.

جدول رقم (4)

تطور وضع التعليم الثانوي

السنة / البيان	عدد المدارس	عدد الفصول	جملة الطلبة
1961/60	233	4097	135704
1971/70	245	7757	298117
1981/80	528	11898	485867

التعليم الفني:

بالإضافة للتطورات التي شهدها قطاع التعليم العام بمراحله الثلاثة (ابتدائي – إعدادي – ثانوي)، فإن قطاع التعليم الفني قد تطور كثيرًا خلال هذه الفترة؛ نظرًا لمتطلبات خطط التنمية التي تم وضعها في إطار نظام التخطيط الشامل، بالإضافة لمحاولة ربط برامج التعليم باحتياجات سوق العمل خلال هذه المرحلة، وعلى ذلك فإن عدد طلاب مدارس التعليم الثانوي الفني الذي كان نحو 30 ألف طالب عام 1952، وصل عام 1960 إلى أكثر من 75 ألف طالب، ثم قفز في طفرات متتالية، ليصل إلى أكثر من 270 ألف طالب، ثم إلى 635 ألف طالب عامي 1970، و1980 على الترتيب.

كما ارتفع عدد مدارس التعليم الفني من 81 مدرسة مع بداية الفترة، لتصل إلى أكثر من 790 مدرسة مع نهايتها، وتعد مدارس التعليم الفني ومن بعدها مدارس الثانوي العام من أهم الخدمات الإقليمية التي تمثل إحدى آليات التحكم في كفاءة عمل منظومات العمران الحضري، سواء الأنساق الجزئية، أو النسق الحضري العام.

تطور التعليم الجامعي خلال هذه الفترة:

يعد التعليم الجامعي بصورته الحالية في الجامعات حديث العهد نسبيًّا في مصر، وقد بدأ في أوائل القرن التاسع عشر، وفي عام 1908 تأسست الجامعة الأهلية، ثم تحولت في عام 1925 إلى جامعة حكومية باسم الجامعة المصرية، وكانت تتبع وزارة المعارف العمومية، ومنذ ذلك التاريخ شهدت البلاد اهتمامًا واسعًا ومتزايدًا بالتعليم الجامعي الحديث، تمثل في التوسع والانتشار والتنوع حتى

وصلت خدماته إلى مختلف أقاليم الجمهورية، وفي هذه الفترة 1952 حتى 1976 ظهر عدد من الجامعات، وهي بالترتيب كالتالي[(1)]:

1- جامعة أسيوط 1955: وقد بدأت جامعة أسيوط بكليتي العلوم والهندسة في 7 أكتوبر 1957، وتوالى بعد ذلك افتتاح باقي كليات الجامعة حتى أصبحت تضم الآن 20 كلية، منها ثلاث كليات بفرع قنا، ابتداء من عام 1970، 4 كليات بسوهاج ابتداء من عام 1971، وتقع باقي الكليات بمقر الجامعة الرئيس بأسيوط، وهي : الحقوق – التجارة – العلوم – الطب – الزراعة – الهندية – الصيدلة – التربية – الطب البيطري – التربية الرياضية – المعهد العالي للتمريض، أما فروع الجامعة بقنا وسوهاج وأسوان فقد ضمت لجامعة جنوب الوادي.

2- جامعة طنطا 1972: بدأت كليات جامعة طنطا عام 1962 ككليات تابعة لجامعة الإسكندرية، ثم مع تعدد الكليات أصبحت مستقلة عام 1972 باسم (جامعة وسط الدلتا)، وقد تعدل اسمها إلى جامعة طنطا عام 1973؛ حيث تقع معظم كليات الجامعة بمدينة طنطا، إلا أن لها فرعًا في محافظة كفر الشيخ، وتضم الجامعة المدينة الجامعية للطلبة والطالبات، وكذلك مستشفيات جامعية ومكتبة عامة، وعددًا من المراكز البحثية ووحدات ذات طابع خاص، تهدف إلى خدمة العملية التعليمية والبيئية، وتضم الجامعة 12 كلية، وأما فرع كفر الشيخ فيضم كليتي الزارعة والتربية.

3- جامعة المنصورة 1972: بدأت الجامعة كفرع لجامعة القاهرة، وذلك بكلية الطب 1963/62، وفي عام 1972 استقلت الجامعة تحت اسم جامعة شرق الدلتا، ثم تعدل اسمها إلى جامعة المنصورة 1973، وأصبحت تضم 12 كلية، تقع الجامعة على الحدود الغربية لمدينة المنصورة، وتوجد كليتان في مدينة دمياط.

4- جامعة الزقازيق 1974: في عام 1969 بدأت كليات جامعة الزقازيق كفرع لجامعة عين شمس، إلا أنها استقلت عنها عام 1974، ونشأت جامعة الزقازيق، وكانت تضم كليات الزراعة – التجارة – الطب – الطب البيطري –التربية – العلوم، وأصبحت الجامعة الآن تضم 21 كلية ومعهدًا، وتقع معظم الكليات بمدينة الزقازيق، حيث تضم 14 كلية ومعهدًا، وتقع 6 كليات بمدينة بنها وكلية واحدة بمشتهر.

5- جامعة حلوان 1975: أنشئت الجامعة عام 1975 لتطوير المعاهد العالية التابعة لوزارة التعليم العالي، وقامت فلسفة الجامعة على أنها نموذج جديد للتعليم في مصر يعتمد بصفة أساسية على الدراسات التطبيقية ومقر الجامعة بالقاهرة، وتضم الجامعة 14 كلية، بالإضافة إلى المدينة

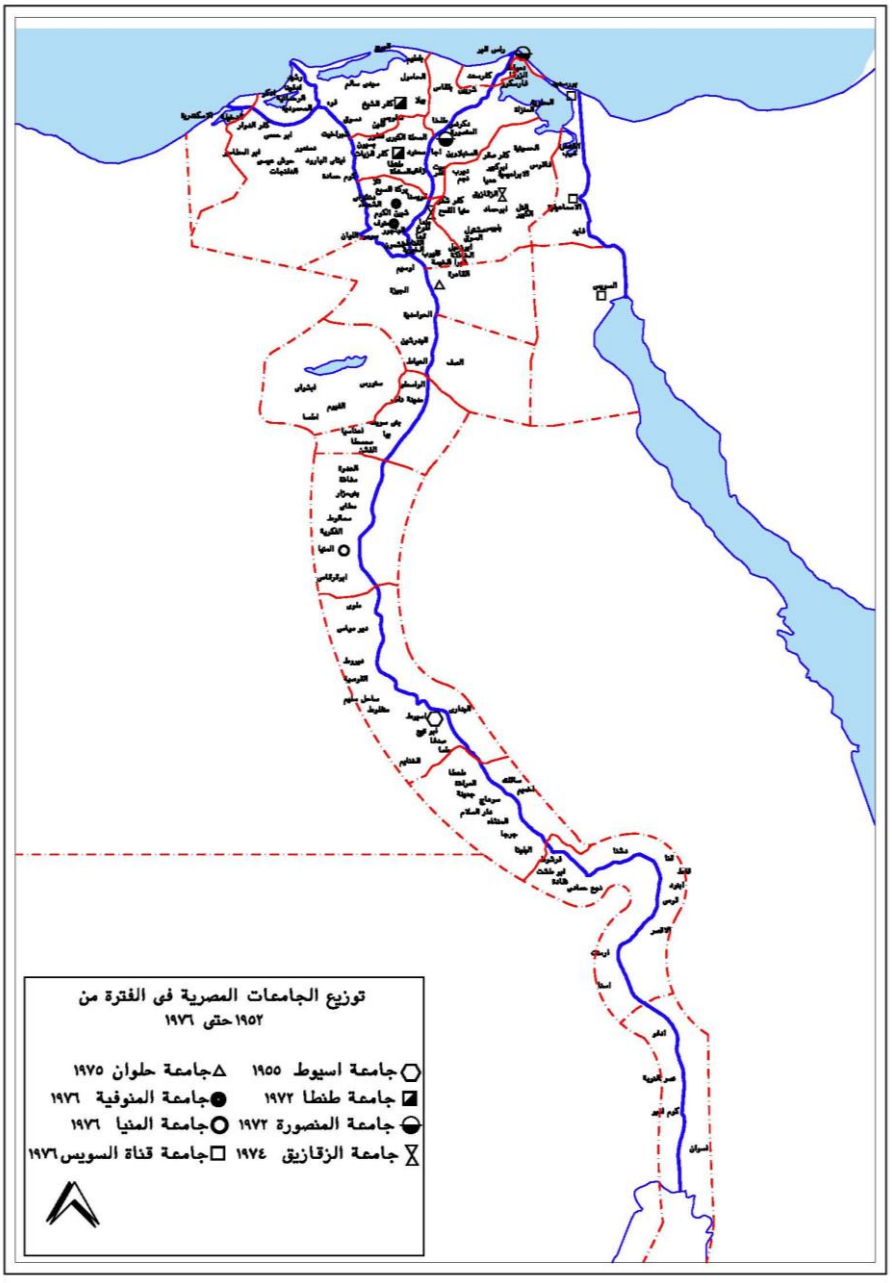
(1) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الرابع (التعليم)، مرجع سابق من ص 95 إلى ص 115.

الجامعية للطلاب والطالبات وعددًا من مراكز البحوث والوحدات ذات الطابع الخاص التي تخدم العملية التعليمية والمجتمع.

6- جامعة المنوفية 1976: أنشئت الجامعة عام 1976، وكانت قبل ذلك فرعًا لجامعة طنطا، وتقع معظم كليات الجامعة بمدينة شبين الكوم ومنوف، وتضم الجامعة 11 كلية ومعهدًا.

7- جامعة المنيا 1976: أنشئت الجامعة عام 1976 من الكليات التي كانت تابعة لجامعة أسيوط بالمنيا وقتئذ، وأصبحت 9 كليات، تقع كلها في مدينة المنيا، وتضم الجامعة أيضًا المدينة الجامعية والمستشفيات الجامعية، وعددًا من مراكز البحوث والوحدات ذات الطابع الخاص لخدمة العملية التعليمية والبيئة.

8- جامعة قناة السويس 1976: أنشئت الجامعة عام 1976، وتضم 13 كلية، اثنتان بالسويس، وأربع ببورسعيد، واثنتان بالعريش، وباقي الكليات بالإسماعيلية، وتضم الجامعة المدينة الجامعية والمستشفيات الجامعية والمكتبة العامة، وعددًا من مراكز البحوث والوحدات ذات الطابع الخاص لخدمة العملية التعليمية والبيئة.



ملحق رقم (٩) توزيع الجامعات المصرية في الفترة من ١٩٥٢حتى١٩٧٦

ملحق رقم [10]

توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في تعدادات 1947-1960-1976

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
القاهرة	5073994	1	3348779	1	2096540	1
الإسكندرية	2286560	2	1569545	2	919024	2
الجيزة	1239340	3	800534	3	66156	14
شبرا الخيمة	394223	4	59393	17		
المحلة	292114	5	178288	7	115758	5
طنطا	283240	6	184299	6	139926	4
بورسعيد	262760	7	245318	4	177703	3
المنصورة	259387	8	151192	8	101965	7
أسيوط	213751	9	127485	9	90103	8
الزقازيق	202575	10	124417	10	81813	10
السويس	190214	11	203610	5	107244	6
دمنهور	170633	12	37755	34	84352	9
الفيوم	166910	13	102064	12	73642	11
المنيا	146366	14	94508	13	70298	12
كفر الدوار	146248	15	43217	21	13589	70
الإسماعيلية	145930	16	109284	11	68229	13
أسوان	144654	17	48393	22	26343	36
بني سويف	117910	18	78829	14	57106	15
سوهاج	102914	19	61944	16	43168	17
شبين الكوم	102805	20	54910	20	41636	20
قنا	93680	21	57417	18	42929	18
دمياط	93488	22	71780	15	28634	32
الأقصر	92748	23	35074	40	27457	34
بنها	88845	24	34844	41	35880	22
كفر الشيخ	77486	25	38592	30	15724	62
ملوي	74197	26	52614	21	34078	24
ميت غمر	72168	27	40016	28	29041	31
بلبيس	69112	28	37941	32	42814	19
قليوب	62564	29	43202	25	30021	29
المطرية	61197	30	36214	37	29705	30
دسوق	58665	31	39473	29	31334	27
إدكو	56559	32	37777	33	30033	28
منوف	55208	33	55030	19	31475	26

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
أبو كبير	54885	34	36500	36	8226	87
أخميم	53371	35	41580	27	34788	23
جرجا	50961	36	42017	26	33631	25
زفتى	50559	37	31421	44	27404	35
بلقاس	50230	38	38379	31	52326	16
السنبلاوين	49436	39	36501	35	23839	40
سمالوط	48851	40	17368	87	12254	74
الحوامدية	48030	41	21293	74	15452	65
كفر الزيات	45059	42	30304	46	21516	45
طهطا	44841	43	36165	38	37095	21
المنزلة	43789	44	29415	48	20752	50
أرمنت	42434	45	22010	69	16251	60
سنورس	42010	46	31831	43	25757	39
منفلوط	41196	47	28540	52	21209	47
مغاغة	39743	48	28650	51	21041	48
أشمون	39507	49	29095	49	23047	43
أبنوب	39440	50	27751	54	8845	85
بني مزار	39350	51	30583	45	23023	44
رشيد	39129	52	32368	42	28558	33
فاقوس	39090	53	20163	77	18130	56
بيلا	38593	54	28865	50	4695	105
دكرنس	38433	55	16440	88	11249	77
كوم امبو	38191	56	21783	70		
فوه	37803	57	27026	55	4482	106
طلخا	37048	58	19588	80	13317	72

تابع ملحق رقم [10]

توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في تعدادات 1947-1960-1976

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
القناطر الخيرية	36879	59	19180	83	11005	78
إدفو	36828	60	35390	39	26192	37
أبو تيج	36173	61	26538	56	19952	51
سمنود	35416	62	21317	73	19824	52
طما	34979	63	27810	53	23765	41
إسنا	34154	64	25342	58	25811	38
منيا القمح	33609	65	18464	85	13339	71
الفشن	33549	66	25961	57	21009	49
قوص	33169	67	24631	60	21229	46
ببا الكبرى	33147	68	20773	76	17174	57
مدينة ناصر	32710	69				
شربين	31837	70	23444	64	16378	59
ديروط	31627	71	24364	61	14387	66
حوش عيسى	31023	72	25276	59		
تلا	30277	73	23393	65	18521	55
دشنا	29268	74	12581	104	16970	58
البداري	28134	75	23937	62	19450	53
المنشاة	27945	76	23617	63	18793	54
الفكرية	27737	77	19318	82		
البدرشين	26992	78	16164	89	8962	83
أبشواي	26616	79	9298	122	7370	92
الخانكة	26403	80	21637	71		
البلينا	26101	81	21098	75	16202	61
بسيون	25770	82	19450	81		
شبين القناطر	25505	83	18590	84	11608	75
القوصية	25220	84	23089	66		
جهينة	24771	85	46085	23		
ههيا	22773	86	15519	90	11593	76
فارسكور	22472	87	18378	86	13806	68
سرس الليان	22462	88	21369	72		
الحامول	22311	89	15483	91	13880	67
فرشوط	22270	90	22208	68	23355	42
البرج	22211	91	12335	108		

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
أوسيم	22109	92	20031	79		
ديرب نجم	21535	93	12456	106	8385	86
الشهداء	21369	94	6424	138		
بلطيم	21037	95	13764	99	8890	84
قويسنا	20596	96	12666	101	4970	103
سيدي سالم	20444	97				
طوخ	20292	98	13799	98	9745	82
إطسا	20171	99	7928	129	7965	88
الدخيلة	20068	100				
أبو زعبل	20023	101	22271	67	15720	63
الدلنجات	19835	102	14528	96	10606	81
نجع حمادي	19384	103	10516	115	15703	64
المحمودية	19316	104	15340	92	13631	69
الإبراهيمية	18522	105	14915	95	7304	94
مشتول السوق	18139	106				
الغنايم	18092	107				
الباجور	17993	108	15258	93	7505	91
الواسطي	17728	109	11283	111	7757	89
قلين	17658	110	12493	105	6619	98
أبو حماد	17595	111	11509	109	7728	90
المراغة	17571	112	12654	102	10623	80
بركة السبع	17473	113	5719	140	4793	104
إيتاي البارود	17379	114	10348	117	6728	97
مطاي	17223	115	7456	136		
الصف	17207	116	10279	118	6810	96
أهناسيا	16686	117	12854	100	10829	79

تابع ملحق رقم [10]

توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في تعدادات 1947-1960-1976

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
أبو حمص	16420	118	9666	119	6429	100
كوم حمادة	16197	119	9575	121	4014	110
دير مواس	16140	120	15145	94		
أبو المطامير	16020	121	12432	107	12579	73
شبراخيت	15812	122	11278	112	5590	101
السنطة	15639	123	5529	141	4042	109
مطوبس	15534	124	11503	110	6587	99
الحسينية	14385	125	7696	134	4282	107
سمسطا	14063	126	20061	78		
التل الكبير	13895	127	10739	113		
كفر صقر	13726	128	7790	133	4229	108
أجا	13405	129	9251	123	6889	95
الرحمانية	12927	130				
العياط	12747	131	8535	126	5498	102
قها	11838	132	9186	124		
ساحل سليم	11803	133				
كفر سعد	11678	134	7068	137		
نقادة	11359	135	14144	97		
أبو قرقاص	10931	136	8679	125	7351	93
صدفا	9978	137	7865	131		
قفط	9837	138	9575	120		
قطور	9700	139	7873	130		
كفر شكر	9038	140	8018	128		
ساقلته	8954	141	8143	127		
أبنود	8718	142	7544	135		
فايد	8670	143	10401	116		
إدفينا	8190	144	6146	139		
الزرقا	8168	145	7793	132		
دار السلام	7617	146	10715	114		
العدوة	5836	147	5481	142		
أبو طشت	5652	148	4518	143	3301	111
مدينة نصر	4756	149				
رأس البر	2148	150	12601	103		

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
القنطرة غرب	769	151	30022	47		
أبو سمبل	409	152	2630	144		
القنطرة شرق			295	145		

ملحق رقم [11]

تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1947 حتى 1976

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
أبو زعبل	صناعة	زراعة	تجارة ونقل		زراعة	
البدرشين	صناعة	زراعة	زراعة	صناعة	زراعة	تجارة ونقل
الحوامدية	صناعة		صناعة		زراعة	صناعة
الدخيلة	صناعة	تجارة ونقل				
المحلة	صناعة		صناعة		صناعة	
أبو تيج	صناعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل		زراعة	صناعة
بلبيس	صناعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	
دمياط	صناعة		صناعة		صناعة	
رشيد	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
زفتى	صناعة	خدمات	صناعة	زراعة	زراعة	
سمنود	صناعة		صناعة		زراعة	صناعة
شبرا الخيمة	صناعة	تجارة ونقل	صناعة			
طلخا	صناعة	خدمات	صناعة	خدمات	زراعة	
فاقوس	صناعة	خدمات	خدمات	صناعة	زراعة	تجارة ونقل
فوه	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	زراعة	صناعة
قليوب	صناعة	زراعة	صناعة		صناعة	زراعة
كفر الدوار	صناعة		صناعة		صناعة	تجارة ونقل
كفر الزيات	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	خدمات	تجارة ونقل	خدمات
منوف	صناعة	خدمات	خدمات	صناعة	زراعة	
ميت غمر	صناعة	خدمات	صناعة	خدمات	صناعة	
نقادة	صناعة	زراعة	صناعة			
أبنود	زراعة		زراعة			
أبو طشت	زراعة		زراعة		زراعة	
إدفينا	زراعة		زراعة			
إدكو	زراعة		زراعة		خدمات	
إسنا	زراعة		زراعة		زراعة	صناعة
الأقصر	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات
الإبراهيمية	زراعة		زراعة		زراعة	
الباجور	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
البداري	زراعة		زراعة		زراعة	
البرج	زراعة		زراعة			
التل الكبير	زراعة		زراعة			
الحامول	زراعة		زراعة		زراعة	

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
الحسينية	زراعة		زراعة		زراعة	
الدلنجات	زراعة		زراعة		زراعة	
الرحمانية	زراعة					
الزرقا	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل		
السنطة	زراعة		خدمات	تجارة ونقل	زراعة	
الشهداء	زراعة		زراعة			
الصف	زراعة	صناعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	
العدوة	زراعة		زراعة			
العياط	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	
الغنايم	زراعة					
الفشن	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
الفكرية	زراعة	صناعة	صناعة	تجارة ونقل		
القنطرة غرب	زراعة	تجارة ونقل	زراعة			
القوصية	زراعة		زراعة			
المراغة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	
المطرية	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	
المنشأة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	
أهناسيا	زراعة		زراعة		زراعة	
أوسيم	زراعة		زراعة	صناعة		
إيتاي البارود	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	
أبشواي	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	
أبنوب	زراعة		زراعة		زراعة	
أبو المطامير	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	
أبو حمص	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	
أبو قرقاص	زراعة		زراعة		زراعة	صناعة
أبو كبير	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	خدمات

تابع ملحق رقم [11]
تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1947 حتى 1976

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
أجا	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
أخميم	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	صناعة	زراعة	
أرمنت	زراعة		زراعة		زراعة	
أشمون	زراعة		زراعة		زراعة	
إدفو	زراعة		زراعة		زراعة	
إطسا	زراعة		زراعة		زراعة	
ببا الكبرى	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	تجارة ونقل
بركة السبع	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
بسيون	زراعة		زراعة			
بلطيم	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	
بلقاس	زراعة	تجارة ونقل	خدمات		زراعة	
بيلا	زراعة		زراعة		زراعة	
تلا	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
جهينة	زراعة		زراعة			
حوش عيسى	زراعة		زراعة			
دار السلام	زراعة		زراعة			
دشنا	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	
دكرنس	زراعة	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	
دير مواس	زراعة		زراعة			
ديرب نجم	زراعة		زراعة		زراعة	
رأس البر	زراعة		خدمات	تجارة ونقل		
ساحل سليم	زراعة					
ساقلته	زراعة		زراعة			
سرس الليان	زراعة	صناعة	زراعة			
سمالوط	زراعة		تجارة ونقل	زراعة	زراعة	
سمسطا	زراعة		زراعة			
سنورس	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	
سيدي سالم	زراعة					
شبراخيت	زراعة	خدمات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	خدمات
صدفا	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل		
فرشوط	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	
قطور	زراعة		زراعة			
قلين	زراعة		زراعة		زراعة	
قها	زراعة	صناعة	زراعة			
كفر سعد	زراعة		زراعة			
كفر شكر	زراعة	خدمات	زراعة			
كوم أمبو	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة		
مدينة ناصر	زراعة					
مشتول السوق	زراعة					
مطاي	زراعة		زراعة			
مطوبس	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
منفلوط	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
ههيا	زراعة		زراعة		زراعة	
أبو سمبل	خدمات		زراعة			
الخانكة	خدمات		خدمات			
الزقازيق	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات
السنبلاوين	خدمات	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
الفيوم	خدمات		خدمات	صناعة	زراعة	تجارة ونقل
القناطرالخيرية	خدمات		خدمات		صناعة	تجارة ونقل
المنصورة	خدمات	صناعة	خدمات	صناعة	خدمات	تجارة ونقل
المنيا	خدمات		خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	
أبو حماد	خدمات	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	تجارة ونقل
أسوان	خدمات	تجارة ونقل	صناعة		خدمات	
أسيوط	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل		زراعة	
بنها	خدمات	تجارة ونقل	خدمات		زراعة	تجارة ونقل
بني سويف	خدمات	تجارة ونقل	خدمات		زراعة	
دمنهور	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات
سوهاج	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	

تابع ملحق رقم [11]
تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1947 حتى 1976

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
شبين الكوم	خدمات	صناعة	خدمات	صناعة	زراعة	
طنطا	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات
طوخ	خدمات	صناعة	خدمات		زراعة	
قنا	خدمات		خدمات		زراعة	
قويسنا	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	
كفر الشيخ	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	
كوم حمادة	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة	
مدينة نصر	خدمات	زراعة				
ملوي	خدمات	زراعة	خدمات		زراعة	
منيا القمح	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة
نجع حمادي	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	
الإسماعيلية	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	
البلينا	تجارة ونقل		تجارة ونقل		زراعة	تجارة ونقل
السويس	تجارة ونقل		تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	خدمات
المحمودية	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	زراعة
المنزلة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	تجارة ونقل
الواسطي	تجارة ونقل		تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	زراعة
بني مزار	تجارة ونقل		تجارة ونقل		زراعة	
بورسعيد	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات
جرجا	تجارة ونقل		تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	زراعة
دسوق	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
ديروط	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل		زراعة	
شبين القناطر	تجارة ونقل	صناعة	صناعة		زراعة	تجارة ونقل
شربين	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
طما	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	
طهطا	تجارة ونقل	صناعة	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	صناعة
فارسكور	تجارة ونقل		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
فايد	تجارة ونقل	زراعة	زراعة			
قفط	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل		
قوص	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل
كفر صقر	تجارة ونقل	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	
مغاغة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	
القنطرة شرق			خدمات	صناعة		

جدول رقم [5]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1960

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1960	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
22	قليوب	43202	صناعة	2.05	زراعة	0.98	خدمات	0.76	تجارة ونقل	0.74
41	زفتى	31421	صناعة	1.13	زراعة	1.11	خدمات	1.04	تجارة ونقل	0.77
70	سمنود	21317	صناعة	1.57	زراعة	0.94	خدمات	0.90	تجارة ونقل	0.70
52	فوه	27026	صناعة	1.43	زراعة	1.35	تجارة ونقل	0.83	خدمات	0.68
71	الحوامدية	21293	صناعة	3.17	زراعة	0.73	تجارة ونقل	0.45	خدمات	0.40
81	شبين القناطر	18590	صناعة	0.86	زراعة	0.75	تجارة ونقل	0.31	خدمات	0.30
94	نقادة	14144	صناعة	3.23	زراعة	0.61	تجارة ونقل	0.57	خدمات	0.41
77	طلخا	19588	صناعة	1.27	خدمات	1.16	زراعة	0.83	تجارة ونقل	0.72
4	المحلة	178288	صناعة	3.09	خدمات	0.79	تجارة ونقل	0.70	زراعة	0.23
25	ميت غمر	40016	صناعة	1.53	خدمات	1.20	تجارة ونقل	0.94	زراعة	0.40
43	كفر الزيات	30304	صناعة	2.09	خدمات	1.01	تجارة ونقل	0.98	زراعة	0.17
19	أسوان	48393	صناعة	1.43	تجارة ونقل	0.99	زراعة	0.21	خدمات	0.14
39	رشيد	32368	صناعة	1.51	تجارة ونقل	1.14	زراعة	1.04	خدمات	0.74
12	دمياط	71780	صناعة	2.97	تجارة ونقل	0.97	خدمات	0.83	زراعة	0.11
14	شبرا الخيمة	59393	صناعة	3.84	تجارة ونقل	0.65	خدمات	0.61	زراعة	0.29
21	كفر الدوار	43217	صناعة	3.48	تجارة ونقل	0.66	خدمات	0.57	زراعة	0.14
32	السنبلاوين	36501	صناعة	2.07	تجارة ونقل	1.18	خدمات	1.06	زراعة	1.04
35	طهطا	36165	صناعة	1.21	تجارة ونقل	1.02	خدمات	0.83	زراعة	0.79
79	الفكرية	19318	صناعة	1.12	تجارة ونقل	1.12	خدمات	1.07	زراعة	0.73
67	كوم أمبو	21783	زراعة	1.58	صناعة	1.53	خدمات	0.51	تجارة ونقل	0.46
69	سرس الليان	21369	زراعة	2.18	صناعة	0.74	خدمات	0.66	تجارة ونقل	0.38
92	الابراهيمية	14915	زراعة	2.32	صناعة	0.57	خدمات	0.39	تجارة ونقل	0.35
121	قها	9186	زراعة	2.55	صناعة	0.78	خدمات	0.54	تجارة ونقل	0.34
122	أبو قرقاص	8679	زراعة	2.46	صناعة	0.57	خدمات	0.51	تجارة ونقل	0.39
20	جهينة	46085	زراعة	3.83	صناعة	0.60	تجارة ونقل	0.36	خدمات	0.21
24	أخميم	41580	زراعة	1.42	صناعة	1.04	تجارة ونقل	1.01	خدمات	0.56
30	إدكو	37777	زراعة	2.35	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.43	خدمات	0.24
40	سنورس	31831	زراعة	2.89	صناعة	1.31	تجارة ونقل	0.93	خدمات	0.80
66	أرمنت	22010	زراعة	3.50	صناعة	0.70	تجارة ونقل	0.28	خدمات	0.20
76	أوسيم	20031	زراعة	2.59	صناعة	1.11	تجارة ونقل	0.50	خدمات	0.34
78	بسيون	19450	زراعة	1.79	صناعة	0.82	تجارة ونقل	0.77	خدمات	0.68
86	البدرشين	16164	زراعة	1.50	صناعة	1.13	تجارة ونقل	0.96	خدمات	0.69
132	أبنود	7544	زراعة	3.19	صناعة	0.49	تجارة ونقل	0.45	خدمات	0.32
120	أجا	9251	زراعة	6.10	خدمات	0.22	صناعة	0.17	تجارة ونقل	0.03
137	بركة السبع	5719	زراعة	1.76	خدمات	0.98	صناعة	0.84	تجارة ونقل	0.54
36	إدفو	35390	زراعة	2.37	خدمات	0.49	تجارة ونقل	0.46	صناعة	0.35
46	أشمون	29095	زراعة	2.42	خدمات	0.79	تجارة ونقل	0.74	صناعة	0.51
47	بيلا	28865	زراعة	2.66	خدمات	0.66	تجارة ونقل	0.48	صناعة	0.31
55	إسنا	25342	زراعة	1.36	خدمات	0.95	تجارة ونقل	0.94	صناعة	0.74
62	تلا	23393	زراعة	1.89	خدمات	0.89	تجارة ونقل	0.67	صناعة	0.41
87	ههيا	15519	زراعة	1.97	خدمات	0.89	تجارة ونقل	0.71	صناعة	0.45

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1960	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
88	الحامول	15483	زراعة	4.92	خدمات	0.33	تجارة ونقل	0.26	صناعة	0.14
90	الباجور	15258	زراعة	1.72	خدمات	0.72	تجارة ونقل	0.67	صناعة	0.45
91	دير مواس	15145	زراعة	2.85	خدمات	0.47	تجارة ونقل	0.39	صناعة	0.21
93	الدلنجات	14528	زراعة	2.66	خدمات	0.82	تجارة ونقل	0.70	صناعة	0.29
97	أهناسيا	12854	زراعة	3.03	خدمات	0.45	تجارة ونقل	0.39	صناعة	0.21
102	قلين	12493	زراعة	3.87	خدمات	0.55	تجارة ونقل	0.41	صناعة	0.14
103	ديرب نجم	12456	زراعة	2.58	خدمات	0.56	تجارة ونقل	0.43	صناعة	0.23
106	أبو حماد	11509	زراعة	4.04	خدمات	0.30	تجارة ونقل	0.18	صناعة	0.10
110	التل الكبير	10739	زراعة	2.64	خدمات	0.64	تجارة ونقل	0.45	صناعة	0.25
111	دار السلام	10715	زراعة	4.57	خدمات	0.21	تجارة ونقل	0.15	صناعة	0.04
113	فايد	10401	زراعة	1.91	خدمات	0.96	تجارة ونقل	0.64	صناعة	0.35
114	إيتاي البارود	10348	زراعة	1.84	خدمات	1.10	تجارة ونقل	0.75	صناعة	0.27
118	كوم حمادة	9575	زراعة	1.15	خدمات	1.11	تجارة ونقل	1.01	صناعة	0.51
123	العياط	8535	زراعة	1.42	خدمات	0.92	تجارة ونقل	0.85	صناعة	0.81
124	سانقته	8143	زراعة	3.46	خدمات	0.40	تجارة ونقل	0.35	صناعة	0.09
125	كفر شكر	8018	زراعة	2.55	خدمات	0.80	تجارة ونقل	0.62	صناعة	0.40
126	إطسا	7928	زراعة	5.11	خدمات	0.38	تجارة ونقل	0.25	صناعة	0.12

تابع جدول رقم[5]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1960

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1960	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
127	قطور	7873	زراعة	4.57	خدمات	0.62	تجارة ونقل	0.43	صناعة	0.18
130	كفر صقر	7790	زراعة	1.22	خدمات	1.22	تجارة ونقل	0.63	صناعة	0.49
131	الحسينية	7696	زراعة	3.73	خدمات	0.47	تجارة ونقل	0.39	صناعة	0.12
134	كفر سعد	7068	زراعة	3.91	خدمات	0.44	تجارة ونقل	0.37	صناعة	0.23
135	الشهداء	6424	زراعة	1.70	خدمات	0.98	تجارة ونقل	0.72	صناعة	0.50
141	أبو سمبل	2630	زراعة	2.29	خدمات	0.45	تجارة ونقل	0.25	صناعة	0.08
34	المطرية	36214	زراعة	2.16	تجارة ونقل	1.08	صناعة	0.53	خدمات	0.07
49	منفلوط	28540	زراعة	2.06	تجارة ونقل	1.25	صناعة	0.20	خدمات	0.07
51	أبنوب	27751	زراعة	3.56	تجارة ونقل	0.61	صناعة	0.10	خدمات	0.06
59	البداري	23937	زراعة	2.98	تجارة ونقل	0.71	صناعة	0.14	خدمات	0.12
65	فرشوط	22208	زراعة	1.96	تجارة ونقل	1.04	صناعة	0.74	خدمات	0.52
83	فارسكور	18378	زراعة	1.09	تجارة ونقل	1.05	صناعة	0.74	خدمات	0.02
107	مطوبس	11503	زراعة	1.47	تجارة ونقل	1.15	صناعة	0.69	خدمات	0.63
33	أبو كبير	36500	زراعة	1.71	تجارة ونقل	1.08	خدمات	0.72	صناعة	0.68
44	القنطرة غرب	30022	زراعة	3.19	تجارة ونقل	0.64	خدمات	0.42	صناعة	0.29
54	الفشن	25961	زراعة	1.34	تجارة ونقل	1.08	خدمات	0.80	صناعة	0.72
56	حوش عيسى	25276	زراعة	3.67	تجارة ونقل	0.58	خدمات	0.33	صناعة	0.26
60	المنشاة	23617	زراعة	2.39	تجارة ونقل	0.83	خدمات	0.57	صناعة	0.31
61	شربين	23444	زراعة	1.06	تجارة ونقل	1.06	خدمات	1.01	صناعة	0.68
63	القوصية	23089	زراعة	2.30	تجارة ونقل	0.78	خدمات	0.51	صناعة	0.48
73	ببا الكبرى	20773	زراعة	1.20	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.92	صناعة	0.69
75	سمسطا	20061	زراعة	3.37	تجارة ونقل	0.44	خدمات	0.35	صناعة	0.19
96	بلطيم	13764	زراعة	2.62	تجارة ونقل	0.68	خدمات	0.59	صناعة	0.37
99	المراغة	12654	زراعة	1.81	تجارة ونقل	0.96	خدمات	0.65	صناعة	0.63
101	دشنا	12581	زراعة	2.10	تجارة ونقل	0.85	خدمات	0.59	صناعة	0.47
104	أبو المطامير	12432	زراعة	2.83	تجارة ونقل	0.62	خدمات	0.60	صناعة	0.41
105	البرج	12335	زراعة	3.75	تجارة ونقل	0.35	خدمات	0.30	صناعة	0.25
109	شبراخيت	11278	زراعة	1.14	تجارة ونقل	1.08	خدمات	0.94	صناعة	0.67
115	الصف	10279	زراعة	2.42	تجارة ونقل	1.31	خدمات	0.79	صناعة	0.32
116	أبو حمص	9666	زراعة	1.22	تجارة ونقل	1.15	خدمات	0.87	صناعة	0.59
117	قفط	9575	زراعة	1.75	تجارة ونقل	1.08	خدمات	0.45	صناعة	0.31
119	أبشواي	9298	زراعة	1.36	تجارة ونقل	1.24	خدمات	0.76	صناعة	0.73
128	صدفا	7865	زراعة	1.61	تجارة ونقل	1.19	خدمات	0.72	صناعة	0.28

129	الزرقا	7793	زراعة	1.31	تجارة ونقل	1.02	خدمات	0.81	صناعة	0.55
133	مطاي	7456	زراعة	4.01	تجارة ونقل	0.45	خدمات	0.33	صناعة	0.22
136	إدفينا	6146	زراعة	2.10	تجارة ونقل	0.80	خدمات	0.71	صناعة	0.34
139	العدوة	5481	زراعة	3.20	تجارة ونقل	0.89	خدمات	0.55	صناعة	0.20
140	أبو طشت	4518	زراعة	3.19	تجارة ونقل	0.62	خدمات	0.46	صناعة	0.10
5	المنصورة	151192	خدمات	1.65	صناعة	1.13	تجارة ونقل	1.08	زراعة	0.11
9	الفيوم	102064	خدمات	1.41	صناعة	1.10	تجارة ونقل	1.08	زراعة	0.51
16	منوف	55030	خدمات	1.67	صناعة	1.02	تجارة ونقل	0.71	زراعة	0.46
17	شبين الكوم	54910	خدمات	1.67	صناعة	1.02	تجارة ونقل	0.70	زراعة	0.46
74	فاقوس	20163	خدمات	1.40	صناعة	1.25	تجارة ونقل	1.23	زراعة	0.25
80	القناطر الخيرية	19180	خدمات	1.69	صناعة	0.86	تجارة ونقل	0.85	زراعة	0.41
142	القنطرة شرق	295	خدمات	4.94	صناعة	1.48	تجارة ونقل	1.24	زراعة	0.00
15	قنا	57417	خدمات	1.45	زراعة	0.85	تجارة ونقل	0.61	صناعة	0.59
50	طما	27810	خدمات	6.71	زراعة	1.35	تجارة ونقل	1.15	صناعة	0.49
68	الخانكة	21637	خدمات	1.09	زراعة	0.89	صناعة	0.56	تجارة ونقل	0.47
95	طوخ	13799	خدمات	1.25	زراعة	0.99	صناعة	0.94	تجارة ونقل	0.81
3	طنطا	184299	خدمات	1.58	تجارة ونقل	1.12	صناعة	0.74	زراعة	0.12
7	الزقازيق	124417	خدمات	1.59	تجارة ونقل	1.01	صناعة	0.84	زراعة	0.16
8	الإسماعيلية	109284	خدمات	1.32	تجارة ونقل	1.06	صناعة	0.49	زراعة	0.16
10	المنيا	94508	خدمات	1.25	تجارة ونقل	1.12	صناعة	0.88	زراعة	0.26
11	بني سويف	78829	خدمات	1.55	تجارة ونقل	0.94	صناعة	0.76	زراعة	0.40
13	سوهاج	61944	خدمات	2.13	تجارة ونقل	1.12	صناعة	0.61	زراعة	0.38
26	دسوق	39473	خدمات	1.23	تجارة ونقل	1.20	صناعة	1.08	زراعة	0.48
28	بلقاس	38379	خدمات	0.85	تجارة ونقل	0.77	صناعة	0.51	زراعة	0.17
31	دمنهور	37755	خدمات	1.31	تجارة ونقل	1.19	صناعة	1.04	زراعة	0.25

تابع جدول رقم [5]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1960

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1960	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
38	بنها	34844	خدمات	1.73	تجارة ونقل	0.93	صناعة	0.88	زراعة	0.19
82	منيا القمح	18464	خدمات	1.32	تجارة ونقل	1.11	صناعة	0.92	زراعة	0.42
98	قويسنا	12666	خدمات	1.27	تجارة ونقل	1.02	صناعة	0.65	زراعة	0.59
100	رأس البر	12601	خدمات	2.49	تجارة ونقل	1.05	صناعة	0.63	زراعة	0.11
112	نجع حمادي	10516	خدمات	1.35	تجارة ونقل	1.28	صناعة	0.74	زراعة	0.46
18	ملوي	52614	خدمات	1.04	تجارة ونقل	0.99	زراعة	0.99	صناعة	0.78
27	كفر الشيخ	38592	خدمات	1.49	تجارة ونقل	1.02	زراعة	0.73	صناعة	0.67
85	دكرنس	16440	خدمات	3.88	تجارة ونقل	3.35	زراعة	1.36	صناعة	0.59
138	السنطة	5529	خدمات	1.24	تجارة ونقل	1.15	زراعة	0.68	صناعة	0.47
2	السويس	203610	تجارة ونقل	1.22	صناعة	1.01	خدمات	0.89	زراعة	0.39
29	بلبيس	37941	تجارة ونقل	1.48	صناعة	1.31	خدمات	1.00	زراعة	0.73
45	المنزلة	29415	تجارة ونقل	1.24	صناعة	1.08	زراعة	0.95	خدمات	0.90
6	أسيوط	127485	تجارة ونقل	2.22	زراعة	0.40	صناعة	0.25	خدمات	0.08
53	أبو تيج	26538	تجارة ونقل	1.39	زراعة	0.59	صناعة	0.18	خدمات	0.08
57	قوص	24631	تجارة ونقل	1.43	زراعة	1.01	صناعة	0.96	خدمات	0.56
58	ديروط	24364	تجارة ونقل	1.76	زراعة	0.62	صناعة	0.20	خدمات	0.16
64	أبو زعبل	22271	تجارة ونقل	1.02	زراعة	0.85	صناعة	0.76	خدمات	0.57
42	بني مزار	30583	تجارة ونقل	1.27	زراعة	0.95	خدمات	0.89	صناعة	0.88
48	مغاغة	28650	تجارة ونقل	1.27	زراعة	1.14	خدمات	1.07	صناعة	0.88
84	سمالوط	17368	تجارة ونقل	1.14	زراعة	1.06	خدمات	1.04	صناعة	0.90
1	بورسعيد	245318	تجارة ونقل	1.48	خدمات	1.14	صناعة	0.68	زراعة	0.26
23	جرجا	42017	تجارة ونقل	1.33	خدمات	1.05	صناعة	0.96	زراعة	0.45
37	الأقصر	35074	تجارة ونقل	1.54	خدمات	1.09	صناعة	0.76	زراعة	0.33
89	المحمودية	15340	تجارة ونقل	1.29	خدمات	1.03	صناعة	0.70	زراعة	0.51
108	الواسطي	11283	تجارة ونقل	1.59	خدمات	1.06	صناعة	0.67	زراعة	0.43
72	البلينا	21098	تجارة ونقل	1.41	خدمات	0.93	زراعة	0.83	صناعة	0.82

جدول رقم [6]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1976	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
26	قليوب	62564	صناعة	1.72	زراعة	1.03	خدمات	0.70	تجارة ونقل	0.55
59	سمنود	35416	صناعة	1.65	زراعة	0.95	خدمات	0.83	تجارة ونقل	0.83
98	أبو زعبل	20023	صناعة	1.58	زراعة	1.33	خدمات	0.54	تجارة ونقل	0.45
54	فوه	37803	صناعة	1.89	زراعة	1.23	تجارة ونقل	0.88	خدمات	0.51
75	البدرشين	26992	صناعة	1.60	زراعة	1.15	تجارة ونقل	0.86	خدمات	0.57
132	نقادة	11359	صناعة	2.15	زراعة	1.10	تجارة ونقل	0.78	خدمات	0.59
34	زفتى	50559	صناعة	1.13	خدمات	1.07	زراعة	1.07	تجارة ونقل	0.75
24	ميت غمر	72168	صناعة	1.56	خدمات	1.13	تجارة ونقل	0.97	زراعة	0.45
30	منوف	55208	صناعة	1.39	خدمات	1.04	تجارة ونقل	0.96	زراعة	0.90
50	فاقوس	39090	صناعة	1.69	خدمات	1.22	تجارة ونقل	0.94	زراعة	0.58
55	طلخا	37048	صناعة	1.23	خدمات	1.20	تجارة ونقل	0.87	زراعة	0.54
38	الحوامدية	48030	صناعة	2.62	تجارة ونقل	0.56	زراعة	0.52	خدمات	0.45
49	رشيد	39129	صناعة	1.41	تجارة ونقل	1.26	زراعة	1.04	خدمات	0.68
58	أبو تيج	36173	صناعة	1.20	تجارة ونقل	1.16	زراعة	0.94	خدمات	0.94
2	المحلة	292114	صناعة	2.62	تجارة ونقل	0.74	خدمات	0.74	زراعة	0.23
12	كفر الدوار	146248	صناعة	2.76	تجارة ونقل	0.64	خدمات	0.56	زراعة	0.34
19	دمياط	93488	صناعة	2.52	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.83	زراعة	0.08
25	بلبيس	69112	صناعة	1.38	تجارة ونقل	1.01	خدمات	1.00	زراعة	0.70
1	شبرا الخيمة	294223	صناعة	2.23	تجارة ونقل	1.05	خدمات	0.71	زراعة	0.06
39	كفر الزيات	45059	صناعة	1.62	تجارة ونقل	1.16	خدمات	1.15	زراعة	0.17
97	الدخيلة	20068	صناعة	1.56	تجارة ونقل	1.21	خدمات	0.76	زراعة	0.06
74	الفكرية	27737	زراعة	1.12	صناعة	1.04	خدمات	1.01	تجارة ونقل	0.98
85	سرس الليان	22462	زراعة	1.98	صناعة	1.25	خدمات	0.75	تجارة ونقل	0.41
113	الصف	17207	زراعة	1.58	صناعة	1.01	خدمات	0.96	تجارة ونقل	0.77
129	قها	11838	زراعة	2.15	صناعة	1.38	خدمات	0.48	تجارة ونقل	0.46
42	أرمنت	42434	زراعة	2.84	صناعة	0.91	تجارة ونقل	0.49	خدمات	0.38
43	سنورس	42010	زراعة	2.17	صناعة	1.04	تجارة ونقل	0.66	خدمات	0.57
53	كوم أمبو	38191	زراعة	1.43	صناعة	1.15	تجارة ونقل	0.90	خدمات	0.66
82	جهينة	24771	زراعة	3.25	صناعة	0.62	تجارة ونقل	0.59	خدمات	0.23
89	أوسيم	22109	زراعة	2.76	صناعة	0.71	تجارة ونقل	0.64	خدمات	0.48
103	مشتول السوق	18139	زراعة	2.29	خدمات	0.74	صناعة	0.70	تجارة ونقل	0.61
119	شبراخيت	15812	زراعة	1.22	خدمات	1.14	صناعة	0.55	تجارة ونقل	0.51
126	أجا	13405	زراعة	1.74	خدمات	1.09	صناعة	0.71	تجارة ونقل	0.67

131	كفر سعد	11678	زراعة	3.68	خدمات	0.47	صناعة	0.34	تجارة ونقل	0.25
133	أبو قرقاص	10931	زراعة	3.04	خدمات	0.56	صناعة	0.54	تجارة ونقل	0.42
47	أبنوب	39440	زراعة	3.63	خدمات	0.45	تجارة ونقل	0.44	صناعة	0.18
57	إدفو	36828	زراعة	2.11	خدمات	0.83	تجارة ونقل	0.77	صناعة	0.51
70	تلا	30277	زراعة	1.83	خدمات	1.08	تجارة ونقل	0.79	صناعة	0.54
83	ههيا	22773	زراعة	1.86	خدمات	0.99	تجارة ونقل	0.82	صناعة	0.54
86	الحامول	22311	زراعة	2.79	خدمات	0.74	تجارة ونقل	0.49	صناعة	0.43
90	ديرب نجم	21535	زراعة	2.53	خدمات	0.94	تجارة ونقل	0.54	صناعة	0.33
91	الشهداء	21369	زراعة	2.74	خدمات	0.72	تجارة ونقل	0.56	صناعة	0.39
96	إطسا	20171	زراعة	3.29	خدمات	0.54	تجارة ونقل	0.42	صناعة	0.36
105	الباجور	17993	زراعة	1.45	خدمات	1.14	تجارة ونقل	1.03	صناعة	0.43
107	قلين	17658	زراعة	3.19	خدمات	0.68	تجارة ونقل	0.47	صناعة	0.19
110	بركة السبع	17473	زراعة	1.47	خدمات	1.26	تجارة ونقل	0.92	صناعة	0.48
111	إيتاي البارود	17379	زراعة	1.99	خدمات	1.00	تجارة ونقل	1.00	صناعة	0.23
112	مطاي	17223	زراعة	2.87	خدمات	0.70	تجارة ونقل	0.63	صناعة	0.31
114	أهناسيا	16686	زراعة	3.29	خدمات	0.56	تجارة ونقل	0.48	صناعة	0.23
117	دير مواس	16140	زراعة	3.34	خدمات	0.61	تجارة ونقل	0.43	صناعة	0.19
124	التل الكبير	13895	زراعة	2.49	خدمات	0.92	تجارة ونقل	0.64	صناعة	0.25
127	الرحمانية	12927	زراعة	3.45	خدمات	0.51	تجارة ونقل	0.48	صناعة	0.23

تابع جدول رقم [6]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1976	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
136	قطور	9700	زراعة	3.12	خدمات	0.72	تجارة ونقل	0.45	صناعة	0.26
137	كفر شكر	9038	زراعة	1.65	خدمات	1.21	تجارة ونقل	0.80	صناعة	0.46
138	ساقلته	8954	زراعة	3.16	خدمات	0.68	تجارة ونقل	0.59	صناعة	0.11
143	دار السلام	7617	زراعة	4.34	خدمات	0.40	تجارة ونقل	0.19	صناعة	0.02
29	إدكو	56559	زراعة	3.06	تجارة ونقل	0.65	صناعة	0.59	خدمات	0.27
32	أخميم	53371	زراعة	1.35	تجارة ونقل	1.32	صناعة	0.87	خدمات	0.70
66	مدينة ناصر	32710	زراعة	3.59	تجارة ونقل	0.40	صناعة	0.38	خدمات	0.36
71	دشنا	29268	زراعة	1.50	تجارة ونقل	1.08	صناعة	1.05	خدمات	0.64
79	بسيون	25770	زراعة	2.10	تجارة ونقل	0.76	صناعة	0.76	خدمات	0.73
87	فرشوط	22270	زراعة	2.24	تجارة ونقل	1.15	صناعة	0.55	خدمات	0.49
88	البرج	22211	زراعة	4.22	تجارة ونقل	0.36	صناعة	0.17	خدمات	0.15
102	الإبراهيمية	18522	زراعة	2.64	تجارة ونقل	0.70	صناعة	0.66	خدمات	0.56
120	السنطة	15639	زراعة	0.49	تجارة ونقل	0.29	صناعة	0.16	خدمات	0.07
139	أبنود	8718	زراعة	3.51	تجارة ونقل	0.73	صناعة	0.35	خدمات	0.19
20	الأقصر	92748	زراعة	1.48	تجارة ونقل	1.35	خدمات	0.93	صناعة	0.32
27	المطرية	61197	زراعة	3.21	تجارة ونقل	0.83	خدمات	0.32	صناعة	0.29
31	أبو كبير	54885	زراعة	1.92	تجارة ونقل	1.26	خدمات	0.67	صناعة	0.62
35	بلقاس	50230	زراعة	1.56	تجارة ونقل	1.03	خدمات	0.92	صناعة	0.67
37	سمالوط	48851	زراعة	1.83	تجارة ونقل	0.97	خدمات	0.89	صناعة	0.56
44	منفلوط	41196	زراعة	2.17	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.81	صناعة	0.46
46	أشمون	39507	زراعة	2.31	تجارة ونقل	0.78	خدمات	0.73	صناعة	0.62
51	بيلا	38593	زراعة	4.14	تجارة ونقل	0.37	خدمات	0.21	صناعة	0.17
52	دكرنس	38433	زراعة	1.65	تجارة ونقل	1.09	خدمات	0.91	صناعة	0.72
61	إسنا	34154	زراعة	2.14	تجارة ونقل	0.99	خدمات	0.69	صناعة	0.50
63	الفشن	33549	زراعة	1.69	تجارة ونقل	1.09	خدمات	0.90	صناعة	0.56
65	بيا الكبرى	33147	زراعة	1.46	تجارة ونقل	1.10	خدمات	1.04	صناعة	0.56
69	حوش عيسى	31023	زراعة	3.44	تجارة ونقل	0.75	خدمات	0.28	صناعة	0.23
72	البداري	28134	زراعة	2.98	تجارة ونقل	0.71	خدمات	0.67	صناعة	0.18
73	المنشأة	27945	زراعة	2.09	تجارة ونقل	1.09	خدمات	0.58	صناعة	0.40
76	أبشواي	26616	زراعة	2.77	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.49	صناعة	0.45
81	القوصية	25220	زراعة	2.63	تجارة ونقل	0.87	خدمات	0.58	صناعة	0.48
92	بلطيم	21037	زراعة	2.38	تجارة ونقل	1.03	خدمات	0.65	صناعة	0.40

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1976	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
94	سيدي سالم	20444	زراعة	3.43	تجارة ونقل	0.57	خدمات	0.48	صناعة	0.19
99	الدلنجات	19835	زراعة	2.62	تجارة ونقل	0.89	خدمات	0.70	صناعة	0.30
104	الغنايم	18092	زراعة	4.05	تجارة ونقل	0.46	خدمات	0.24	صناعة	0.07
109	المراغة	17571	زراعة	1.72	تجارة ونقل	1.16	خدمات	0.96	صناعة	0.43
115	أبو حمص	16420	زراعة	1.64	تجارة ونقل	1.23	خدمات	0.82	صناعة	0.58
118	أبو المطامير	16020	زراعة	1.85	تجارة ونقل	1.19	خدمات	0.75	صناعة	0.50
121	مطوبس	15534	زراعة	1.75	تجارة ونقل	1.53	خدمات	0.64	صناعة	0.61
122	الحسينية	14385	زراعة	3.23	تجارة ونقل	0.60	خدمات	0.55	صناعة	0.26
123	سمسطا	14063	زراعة	2.42	تجارة ونقل	0.51	خدمات	0.48	صناعة	0.21
128	العياط	12747	زراعة	1.40	تجارة ونقل	1.11	خدمات	0.86	صناعة	0.78
130	ساحل سليم	11803	زراعة	3.42	تجارة ونقل	0.57	خدمات	0.50	صناعة	0.15
134	صدفا	9978	زراعة	1.61	تجارة ونقل	1.36	خدمات	1.03	صناعة	0.25
141	إدفينا	8190	زراعة	2.52	تجارة ونقل	0.92	خدمات	0.63	صناعة	0.31
142	الزرقا	8168	زراعة	1.59	تجارة ونقل	1.25	خدمات	0.82	صناعة	0.75
144	العدوة	5836	زراعة	2.81	تجارة ونقل	0.81	خدمات	0.71	صناعة	0.17

تابع جدول رقم [6]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1976	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
145	أبو طشت	5652	زراعة	3.04	تجارة ونقل	0.69	خدمات	0.68	صناعة	0.09
147	رأس البر	2148	زراعة	2.04	تجارة ونقل	0.89	خدمات	0.70	صناعة	0.45
148	القنطرة غرب	769	زراعة	1.86	تجارة ونقل	1.70	خدمات	0.65	صناعة	0.30
5	المنصورة	259387	خدمات	1.51	صناعة	1.01	تجارة ونقل	0.75	زراعة	0.20
11	المنيا	146366	خدمات	1.50	صناعة	0.87	تجارة ونقل	0.54	زراعة	0.26
17	شبين الكوم	102805	خدمات	1.46	صناعة	1.13	تجارة ونقل	0.79	زراعة	0.55
95	طوخ	20292	خدمات	1.36	صناعة	1.02	تجارة ونقل	0.97	زراعة	0.59
77	الخانكة	26403	خدمات	1.04	زراعة	0.94	صناعة	0.94	تجارة ونقل	0.66
23	ملوي	74197	خدمات	1.07	زراعة	1.06	تجارة ونقل	1.06	صناعة	0.74
146	مدينة نصر	4756	خدمات	1.93	زراعة	1.19	تجارة ونقل	0.39	صناعة	0.22
3	طنطا	283240	خدمات	1.44	تجارة ونقل	1.19	صناعة	1.04	زراعة	0.18
6	أسيوط	213751	خدمات	1.63	تجارة ونقل	1.04	صناعة	0.72	زراعة	0.38
7	الزقازيق	202575	خدمات	1.61	تجارة ونقل	1.18	صناعة	0.71	زراعة	0.22
9	دمنهور	170633	خدمات	1.46	تجارة ونقل	1.28	صناعة	0.93	زراعة	0.32
10	الفيوم	166910	خدمات	1.14	تجارة ونقل	0.89	صناعة	0.76	زراعة	0.52
14	أسوان	144654	خدمات	1.29	تجارة ونقل	1.25	صناعة	0.59	زراعة	0.23
15	بني سويف	117910	خدمات	1.67	تجارة ونقل	1.03	صناعة	0.72	زراعة	0.34
16	سوهاج	102914	خدمات	1.67	تجارة ونقل	1.17	صناعة	0.63	زراعة	0.28
18	قنا	93680	خدمات	1.43	تجارة ونقل	0.97	صناعة	0.82	زراعة	0.65
21	بنها	88845	خدمات	1.50	تجارة ونقل	1.00	صناعة	0.90	زراعة	0.32

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1976	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
22	كفر الشيخ	77486	خدمات	1.61	تجارة ونقل	1.06	صناعة	0.65	زراعة	0.46
56	القناطر الخيرية	36879	خدمات	1.44	تجارة ونقل	0.90	صناعة	0.76	زراعة	0.54
62	منيا القمح	33609	خدمات	1.50	تجارة ونقل	1.18	صناعة	0.88	زراعة	0.36
93	قويسنا	20596	خدمات	1.48	تجارة ونقل	1.10	صناعة	0.65	زراعة	0.61
100	نجع حمادي	19384	خدمات	1.24	تجارة ونقل	1.18	صناعة	0.95	زراعة	0.44
36	السنبلاوين	49436	خدمات	1.14	تجارة ونقل	1.11	زراعة	1.05	صناعة	0.83
108	أبو حماد	17595	خدمات	1.42	تجارة ونقل	1.26	زراعة	0.64	صناعة	0.58
116	كوم حمادة	16197	خدمات	1.22	تجارة ونقل	1.21	زراعة	0.89	صناعة	0.49
149	أبو سمبل	409	خدمات	2.47	تجارة ونقل	0.93	زراعة	0.13	صناعة	0.00
64	قوص	33169	تجارة ونقل	1.57	صناعة	1.01	زراعة	0.88	خدمات	0.69
84	فارسكور	22472	تجارة ونقل	1.17	صناعة	0.94	زراعة	0.89	خدمات	0.85
8	السويس	190214	تجارة ونقل	1.34	صناعة	0.97	خدمات	0.73	زراعة	0.52
40	طهطا	44841	تجارة ونقل	1.37	صناعة	1.09	خدمات	0.90	زراعة	0.84
80	شبين القناطر	25505	تجارة ونقل	1.21	صناعة	1.20	خدمات	1.02	زراعة	0.52
101	المحمودية	19316	تجارة ونقل	1.37	صناعة	1.05	خدمات	0.90	زراعة	0.67
41	المنزلة	43789	تجارة ونقل	1.47	زراعة	1.15	صناعة	0.96	خدمات	0.68
106	الواسطي	17728	تجارة ونقل	0.84	زراعة	0.62	صناعة	0.54	خدمات	0.15
45	مغاغة	39743	تجارة ونقل	1.27	زراعة	1.14	خدمات	1.10	صناعة	0.61
60	طما	34979	تجارة ونقل	1.54	زراعة	1.28	خدمات	0.91	صناعة	0.42
67	شربين	31837	تجارة ونقل	1.33	زراعة	1.06	خدمات	0.99	صناعة	0.67
135	قفط	9837	تجارة ونقل	1.48	زراعة	1.47	خدمات	0.61	صناعة	0.50
140	فايد	8670	تجارة ونقل	1.14	زراعة	1.11	خدمات	0.83	صناعة	0.37

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1976	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
4	بورسعيد	262760	تجارة ونقل	1.69	خدمات	1.16	صناعة	0.56	زراعة	0.47
13	الإسماعيلية	145930	تجارة ونقل	1.43	خدمات	1.11	صناعة	0.41	زراعة	0.21
28	دسوق	58665	تجارة ونقل	1.39	خدمات	1.17	صناعة	1.04	زراعة	0.42
33	جرجا	50961	تجارة ونقل	1.49	خدمات	0.99	صناعة	0.80	زراعة	0.65
48	بني مزار	39350	تجارة ونقل	1.25	خدمات	0.99	زراعة	0.96	صناعة	0.77

تابع جدول رقم [6]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976

الترتيب	المدينة	عدد السكان 1976	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
68	ديروط	31627	تجارة ونقل	1.39	خدمات	1.15	زراعة	0.91	صناعة	0.73
78	البلينا	26101	تجارة ونقل	1.70	خدمات	0.84	زراعة	0.77	صناعة	0.67
125	كفر صقر	13726	تجارة ونقل	1.34	خدمات	1.22	زراعة	0.90	صناعة	0.57

الفصل السابع
سنوات الركود - من الانفتاح إلى طغيان الاقتصاد الليبرالي وتحالف الثروة والسلطة حتى نهاية القرن العشرين

تعد هذه الفترة امتدادًا للسياسات العامة والاقتصادية التي انتهت بها الفترة السابقة، ولكنها اتسمت بقدر من التدرج الزمني في برامجها التنفيذية، وعلى أي حال فقد شهدت هذه الفترة ترسيخ وتمكين عملية التحول عن السياسات الاشتراكية (التي بدأت بها الثورة) إلى سياسات التحرر الاقتصادي واقتصاديات السوق والاندماج الكامل (وإن كان مرحلي متدرج) في الاقتصاد العالمي، وبطبيعة الحال، فإن عملية التحول واستمرارها انعكست بأشكال عدة على منظومة العمران المصري؛ بل إن الآليات التي تم الاعتماد عليها في عملية التحول والتحكم في وتيرتها الزمنية قد أثرت بشكل مماثل في آليات التحولات العمرانية التي شهدتها منظومة العمران المصري في هذه الفترة، ويمكن استعراض أهم ملامح التطورات السياسية والاقتصادية التي شهدتها مصر خلال هذه الفترة من خلال استعراض الآتي:

1 - التحولات الهيكلية في قطاع الزراعة وطغيان النمو الحضري - تآكل الأرض الزراعية:

شهدت هذه الفترة عدة تحولات في جوانب متعددة في المجال الزراعي/ ومن ذلك:

هيكل الملكية الزراعية:

بلغ عدد ملاك الأراضي الزراعية بمصر عام 1952 حوالي 2.8 مليون مالك، لمساحة إجمالية قدرها نحو 6 مليون فدان، وارتفع عدد الملاك عام 1978 ليبلغ نحو 3.4 مليون مالك، لمساحة إجمالية قدرها أكثر قليلًا من 5.5 مليون فدان[1]، أي أن المساحة المنزرعة سجلت انخفاضًا يقارب نحو نصف مليون فدان حسب بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، في الوقت الذي زاد فيه عدد الملاك بأكثر من نصف مليون مالك، وفي عام 1990 بلغ عدد الملاك نحو 3.9 مليون مالك (بزيادة قدرها نصف مليون مالك جديد في 12 عام)، لمساحة إجمالية قدرها حوالي 5.8 مليون فدان[2]، ولكن الملاحظ ارتفاع النصيب النسبي لفئة الحيازة من 20 إلى 50 فدان (الحيازة الأكبر في ظل قوانين الإصلاح الزراعي السابق عرضها) من 7.3 ٪ إلى 8.7 ٪ ثم إلى 14.9 ٪ من إجمالي المساحة الزراعية أعوام 1952، 1978، 1990 على الترتيب، وهو ما كان على حساب الحيازات

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، يوليو 1981، ص 64.
(2) موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الزراعة، مرجع سابق، ص 86.

الصغرى (المتناهية في الصغر أساسًا)، وهو ما أصبح يمثل بداية عودة للملكيات الكبيرة نسبيًّا، واستمر هذا التحول خلال العقد التالي (حتى عام 2000) وما بعده.

الحيازة الزراعية وتنظيم العلاقات الإيجارية[1]:

مرت العلاقة الإيجارية للأرض الزراعية بتطورات انقلابية سريعة منذ بدايات عصر الثورة وحتى نهاية فترة الدراسة، فبداية من القانون 178 لسنة 1952، والذي حدد القيمة الإيجارية بسبعة أمثال الضريبة على الأرض الزراعية، ومرورًا بالقانون 17 لعام 1963، والذي أبقى على القيمة الإيجارية كما حددها القانون السابق، ولكنه خول الجمعيات الزراعية التعاونية وحدها مسئولية تأجير الأرض، لمن يرغب من الملاك ولا يستطيع إبرام عقد للإيجار إلا من خلالها، كما تقوم هذه الجمعيات بعملية فض المنازعات على الأرض، بدلًا عن المحاكم المختصة، وهو تطور جوهري كان يهدف لزيادة سيطرة التعاونيات الزراعية على الموارد الأرضية، ثم كان أشد هذه القوانين تطرفًا وتعسفًا، وهو القانون الذي صدر عام 1966 في ظل تيارات المد الاشتراكي العاتية، والذي منح المستأجر حق البقاء الأبدي هو وورثته في الأرض المستأجرة، حتى لو انتهت الفترة القانونية للعقد، ويعد هذا القانون هو الأساس في فساد العلاقة بين ملاك ومستأجري الأرض الزراعية، وما عاد منه على الأرض من إهمال لشئون الصيانة والتجديد لضعف القدرة المالية للمستأجرين من ناحية، ولفقدان الملاك الأمل في عودتها إليهم من ناحية أخرى، ثم كان القانون رقم 67 لسنة 1975، والذي منح الملاك قدرًا محدودًا وظاهريًّا من حقوقهم التي سلبها القانون السابق، ولكنه لم يعدل القيمة الإيجارية أو المدة المطلقة للعقد، ولكنه سلب التعاونيات الزراعية دورها الذي اكتسبته بفعل القانون السابق، وكان ذلك البداية الرسمية لهدم هيكل التعاونيات الزراعية، وهي ما كانت أحد أهم الآليات اللازمة لتلافي وامتصاص العديد من الآثار السلبية التي خلفتها قوانين الإصلاح الزراعي المتعاقبة.

وأخيرًا ذلك القانون الانقلابي رقم 96 لسنة 1992 -وهو المستمر للآن- والذي حول كل هذه العلاقات حيث رفع القيمة الإيجارية بنحو ثلاثة أضعاف ما كانت عليه في القوانين السابقة، حيث أصبحت تساوي 22 مثل الضريبة العقارية على الأرض، كما حدد مدة الإيجار بحد أقصى خمس سنوات؛ بل إنه اعتبر عام 1997/1996 هو نهاية فترة العمل بالعقود القائمة، وتصبح العلاقة بعد ذلك خاضعة لقوانين العرض والطلب، ويستثنى من ذلك العقود التي تكون مدة التعاقد فيها سارية إلى ما بعد هذا التاريخ.

(1) لمزيد من التفاصيل، راجع المرجع السابق من ص 86 إلى ص 89.

وعلى اعتبار أن الأرض التي كانت تستغل بالتأجير كانت تمثل نحو 20٪ من جملة الأراضي الزراعية بمصر، ومعظمها حيازات شديدة الصغر، فإن هذه القوانين المتعاقبة والمتضاربة قد أثرت بشكل جذري على أحوال قسم كبير من أهل الريف؛ حيث لم يستطع كثير منهم استيعاب طبيعة هذه التحولات لتدني ظروفهم الاقتصادية، ومن ثم تراجعوا عن استئجار الأرض في ظل القانون الجديد، تاركين ذلك لفئة جديدة كانت قد بدأت في الظهور لتملك واستئجار الأراضي الزراعية، ومعظمهم من المصريين الذين عملوا بالخارج، ولكن ماذا عن هؤلاء الذين تحولوا عن الأرض؟ لا شك أنهم الآن في عشوائيات المدن الكبرى، وفي الهوامش السفلى لوظائفها الحضرية، والمتأثرين بفعل هذا القانون ليسوا بالعدد الهين فقد تجاوز عددهم نحو 600 ألف مستأجر، بالإضافة لما يعولون. وهذا الحجم وحده يفوق أضعاف الطاقة الاستيعابية لكل المدن الجديدة مجتمعة التي شيدت خلال هذه الفترة، كما سيلي بيانه.

التوسع الأفقي في الزراعة:

بعد عام 1952 تولت الحكومة مسئولية استصلاح الأراضي، وبدأت هذه المشروعات بإنشاء مديرية التحرير، التي تعد أول تجربة لاقتحام المناطق الصحراوية في مصر، ويقع زمام هذه المديرية شرق طريق مصر إسكندرية الصحراوي، وبلغ جملة ما تم استصلاحه حتى نهاية فترة الخمسينيات نحو 79 ألف فدان، واعتمد نشاط الاستصلاح على الجهود الحكومية والقطاع العام.

وتعتبر فترة الستينيات من أكثر الفترات التي شهدتها مصر نشاطًا في مجال استصلاح الأراضي؛ حيث تم استصلاح نحو 812 ألف فدان خلال سنواتها، منها 536 ألف فدان خلال الخطة الخمسية الأولى 1960/1965 وحدها، ولولا ظروف النكسة لشهدت فترة الستينيات إضافة مئات الألوف من الأفدنة المستصلحة؛ حيث إنه -وعلى الرغم من وقوع نكسة عام 1967، وما لها من آثار مدمرة على الاقتصاد المصري- فقد تم استصلاح نحو 276 ألف فدان خلال السنوات الخمس الأخيرة من عقد الستينيات.

أما فترة السبعينيات فقد كانت أشد الفترات تراخيًا في مجال استصلاح الأراضي الزراعية منذ قيام الثورة وإلى الآن؛ حيث بلغ جملة ما تم استصلاحه طوال هذه الفترة نحو 72 ألف فدان، في حين قدرت المساحة التي تم استقطاعها من الأراضي الزراعية الخصبة -لأغراض النمو العمراني والتجريف والتبوير، خلال هذه الفترة- بأكثر من نصف مليون فدان.

وخلال فترة الثمانينيات والتسعينيات حدث تطور ملحوظ في مجال استصلاح الأراضي، بيد أن اختلاف مفهوم الأرض المستصلحة في البيانات الإحصائية يجعل حصر مساحة الأراضي التي تم استصلاحها خلال هذه الفترة عرضه للتباين والتضارب، فالمفهوم الذي على أساسه تم حصر

الأراضي التي تم استصلاحها في الفترات السابقة، كان يعني إتمام أعمال البنية الأساسية والمرافق العامة، ثم إجراء عمليات الاستصلاح الداخلية، ثم زراعة الأرض لسنة استزراعية واحدة، أما المفهوم الذي اعتمدت عليه بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء لحصر المساحات المستصلحة بدءًا من الثمانينيات وما بعدها، فيقتصر على إنشاء المجاري المائية العامة والطرق على مستوى وحدات مساحة كل منها 3000 فدان، ومن خلال هذا المفهوم، فإن ما تم استصلاحه من الأراضي خلال هذه الفترة يكون قد بلغ نحو 1.5 مليون فدان.

وبعد استعراض أهم ملامح التطور الأفقي للرقعة الزراعية المصرية خلال هذه الفترة، فإنه يمكن هنا تسجيل بعض الملاحظات المهمة، ومنها:

– على افتراض أن كل المساحة المشار إلى استصلاحها خلال عقدي الثمانينيات والتسعينيات قد دخلت فعليًّا مراحل الإنتاج، فإن بذلك يكون جملة ما تم استصلاحه منذ قيام الثورة وحتى نهاية القرن العشرين (حوالي نصف قرن)، يكون في حدود 2.4 مليون فدان، وهي مساحة تكاد تساوي ما أضافه محمد علي وحده لمساحة الأرض الزراعية المصرية خلال نحو ربع قرن فقط (نصف الفترة الزمنية)، مع الفارق الهائل بين التكنولوجيا المستخدمة في عملية الاستصلاح خلال فترتي المقارنة.

– المتوسط السنوي لاستصلاح الأراضي في مصر منذ قيام الثورة وإلى الآن بلغ نحو 50 ألف فدان سنويًّا، وهو رقم يكاد يكون مساويًا لمتوسط استهلاك الأراضي الخصبة لأغراض أخرى غير الزراعة، وهو ما يعني واقعيًّا أنه لم تتم إضافة زيادات لمساحة الأرض الزراعية خلال هذه الفترة، بل استبدال الأراضي الخصبة بأخرى مستصلحة.

– في الوقت الذي مثلت فيه نسبة الأراضي التي تم استصلاحها طوال النصف الأخير من القرن العشرين حوالي 30٪ من جملة الأراضي الزراعية التي كانت موجودة قبل ذلك، بلغ عدد سكان مصر مع نهاية القرن العشرين أكثر من 300٪ عما كان عليه مع نهاية النصف الأول من القرن العشرين، وذلك يعني ببساطة أن نسبة الزيادة السكانية تعادل نحو عشرة أضعاف نسبة الزيادة في المساحة المزروعة (حتى مع تجاهل ما استهلك من الأرض الزراعية للأغراض العمرانية الأخرى خلال هذه الفترة).

في أوائل التسعينيات بلغت نسبة مساحة الأراضي المستصلحة المنتجة حوالي 17٪ من جملة الأراضي الزراعية المصرية، ولكنها واقعيًّا لا تسهم إلا بنسبة 2٪ فقط من مجموع الدخل القومي الزراعي[1]، ويعد هذا المؤشر الرقمي بمثابة دلالة موحية وكافية لآليات النمو الأفقي للرقعة الزراعية المصرية خلال هذه الفترة، والتي تقوم على استبدال الجيد بما هو أقل جودة.

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الزراعة، مرجع سابق، ص 92.

– قامت على المساحات الكبيرة التي تم استصلاحها تجمعات عمرانية جديدة (مثل النوبارية والصالحية)، ذات خصائص مكانية وإنتاجية محددة، وذات تأثير آني محدود في منظومة النسق العمراني الحضري، ولكنها قد تلعب دورًا بالغ التأثير مستقبلًا في هذا النسق، في ضوء آليات مغايرة ومركبات اقتصادية مختلفة عن تلك التي تزامنت مع ظروف نشأتها وتطورها الباكر.

التركيب المحصولي:

تتبع المراحل التي مر بها الهيكل التنظيمي للتركيب المحصولي المصري منذ بداية ستينيات القرن العشرين وحتى نهايته يعيد للأذهان على الفور ذلك الهيكل التنظيمي الذي فرضته السياسات الاحتكارية لمحمد علي، ولو أن التاريخ الاقتصادي لمصر الحديثة تم اعتباره لدى منظري السياسات الاقتصادية لمصر الثورة، لكانت الأمور قد سارت في منحى آخر أكثر إيجابية عما آلت إليه الأمور الآن، فمع بداية الستينيات (وإلى نهاية القرن) تدخلت الدولة مركزيًّا في تحديد المساحات المخصصة لإنتاج المحاصيل الرئيسة[1] (وعلى الأخص محاصيل القطن والقمح والأرز والقصب)، وتم احتكار الدولة لتسويق هذه المحاصيل، وإلزام الزراع بتسليم كامل إنتاجهم لمراكز التجميع، من خلال نظام أطلق عليه تجاوزًا التسويق التعاوني.

وطوال هذه الفترة كانت أسعار المحاصيل التي تعود على الزراع أقل كثيرًا مما كان يجب أن يحصلوا عليه، في ضوء ارتفاع تكاليف الإنتاج، وفي نطاق الأسعار العالمية، والهدف المعلن لذلك هو دعم المستهلك، حتى ولو كان ذلك على حساب المزارعين أنفسهم، وهم الذين يمثلون أكثر نصف الشعب المطلوب دعمه!! وكنتيجة طبيعية لذلك انصرف الكثير من المزارعين عن زراعة المحاصيل الأساسية إلى زراعة الفاكهة والخضروات والأعلاف.

ومما لا شك فيه أن خريطة العمران الحضري المصري تأثرت وتتأثر بالهيكل العام للتركيب المحصولي وخريطته التوزيعية. ويكفي الإشارة هنا إلى أن المساحة المحصولية للقطن (أحد أهم عناصر صياغة النسق الحضري المصري طوال القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين، كما سبق عرضه في الفصول السابقة) قد انخفضت مع نهاية القرن العشرين إلى ثلث ما كانت عليه عند منتصفه، هذا في الوقت الذي ارتفعت فيه المساحة التي تزرع بالبرسيم سنويًّا لتصل إلى 2.5 مليون فدان، وحتى لو كان ذلك بفعل ضرورات إخصاب التربة، فإن الذي لا شك فيه أن قطاع الزراعة بتركيبه المحصولي الذي وصل إليه مع نهاية القرن العشرين أصبح في حالة لا تمكنه من القيام بدوره كركيزة لتنمية القطاعات الاقتصادية الحضرية، وعلى رأسها الصناعة.

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 311، 312.

وأصبح القطاع الريفي على المستوى الاقتصادي -وللمرة الأولى في تاريخ مصر القديم والحديث- يمثل عبئًا مزدوجًا على القطاع الحضري، فهو من ناحية لم يعد قادرًا على تحقيق الكفاية الغذائية حتى لأهله، أو تلبية الحاجات الصناعية للمدن، ومن ناحية أخرى -وكنتيجة لاضطراب أحواله المعيشية (محدودية الأرض، وقلة الإنتاجية، وانخفاض أسعار توريد المنتجات الزراعية ... إلخ)- أصبح الهروب (وليس الهجرة) إلى المدن هو الملاذ الأخير للكثير من أهل الريف؛ حيث لم يعد الانتقال من الريف إلى الحضر نوعًا من الترقي بقدر ما هو ضرورة حياتية حتى من أجل الكثير ممن تبقى من أهل الريف في الريف.

الاستثمارات الحكومية في القطاع الزراعي:

بعد عقد الستينيات الذي شهد تيارات من المد التنموي في جميع القطاعات الاقتصادية، بما فيها قطاع الزراعة، فإن العقود التالية شهدت عجزًا كبيرًا في رءوس الأموال والاستثمارات التي توجهها الدولة لقطاع الزراعة (سواء على مستوى الأنشطة الزراعية أو الاستصلاح أو مشروعات الري والصرف)، وذلك قياسًا بما يسهم به هذا القطاع في الإنتاج القومي وما تحتاجه الدولة من إسهامات إضافية لهذا القطاع، وتشير بيانات وزارة التخطيط[1] إلى أن مجموع الاستثمارات المخصصة للقطاع الزراعي في الفترة من 1990 حتى 1995 سارت بمعدل 10٪ تقريبًا من مجموع الاستثمارات القومية، وهي نسبة ضئيلة للغاية، لو وضع في الاعتبار أن معظم مسيرة مصر التنموية ترتبط -في الأساس- بكفاءة أداء هذا القطاع، وهو ما يمكن استنتاجه بسهولة من خلال ما تم عرضه في فصول هذه الدراسة. كما يجب الوضع في الاعتبار ما يتهدد هذا القطاع بفعل المستجدات الاقتصادية الدولية، مثل اتفاقية التجارة العالمية.

اتفاقية الجات وأثرها على قطاع الزراعة[2]:

أصبحت مصر عضوًا في اتفاقية الجات منذ عام 1970، وهذه الاتفاقية مرت بمراحل متعددة، بدأت منذ عام 1947، حتى انتهت في مراكش بالمغرب عام 1994، لتعلن عن قيام منظمة التجارة العالمية لتحل محل الجات اعتبارًا من عام 1995، لتصبح تلك المنظمة مع البنك الدولي وصندوق النقد الدولي الثالوث الذي يقوم بتنظيم وإدارة الاقتصاد العالمي، ويجب هنا ملاحظة أن تحرير التجارة الدولية هنا يعني إزالة كافة القيود التعريفية وغير التعريفية سواء النوعية أو الكمية، وإلغاء المعاملات التفضيلية بين دولتين أو أكثر، وذلك يعني ببساطة أن الاقتصاد المصري في عمومه سوف

(1) موسوعة مصر الحديثة، المرجع السابق، ص 123 ، 124.

(2) لمزيد من التفاصيل راجع: د. جودة عبد الخالق: مصر والجات 1994 ، نظرة استطلاعية، ورقة بحثية مقدمة لمؤتمر (انعكاسات دورة أروجواي على الدول العربية)، مؤتمر قسم الاقتصاد، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، القاهرة 13، 15 يناير 1996، وكذلك د. عبد المطلب عبد الحميد: آلية تعامل القيادات الإدارية مع التحولات الاقتصادية للقرن الحادي والعشرين، بحث منشور ضمن كتاب المؤتمر الثاني لأكاديمية السادات للعلوم الإدارية، القاهرة، ديسمبر 1995.

يدخل في منافسة طاحنة مع اقتصاديات تملك من القدرات التنظيمية والتمويلية والإنتاجية ما تحتاج مصر لعقود طويلة لتدرك بعضًا منها.

وبالنسبة لقطاع الزراعة، فإن الاختلال الهيكلي التي أصبح يعاني منها، وأهمها تلك الحيازات متناهية الصغر، التي ولدها نمط الملكية الزراعية في ضوء قوانين الإصلاح الزراعي حتى أصبح نحو 55٪ من إجمالي المساحة المنزرعة يقع داخل فئة الحيازة 5 أفدنة فأقل[1]، وبمتوسط حيازة داخل هذه الفئة يعادل حوالي 0.8 فدان، بينما المتوسط العام للحيازة لجميع فئات الملكية يعادل حوالي 1.5 فدان، وفي ظل تردٍّ واضح لدور التعاونيات الزراعية (لأسباب حكومية وغير حكومية)، فإن هذا الهيكل لا يمكنه دخول مثل هذه المنافسة غير المتكافئة، وحتى لو قيل إن هناك مهلة لتوفيق الأوضاع، قد تستمر لأكثر من عشر سنوات منذ اجتماعات مراكش، إلا أن مشكلة نمط الملكية الزراعية في مصر تكمن في أبعادها السياسية / الاجتماعية؛ حيث لم يكن للأبعاد الاقتصادية أي اعتبار في ذلك.

وهي بذلك توضع في مواجهة معكوسة مع إطار تنظيمي دولي لا يعترف إلا بالأبعاد الاقتصادية، وعلى أي حال، فإن بحثنا ليس معنيًّا بمناقشة تلك الإشكالية بقدر ما هو معني بتأثير الاضطرابات المحتمل حدوثها في القطاع الريفي جراء هذه التطورات، فالبيانات الإحصائية كلها أوضحت أن التعويل على ارتباط الفلاح بأرضه في كل الظروف هو من قبيل التبسيط والتسطيح؛ بل والمغالطة التاريخية السافرة، فالتطورات -كما رصدتها هذه الدراسة- تشير إلى أن تيارات الهجرة العنيفة التي انطلقت من الريف تجاه المدن الكبرى تولدت بفعل مؤثرات أقل حدة من تلك المحتملة بفعل الآثار السلبية لاتفاقيات التجارة العالمية، وعليه يمكن -وبقدر كافٍ من المنطق- توقع أن يفرغ القطاع الريفي نحو نصف سكانه في خلال مدى زمني محدود إذا لم يتم إعادة هيكلته جذريًّا عاجلًا وليس آجلًا؛ لأنه في حالة حدوث ذلك، فإن منظومة العمران الحضري المصري ستنقلب رأسًا على عقب، ويحتاج الأمر لدراسة منفصلة لوضع السيناريوهات المحتملة لذلك.

أثر التطورات في قطاع الزراعة على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976 حتى 2000:

- أثر نمط الملكية الزراعية -والذي أصبحت السمة المميزة له هي التناهي في الصغر- إلى تقليل العائد النهائي للأرض الزراعية، وبالتالي إلى انخفاض مستويات الدخل للملاك وأسرهم، ومن ثم عدم قدرة الأرض على تحمل أعباء معيشتهم، فيضطرون إلى الهجرة، وليس من قبيل المصادفة أن تكون أكثر المحافظات طردًا للسكان[2] (المنوفية وسوهاج

(1) حسب بيانات عام 1990، موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الزراعة، مرجع سابق، ص 80.

(2) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، من ص 47 إلى ص 67.

وأسيوط بالترتيب)، هي نفسها أقلها من حيث متوسط الحيازة للملكية؛ حيث جاء متوسط الحيازة بالمنوفية 0.87 فدان / مالك، وفي سوهاج 0.99 فدان / مالك ، بينما كان في أسيوط 0.8 فدان / مالك، وذلك حسب بيانات عام 1996 [1].

- أثر الهيكل العام للتركيب المحصولي على ديناميكية عمل بعض المنظومات العمرانية الحضرية الجزئية، فعلى سبيل المثال انخفضت المساحة المنزرعة قطنًا مع نهاية هذه الفترة إلى نحو نصف ما كانت عليه عند بدايتها، وإذا لم يكن لذلك تأثير سلبي واضح على مصانع الغزل والنسيج؛ نتيجة سياسة الاعتماد على الأقطان قصيرة التيلة المستوردة، وخلط الأقطان بألياف صناعية، فإنها أثرت -بلا شك- على مدن تجميع القطن وحلجه وكبسه، مثل مدن (السنطة، وزفتى، وميت غمر، وأشمون ... إلخ)، وكذلك على الصناعات التي تقوم على بذرة القطن (مثل كسب بذرة القطن، وزيت الطعام، والصابون)؛ حيث شهد العقد الأخير من القرن العشرين انخفاضًا واضحًا في إنتاج هذه السلع؛ حيث انخفض إنتاج كسب بذرة القطن من 319 ألف طن إلى 99 ألف طن، بينما انخفض إنتاج زيت الطعام من 357 ألف طن إلى 267 ألف طن، والصابون من 289 ألف طن إلى 168 ألف طن[2].
- أدى إدخال محاصيل جديدة إلى التركيب المحصولي، مثل بنجر السكر الذي يزرع في شمال الدلتا إلى توطين بعض مصانع السكر بالدلتا بعد أن كانت حكرًا على مدن الوجه القبلي، فتوطن مصنع بالزاوية بمركز الحامول، وآخر ببلقاس.
- أدى القصور في الإنتاج الزراعي للحبوب الرئيسة، وعلى رأسها القمح والشعير إلى استيراد كميات هائلة منها، استلزمت إنشاء صوامع عملاقة في مدن الموانئ ومدن التوزيع الرئيسة، وهو ما أدى إلى زيادة التركيز الحضري في محلات بعينها على حساب محلات أخرى، فبعد أن كانت أهم صوامع تخزين الغلال تتوطن في شبين الكوم وسوهاج ومنفلوط وبني سويف على الترتيب حتى أوائل السبعينيات، أصبحت تتوطن في الإسكندرية والقاهرة ودمياط والسويس على الترتيب في نهاية هذه الفترة، وبذلك يكون نمط وحجم الإنتاج الزراعي، قد ساهم هو الآخر في زيادة مركزية المدن الكبرى.
- مثلت مناطق الاستصلاح التي تم إضافتها للأراضي الزراعية بمصر منذ قيام الثورة وحتى نهاية القرن العشرين فرصة حقيقية (لم تستغل بعد) لتوطين تجمعات حضرية خارج حدود الوادي القديم، فالوادي القديم الذي يضم نحو ستة ملايين فدان يعيش فوقه حاليًا ما

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي (1991، 1996)، يونيو 1997- ص92.
(2) المرجع السابق، ص 112، 116، 117.

يقارب 70 مليون نسمة (عام 2000)، بينما الأراضي المستصلحة (المنتجة) التي تضم نحو 17٪ من مساحة الاراضي الزراعية بالوادي القديم لم تستقطب إلا أقل من 0.4٪ من هؤلاء السكان، وهو ما يعني أن إستراتيجية التعمير المتبعة تفتقر إلى الآليات الاقتصادية المتكاملة، فإذا كانت مناطق الاستصلاح محكومة بمواضعها في ضوء متطلبات وخصائص الزراعة، فإن الأنشطة الاقتصادية المتكاملة معها لها من المرونة الموقعية ما يساعد على صياغة بعض الأنساق العمرانية المستحدثة والمستقلة نسبيًّا عن المنظومة الكلية لعمران الوادي القديم، والتي تتكامل معه.

- أثر التركيب المحصولي الذي تشكل خلال هذه الفترة وما قبلها مباشرة على وسائل النقل الداخلي بشكل مباشر، فتقليص المساحات المزروعة بالمحاصيل الثقيلة (القطن والقصب) لحساب المساحات المزروعة بالخضروات والفواكه تحديدًا، أدى إلى تكريس الاعتماد على النقل على الطرق على حساب النقل بالسكك الحديدية، كما كتب شهادة الوفاة للنقل النهري، وهو ما أثر في نمو بعض المدن على حساب مدن أخرى، ولعل معدل النمو الهائل الذي شهدته المدن الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الزراعي (مثل بنها وكفر الدوار) خير مثال على ذلك، حيث فاقت في معدلات نموها السكاني في هذه الفترة معدل نمو مدينة طنطا ذاتها، وهي ملتقى خطوط السكك الحديدية بالدلتا، أما مدن الموانئ النهرية التي ظلت تصارع من أجل بقائها الحضري منذ قيام الثورة، فمنها ما لم تستطع الصمود إلى نهاية الفترة فارتدت إلى الزراعة كوظيفة أولى، كما سيلي بيانه.
- ساعد الاعتماد شبه الكامل على النقل على الطرق إلى نمو عشوائي وسريع للعمران على هذه الطرق، وهو ما أدى إلى استهلاك مئات الألوف من الأفدنة الزراعية حول المدن والقرى على حد سواء؛ حيث تمثل الطرق محفزًا عضويًّا للنمو الأفقي والانتشار (الذي يكون في حالتنا هذه على حساب الأرض الزراعية)، بخلاف السكك الحديدية التي تمثل نوعًا من القواطع والمحددات الأرضية للنمو الأفقي لحساب النمو الرأسي (والذي قد يكون أحد عناصر البدائل المطروحة لصياغة مستقبلية لمنظومات العمران الفرعية في بعض مناطق المعمور المصري).
- تشير النسب المتواضعة لنصيب قطاع الزراعة من الاستثمارات الحكومية -والتي لم تتخط 10٪ من جملة الاستثمارات الحكومية في الفترة من 1990 وحتى 1995؛ بل ووصلت إلى 8.5 ٪ عام 1996/1995- إلى أن صانعي القرار في هذه الفترة لم ينظروا بعين الاعتبار

لخطورة التراجع في هذا القطاع، فما توصلت إليه هذه الدراسة يؤكد على أن التنمية الحضرية بمصر لم ولن تتحقق إلا باستقرار هذا القطاع أولًا.

المصريون العاملون بالخارج[1] وأثرهم على منظومة العمران المصري:

تمثل تحويلات المصريين العاملين بالخارج أحد أهم موارد النقد الأجنبي (مع ما تدره السياحة والبترول وقناة السويس)؛ بل إن تحويلات المصريين العاملين بالخارج قد تفوقت على هذه القطاعات، من حيث إسهامها في الناتج المحلي الإجمالي خلال هذه الفترة (بلغت قيمة هذه التحويلات نحو 8 مليار دولار عام 1990)[2]؛ بل وتساوت تقريبًا من حيث القيمة مع قطاع الصناعة، ويمكن هنا -كاستهلال للعرض التحليلي لأهم التأثيرات المباشرة وغير المباشرة لتحويلات المصريين العاملين بالخارج على الاقتصاد المصري- استعراض رؤية د. جمال حمدان بهذا الصدد[3]؛ حيث يرى الآتي: *"لعب البترول العربي دورًا مزدوجًا في دفع المد الاستهلاكي عندنا؛ ذلك أن تأثيره يضغط مرتين، مباشرة وغير مباشرة، فهو بدخوله الخرافية السهلة يمثل من ناحية حلقة الوصل أو الموصل الجيد الذي ينقل جزئيًّا نموذج الاستهلاك الغربي الأوروبي والأمريكي المتطور الباذخ البالغ الترف إلى منطقة الشرق الأوسط والعالم العربي، بحيث فرض عدواه فرضًا على مصر؛ حتى لا تتخلف أو تتقهقر، وبهذا أصبحت مصر محاصرة بين هذين القوسين حصارًا محكمًا ومباشرًا.*

من الناحية الأخرى، فإن مكسب المغتربين المصريين بدول البترول العربي أكثر من نصف تحويلاتها إلى الوطن يتحول إلى تمويل للاستيراد بدون تحويل عملة، وينصب نهائيًّا في الاستهلاك الترفي الصرف، بينما يتحول نصفها الآخر محليًّا إلى ضغوط طلب واستهلاك وتضخم، تضخم منقول وأصيل، مستورد ومولد.

وهكذا -وفي المحصلة- سقطت مصر استهلاكيًّا بين كرسيين: نموذج استهلاك الغرب الأوروبي الأمريكي البالغ التقدم والتطور، ولكن أيضًا البالغ القوة إنتاجيًّا، وتقليد البترول العربي البالغ الثراء، ولكن البالغ الضعف إنتاجيًّا، غير أن مصر تخطئ حقًّا، وقد أخطأت فعلًا؛ إذ هي سمحت لنفسها -تحت أي اسم أو مبرر- أن تستدرج إلى سباق استهلاكي سفيه أو محموم مع أي من هذين الطرفين أو كليهما، فلقد يكون التقدم بالنسبة إلى مصر وفي ظروفها وأوضاعها الخاصة جدًّا والشاذة أيضًا، هو التقشف لا الاستهلاك والترف، أو قل التقشف شرط التقدم، ولو إلى حين على الأقل".

---

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: رأفت شفيق بسادة: تحويلات المصريين المغتربين بالخارج، المورد المفقود والأمل المعقود، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1990.

(2) المرجع السابق، ص 60.

(3) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق - ص 123، 124.

تلك إذن كانت رؤية د. جمال حمدان -والتي لخص فيها واقع حال دور البترول العربي وتحويلات المصريين العاملين بالخارج على تطور نمط الاستهلاك بمصر خلال الفترة من 1974 حتى 1984، وهو -بلا شك- من أهم المؤثرات غير المباشرة على منظومة العمران المصري (كما سبق توضيحه، وكما سيلي تفصيله)، والمؤشرات العامة لدراسة موضوع العمالة المصرية بالخارج وتأثيرها على الاقتصاد المصري، ومن ثم العمران المصري منذ عام 1976 وحتى نهاية القرن العشرين لم تخرج كثيرًا عن رؤية د. جمال حمدان السابق ذكرها، ويمكن إيجاز أهم هذه المؤشرات في الآتي:

- تختلف المصادر في تحديد عدد المصريين العاملين بالخارج (الهجرة المؤقتة)، فقدرت عام 1983 بحوالي مليوني عامل (دون الإعالة)[1] ، بينما قدرهم الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء بحوالي 1.7 مليون حسب بيانات تعداد عام 1986، وقدر عددهم بنحو 2.1 مليون[2] عام 1990، وبلغ عددهم حسب تعداد عام 1996 نحو 2.2 مليون عامل، أما المهاجرون هجرة دائمة فقد بلغ عددهم في نفس السنة نحو 720 ألف مصري، وعلى أي حال، فإن التمثيل النسبي لعدد المصريين العاملين بالخارج يظل محدودًا بالنسبة لإجمالي سكان مصر، (في حدود 3.5٪ من جملة السكان)؛ ولكنها تساهم من خلال التحويلات النقدية المباشرة بنحو 16٪ من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي، وهي بذلك تكاد تساوي إسهام قطاع الصناعة في الناتج المحلي الإجمالي (كقيمة متوسطة لهذه الفترة)[3].
- تشير الدراسات إلى أن تحويلات المغتربين تمثل نحو 95٪ من التدفقات السنوية للودائع بالبنوك (القطاع العائلي)[4] ، وهو ما يعني أن معظم المدخرات الشخصية المودعة بالبنوك هي من خلال هذه التحويلات، وذلك يعكس بشدة قدرة هذه التحويلات على التأثير على العمران الحضري بوجه خاص، وذلك باعتبار العلاقة المؤكدة (حسب الرؤية الخلدونية) بين الادخار والرفاهية والنمو الحضري، ويمكن الاستدلال على ذلك بسهولة بالتمدد السرطاني للمدن، الذي بدأ يكتسب معدلاته غير المتصورة، متزامنًا مع نمو هذه التدفقات (بالإضافة لعوامل أخرى بالطبع)، ومعظم ذلك التمدد كان على حساب الأرض الزراعية ومدن القاهرة والجيزة، وسائر مدن عواصم المحافظات، ومعظم المدن الكبرى شاهدة على ذلك بمنتهى الوضوح.

---

(1) عبد الرحمن فريد: الصادرات المنظورة ودورها في علاج ميزان المدفوعات، العمالة المصرية في الخارج، ندوة تنمية الصادرات وأثرها في الاقتصاد المصري، الإسكندرية، 3 مارس 1983.

(2) رأفت شفيق بسادة: تحويلات المصريين المغتربين بالخارج، مرجع سابق، ص 35.

(3) المرجع السابق، ص 94.

(4) المرجع السابق، ص 98.

- ساهم التركيب الهيكلي للعمالة المصرية بالخارج في زيادة الضغط على العمران الحضري بشكل مؤثر للغاية، فهذا التركيب يشير إلى أن أكثر من 30٪ من العاملين بالخارج عام 1990 (نحو 540 ألف عامل)[1]، كانوا يعملون مزارعين قبل هجرتهم، وهو ما يعني توقع انتقال معظمهم بعد العودة إلى سكن المدن، وهم بحساب الإعالة قد يتخطى عددهم مليوني نسمة؛ أي أكثر من ضعف الطاقة الاستيعابية المقدرة لإجمالي المدن الجديدة المخططة بالدلتا والصعيد في هذه الفترة، ناهيك عن تيارات الهجرة الداخلية المتدفقة في الأساس.
- اتسمت هذه الفترة بفقد جزء كبير من تحويلات العاملين بالخارج من خلال التسرب النقدي خارج القنوات المختلفة للاقتصاد الوطني، وهو ما يعني إهدار جزء مهم جدًّا من أهم مصادر النقد الأجنبي للدولة؛ حيث بلغت نسبة العملات المتسربة إلى إجمالي مدخرات العاملين بالخارج نحو 50٪ في المتوسط خلال الفترة من 1986 وحتى 1990[2]، ومن المعلوم أن هذه العملات المتسربة تذهب تلقائيًّا لتغذية القطاعات الاستهلاكية الاستيرادية في المقام الأول، وهو ما يكاد يؤكد على ما انطوت عليه رؤية د. جمال حمدان للفترة السابقة على هذا المدى الزمني مباشرة.
- ساهمت مدخرات العاملين في الخارج على زيادة حدة المضاربة العقارية داخل المدن، وهو ما أدى إلى ارتفاعات محمومة في أسعار الأراضي، وكذلك الوحدات السكنية، وليس من قبيل المصادفة أيضًا أن المشكلة الإسكانية الحادة التي عانت وتعاني منها مصر بدأت ونمت في ظل الطفرة الهائلة لعائدات تحويلات العمالة المصرية بالخارج، والتي وجد عدد كبير منهم أن الادخار في صورة عقارات وأراضٍ -بغرض التصقيع- يمثل استثمارًا أفضل من ودائع البنوك، وهو ما تولدت عنه ثروة عقارية هائلة؛ ولكنها معطلة وغير مأهولة، وكثير من المدن الجديدة يشهد على ذلك.
- ساهمت التدفقات النقدية التي ضختها تحويلات المصريين العاملين بالخارج في القطاع الريفي في إحداث تحولات جذرية في أنماط الاستهلاك والإنتاج الريفي؛ بل ونمط الإنفاق الكلي للريف، وبدأ عدد كبير من القرى في التخلي عن دوره الإنتاجي التكميلي للإنتاج الزراعي، كما تطورت أساليب البناء لمحاكاة أساليب البناء بالحضر، بغض النظر عن احتياجات التكامل بين السكن والعمل كصفة مميزة للسكن الريفي، وكل ذلك بلا شك مثل

(1) عبد المجيد عبد اللطيف الهندي: المكونات الرئيسة لحجم وخصائص المصريين في الهجرة الخارجية، ورقة بحثية مقدمة لمؤتمر المكونات الرئيسة لخصائص القوى العاملة في حركة الهجرة وانعكاساتها على دول الإيفاد والاستقبال، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، القاهرة، 3-5 مارس 1990.

(2) رأفت شفيق بسادة: تحويلات المغتربين بالخارج، مرجع سابق، ص 112، 113.

ويمثل مقدمات لمراكز إطلاق دفعات جديدة من المهاجرين تجاه المدن الكبرى، كما يمثل أحد أهم عوامل التهام الأراضي الزراعية بزمامات القرى، ويكفي القول إن إجمالي المساحات التي تم التهامها من الأراضي الزراعية حول الكتل المبنية للقرى قد فاق ضعف هذه المساحة المبنية بين عامي 1985 و 2000، حسب تقدير الهيئة العامة للتخطيط العمراني.

2- انتشار شبكة النمو الصناعي وتطورات قطاع التجارة الخارجية وتحولات العمران الحضري[1]:

بعد حرب أكتوبر 1973، وخلال الجزء المتبقي من عقد السبعينيات، اتجه الاقتصاد المصري إلى مرحلة تنمية الإنتاج وإعادة البناء، ودعم التنمية الاقتصادية، والقدرة الذاتية على النمو (كان ذلك هو الهدف المعلن). وشهدت هذه الفترة تطورات اقتصادية مهمة، سواء في التشريعات أو التوجيهات، فقد صدر عام 1974 قانون الاستثمار لرأس المال العربي والأجنبي؛ بهدف تشجيع الاستثمارات العربية والأجنبية في مصر، وكذلك جذب مدخرات المصريين في الخارج، وأعقب ذلك إعلان سياسة الانفتاح الاقتصادي. كما شهد آخر عقد السبعينيات التوجه نحو إنشاء المدن الصناعية خارج حزام القاهرة والمدن الصناعية التقليدية، وكان لهذا التوجه دوافع كثيرة اقتصادية واجتماعية وبيئية.

وقد بدأ التفكير في إقامة مدن صناعية جديدة بعد حرب 1973، حين بدأت الدولة في تعمير مدن القناة، وفي أثناء تخطيط وتنفيذ برنامج التعمير، ظهر اتجاه يؤيد فكرة إنشاء المدن الجديدة في قلب الصحراء، وإمكانية الاستفادة القصوى من استغلال المساحات الشاسعة بالصحراء، وبناء عليه فقد صدر القانون رقم 59 لسنة 1979 الخاص بإنشاء المدن الجديدة، وقد تم تخطيط هذه المدن على ضوء تجارب الدول المتقدمة في هذه المجال، مثل بريطانيا وفرنسا.

وشهدت هذه الفترة حدوث عدة متغيرات اقتصادية جذرية؛ حيث تم تكثيف إجراءات التحول نحو اقتصاد السوق، وكان أهم هذه التوجهات هو إلغاء نظام التخطيط المركزي، والاستعاضة عنه بأسلوب التخطيط التأشيري، وإعادة النظر في أولويات الخطة، وتقليص دور القطاع العام، مع الإبقاء على دور الدولة في إدارة الاقتصاد الكلي؛ بهدف (معلن) هو ضمان استقرار الأسعار، والتوازن الداخلي والخارجي، والعدالة في التوزيع، ومنع الاحتكار، والانتقال من مرحلة التصنيع من أجل الإحلال محل الواردات إلى مرحلة التصنيع من أجل التصدير.

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الصناعة، مرجع سابق، من ص 53 إلى ص 103.

وكانت هذه السياسات هي بداية مرحلة جديدة في الاقتصاد الكلي المصري، وبالتالي انعكست آثارها على الصناعة، والتي تغير هيكلها من خلال الخطة الخمسية الأولية (1987/82).

الخطة الخمسية (1987/82):

تعتبر هذه الخطة ثاني الخطط الثابتة بعد الخطة الأولى في 1964/60؛ إذ إن الخطة الخمسية 1982/77 كانت متحركة، تتغير أهدافها كلما زادت عليها الضغوط سنة مقابل سنة؛ بفعل عدم وضوح الرؤية الذي سيطر على إعدادها[1].

أما هذه الخطة فقد اتسمت بالثبات؛ بما تضمنته من أهداف تفصيلية يمكن أن توصف بأنها خطة "واضحة الأهداف والأسس"، وهى ذات طابع تطبيقي، توزعت فيه الأهداف الإجمالية على التفاصيل النشاطية وعلى جهات الإسناد الرئيسة؛ بحيث تصبح الجهات على وعي كامل بالأهداف المطلوب بلوغها في الإنتاج.

وقدرت الاستثمارات المستهدفة للخطة[2] 8617 مليون جنيه، نصيب القطاع العام منها 6842 مليون جنيه، بنسبة 79.4٪ من الإجمالي، ويخص القطاع الخاص 1775 مليون جنيه بنسبة 20.6٪ من جملة الاستثمارات بالخطة[3].

وجدير بالذكر أن معظم المشروعات التي نفذت خلال هذه الخطة تركزت بالأساس في مدينة القاهرة، ثم الإسكندرية، وتليها مدينة السويس، وهو ما يمثل استمرارًا لسياسة التركيز والتكثيف في المراكز الحضرية الكبرى، رغم هدف الخطة المعلن بمراعاة توزيع المشروعات الصناعية إقليميًّا، وللأسف يبدو ذلك التوجه وكأنه حتم اقتصادي لا مفر منه، على الرغم من إدراك صانعي وموجهي السياسات الاقتصادية لضرورات تفتيت هذا التركز، والاتجاه إلى التوزيع الإقليمي للمشروعات، وهو الهدف المعلن لجميع خطط الدولة المتعاقبة منذ الخطة الأولى عام 1960، وعليه فإن الواقع الفعلي لتنفيذ التوجهات السياسية والاقتصادية للدولة والآليات المستخدمة في ذلك تشير إلى مسئولية هذه السياسات وآليات تنفيذها عن الاختلال الهيكلي الذي تشهده منظومة العمران الحضري المصري إلى وقتنا الحاضر.

الخطة الخمسية الثانية (1992/88-91/87):

شهدت أهداف هذه الخطة بعض التحولات عن سابقتها، إلى حد التراجع عن بعض الأهداف، كما شهدت استمرارًا لنفس توجه بعض الأهداف الأخرى، وتجدر الإشارة إلى أن التصنيع في تلك المرحلة قد نجح في تخطي كثير من الصعاب، واستطاع أن يحقق بعض الأهداف المرجوة منه بتصنيع

(1) المرجع السابق، ص 54.

(2) موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الصناعة، مرجع سابق، ص 56.

(3) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 1.

الكثير من الإنتاج الثقيل، مثل المراجل البخارية حتى سعة 65 طن / ساعة، وخطوط مواسير المياه والصرف الصحي، وعربات السكك الحديدية، وعربات الترام والقاطرات حتى قدرة ألف حصان، وأتوبيسات ولواري، وجرارات وأوعية الضغط، ومصانع الأسمنت، وكابلات الكهرباء حتى 66ك.و. وإن كانت معظم هذه الصناعات قد تمت من خلال مصانع تم تشييدها خلال فترة الستينيات[1].

الخطة الخمسية الثالثة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية (92/1993 - 96/1997):

ثمة تحولات يشهدها قطاع الصناعة خلال هذه السنوات، حيث ينتقل القطاع من بيئة تتصف بتدخل حكومي كبير إلى بيئة تحكمها آليات السوق، في ظل متغيرات إقليمية وعالمية تنطوي على اتجاهات أخرى سلبية، تتمثل في جزء منها في المنافسة الشديدة التي قد تواجه تلك المنتجات في الأسواق العالمية والأسواق المحلية، والجزء الخاص في تحرير التجارة الخارجية وفتح باب الاستيراد لكافة السلع الأجنبية؛ مما ظل يشكل عائقًا أمام تنشيط الصناعة الوطنية، وفي ضوء ذلك تم صياغة أهداف هذه الخطة.

بعض الأهداف الرئيسة لهذه الخطة، وأهم الملاحظات عليها:

- تزايد اعتماد المجتمع على ذاته سنة بعد أخرى، مع بذل الجهود للارتفاع بالإنتاجية وتحسينها، واستغلال الطاقات المتوفرة ماديًّا وبشريًّا، وصولًا بحجم الإنتاج إلى المستوى الذي يواجه الاستهلاك المحلي المتزايد، مع تحقيق فائض يساهم في تحسين ميزان المدفوعات. (يتطلب تحقيق هذا الهدف اهتمامًا كبيرًا بتنمية الموارد البشرية، بدءًا من تطوير المناهج التعليمية، والاهتمام بالمستوى النوعي للمؤسسات التعليمية، ومن جانب آخر الاهتمام ببرامج التدريب والتحديث المستمر للبنية الأساسية القائمة لقطاع الصناعة، وهو الأمر الذي سار ببطء شديد لا يتناسب مع السرعة التنموية المستهدفة على المستوى القومي؛ بل إن بعضًا من ذلك شهد تراجعات حادة مثل المستوى النوعي للخريجين، وتحديث مصانع قطاع الأعمال العام، وهو ما مهد الطريق بعد ذلك لتمكين آليات الخصخصة؛ بما لها من انعكاسات اجتماعية سلبية عديدة قد تتكشف في المنظور القريب).
- بعد تحرر التجارة، وانضمام مصر إلى الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة "الجات"، فإن جهود زيادة الإنتاجية والإنتاج، ورفع مستوى جودته، وانخفاض تكاليفه أصبح أكثر إلحاحًا؛ حتى يمكن الوقوف موقف المنافس في مجالات التجارة الدولية، التي سوف تعمل في شبه السوق الواحدة، ولن يصمد فيها إلا الإنتاج الأجود والأقل تكلفة والمشبع لحاجات

(1) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 2.

المستهلكين، هذا إلى جانب دفع العمل في مجال الخصخصة وتعديل التعريفة الجمركية. (كما ذكر سابقًا، فإن الارتقاء بالمستوى الكمي والنوعي والكيفي للإنتاج الصناعي مرتبط بمنظومة متكاملة من الأنشطة الحضرية؛ كالتعليم، وتنمية الموارد البشرية، وتنمية الوعي الاستهلاكي ... إلخ، وعلى ذلك فإن الخطط القطاعية يجب أن تتكامل في ضوء وحدة الأهداف التنموية لهذه القطاعات على المستوى القومي، وذلك لا يمكن إنجازه إلا من خلال منظومة عمران حضري، تكون متكاملة وظيفيًّا، ويلعب كل مكون فيها دورًا محددًا ومرسومًا بعناية فائقة؛ لتحقيق التكامل المطلوب، وفي ظل التركيز الشديد على اختزال فاعلية منظومة العمران الحضري داخل حدود المدن الكبرى وما حولها من مدن جديدة – هي في واقع الأمر توابع لها– فإن تحقيق مثل هذه الأهداف الطموحة سيظل موضع شك واقعيًّا).

- التحديث وتعظيم الإنتاجية في كافة النواحي الإنتاجية والخدمية، ويقع على نفس درجة الأهمية رفع معدل الادخار المحلي الذي يخصص لتوفير التراكم الرأسمالي؛ ليقل الاعتماد على العالم الخارجي في تنمية الاستثمار. (بالنسبة لرفع معدل الادخار المحلي –وهو بلا شك أحد أهم موجهات ظواهر المد والاستقطاب الحضري كما سبق الذكر– فالغريب في الأمر أن وعاء الادخار المحلي شهد نموًّا كطفرات خلال هذه الفترة، حتى في ظل التخفيض المستمر لأسعار الفائدة على الودائع؛ حيث انخفضت بمقدار النصف تقريبًا خلال العقد الأخير من القرن العشرين، ولعل تحويلات المصريين العاملين بالخارج مثلت أهم أسباب هذه الطفرات، ولكن من ناحية أخرى، فإن تعاظم حجم الوعاء الادخاري على الرغم من التخفيض المستمر لأسعار الفائدة مع الارتفاع المستمر لمعدلات التضخم، يعني ببساطة شديدة عدم قدرة أصحاب هذه المدخرات على الاستثمار لأسباب عدة، أهمها تردي الوعي الاستثماري، وعدم استقرار الأسواق الإنتاجية المحلية، وهو ما انعكس على تحول الكثير منهم نحو المضاربة العقارية، وما لها من آثار شديدة السلبية على اتزان الهياكل الداخلية لعمران المدن، وما لها من تداعيات اجتماعية حضرية خطيرة، ليس المقام هنا لذكرها).
- ترشيد الاقتراض الخارجي، ومنع الاقتراض لتمويل المشروعات الاستهلاكية، وقصره على المشروعات الاستثمارية التي تزيد من قدرة الدولة على خدمة الدين الخارجي، مع مراعاة فترات سماح تقابل مدد الإنشاء والنضوج، وأن يشمل ذلك المشروعات التي يتعاقد عليها القطاع الخاص بدون ضمان الدولة، كذلك يتم العمل على رفع كفاءة الاستثمار. (بالفعل استطاعت الدولة تثبيت الدين الخارجي خلال هذه الفترة وما بعدها، ولكن ذلك كان على

حساب تعاظم الدين الداخلي إلى درجة غير مسبوقة؛ فقد وصل إجمالي الدين المحلي عام 2005 إلى نحو 511 مليار جنيه، تمثل نحو 95٪ من الناتج المحلي الإجمالي حسب تقرير الجهاز المركزي للمحاسبات[1] عن العام المالي 2005/2004، حتى كادت تلتهم معظم وعاء الادخار المحلي؛ حيث إن معظم ودائع البنوك يتم استثمارها في خدمة أدوات الدين الحكومي، وخاصة أذون الخزانة[2]، وهو ما يعني تسخير المال الخاص لحساب الاستثمار الحكومي، وهي صورة مقلوبة للتوجهات الحكومية المعلنة، وبما يعني تضييع فرص نادرة لبناء قواعد اقتصادية إنتاجية للمدن، من خلال هذه الفوائض الادخارية، وتمكين القطاع الخاص).

- إتاحة الفرص للقطاع الخاص للإسهام الإيجابي المتزايد في التنمية، كذلك حث وحدات قطاع الأعمال العام للعمل وفقًا لآليات السوق، مع إجراء التغيرات اللازمة في مهام بعض الأجهزة التنفيذية؛ لتقوم بدراسة ووضع السياسات، واقتراح مشروعات، ومتابعة نشاط القطاع المعني على مستوى الاقتصاد القومي. (وقد نجحت جهود الدولة في ذلك إلى حد بعيد، فبعد أن كان الناتج الصناعي للقطاع الخاص لا يتخطى نحو 20٪ من إجمالي الناتج الصناعي خلال عقد الثمانينيات، نجده مع منتصف عقد التسعينيات قد بلغ نحو 59٪ عام 1994/93، ثم وصل إلى نحو 63٪ عام 1996/95 حسب تقديرات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء[3]).
- ضرورة أن يعمل قطاع الأعمال العام في جهوده التصنيعية على الارتفاع بالجودة وتخفيض التكلفة؛ من أجل الارتقاء بالتصدير والمنافسة في الأسواق الخارجية والمحلية، مع التركيز على اختيار المراكز الصناعية بعيدًا عن التجمعات السكانية؛ لخطورة قضايا التلوث، وامتداد الخريطة إلى المجتمعات العمرانية الجديدة، والتوسع في تجهيز مناطق صناعية متكاملة المرافق بالمدن الجديدة ومناطق التعمير؛ لتوطين المشروعات الصناعية بها. (على الرغم من هذا الهدف المعلن، فإن ما صرح به وزير التجارة والصناعة بعد نهاية هذه الخطة بنحو عقد من الزمان يشير إلى أن تطور البنية التحتية لقطاع الصناعة يسير في عكس الاتجاه، وهو ما ينطبق قوله على المناطق الصناعية والمدن الجديدة؛ حيث يصرح بقوله[4]: *"إننا سنواجه كارثة صناعية خلال عامين إذا لم نطور البنية التحتية التي تخدم هذا القطاع"*، كما قال: *"إن الفكر*

(1) محمد فودة، جريدة المساء، العدد 18256 بتاريخ 2007/4/24، ص 16.
(2) إبراهيم نافع، جريدة الأهرام، العدد 43981 بتاريخ 2007/5/7، ص 36.
(3) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، 1991، 1996، يونيو 1997، ص 318.
(4) محمد فودة، جريدة المساء، العدد 18271 بتاريخ 2007/5/9، ص 16.

الذي قام عليه تخطيط المدن الجديدة اعتمد على فكر المقاول والمهندس المعماري، وليس بفكر الأعمال المتكاملة، ولذلك لم نتمكن من خلق تجمعات صناعية قوية" .

وعلى ذلك فإن الاهتمام بتعظيم العوائد الاقتصادية للمشروعات الصناعية في المدى القصير أدى إلى خلق مشكلات تراكمية خانقة، أوشكت في النهاية أن تؤدي إلى انهيار هذا القطاع حسب تقدير صانعي ومتخذي القرار في هذا الشأن، وما يعنينا هنا هو مصير تلك المدن التي ترتبط بنجاح أو فشل هذا القطاع؛ ومن ثم نمو الاقتصاد الوطني برمته، كما أن تصريح الوزير يعطي تفسيرًا -وإن كان مجملًا في حاجة إلى تفصيل- لأسباب اضطراب معدلات النمو الحضري للمدن الجديدة القائمة أساسًا على قاعدة اقتصادية صناعية).

- الاهتمام بمعالجة مشاكل البيئة ومنع التلوث، بالقضاء على مشاكل صرف المخلفات الصناعية. (على الرغم من هذا الهدف ذي الأهمية الفائقة، فإن ما آلت إليه الأمور البيئية مع نهاية الفترة ينذر بخطر داهم على البيئة الحضرية برمتها).
- الاهتمام بالصناعات الصغيرة، وبخاصة التي تعتمد على خامات ومواد أولية محلية للاستعانة بالمهارات المتوفرة لدى الصناع الوطنين، وهي الصناعات المغذية والمكملة والأساسية لنشأة الصناعات المتطورة. (تنمية الصناعات الصغيرة تعد أحد أهم الحلول التخطيطية الناجعة لتوليد قواعد اقتصادية للمدن المتوسطة والصغرى، وقد شهدت تجمعات عدة بعض التجارب الإنتاجية الناجحة خلال فترة حكم محمد علي، ولكنها كانت بمأمن عن مشكلات التسويق -أهم تحديات نجاح الصناعات الصغيرة-، وذلك في ظل سياسة الاحتكار الصناعي، وعلى ذلك فإن الأمر يتطلب خططًا للتنمية المكانية، تعتمد في أساسها على التكامل الوظيفي والإنتاجي لهذه التجمعات الصغرى والمتوسطة؛ حتى يمكن لمثل هذه الصناعات الصغيرة أن تصمد زمنيًّا؛ حتى تتمكن من تشكيل قواعد اقتصادية تملك من الرسوخ ما يمكنها من مقاومة المتغيرات الاقتصادية المتوقعة، ولعل الغياب النسبي لهذه الرؤية يمكن استقراؤه في فشل العديد من المشروعات الصغيرة، وبعض مشروعات شباب الخريجين والصندوق الاجتماعي للتنمية تشهد على ذلك).
- التخلي تدريجيًّا عن أسلوب التخطيط المركزي، والأخذ بما يسمى التخطيط التأشيري، أو ما يسمى نظام السوق، ويتمثل ذلك في الرقابة على الاحتكارات الخاصة، ومنع قيامها، وتشجيع المنافسة بين الوحدات الإنتاجية، وضمان حسن توزيع الدخل وإدارة المرافق الأساسية، والإدارة الاقتصادية؛ من أجل تحقيق ثبات مستوى الأسعار، وارتفاع مستوى العمالة، وهكذا يجمع نظام التخطيط التأشيري بين الكفاءة الإنتاجية التي لا يمكن تحقيقها في

ظل التخطيط المركزي، والبعد الاجتماعي الذي لا يمكن تحقيقه عن طريق التفاعل الحر غير المفيد لنظام السوق؛ للوصول إلى إستراتيجية الإصلاح الاقتصادي. (تشير الأرقام القياسية لتطور أسعار المستهلكين خلال فترة تنفيذ هذه الخطة إلى أن الرقم العام على مستوى الحضر في الفترة من 1991 وحتى 1996 قد ارتفع من 214.2 إلى 365.5؛ أي بنسبة نحو 171٪، في حين بلغت هذه النسبة على مستوى الريف نحو 161٪ في نفس الفترة[1]، وإذا ما قارنا ذلك بتطور مستوى الدخل لكل من الريف والحضر في نفس الفترة[2]، فبالنسبة للحضر بلغت نسبة الزيادة في الدخل النقدي -وليس الحقيقي- نحو 160٪ خلال هذه الفترة؛ أي بفجوة سلبية ظاهرية قدرها حوالي 10٪، بينما بلغت نسبة هذه الزيادة في الريف نحو 120٪؛ أي بفجوة سلبية ظاهرية قدرها حوالي 40٪، وهو ما يعني استمرار تراجع مستوى المعيشة في الريف مقارنة بالحضر، وعليه استمرار تيارات الهجرة المتدافعة من الريف إلى الحضر، وتساوت بذلك، وفي ذلك، السياسات الاشتراكية في الستينيات، وسياسات الانفتاح في السبعينيات، وسياسات تحرير الاقتصاد واقتصاد السوق في الثمانينيات والتسعينيات).

- التركيز على الصناعات التي نتمتع فيها بميزات نسبية لا يعني مجرد الصناعات التقليدية المعروفة مثل المنسوجات والملابس وما شابه ذلك؛ بل إن الأنماط الجديدة لتقسيم العمل الدولي تسمح للبلاد النامية باكتساب مزايا نسبية في دائرة واسعة من السلع في الصناعات الكهربائية والإلكترونية والهندسية والكيميائية.

استثمارات الخطة الثالثة:

تقدر الاستثمارات المستهدفة الخاصة بقطاع الصناعة بمبلغ 28 مليار جنيه، خص منها القطاع الخاص مبلغ 13.8 مليار جنيه. (يلاحظ هنا أن استثمارات القطاع الخاص المستهدفة تمثل حوالي 50٪ من جملة استثمارات الخطة، في حين أن نسبة إنتاجها الصناعي بلغ نحو 62٪ من جملة الناتج الصناعي القومي مع نهاية الخطة، وهو ما يؤكد على تراجع كفاءة الأداء الإنتاجي للمؤسسات الصناعية التابعة لقطاع الأعمال العام، وهي التي تضم نحو 80٪ من جملة العاملين في المؤسسات الصناعية + 10 عمال، ولذلك بالطبع مردوده المباشر على تطور وتفعيل كفاءة برامج التنمية الحضرية بالمدن القائمة).

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، 1991، 1996، يونيو 1997- ص 341، 342.

(2) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثاني، الاقتصاد، مرجع سابق، من ص 43 إلى ص 56.

ويلاحظ من الوهلة الأولى أن مشروعات هذه الخطة -كسابقاتها- تركز معظمها في المدن الكبرى، وفي القاهرة والإسكندرية والسويس بالترتيب وعلى وجه الخصوص، وهو ما يمثل استمرارًا لسياسة التركيز والتكثيف المتحكمة في صياغة النسق العمراني الحضري المصري منذ بداية العصر الحديث.

أثر التطورات في قطاع الصناعة على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976 حتى 2000:

شهدت هذه الفترة عدة تحولات هيكلية في قطاع الصناعة، لعل أهمها بروز دور القطاع الخاص في العملية الإنتاجية الصناعية، حتى أنه استحوذ على نحو ثلثي قيمة الإنتاج الصناعي القومي مع نهاية الفترة، وقد لعبت المدن الجديدة دورًا في تنمية هذه الصناعات؛ حيث تركزت جهود القطاع الخاص نسبيًّا في هذه المدن (ارتفعت نسبة مساهمة المدن الجديدة في الناتج الصناعي القومي الإجمالي من نحو 9٪ عام 1989 بقيمة 2.3 مليار جنية[1]، إلى نحو 15٪ عام 2005 بقيمة 28.7 مليار جنية[2])، ولهذا بالتأكيد أثره على شكل وحجم تطور المدن الجديدة، وعلى أي حال فإنه يمكن إيجاز أهم آثار تطورات قطاع الصناعة على منظومة العمران المصري في هذه الفترة في الآتي:

- شهدت هذه الفترة نموًّا ملحوظًا للأنشطة الاقتصادية، وعلى رأسها الصناعة بالمدن الجديدة، ولكن لم يواكب ذلك تطور مماثل لخطط إسكانية، تضمن توطين العاملين بهذه الصناعات الناشئة في مواقع أعمالهم المستجدة؛ بل ظلت تكلفة المعيشة والسكن بالمدن الجديدة أعلى من مثيلتها بالمدن القائمة، وخاصة في المناطق العشوائية فيها، وكان من نتيجة ذلك أن توطن معظم العاملين بمدينة العاشر من رمضان على سبيل المثال في القاهرة، وبلبيس والزقازيق والإسماعيلية، وكلها مدن في حاجة إلى تفريغ سكانها لا إلى استيعاب المزيد من السكان، ونفس الحال بالنسبة لمدينة 6 أكتوبر التي تحملت مدينة الجيزة أعباء سكن العاملين فيها مع مدينة القاهرة، ونفس العلاقة بين الإسكندرية ومدينة برج العرب والعامرية، والعلاقة نفسها بين مدن جنوب غرب المنوفية وجنوب البحيرة ومدينة السادات؛ بل إن مدينة القاهرة هي الأخرى تحملت قسطًا كبيرًا من إسكان العاملين بمدينة السادات، وعمومًا سيتناول هذا الفصل تحليل تجربة المدن الجديدة في مصر بشيء من التفصيل لاحقًا.
- شهد عقد التسعينيات بداية تراجع في تطوير وإحلال مراكز القلاع الصناعية التقليدية، وعلى رأسها صناعة الغزل والنسيج بكل من المحلة الكبرى وكفر الدوار، وميت غمر ... إلخ، في الوقت الذي شهدت فيه بعض المدن الكبرى توطين خدمات إقليمية مهمة مثل الجامعات

(1) شريف محمد علي: اقتصاديات المجتمعات العمرانية الجديدة بمصر، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية التجارة جامعة عين شمس، 1998، ص 35.

(2) مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، نشرة البيانات القومية، العدد 4، القاهرة، يوليو 2005، ص 19.

والمستشفيات التخصصية والنوادي الرياضية ... إلخ، وشكل ذلك نوعًا من الاختلال الهيكلي للقواعد الاقتصادية لهذه المدن، وهو ما انعكس في تطور أعداد العاملين في قطاع الخدمات بمصر بشكل مذهل خلال هذه الفترة على حساب باقي القطاعات الاقتصادية؛ حيث بلغت نسبة العاملين في قطاع الخدمات الاجتماعية عام 1996 حوالي 30٪ من جملة المشتغلين في جميع القطاعات، وإذا أضيف إليها العاملون في قطاع الخدمات الانتاجية، فإن هذه النسبة ستصل إلى نحو 47٪؛ أي تتساوى مع نسبة العاملين في قطاعي الزراعة والصناعة والتعدين مجتمعين[1]، وهو ما يؤثر بالضرورة على إجمالي الدخل المحلي لهذه المدن، ومن ثم مستوى دخول الأفراد فيها، وبالتالي مستوى بنيتها الحضرية ودورها الإقليمي والتكاملي.

- تأثرت المنظومات الصناعية الفرعية بتطورات المركب المحصولي كما سبق القول، فتخفيض المساحات المزروعة قطنًا إلى نحو الثلث خلال هذه الفترة، أثر على ميكانيزم عمل منظومات إنتاجية فرعية نشأت وتكونت على الدورة الإنتاجية الزراعية / الصناعية للقطن وخريطتها التوزيعية، ومن ثم بدأت بعض المدن تفقد تدريجيًّا دورها الوظيفي الذي اكتسبته مع الزمن بفعل هذه الدورة الاقتصادية المركبة للقطن، ومن أمثلة هذه المدن السنطة، وزفتى، والسنبلاوين، وتلا، وأبو حمص ... إلخ.
- ساعدت نشأة المدن الجديدة في الوجه البحري أساسًا على زيادة التفاوت التنموي بين الوجهين القبلي والبحري، وحتى بداية إنشاء بعض المدن الجديدة في الوجه القبلي كالمنيا الجديدة وبني سويف الجديدة، فإن طبيعة الصناعات المخططة لهذه المدن تعد صغيرة جدًّا، بالمقارنة بالمدن الجديدة الأخرى في الشمال، فعلى سبيل المثال بلغت قيمة معامل التوظف[2] (عامل / مليون جنيه) 8.68 في مدينة العاشر من رمضان، بينما بلغت 9 في مدينة السادات، و 12.14 في مدينة 6 أكتوبر، و 10.62 في مدينة برج العرب، أما في مدينة المنيا الجديدة فقد بلغت 42.74 أي أربعة أضعاف مثيلتها في مدينة برج العرب، كما بلغت 29.65 في مدينة بني سويف الجديدة أي تفوق ثلاثة أضعاف مثيلتها في مدينة العاشر من رمضان، وكل ذلك بالتأكيد وإن كان يصب في مصلحة زيادة فرص العمل بالجنوب، إلا أن محصلته النهائية تصب في اتجاه تراكم رأس المال الحضري في الشمال على حساب الجنوب.

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، 1991، 1996، يونيو 1997 – ص 320.

(2) محمود ثابت حسن: رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة، جامعة أسيوط، عام 2006، مرجع سابق، ص 136.

- اعتمدت معظم الاستثمارات الصناعية الخاصة على رءوس أموال أجنبية، وشركات عابرة للقارات، وتوكيلات صناعية لشركات عالمية، وهو ما أدى إلى تحويل صافي أرباح هذه الشركات إلى خارج البلاد، ومعظمها من فوائض رأس المال الحضري، حتى أن بعض التقديرات ذهبت إلى أن ما تحصله هذه الجهات الخارجية من أرباح يفوق في مجمله قيمة تحويلات المصريين العاملين في الخارج، والذين تذهب معظم مدخراتهم لتمويل الاستثمار الحكومي، وسد عجز الموازنة العامة للدولة في صورة أذون خزانة، أو تذهب للمضاربة العقارية، وكل ذلك يصب في اتجاه تكوين نظام هش جدًّا لرأسمالية المدن المصرية، قابل للانهيار في ظل أي تطورات سياسية مفاجئة.

التجارة الخارجية[1]:

شهد قطاع التجارة الخارجية عدة تطورات مهمة في هذه الفترة؛ وذلك نتيجة ارتباطه بسياسات تحرير سعر صرف الجنيه، ومحاولات التحول عن سياسة التصنيع من أجل الإحلال محل الواردات، إلى سياسة التصنيع من أجل التصدير، كما أثرت سياسة الانفتاح وتحويلات العاملين بالخارج، وتحول أنماط الاستهلاك لدى قطاعات الشعب المختلفة في تطور موقف الميزان التجاري المصري في هذه الفترة.

ويمكن من خلال قراءة تحليلية متأنية لتطور موقف الميزان التجاري المصري منذ قيام الثورة وحتى منتصف العقد الأخير من القرن العشرين، تتبع مسار التنمية الاقتصادية في مصر خلال هذه الفترة، وذلك على افتراض أن الميزان التجاري يعكس مدى تطور الواقع الإنتاجي للدولة مقارنة باستهلاكها. حبث تشير الأرقام بوضوح إلى تزايد مستمر في العجز الذي يحققه الميزان التجاري؛ بفعل المؤثرات التي سبق ذكرها[2]، واختلال الميزان التجاري يلتهم الفوائض الرأسمالية لباقي القطاعات الخدمية (غير المنظورة)، بالإضافة لتحويلات العاملين بالخارج، وهما اللذان يمثلان أهم موارد الدولة الاقتصادية، وعلى ذلك تقل، بل تندر، فرصة تراكم فوائض رأسمالية لتقوم بدور الوقود المحرك لتلقائية الدفع التنموي الحضري، والذي تستطيع المدن من خلاله المحافظة على دورها في النسق الحضري.

أثر التطورات في قطاع التجارة الخارجية على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976-2000:

كان للتطورات التي شهدها قطاع التجارة الخارجية آثارها المباشرة وغير المباشرة على منظومة العمران المصري خلال هذه الفترة، ويمكن إيجاز أهم هذه الآثار في الآتي:

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثاني، الاقتصاد، مرجع سابق، من ص 75 إلى ص 88.
(2) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 3.

- أثر هيكل الصادرات المصرية على التركيز على مدن الموانئ في الأساس، على حساب معظم مدن الإنتاج الصناعي، وذلك كنتيجة طبيعية لاحتلال المواد الخام والأولية -وعلى رأسها البترول- لحوالي نصف مكونات هذا الهيكل.
- تركز معظم الإنتاج الصناعي الموجه للتصدير في المدن الجديدة الناشئة، والتي حصلت على مزايا نسبية (مثل الإعفاءات الجمركية على مستلزمات الإنتاج، وفترات سماح ضريبي ... إلخ)، وذلك في ضوء تشجيع الدولة للصناعات التصديرية، وإن كان هذا جانبًا إيجابيًّا شديد الأهمية الاقتصادية، إلا أن ذلك التسارع -غير المخطط في كثير من الحالات- من أجل تنمية الصادرات الصناعية، كان على حساب معدلات إنجاز الخطط المتكاملة لتعمير المدن الجديدة، وهو ما أدى بها في النهاية إلى أن تصبح عبئًا اقتصاديًّا واجتماعيًّا (وعمرانيًّا بالطبع) على المدن القائمة، كما سبق القول.
- أدى تراجع الطلب العالمي على القطن المصري طويل التيلة، وانخفاض أسعاره عالميًّا، إلى إعادة نظر الحكومات المتعاقبة خلال هذه الفترة حول جدوى اعتماد مصر على القطن كمحصول نقدي، وبالتالي كانت القرارات المتعاقبة بتخفيض المساحات المزروعة قطنًا (خاصة في ضوء الاحتياج الشديد لهذه المساحات الشاسعة لزراعة محاصيل أخرى، أصبحت ذات قيمة اقتصادية وإستراتيجية أعلى)، حتى وصل الأمر أن المساحة التي أصبحت تزرع قطنًا عند نهاية القرن العشرين لم تزد إلا قليلًا عن ثلث ما كان يزرع قطنًا عند منتصف القرن نفسه، ولهذا التطور تأثيراته المباشرة على منظومة العمران الحضري، خاصة في الدلتا، فهذه الدراسة تبين الدور الذي لعبه القطن في صياغة منظومة العمران المصري طوال القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين كما سبق القول، ولذلك فإن إدراك حقيقة آليات نشأة وتطور المدن المصرية في العصر الحديث يجب أن يوضع في الاعتبار عند انتقاء السياسات الاقتصادية، وإلا فإن تكلفة علاج وتسكين الظواهر السلبية التي ستنشأ على ذلك ستفوق أضعاف وأضعاف الأرباح التي ستجنيها هذه السياسات.
- تركزت الطاقات التصديرية في الشمال؛ حيث أهم مصادر المواد الأولية (البترول) في خليج السويس، وشمال الصحراء الغربية، و(القطن) بالدلتا، وكذلك صناعات التصدير بالمدن الجديدة، ومصانع الغزل والنسيج بالدلتا، كما تركزت أهم أسواق تصريف الواردات بالشمال أيضًا؛ حيث بلغت نسبة المواد الخام، وسلع الوقود ومشتقاته، والسلع الوسيطة والاستثمارية نحو 75٪ من إجمالي حجم الواردات، ويستهلك معظم هذا الحجم في مصانع الغزل والصلب وصناعات التصدير بالمدن الجديدة، وكل ذلك مركز في الشمال، وهو ما أدى إلى تعميق الفجوة

الحضرية بين الشمال والجنوب، والانعكاس الطبيعي لذلك هو تيارات الهجرة المتتالية من الجنوب صوب المدن الكبرى بالشمال.

إنشاء المدن الجديدة والفرص الضائعة لتصحيح اختلالات هيكل العمران الوطني[1]:

يقصد بسياسة إنشاء المدن الجديدة أولًا وقبل كل شيء قرارًا سياسيًّا وتخطيطًا موجهًا لظرف معين، وليس نموًّا أو تطورًا طبيعيًّا لمجتمعات بشرية قائمة، توسعت بشكل تلقائي نتيجة لظروف خارجية أو داخلية، قد تكون اجتماعية أو اقتصادية أو ثقافية أو غيرها[2].

وقد بدأت سياسة إنشاء المدن الجديدة في مصر منذ عهد الفراعنة، وقد كانت المدن تنشأ في تلك الفترة لأهداف عسكرية أو دينية (وأهم هذه المدن مدينة تل العمارنة التي شيدها إخناتون بالمنيا)، وتوالى إنشاء المدن الجديدة في العصور التالية.

أما سياسة إنشاء المدن الجديدة في مصر في الفترة المعاصرة فقد بدأت -فيما بعد حرب أكتوبر- بهدف حل مشكلة التكدس السكاني والصناعي في منطقة وادي النيل ودلتاه، وكانت الخطوة الأولى في هذا الاتجاه هي صدور القرار الجمهوري رقم 249 لسنة 1977، والذي نص على تخصيص منطقة تقع بين الكيلو 48 والكيلو 68 من القاهرة -على طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي- لإنشاء مدينة العاشر من رمضان، كأول مجتمع عمراني جديد في مصر، ثم صدر قرار جمهوري آخر عام 1978 بإنشاء مدينة السادات على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي على بعد 90 كيلو متر من القاهرة[3].

وفي عام 1979 صدر القانون رقم 59 المنظم لإنشاء المجتمعات العمرانية الجديدة، والذي تناول تحديد هيكل التنظيم الإداري الذي سيتم استخدامه في تنفيذ سياسة المجتمعات الجديدة، والحوافز الاقتصادية المقترحة لتشجيع الاستثمارات بها[4]، وتلا صدور ذلك القانون التخطيط لإنشاء العديد من المدن الجديدة، والتي وصل عددها إلى أكثر من 20 مدينة جديدة عام 2005.

أهداف سياسة إنشاء المدن الجديدة في مصر:

تشير تجربة إنشاء المدن الجديدة في مصر إلى وجود مجموعة من الأهداف العامة تحكم هذه التجربة، ويمكن التعرف إلى هذه الأهداف من خلال دراسة هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: محمود محمد ثابت: العائد الاقتصادي من إنشاء المدن الجديدة، مرجع سابق.

(2) نهى السيد فهمي: المدن الجديدة في مصر - نشأتها وتنميتها ومقترحات بشأن سياسة بديلة، ندوة التنمية الاجتماعية والاقتصادية للمدن الجديدة، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، القاهرة، أبريل، 1986، ص 23.

(3) محمد عبد الكريم علي عبد ربه: تقييم سياسة المجتمعات العمرانية الجديدة في مصر من منظور عام، مؤتمر مستقبل المجتمعات العمرانية الجديدة، مركز الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية ووزارة الدولة للمجتمعات العمرانية الجديدة، ومجلس وزراء الإسكان والتعمير العرب، القاهرة، مايو 1995، ص 1، 2.

(4) المرجع السابق، ص 2.

"المدن الجديدة علامات مضيئة على خريطة مصر 1989 - سلطة الإشراف على تخطيط وتنظيم المجتمعات العمرانية الجديدة"، وكذلك يمكن التعرف إلى هذه الأهداف من الخطط الخمسية للتنمية؛ بحيث يمكن إيجاز هذه الأهداف لسياسة إنشاء المدن الجديدة في مصر[1] في الآتي:

- التوسع العمراني في الصحاري المصرية؛ للتخفيف من حدة الازدحام حول النيل ودلتاه.
- المحافظة على الأراضي الزراعية، والحد من الهجرة من الريف إلى المناطق الحضرية، والتغلب على مشكلة التنافس على الاستخدامات المتعددة للأرض المحدودة لوادي النيل بين الزراعة والعمران من مصانع ومساكن وبنية أساسية.
- الاستفادة من الموارد المعدنية والسياحية للصحاري المصرية، والتغلب على مشكلة عدم الحصول على عائد من السياحة يتوافق وإمكانات مصر السياحية.
- مراعاة المتطلبات الحديثة للأمن القومي، من ضرورة عدم وجود مناطق كثيفة سكانيًّا؛ حيث يؤدي التركز السكاني في منطقة معينة إلى جعلها أكثر استهدافًا في حالات الحرب.
- تحقيق التنمية الشاملة، وتحقيق رفاهية المجتمع، من خلال توفير فرص عمل في مختلف المجالات.
- إيجاد أنماط أفضل للحياة، من خلال قيام المدن الجديدة بتوفير بيئة عمرانية متميزة، بما يتوفر لها من ظروف بيئية واجتماعية.
- استيعاب المهاجرين من الريف بعيدًا عن المناطق الحضرية القائمة.
- توطين الصناعات في مناطق معينة؛ للاستفادة من وفورات تركز المشروعات.
- زيادة الناتج المحلي بزيادة أعداد المشروعات، وتوفير الظروف الملائمة اللازمة لجذب الاستثمارات.

ويلاحظ أنه لم يتم الإشارة إلى تقليل الفوارق الإقليمية، أو تنمية المناطق المتخلفة اقتصاديًّا بين أهداف سياسة إنشاء المدن الجديدة.

وإن كان الهدف الرئيس في كل الحالات هو جذب السكان بعيدًا عن المناطق الحضرية القائمة؛ لتخفيف الضغط عليها، فإن الأهداف السابقة تختلف في أولوياتها من مدينة لأخرى، فمدينة مثل مدينة السادات تم إنشاؤها بهدف نقل بعض أو كل صلاحيات العاصمة لها، أما مدينة العاشر من رمضان فقد خطط لها من البداية لتكون مدينة صناعية كبرى.

---

(1) شريف محمد علي أحمد: اقتصاديات المجتمعات العمرانية الجديدة بمصر، مرجع سابق، ص 61، 62، عن وزارة التخطيط، إدارة التخطيط والمتابعة، والخطط الخمسية الثلاث خلال الفترة 1982: 1997م. وكذلك وزارة التعمير والمجتمعات الجديدة والإسكان والمرافق، المدن الجديدة: علامات مضيئة على خريطة مصر، القاهرة، 1989.

أهم المدن الجديدة التي تم إنشاؤها فيما بعد حرب أكتوبر 1973:

كما سبقت الإشارة فقد زاد عدد المدن الجديدة التي بدأ إنشاؤها في مصر في الفترة من عام 1973 وحتى عام 2005م عن عشرين مدينة، وتختلف تلك المدن في درجة استقلالها عن المدن القائمة، كما تختلف في أنشطتها الاقتصادية وفي أحجامها، وتوجد العديد من التصنيفات للمدن الجديدة وفقًا لهذه المعايير.

ويمكن التمييز بين ثلاثة أنواع رئيسة[1] من المدن الجديدة التي تم إنشاءها في مصر ، وهي المدن المستقلة، والمدن التابعة، والمدن التوأم.

أ - المدن المستقلة:

وهي المدن التي تنشأ على قواعد ومقومات اقتصادية خاصة بها، وتقام في مواقع تبعد عن المدن القائمة بمسافات كافية، تضمن لها الاستقلال التام إلا فيما يرتبط بالعلاقات التبادلية، وتتوغل تلك المدن داخل الصحراء بعيدًا عن الوادي، ومن أمثلة تلك المدن المستقلة (نظريًّا ونسبيًّا) مدن العاشر من رمضان والسادات وبرج العرب الجديدة.

ب- المدن التابعة:

وهي المدن التي تقام حول المدينة الأم، وبالقرب منها؛ لامتصاص الكثافة السكانية المتزايدة على المدى القصير، ولتخفيف العبء عن مرافق المدينة الأم، ومن أمثلة تلك المدن مدينتا بدر والعبور، كما يمكن حاليًا ضم مدينة السادس من أكتوبر إلى هذا التصنيف، وعلى رأسه.

ج- المدن التوأم:

وهي تمثل توسعًا عمرانيًّا لمدن قائمة في الأراضي الصحراوية المتاخمة لها، وبالرغم من وجود قواعد اقتصادية لتلك المدن الجديدة، إلا أنها على اتصال وثيق بالمدينة الأم في بعض المستويات الأعلى من الخدمات، ومن أمثلة تلك المدن التوأم مدن بني سويف الجديدة، والمنيا الجديدة، وأسوان الجديدة.

أساليب تمويل إنشاء المدن الجديدة بمصر:

تم تمويل إنشاء المدن الجديدة في مصر من خلال ثلاثة مصادر تمويل مختلفة، هي[2]:

- التمويل العام: وهو المبالغ التي يتم تخصيصها للمدن الجديدة في الخطط الخمسية للتنمية الاقتصادية، وتقدم إما في شكل منح لا ترد من وزارة المالية، أو في شكل قروض من بنك الاستثمار القومي.

(1) هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، مبارك والعمران: إنجازات الحاضر لصنع المستقبل، القاهرة، 2002.

(2) MOHAMED ABD RABO, NEW URBAN SETTLEMENT. OP, CIT, P 154.

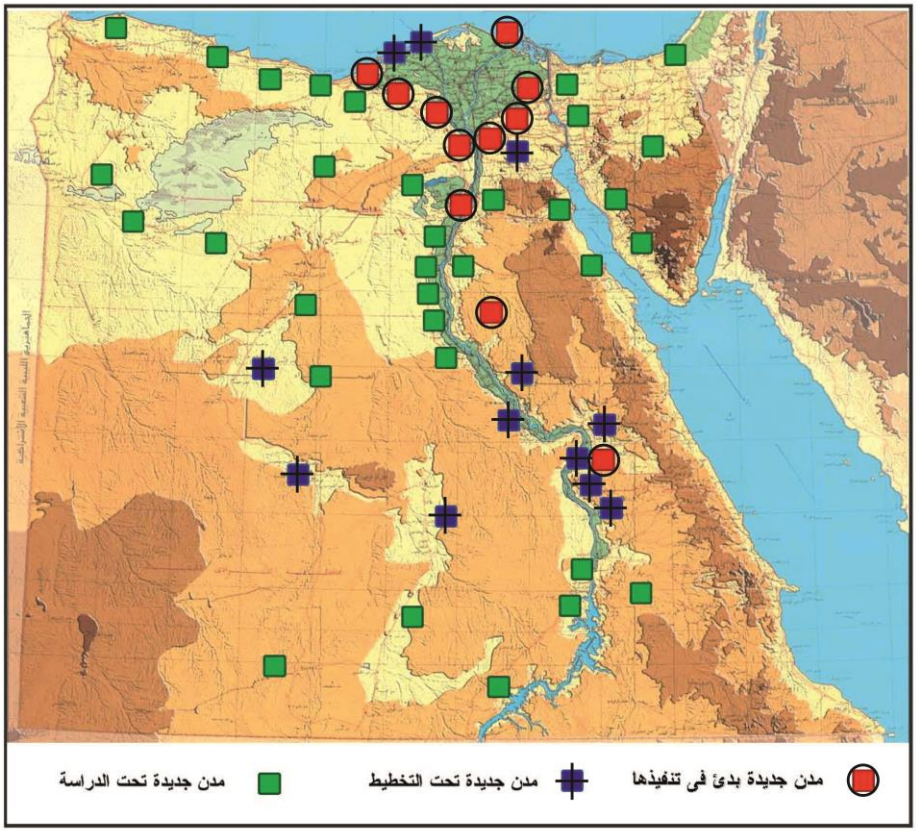
- التمويل الذاتي: وهو المبالغ التي تحصل عليها هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة وأجهزة المدن من خلال بيع وتأجير أراضي ومباني المدن الجديدة، أو مقابل الخدمات التي تقوم بتأديتها.
- القروض والمنح: وهو المبالغ التي يتم اقتراضها أو الحصول عليها من المؤسسات التمويلية والبنوك الوطنية والأجنبية.

ويشير واقع حال المدن الجديدة حاليًا إلى أنه لم توجد معايير اقتصادية / اجتماعية واضحة تم استخدامها من قبل هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، أو أجهزة تنمية المدن، عندما تم تحديد أولويات الإنفاق، وهو ما انعكس في صورة نمو حضري مضطرب غير متوازن على المستوى الاقتصادي / الاجتماعي، ومن الطبيعي أن تعتمد هذه المدن الناشئة على المدن القائمة؛ لتلافي الآثار السلبية لهذا الاضطراب، وبالقدر الذي مثلته هذه المدن كمراكز جذب اقتصادي (خاصة مدن الشمال)، مثلت عبئًا سكانيًّا مضاعفًا على المدن القائمة؛ حيث فاقت فرص العمل التي تم تحقيقها في بعض هذه المدن عدد السكان الذي تم توطينه بها بكثير (بحساب معدلات الإعالة)، وهي إشكالية كبرى، تعترض هذه التجربة التي يعول عليها في النمو الحضري للقطر كله.

وإلى جانب تلك المدن الجديدة، تم التخطيط لإنشاء تجمعات عمرانية جديدة داخل التجمعات العمرانية القديمة، ويشير حجم السكان والعمالة الاقتصادية المستهدفة في المدن والتجمعات العمرانية الجديدة حتى عام 2017[1] إلى اتجاهات سياسة المجتمعات العمرانية الجديدة في مصر كما حددتها وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية الجديدة. كما يبين شكل رقم (1)[2] مواقع المدن الجديدة القائمة والمقترحة بمصر.

(1) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 4.

(2) المنظور القومي لتنمية أقاليم الجمهورية.



شكل رقم (1)

موقع المدن الجديدة القائمة والمقترحة بمصر عام 2000

فإقليم القاهرة الكبرى يحتل النسبة الكبرى من السكان والعمال المستهدفين بالنسبة للإجمالي المستهدف في باقي الأقاليم، فقد استهدف للإقليم أن يستوعب مجتمعات عمرانية جديدة تكفي لاستيعاب 6.113 مليون نسمة، بنسبة 40٪ من إجمالي السكان المستهدف توطينهم في المجتمعات العمرانية الجديدة في مصر بحلول عام 2017، (يجب هنا ملاحظة التفاوت الحجمي الرهيب بين ما هو مستهدف والواقع الفعلي لطبيعة نمو هذه المدن، سواء بإقليم القاهرة الكبرى أو باقي الأقاليم دون استثناء، فبالإضافة للمبالغة الشديدة في طرح الأهداف التي تفوق كل الإمكانات المادية والتنظيمية للدولة، فإن واقع الحال الاقتصادي للسكان -كما سبق عرضه- كان يسير عكس الاتجاه اللازم لإعادة التوطين، وهذه المتناقضة هي من الأمور المهمة جدًّا لتحليل وتقييم تجربة إنشاء المدن الجديدة في مصر).

ويمكن تفسير استهداف استحواذ الإقليم على النصيب الأكبر من السكان وفرص العمل بالمجتمعات العمرانية الجديدة، باحتواء الإقليم على ما يقرب من ربع سكان الجمهورية.

ويأتي إقليم قناة السويس بعد إقليم القاهرة الكبرى من حيث عدد السكان وعدد فرص العمل المستهدفة في المجتمعات العمرانية الجديدة، فمن المستهدف توطين 2.152 مليون نسمة بنسبة 14.2٪ من إجمالي السكان المستهدف توطينهم في المجتمعات العمرانية الجديدة بحلول عام 2017م، وكذلك توفير 482.75 ألف فرصة عمل، بنسبة 18.2٪ من إجمالي فرص العمل بالمدن الجديدة، ويمكن تفسير ذلك بأن ذلك الإقليم يتميز بإمكانات تنموية كبيرة من مناطق السياحة الطبيعية والدينية، كذلك توجد ضرورة قومية لتنمية هذا الإقليم؛ باعتباره منطقة لها أهمية إستراتيجية؛ حيث إنه الإقليم المواجه للحدود المصرية الفلسطينية، وهي الحدود المصرية الأرضية الوحيدة مع الكيان المحتل للأراضي الفلسطينية، وعليه دارت كل الحروب المصرية الأخيرة، وقد سبق لإسرائيل احتلال جزء من هذا الإقليم، بما يؤكد على ضرورة إعماره وتوطينه وتأكيد هويته المصرية، (وإن كان للدكتور جمال حمدان[1] رأي في ذلك، مفاده ترجيح عدم المخاطرة بإنفاق أموال طائلة في أراضٍ هي في الواقع مسرح عمليات عسكرية حتمية مستقبلًا، مع إقراره بضرورة التكثيف السكاني والاقتصادي لإقليم القناة، ومعه سيناء، ولكن بأسلوب منهجي مدروس).

وبالرغم من أن إقليم الإسكندرية يأتي في المرتبة الثالثة من حيث عدد السكان المستهدف توطينهم بالمجتمعات العمرانية الجديدة بالإقليم، مقارنة بإجمالي السكان المستهدف توطينهم بالمجتمعات العمرانية الجديدة في مصر بحلول عام 2017م -والذي يبلغ عددهم 1.774 مليون نسمة بنسبة 11.7٪- إلا أن الإقليم يأتي في الترتيب قبل الأخير من حيث عدد فرص العمل في المجتمعات الجديدة بعدد 271.133 ألف فرصة عمل، وبنسبة 10.2٪ من إجمالي فرص العمل بالمجتمعات العمرانية الجديدة في مصر عام 2017.

(وهذا بلا شك ينافي منطق الواقع الاقتصادي للأقاليم الاقتصادية المصرية، ويمكن الاستدلال على ذلك بما حققه هذا الإقليم من خلال مدنه الجديدة من فرص عمل، مقارنة بالأقاليم الأخرى الذي خطط لها أن تفوقه في توليد فرص العمل).

أما أقاليم الصعيد الثلاثة -شمال ووسط وجنوب الصعيد- فقد استهدف أن يتم توطين كل منها بـ 9.8٪ و9٪ و9.7٪ من إجمالي السكان المستهدف توطينهم في المجتمعات العمرانية الجديدة في مصر بحلول عام 2017م على الترتيب، وبإجمالي عدد سكان 4.301 مليون نسمة تقريبًا، وبإجمالي عدد فرص

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، مرجع سابق، الجزء الثاني، ص 400، 401.

عمل 1.109 مليون فرصة عمل تقريبًا، بنسبة 41.78٪ من إجمالي فرص العمل المستهدفة بالمجتمعات العمرانية الجديدة.

(يجب ملاحظة أن البرامج التنفيذية الزمنية الفعلية لتحقيق هذه الأهداف الكمية، لم تحقق إلا ما نسبته 3٪ من المستهدف لأقاليم الصعيد الثلاثة، وذلك بعد مرور نحو عقدين من الزمان على اعتماد هذه الخطط التنموية للمدن الجديدة من خلال إستراتيجية التعمير، وما سبقها من خطط جزئية، وذلك لحساب تسارع التنمية للمدن الجديدة بالشمال، فما كانت النتيجة إلا أن رحل وهاجر الكثير من أهل الوجه القبلي ليشغلوا فرص العمل بمدن الشمال الجديدة، ويتوطنوا في مدن الشمال الكبرى القائمة).

أما المجتمعات العمرانية الجديدة في إقليم الدلتا فكانت الأقل سواء في عددها، أو عدد السكان، أو فرص العمل المستهدف توطينها، فالمجتمعات الجديدة مدينتان فقط، هما مدينتا السادات ودمياط الجديدة، واللتان من المستهدف أن يقيم فيهما 770 ألف نسمة، بنسبة 5.1٪ من إجمالي سكان المجتمعات الجديدة بحلول عام 2017، أما فرص العمل المستهدفة فتصل إلى ما يقرب من 180 ألف فرصة، بنسبة 6.7٪ من إجمالي فرص العمل المستهدفة في المجتمعات الجديدة.

ويمكن تفسير ذلك بتواضع مساحة الإقليم من جهة، واستغلال أغلب هذه المساحة، والتي تمثل الأراضي الزراعية نسبة 74٪ منها، وعدم وجود امتدادات صحراوية للإقليم من جهة أخرى.

ويلاحظ -بوجه عام- أن فرص العمل المستهدف تحقيقها بالمدن الجديدة لا تتناسب مع حجم السكان المستهدف لإجمالي هذه المدن، فبينما بلغ حجم السكان الإجمالي المستهدف لهذه المدن أكثر من 15 مليون نسمة، كان عدد فرص العمل المستهدفة أقل من ثلاثة ملايين فرصة عمل، وعلى ذلك فإن معدل الإعالة الفعلي الذي ستحققه هذه الأرقام المستهدفة سيكون حوالي ضعف معدل الإعالة الفعلي الحالي، وذلك يمثل ردة تنموية عن الهدف المتعارف عليه بضرورة تخفيض معدلات الإعالة، خاصة في ضوء التراجع المستمر والحميد لمتوسط عدد أفراد الأسرة بمصر، كما تشير لذلك التعدادات الرسمية الثلاث الأخيرة.

ومعنى ذلك أنه يجب توليد فرص عمل في المدن القائمة للسكان المستهدفين للمدن الجديدة، وهو ما يفقد المدن الجديدة أهم أسباب وجودها؛ لما يترتب على ذلك من مضاعفة التحميل على المدن القائمة، في ظل ما تمثله المدن الجديدة من عناصر جذب سكاني للقطاع الريفي، ربما بشكل أكبر من القطاع الحضري، إذن نحن أمام سياسة تنموية مضطربة الآليات، تتضارب أهدافها مع برامجها الزمنية التنفيذية، وللأسف تتحمل منظومة العمران الحضري المصري القائمة النصيب الأعظم من كل ذلك.

وعلى أي حال، فإن فكر المنظرين لهذه التجربة يعكس توجهًا لإنشاء مجتمعات جديدة لامتصاص سكان الأقاليم الأكثر كثافة سكانية، مقابل إنشاء مناطق جذب أخرى من خلال فرص العمل بأقاليم الصعيد والدلتا، والتي تؤدي -في الأجل الطويل- إلى إعادة توزيع سكان مصر بين الأقاليم.

إلا أن الواقع الفعلي لتطور ونمو عدد السكان وفرص العمل بالمدن والمجتمعات الجديدة يكشف صعوبة تحقيق تلك الأهداف، خاصة فيما يتعلق بفرص العمل في ظل السياسات الاقتصادية القائمة، والتوجه نحو الاقتصاد الرأسمالي الحر، وتوقف الدولة عن الاشتراك في العملية الإنتاجية، واقتصار دورها على محاولة تشجيع وجذب الاستثمار الخاص في المناطق المستهدفة، وهو الأمر الذي لا يوجد ما يضمن تحققه.

تقييم واقع المدن الجديدة في تحقيق أهداف إنشائها:

بعد مرور أكثر من ربع قرن على إنشاء أول مدينة جديدة في مصر المعاصرة عام 1977، فإن تقييم مدى نجاح المدن الجديدة في تحقيق الأهداف المرجوة من إنشائها من جذب السكان خارج بالوادي، وزيادة الإنتاج، وخلق فرص عمل منتجة وغيرها، يظهر أن المدن الجديدة لم تحقق أهدافها إلا بقدر محدود، كما يتضح من خلال دراسة العناصر التالية:

- مدى نجاح المدن الجديدة في جذب السكان.
- مدى مساهمة المدن الجديدة في التنمية الصناعية.

مدى نجاح المدن الجديدة في جذب السكان:

يعد عدد سكان المدن الجديدة أحد أهم المؤشرات التي توضح مدى نجاح المدن الجديدة في تحقيق أهداف إنشائها وجذب السكان خارج الوادي.

وتشير البيانات المتاحة إلى وجود تفاوت كبير بين عدد السكان الفعلي في المدن الجديدة وعدد السكان المستهدف لتلك المدن، وذلك على الرغم من كبر حجم الساحات التي تم تجهيزها بالمرافق وعدد الوحدات السكنية التي تم تنفيذها بتلك المدن.

فقد تم تجهيز مساحات شاسعة من الأراضي الصحراوية، وتم توصيلها بالمرافق لخدمة الأغراض المختلفة من الإسكان والصناعة والخدمات، كما يوضح الجدول رقم (1).

جدول رقم (1)

مساحات الأراضي التي تم تجهيزها بالمرافق كليًّا وجزئيًّا وتكلفة تجهيزها حتى 2001/6/30[1]

المدينة	أراض الإسكان	أراض صناعية	أراض خدمات وتجارة وسياحة	إجمالي المساحة (ألف م2)	تكلفة المرافق (مليون جنيه)
العاشر	22223	28033	6705	56961	1246.4
15 مايو	5007	1381	6159	12547	351.8
السادات	8070	15130	1357	24557	5707
6 أكتوبر	60333	26094	23822	110249	1638.6
برج العرب الجديدة	6284	9572	2975	18831	501.4
دمياط الجديدة	4712	2328	4194	11234	598.6
الصالحية الجديدة	1768	2685	1535	5988	148.6
النوبارية الجديدة	697	981	5.91	6769	109.3
بني سويف الجديدة	6602	4086	4990	151678	366.8
بدر	7898	5816	2793	16507	568.1
العبور	18818	15734	17884	52436	1539.7
المنيا الجديدة	2159	289	813	3261	255.6
القاهرة الجديدة	117391	-	14789	32180	1883.7
أسيوط الجديدة	1142	495	1066	2703	108.5
طيبة	918	-	829	1747	163.4
الشروق	31868	-	2884	34752	1076
الشيخ زايد	22343	-	6183	28526	580
الإجمالي	218233	112624	104069	434926	11706.2

ويوضح الجدول رقم (1) أنه حتى منتصف عام 2001م تم تجهيز حوالي 435 كيلو متر مربع من الأراضي بالمدن الجديدة لخدمة الأغراض المختلفة بتكلفة تجاوزت 11.7 مليار جنيه مصري.

أما الجدول رقم (2) فيوضح عدد الوحدات المنفذة والشاغرة بالمدن الجديدة، والتكاليف الاستثمارية لإنشائها.

(1) هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، مبارك والعمران: إنجازات الحاضر لصنع المستقبل، القاهرة، 2002، ص 46.

جدول (2)

عدد الوحدات المنفذة بالمدن الجديدة بواسطة هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة[1] حتى 2003

المدينة	عدد الوحدات المنفذة	نسبة التنفيذ %	عدد الوحدات الشاغرة	نسبة الإشغال %	التكاليف الكلية بالألف جنيه
العاشر من رمضان	26044	11.55	2118	91.87	462033
15 مايو	15532	6.89	70	99.55	256158
السادات	8405	3.73	294	96.50	124434
6 أكتوبر	42433	18.81	870	97.95	947553
برج العرب الجديدة	8565	3.80	624	92.71	168907
دمياط الجديدة	11348	5.03	1023	90.99	319078
بني سويف الجديدة	4902	2.17	596	87.84	114163
الصالحية الجديدة	626	0.28	41	93.45	10780
المنيا الجديدة	3596	1.59	2	99.94	110274
بدر	13332	5.91	2589	80.58	248694
العبور	19330	8.57	1211	93.74	599158
النوبارية الجديدة	1894	084.	176	90.71	22000
التجمعات	32573	14.44	717	97.80	1088618
الشروق	24572	10.89	1724	92.98	741106
الشيخ زايد	7939	3.52	988	87.56	335572
طيبة	1538	0.68	-	-	39503
أسيوط الجديدة	2930	1.30	-	-	80068
الإجمالي	225559	100	13043	94.22	5668.99

ويوضح الجدول رقم (2) أن إجمالي عدد الوحدات السكنية التي نفذتها هيئة المجتمعات العمرانية بلغ ما يقرب من ربع مليون وحدة، بتكلفة إجمالية أكثر من 5.66 مليار جنيه، وأن نسبة الإشغال بها حوالي 94٪ (مع ملاحظة أن نسبة الإشغال لا تعني بحال أنها مسكونة، وإنما تعني تم تمليكها)، كما يظهر الجدول استثثار أربع مدن من 17 مدينة –وهى مدن العاشر من رمضان و6 أكتوبر والشروق والتجمعات– بأكثر من نصف عدد الوحدات التي نفذتها الهيئة.

في حين بعض المدن الجديدة –حتى من الجيل الأول– لم تستحوذ إلا على ما يقل عن 5٪ من إجمالي الوحدات التي نفذتها الهيئة، مثل مدينة الصالحية (28,.٪) وبرج العرب (3.8٪)، كما يظهر

(1) مجلس الشعب، التقرير السابع للجنة الإسكان والمرافق العامة، أبريل 2004، ص 123، عن وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية.

التدني الشديد في نسب تنفيذ الوحدات السكنية بالمدن الجديدة بالوجه القبلي، على الرغم من الارتفاع الواضح في نسبة الإشغال حسب بيانات الجدول.

جدول (3)

عدد سكان بعض المدن الجديدة في عامي 1996 و1997 وفقًا لبيانات هيئة المجتمعات والتعداد العام

المدينة	عدد السكان المستهدف في 1997/6/20م	عدد السكان الفعلي في 1997/6/30 (بيانات هيئة المجتمعات)	عدد السكان في تعداد 1996 (بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة)	نسبة عدد السكان الفعلي للمستهدف وفقًا لبيانات الهيئة %	نسبة عدد السكان الفعلي للمستهدف وفقًا لبيانات التعداد %	نسبة السكان في التعداد مقارنة لنسبة السكان وفقًا لبيانات الهيئة %
بدر	150000	10000	248	6.67	0.17	2.48
15 مايو	250000	150000	65865	60.00	26.35	43.91
برج العرب الجديدة	405000	40000	7016	9.88	1.73	17.54
دمياط الجديدة	140000	50000	6517	35.71	4.66	13.03
الصالحية الجدية	91000	17000	8133	18.67	8.94	47.84
العاشر من رمضان	421000	120000	47839	28.50	11.36	39.87
العبور	276000	7000	991	2.54	0.36	14.16
السادات	339000	64000	192.9	18.88	5.67	30.01
غرب النوبارية	60000	10000	24924	16.67	41.54	249.24
6 أكتوبر	447000	200000	35477	44.74	7.94	17.74
بني سويف الجديدة	66000	10000	203	15.15	0.31	2.03
المنيا الجديدة	66000	0	68	0.00	0.10	0
الإجمالي	2711000	678000	216490	25.01	7.99	31.93

ويوضح الجدول رقم (3) أعداد سكان المدن الجديدة[1] وفقًا لبيانات آخر تعداد عام 1996، وكذلك وفقًا لبيانات وزارة الإسكان وهيئة المجتمعات العمرانية في منتصف عام 1997.

وتظهر البيانات تفاوتًا شديدًا بين عدد السكان الفعلي والمخطط، كما تظهر البيانات تفاوتًا شديدًا بين المصدرين، ويمكن في هذه الحالة الاعتماد على بيانات التعداد العام للجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء؛ باعتباره جهة محايدة.

ويوضح الجدول رقم (3) كذلك أنه في 12 مدينة جديدة توفرت بيانات كاملة عنها لم تتجاوز نسبة عدد السكان الفعلي في منتصف عام 1997 ثلث عدد السكان المستهدف في تلك السنة، وذلك وفقًا لبيانات هيئة المجتمعات العمرانية، أما وفقًا للتعداد العام فلم تتجاوز نسبة السكان المقيمين في المدن الجديدة في عام 1996 نسبة 8٪ من المستهدف لمنتصف عام 1997، وكلا النسبتين توضحان

(1) محمود محمد ثابت: العائد الاقتصادي من إنشاء المدن الجديدة، مرجع سابق، ص 132.

فشلًا كبيرًا في قدرة المجتمعات العمرانية الجديدة على جذب السكان، كما يظهر الجدول تفاوتًا شديدًا فيما بين المدن، فقد كانت مدينتا غرب النوبارية و15 مايو المدينتين الكبيرتين في تقارب نسبة عدد السكان الفعليين فيهما مع عدد السكان المستهدف بنسبتي 41.54٪ و 26.35٪ على التوالي، بينما لم تتجاوز النسبة 1٪ في مدن أخرى، هي المنيا الجديدة وبدر وبني سويف والعبور؛ حيث كانت النسب كالتالي 0.1٪ و0.17٪ و0.31٪ و0.36٪ على الترتيب.

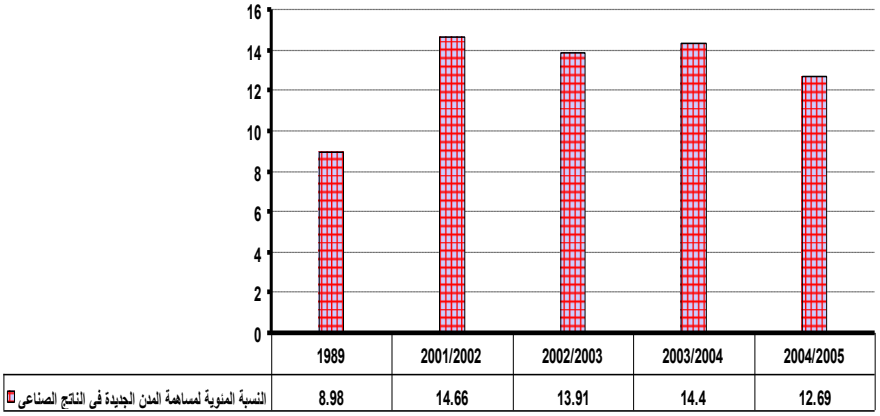
وبمقارنة إجمالي عدد سكان المدن الجديدة -بعد إضافة عدد سكان التجمعات الجديدة حول القاهرة- وفقًا لبيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، والذي قدر بحوالي 617.626 ألف نسمة في سنة 1996 بإجمالي عدد سكان جمهورية مصر العربية في نفس العام، والذي وصل إلى 59.313 مليون نسمة[1]، يظهر أن المدن الجديدة -وبعد مرور ما يقرب على 20 سنة من بداية إنشائها، من 1977 إلى 1996- استوعبت فقط ما يزيد قليلًا عن 1٪ من إجمالي سكان الجمهورية.

تقييم مساهمة المدن الجديدة في التنمية الصناعية:

كما سبقت الإشارة، فإن أحد أهم أهداف إنشاء المدن الجديدة هو تحقيق التنمية الاقتصادية بصفة عامة، والتنمية الصناعية بصفة خاصة. وتوضح الأشكال أرقام (2 و3) مدى مساهمة المدن الجديدة في التنمية الصناعية خلال سنوات متفرقة في الفترة من 1989 و2005.

وتوضح الأشكال أرقام (2 و3) أن المدن الجديدة قد حققت مساهمة كبيرة في الإنتاج الصناعي، وقد تذبذبت قيمة مساهمتها في الإنتاج الصناعي في خلال الأربع سنوات الأخيرة بين 12.7٪ و14.9٪. وهذه الأرقام توحي -على الرغم من أبعادها الإيجابية- بأنه حتى نهاية القرن العشرين وبعد مرور نحو عشرين عام على بداية إنشاء المدن الجديدة، فإن الاعتماد على المدن القائمة ما زال هو الأساس القاعدي للناتج القومي الصناعي، ويمكن هنا طرح سؤال وهو: لماذا لم تأخذ أي من المدن الجديدة شكل الطفرة الصعودية التي اكتسبتها مدن قائمة لم يتوافر لها نفس القدر من البنية التحتية والاستثمارات العملاقة التي أتيحت لبعض المدن الجديدة، وخير مثال على ذلك مدن شبرا الخيمة وكفر الدوار، والتي بلغ عدد سكانهما في نحو عشرين سنة (تمامًا مثل عمر بعض المدن الجديدة) نحو ضعف عدد سكان جميع المدن الجديدة بمصر، بما فيها التجمعات السكنية حول القاهرة نفسها، مفارقة في حاجة إلى المزيد من البحث والتنقيب في آليات نمو المدن الجديدة بمصر.

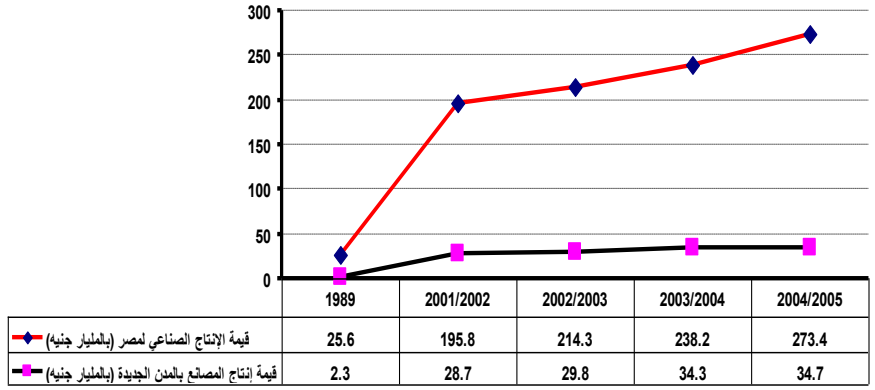
(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي 1995: 2003، القاهرة، يونيو 2004.



	1989	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005
النسبة المئوية لمساهمة المدن الجديدة في الناتج الصناعي	8.98	14.66	13.91	14.4	12.69

شكل رقم (2)

النسبة المئوية لمساهمة المدن الجديدة في الناتج الصناعي



	1989	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005
قيمة الإنتاج الصناعي لمصر (بالمليار جنيه)	25.6	195.8	214.3	238.2	273.4
قيمة انتاج المصانع بالمدن الجديدة (بالمليار جنيه)	2.3	28.7	29.8	34.3	34.7

شكل رقم (3)

مساهمة المدن الجديدة في الإنتاج الصناعي[1] في الفترة بين 1989 و2005

أما الجدول رقم (4) فيوضح مقارنة[2] بين عدد العمالة بالمصانع المنتجة بالمدن الجديدة في 2005/6/30 مع عدد العمال المخطط لها في 2017، وتظهر بيانات هذا الجدول إلى أي مدى بلغ اضطراب الخطط التنفيذية للمدن الجديدة في مصر، والتأثير المباشر المحتمل لذلك على مضاعفة الاختلال الهيكلي لمنظومة العمران المصري.

(1) محمود محمد ثابت: العائد الاقتصادي من إنشاء المدن الجديدة، مرجع سابق، ص 134.

(2) المرجع السابق، ص 135.

جدول رقم (4)

العمالة المخططة في 2017 والعمالة الفعلية في المدن الجديدة في 2005/6/30

المدينة	عدد العمالة المخططة عام 2017	عدد العمالة الفعلية منتصف عام 2005	نسبة العمالة الفعلية للمخططة %
العاشر من رمضان	63000	140501	223.02
15 مايو	21500	3000	13.95
السادات	1166250	18775	16.15
6 أكتوبر	65000	88600	119.38
الصالحية الجديدة	15000	11416	76.11
برج العرب الجديدة	11376	31943	280.79
دمياط الجديدة	62775	5219	8.31
بني سويف الجديدة	64000	1558	2.43
بدر	35000	5522	15.78
النوبارية الجديدة	1237	688	55.62
العبور	54000	23245	43.05
المنيا الجديدة	9600	211	2.20
الإجمالي	518738	319678	61.63

وقبل تحليل بيانات جدول رقم (4) السابق لا بد من التنبه للتحفظات التالية:

- أن بيانات العمالة المخططة لم يتم الإشارة إلى أنها العمالة الصناعية فقط، ولكن غالبية المدن الواردة في الجدول قاعدتها الاقتصادية هي القاعدة الصناعية.
- أن المدن الواردة بالجدول تختلف في عمرها الزمني، وهو ما يؤثر على مدى تمكنها من توفير فرص العمالة المخططة.
- البيانات المستخدمة هي بيانات وزارة الإسكان وهيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، والتي يوجد الكثير من التفاوتات التي سجلتها هذه البيانات عند مقارنتها مع بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

ويتضح من الجدول رقم (4) أن المدن الجديدة السابقة تمكنت من خلق أكثر من 60٪ من فرص العمل المخطط لها بحلول عام 2017 في القطاع الصناعي، كما يظهر الجدول وجود تفاوت بين المدن في تحقيقها للعمالة المستهدفة؛ فعلى حين تجاوزت مدينتا برج العرب الجديدة والعاشر من رمضان عدد العمالة المخطط لها بنسب كبيرة؛ حيث زادت العمالة الفعلية عن ضعف العمالة المخططة، فإن مدنًا أخرى -مثل المنيا الجديدة وبني سويف الجديدة- لم تتجاوز نسبة العمالة الصناعية الفعلية بها 3٪ من إجمالية العمالة المخططة عام 2017، وهو ما يؤكد على ما توصلنا إليه أن

سياسات تعمير المدن الجديدة في مصر تكرس خلق تفاوتات إقليمية حادة، تزيد من حجم الفجوة التنموية القائمة بالفعل بين أقاليم مصر. وعليه يصبح السؤال: (هل المدن الجديدة في مصر – بسياساتها التنموية الحالية– هي جزء من الحل أم جزء من المشكلة أم كليهما معًا)، يمثل ضرورة بحثية قبل التمادي المحموم في انتهاج نفس أساليب التنمية الحالية، أما تكلفة خلق فرصة العمل بالمدن الجديدة فقد تفاوتت بين تلك المدن، ويتم حساب تكلفة فرصة العمل من خلال حساب مقلوب معامل التوظف، ومعامل التوظف هو خارج قسمة عدد العمال على رأس المال، ويوضح مقلوب معامل التوظف حجم رأس المال اللازم لتشغيل عامل واحد، ويوضح الجدول[1] رقم (5) رأس المال والعمالة بمصانع المدن الجديدة، وتكلفة خلق فرصة العمل بالمدن الجديدة.

جدول (5)

رأس المال وقيمة الناتج السنوي وعدد العمال بالمدن الجديدة في 2005/6/30

المدينة	عدد العمال	معامل التوظف (عامل / مليون جنيه)	مقلوب معامل التوظف (بالألف جنيه)
العاشر من رمضان	140501	8.68	115.26
15 مايو	3000	60.00	16.67
السادات	18775	9.00	111.13
6 أكتوبر	77600	12.14	82.34
الصالحية الجديدة	11416	11.74	85.14
برج العرب الجديدة	31943	10.62	94.13
دمياط الجديدة	5219	31.00	32.25
بني سويف الجديدة	1558	29.65	33.72
بدر	5522	11.75	85.12
النوبارية الجديدة	688	8.89	112.52
العبور	23245	6.43	155.57
المنيا الجديدة	211	42.74	23.40
القاهرة الجديدة	852	12.99	77.00
الإجمالي	320530	9.67	103.43

يوضح الجدول رقم (5) أن إجمالي رأس المال الصناعي المستثمر بالمدن الجديدة تجاوز 33.153 مليار جنيه في 2005/6/30، ووصل عدد العاملين بالصناعة في المدن الجديدة أكثر من 320.5 ألف عامل، وبمقارنة هذا العدد بإجمالي عدد العاملين في قطاع الصناعة في مصر، والذي بلغ حوالي

(1) محمود محمد ثابت: العائد الاقتصادي من إنشاء المدن الجديدة، مرجع سابق، ص 136.

1.559 مليون عامل[1] عام 2002، يتضح أن المدن الجديدة استطاعت أن تستوعب ما يزيد عن 20٪ من العمالة الصناعية في مصر.

وتبرز هنا ملاحظة؛ حيث إن المدن الجديدة استحوذت على نحو 20٪ من جملة العاملين بالقطاع الصناعي على مستوى الجمهورية، ولكن لم تتجاوز قيمة الناتج الصناعي لها 15٪ من إجمالي الناتج الصناعي القومي، وهذه العلاقة على غرابتها، فلا يوجد لها إلا تفسير وحيد، وهو أن طبيعة الصناعات بالمدن الجديدة ما زالت تميل للصناعات المتوسطة والخفيفة منها إلى الصناعات الثقيلة عالية القيمة، وهو أمر فيه نظر، ويحتاج إلى توثيق.

أما متوسط تكلفة فرصة العمل بالمدن الجديدة، فقد كانت تزيد عن 103 ألف جنيه / فرصة عمل، وتتفاوت تلك التكلفة من مدينة لأخرى، فقد بلغت أقصاها في مدينة العبور؛ حيث زادت عن 155.5 ألف جنيه، بينما بلغت أدناها في مدينة 15 مايو؛ حيث كانت أقل من 17 ألف جنيه، ولعل ذلك التفاوت الكبير في التكلفة في الحالتين، وكذلك التفاوت بين باقي المدن الجديدة يرجع إلى عاملين أساسيين، هما:

- نوع الصناعات: والتي ترتبط بأحجام رءوس الأموال؛ حيث ترتبط رءوس الأموال الكبيرة بإنشاء الصناعات الثقيلة والصناعات الهندسية، والتي يقل اعتمادها على العمالة بشكل كبير، في حين ترتبط رءوس الأموال الصغيرة بإنشاء الصناعات البسيطة الكثيفة العمالة.
- نوع التقنيات الإنتاجية المستخدمة: والتي تعتمد على أحجام المشروعات الصناعية في كل مدينة، فزيادة أحجام المشروعات ورءوس أموالها تمكن المشروعات من استخدام تقنيات أحدث، وغالبًا ما تكون تلك التقنيات كثيفة رأس المال، ويظهر ذلك من الجدول، ففي كل المدن التي يزيد رأس المال الصناعي فيها عن المليار جنيه تزيد تكلفة فرصة العمل عن 80 ألف جنيه.

ويتضح مما سبق أن المدن الجديدة في مصر، وإن كانت قد أخفقت -بشكل كبير- في تحقيق الهدف الرئيس من إنشائها، المتمثل في جذب السكان خارج الوادي، إلا بشكل محدود، إلا أنها نجحت في جذب رءوس الأموال الصناعية بشكل كبير، كما يتضح من العرض السابق وجود تفاوت شديد في مدى نجاح كل منها في تحقيق الأهداف التي وضعت عند بداية إنشائها.

أثر سياسات إنشاء المدن الجديدة على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976 حتى 2000:

كما سبق الذكر، فإن المدن الجديدة بمصر أسهمت على المستوى الاقتصادي بشكل إيجابي، ونجحت في خلق العديد من فرص العمل، بلغت على مستوى القطاع الصناعي نحو 20٪ من جملة

(1) مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، وصف مصر بالمعلومات 2005، مرجع سابق ص 85.

العاملين في هذا القطاع بمصر، إلا أنها لم تنجح في أهم أهداف إنشائها، وهو تقليل الضغط على العاصمتين ووادي النيل ودلتاه، فكما سبق القول، لم تستوعب المدن الجديدة خلال عشرين عامًا إلا ما نسبته تفوق قليلًا 1٪ من جملة سكان مصر عام 1996، وهي نسبة كونت التجمعات الجديدة حول القاهرة أكثر من ثلثيها، وذلك بلا شك إخفاق شديد الوضوح لسياسات تعمير المدن الجديدة بمصر، أما من ناحية اختيار مواقع المدن الجديدة، وخاصة مدن الشمال الكبرى (العاشر من رمضان، والسادس من أكتوبر، والسادات، وبرج العرب)، فقد جعلت من كل هذه المدن مدن توابع، وليست مستقلة، والتباين الرهيب بين عدد الوظائف التي ولدتها وعدد السكان الذين استقطبتهم هذه المدن حتى نهاية القرن العشرين يشهد بواقعية على ذلك، وعلى أي حال، فإنه يمكن إيجاز أهم آثار سياسات إنشاء المدن الجديدة بمصر على منظومة العمران في الآتي:

- أدت المواقع المختارة لبعض المدن الجديدة في زيادة رقعة المجمع المدني للقاهرة؛ فقد امتد عمران القاهرة حتى أوشك أن يلتحم مع مدينة السادس من أكتوبر، كما امتد العمران على طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي (الطريق إلى مدينة العاشر من رمضان)، وخاصة أن مدينة الشروق تتوسط المسافة بين القاهرة والعاشر من رمضان، وكذلك امتدت جنوبًا حتى التحمت مع مدينة 15 مايو، وهذا الاتساع الشديد لمساحة مدينة القاهرة، مع وجود حراك اجتماعي نشط -بفعل طبيعة التحولات الاقتصادية- أضاف ثقلًا جاذبًا للسكان، وحمل العاصمة بأعباء بيئية وخدمية، لم ولن تستطيع الاضطلاع بها بكفاءة.
- تأثرت مدينة بلبيس بوضوح بفعل قرب موقعها من مدينة العاشر من رمضان؛ بل إن طريق بلبيس / العاشر أصبح أحد محاور النمو العمراني النشطة، وقد بدا ذلك واضحًا على النمو السكاني للمدينة في الفترة الأخيرة.
- كان تأثير إنشاء مدينة السادس من أكتوبر شديد الوقع على مدينة الجيزة، وساعد على سرعة وعشوائية تعمير محاور الهرم وفيصل، وما صاحبه من استهلاك لآلاف الأفدنة الزراعية، وتشير بعض الدراسات إلى أن قسمًا كبيرًا من العاملين في مدينة السادس من أكتوبر يقطنون في مدينة الجيزة، ولم يكونوا من سكانها قبلًا؛ أي أن مدينة السادس من أكتوبر بدلًا من أن تجذب السكان إليها جذبتهم إلى مدينة الجيزة المتخمة أصلًا، وهي بذلك (أي مدينة السادس من أكتوبر) أصبحت في هذا الجانب جزءًا من المشكلة وليس الحل. ويكفي القول إن نسبة عدد سكان محافظة الجيزة إلى سكان الجمهورية قفز من 6.6٪ عام 1976 إلى 8.1٪ عام 1996.

- أدى تركيز التنمية في الشمال، وضخ استثمارات هائلة في تعمير مدن الجيل الأول الجديدة، والتي توطنت كلها في الشمال (على اعتبار أن الجيزة هي في الواقع جزء من القاهرة الكبرى) إلى تعميق الفجوة التنموية بين شمال مصر وجنوبه، خاصة وأن مدن الوجه القبلي تشهد نموًّا سكانيًّا متزايدًا، وهو ما تعكسه الأرقام[1]، فبعد أن كانت نسبة عدد سكان الحضر بالوجه القبلي (بدون مدينة الجيزة) إلى إجمالي حضر الجمهورية عام 1986 تبلغ 15.1٪ ، بلغت هذه النسبة 18.5٪ عام 1996، وينعكس ذلك بالتأكيد على تردي مستوى المعيشة؛ ومن ثم توالي تيارات الهجرة نحو الشمال.
- استمرار سياسة تحفيز إنشاء الصناعات المتقدمة بالمدن الجديدة (وهي سياسة رشيدة في حد ذاتها) مع تشديد الضغوط على الصناعات الموجودة بالمدن القائمة (وهي أيضًا سياسة رشيدة في حد ذاتها) سيؤدي في النهاية إلى إضعاف القواعد الاقتصادية للمدن القائمة، خاصة في ظل تخلف سياسات التوطين السكاني بالمدن الجديدة عن سياسات التوطين الصناعي والخدمي، وهو ما ساعد ويساعد على زيادة ارتباك عمل منظومة العمران الحضري القائمة. بالإضافة إلى زيادة أعباء تكلفة الحركة والتنقل على مستوى دخول الأفراد، وهو ما يجعل جهود تحسين البيئة الحضرية تدور في حلقة مفرغة.

تدهور قطاعات الخدمات والنقل وتداعياتها العمرانية[2]:

قطاع التعليم:

شهد مجال التعليم عدة تطورات مهمة جدًّا خلال هذه الفترة، ولعل الهيكل العام الذي تمت صياغته للتعليم المصري في هذه الفترة هو نفس الهيكل الحالي مع بعض الاختلافات الطفيفة.

ومنها أن التعليم الأساسي، الذي يشمل المرحلة الابتدائية والمرحلة الإعدادية، تعليم إلزامي، وذلك اعتبارًا من عام 1981؛ حيث كان الإلزام قبل ذلك مقصورًا على المرحلة الابتدائية، وفي القانون رقم 139 لسنة 1981 المعدل بالقانون رقم 223 لسنة 1988 يضع مسئوليات كل من وزارة التعليم والمحليات، ويوضح بصفة خاصة أن وزارة التعليم مسئولة عن التخطيط والمتابعة والتقويم والتطوير، وتوفير المواد التعليمية، وعن تحديد مسئوليات المعلمين ومؤهلاتهم، والمحليات مسئولة عن التنفيذ والمتابعة على المستوى المحلي، وعن تنفيذ التوجيهات القومية العامة، والإشراف على الأنشطة.

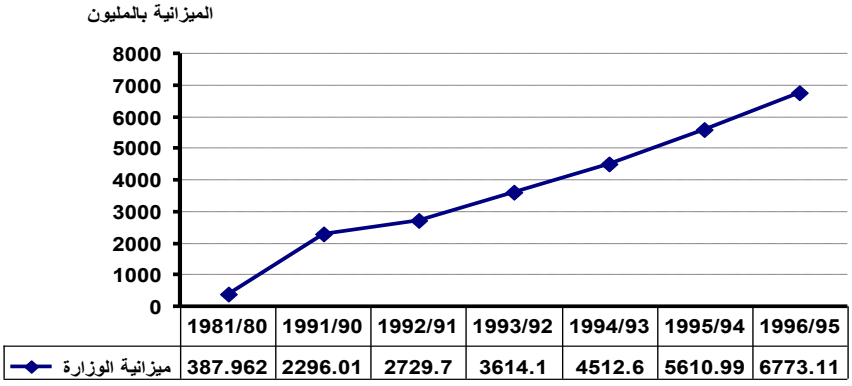
---

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، يونيو 1991، ص 11 ، والكتاب الإحصائي السنوي، يونيو 1997، ص 19.

(2) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، من ص 154 إلى ص 168.

وقد عمدت السياسة التعليمية الجديدة إلى إحداث طفرة غير مسبوقة للاعتمادات المالية المخصصة في الميزانية العامة للتعليم، كما أنها شجعت الإسهامات والجهود الشعبية في التعليم، كما استمر الاهتمام بالتعليم الفني والجامعي، ولكن مع وجود تفاوت نسبي في الاهتمام بالأول لحساب الثاني.

ويوضح الشكل رقم (4) تطور ميزانية وزارة التربية والتعليم خلال هذه الفترة.



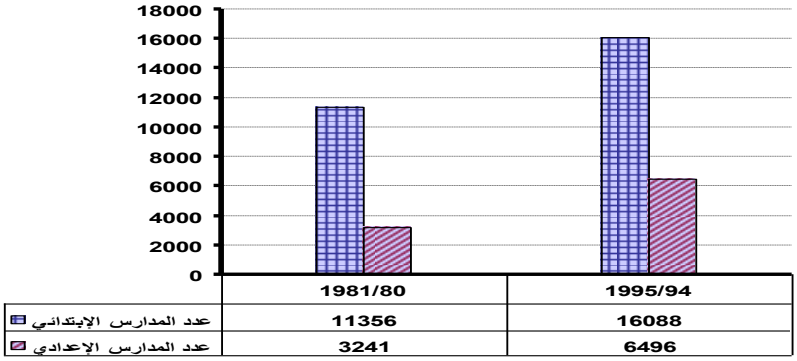
شكل رقم (4)

تطور ميزانية وزارة التربية والتعليم خلال الفترة من 1980 حتى 1996

التعليم الأساسي والثانوي:

ويوضح الشكل رقم (5) التطور في أعداد المدارس والأقسام بالمرحلة الابتدائية والإعدادية خلال هذه الفترة، ويبدو واضحًا حجم التطور الكمي في أعداد المدارس التي تم إنشاؤها خلال هذه الفترة، والتي انتشرت في معظم أرجاء مصر (ريف وحضر)، كما يشير تطور أعداد التلاميذ الملتحقين بهذه المدارس في هذه الفترة إلى وجود اهتمام كبير بمجال التعليم في مصر.

فبالنسبة للتعليم الابتدائي، ارتفع عدد التلاميذ الملتحقين بالمرحلة الابتدائية من حوالي 4.4 مليون تلميذ عام 1979 إلى أكثر من 7.3 مليون تلميذ عام 1995.



شكل رقم (5)

التطور في أعداد المدارس والأقسام بالمرحلة الابتدائية والإعدادية

أما التعليم الإعدادي، فقد شهد تطورًا مماثلًا؛ حيث ارتفع عدد الطلاب الملتحقين بالمرحلة الإعدادية من نحو 1.16 مليون تلميذ عام 1980 إلى نحو 3.4 مليون تلميذ عام 1995؛ أي أن عدد تلاميذ المرحلة الإعدادية قد تضاعف حوالي ثلاثة أضعاف خلال هذه الفترة. وبالنسبة للتعليم الثانوي العام، وبالنظر إلى التطور الكمي لعدد المدارس الثانوية خلال هذه الفترة كما يوضحه جدول (6)، فإن لها العديد من الدلالات الموحية، فقد بلغ عدد المدارس الثانوية 216 مدرسة عام 1952، ثم 233 مدرسة عام 1960، ثم 245 مدرسة عام 1970، ثم 528 مدرسة عام 1980؛ حيث تضاعف عدد المدارس في خلال أربعة عشر عامًا.

جدول رقم (6)

تطور وضع التعليم الثانوي

السنة / البيان	عدد المدارس	عدد الفصول	جملة الطلبة
1981/80	528	11898	485867
1995/94	1384	21255	844358

التعليم الفني:

بالإضافة للتطورات التي شهدها قطاع التعليم العام بمراحله الثلاثة (ابتدائي – إعدادي – ثانوي)، فإن قطاع التعليم الفني قد تطور كثيرًا خلال هذه الفترة؛ نظرًا لمتطلبات خطط التنمية التي تم وضعها في إطار نظام التخطيط الشامل، بالإضافة لمحاولة ربط برامج التعليم باحتياجات سوق العمل خلال هذه المرحلة، وعلى ذلك فإن عدد طلاب مدارس التعليم الثانوي الفني الذي كان نحو 63 ألف طالب عام 1980، وصل عام 1991 إلى أكثر من 111 ألف طالب، ثم وصل إلى أكثر من 189 ألف طالب عام 1994.

كما ارتفع عدد مدارس التعليم الفني من 796 مدرسة مع بداية الفترة، لتصل إلى 1551 مدرسة مع نهايتها، وتعد مدارس التعليم الفني –ومن بعدها مدارس الثانوي العام– من أهم الخدمات الإقليمية التي تمثل إحدى آليات التحكم في كفاءة عمل منظومات العمران الحضري، سواء الأنساق الجزئية، أو النسق الحضري العام.

تطور التعليم الجامعي خلال هذه الفترة:

يلعب التعليم الجامعي دورًا حيويًّا في نهضة الأمم والشعوب، والارتقاء بمستوياتها الفكرية والثقافية والمعرفية، وتطوير قدراتها العلمية والتكنولوجية، وتعتمد عليه الدول في إعداد أجيال من القادة والساسة والمفكرين والعلماء، الذين تعتمد عليهم في النهوض والتقدم، وفي هذه الفترة 1976 حتى 2000 ظهر عدد من الجامعات (شكل رقم 6) وهي بالترتيب كالتالي[1]:

- جامعة المنوفية 1976:

أنشئت الجامعة عام 1976، وكانت قبل ذلك فرعًا لجامعة طنطا، وتقع معظم كليات الجامعة بمدينة شبين الكوم ومنوف، وتضم الجامعة 11 كلية ومعهدًا.

- جامعة المنيا 1976:

أنشئت الجامعة عام 1976 من الكليات التي كانت تابعة لجامعة أسيوط بالمنيا وقتئذ، وأصبحت 9 كليات تقع كلها في مدينة المنيا، وتضم الجامعة أيضًا المدينة الجامعية والمستشفيات الجامعية، وعددًا من مراكز البحوث، والوحدات ذات الطابع الخاص لخدمة العملية التعليمية والبيئة.

- جامعة قناة السويس 1976:

أنشئت الجامعة عام 1976، وتضم 13 كلية، اثنتان بالسويس، وأربع ببورسعيد، واثنتان بالعريش، وباقي الكليات بالإسماعيلية، وتضم الجامعة المدينة الجامعية والمستشفيات الجامعية والمكتبة العامة، وعددًا من مراكز البحوث، والوحدات ذات الطابع الخاص لخدمة العملية التعليمية والبيئة.

- جامعة جنوب الوادي 1994:

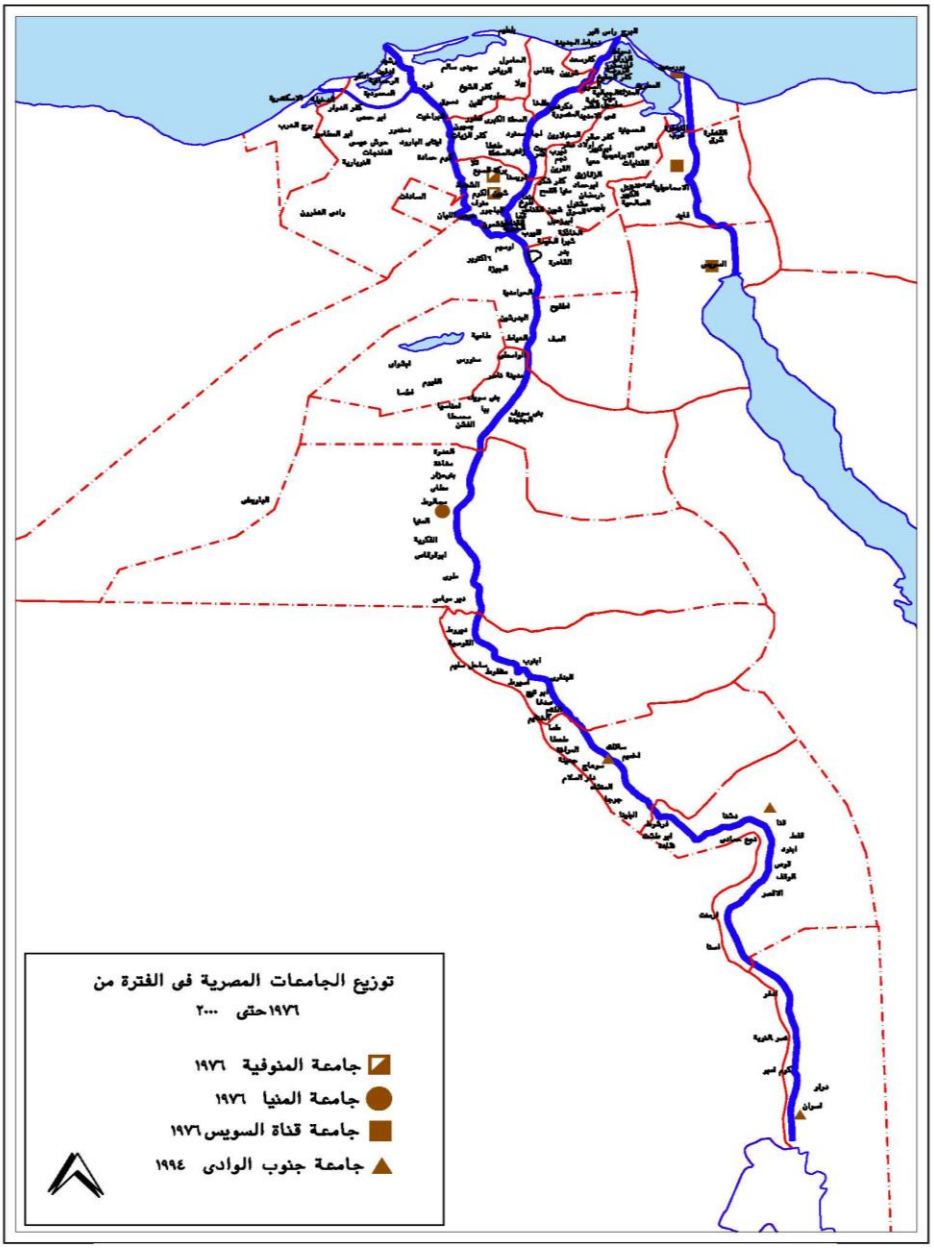
أنشئت الجامعة عام 1994، وتضم فروع جامعة أسيوط بمدن سوهاج وقنا وأسوان، ومقرها مدينة قنا، وتضم الكليات بمقر الجامعة بقنا (الآداب – العلوم – التربية)، فرع سوهاج (الآداب – العلوم – التربية – التجارة)، فرع أسوان (العلوم – التربية).

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الرابع (التعليم) مرجع سابق من ص 95 إلى ص 115.

أثر التطورات في قطاع التعليم على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976 - 2000:

تمثل التطورات التي شهدها قطاع التعليم خلال هذه الفترة طفرات حقيقية من حيث الكم أو النوع أو التوزيع، وهو ما كان له بالغ الأثر على منظومة العمران المصري، ويمكن إيجاز أهم هذه الآثار في الآتي:

- ساعد توطين المدارس الثانوية بنوعيها (العام والفني)، على خلق أدوار إقليمية ذات ثقل نسبي في معظم التجمعات الحضرية، وخاصة في التجمعات الحضرية الناشئة حديثًا، والتجمعات الحضرية محدودة الحجم السكاني بوجه عام.
- أدى التطور الكمي الهائل في أعداد الخريجين للمراحل التعليمية المختلفة -وخاصة في المستوى الأعلى (الثانوي والجامعي)- في إحداث تغيرات جوهرية في هيكل العمالة المصرية في هذه الفترة؛ حيث شهدت هذه الفترة العديد من التحولات في خصائص القوى العاملة، وهو ما انعكس (بالإضافة لعوامل أخرى) على هيكل التصنيف الوظيفي للمدن المصرية.
- نظرًا لعدم مواكبة توزيع مشروعات التنمية الحضرية إقليميًّا للتطورات الكمية الهائلة في قطاع التعليم، فإن النتيجة التلقائية لذلك كانت هي نزوح معظم هؤلاء الخريجين من مدنهم أو قراهم تجاه العاصمتين في الأساس، ثم إلى باقي المدن الكبرى بشكل محدود.
- كل الجامعات الإقليمية التي تم إنشاؤها خلال هذه الفترة شيدت عام 1976 (باستثناء جامعة جنوب الوادي التي أنشئت عام 1994)، ولما كانت أعداد خريجي مدارس الثانوي تقدر بمئات الآلاف على مستوى القطر قبل إنشاء أي من هذه الجامعات، فإن نزوح هؤلاء الخريجين إلى العاصمتين -حيث توجد الجامعات- أصبح أمرًا واقعًا، وبالطبع فإن معظم هؤلاء لا يعود مرة أخرى إلى موطنه الأصلي بعد انقضاء فترة الدراسة الجامعية، وهو ما انعكس بجلاء في التضخم الواضح الذي عانت وتعاني منه العاصمتان والقاهرة الكبرى على وجه الخصوص (لاحظ الانفجار الحجمي لمدينة الجيزة خلال هذه الفترة).
- ساعد التطور الكبير الذي شهده قطاع التعليم، ثم مع تداعيات سياسة الانفتاح الاقتصادي، إلى سرعة التحول السلبي في الأنماط الاستهلاكية للمجتمع المصري، سواء على مستوى الريف أو الحضر، وهو ما انعكس بعد ذلك على تغير نمط الإنتاج بالتبعية، وبالتالي على هيكل وظائف المدن المصرية.
- بنشأة الجامعات الإقليمية في هذه الفترة، تأكد دور الأنساق الحضرية الفرعية بالدلتا، والتي أصبح أساسها قطاع الخدمات؛ حيث لم توطن مشروعات صناعية بالدلتا لها نفس قدرة الاستقطاب الحضري الذي ولدته هذه الجامعات.



شكل رقم (6)

توزيع الجامعات الإقليمية على أنحاء القطر المصري في الفترة من 1976-2000

قطاع النقل:

شهد قطاع النقل العديد من التطورات[1] التي كان لها بالغ الأثر على منظومة العمران المصري بصفة عامة، وعلى التركيب الداخلي للمدن بصفة خاصة، ولعل أبرز هذه التطورات هو ما شهده قطاع النقل من تحول عن السكك الحديدية في النقل الإقليمي نحو النقل البري على الطرق بالسيارة، كما شهدت أطوال الطرق المرصوفة بأنواعها طفرات كبيرة، أثرت مباشرة في أنماط النمو الحضري على محاورها، كما شهدت هذه الفترة نهاية النقل النهري تقريبًا، وتعد الطفرة في إنشاء وتطوير الموانئ البحرية أحد سمات هذه المرحلة، وإن كانت لم تغير كثيرًا من توزيع الثقل النسبي لترتيب الموانئ البحرية المصرية الذي كان في الفترة التي سبقتها.

كما شهدت هذه الفترة تطورًا في استخدام السكك الحديدية داخل المدن، وعلى وجه التحديد مدينة القاهرة، من خلال مشروع مترو الأنفاق، وهو نفس ما ينطبق على الطرق الحرة داخل المدن، ممثلًا في الطرق الدائرية حول القاهرة على سبيل التحديد أيضًا. وكان لذلك كله مردوده المباشر على العمران.

أثر التطورات في قطاع النقل على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976 حتى 2000:

- سجلت هذه الفترة زيادة مطردة في الاعتماد على النقل بالسيارات على حساب باقي أنواع النقل، وهو ما ساعد كثيرًا في سرعة النمو العمراني للمدن القائمة، والذي غالبًا ما كان على حساب الأرض الزراعية، كما ساهم ذلك بشكل مباشر في زيادة أعداد المدن (إداريًّا) كما سيلي بيانه، ناهيك عن التأثير المباشر لذلك في مواصلة حالة التضخم الحجمي والمكاني لمدينة القاهرة، ويعد تنامي ظاهرة ضم القرى إلى المدن من أهم الآثار المترتبة على تطور شبكة الطرق البرية خلال هذه الفترة.
- أدى التراجع المستمر لاهتمام الدولة بتنمية النقل النهري (على الرغم من أهميته وقلة تكلفته) إلى نهاية حتمية للدور الوظيفي الذي كانت تلعبه مدن عدة في الماضي، ويأتي على رأس هذه المدن على سبيل المثال مدينتا جرجا ومنفلوط. ومدن الوجه القبلي بوجه عام تعد هي الأكثر تأثرًا بتراجع دور النقل النهري بمصر.
- على الرغم من مضاعفة حجم مكونات شبكة النقل الحديدي (باستثناء إنشاء خطوط جديدة)، إلا أن إهمال أعمال الصيانة والإحلال والتجديد وصل بمستوى خدمة السكك الحديدية إلى أدنى مستوياتها في التاريخ المصري الحديث، وهو ما انعكس على الأحجام المتواضعة للبضائع والركاب الذين يستخدمون هذه الوسيلة كما سبق العرض، وبغض النظر

(1) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 5.

عن كون السياسة العامة للنقل في مصر تعتمد على الوسيلة الأعلى تكلفة (النقل بالسيارات) وهو ما يؤثر في الأسعار النهائية للسلع المنقولة، كما سبق القول في الفصل السابق، فإن تراجع دور هذا المرفق المهم يؤثر بلا شك في استخدامه كموجه ومحدد للنمو العمراني كأحد أهم الآليات المتاحة أمام القائمين على التخطيط الإقليمي للتحكم والتوجيه لهيكل منظومة العمران المستهدف.

- ساعد التحول عن النقل بالسكك الحديدية إلى النقل على الطرق في تبادل بعض الأدوار الإقليمية القائمة على التكوين العقدي (مراكز الربط الإقليمي)، وخير مثال على ذلك هو تنامي الدور الإقليمي لمدينة بنها، التي تتفرع منها معظم الطرق البرية الإقليمية بالدلتا، على حساب مدينة طنطا، التي تتفرع منها شبكة السكك الحديدية الرابطة للدلتا.
- على الرغم من تطوير وإنشاء العديد من الموانئ البحرية في هذه الفترة؛ لتخفيف الضغط عن ميناء الإسكندرية، إلا أن الزيادات المطردة في حجم الصادر والوارد كانت أكبر كثيرًا مما أتاحته هذه الموانئ، وكما ذكر سابقًا، فإنه حتى عام 1995 كان نصيب ميناء الإسكندرية من تجارة الصادر والوارد يمثل حوالي 90٪ من جملة هذه التجارة، وهو ما انعكس في صورة زيادات سكانية مطردة ومتسارعة.
- ساعد تطوير وسائل النقل -على الرغم من أهميته القصوى- داخل مدينة القاهرة (تنفيذ المرحلة الأولى والثانية لمشروع مترو الأنفاق، والطريق الدائري حول القاهرة) في ظل عدم استحداث آليات عملية وواقعية للتحكم في النمو الحضري المتوقع بفعل هذه المشروعات الكبرى، على ظهور مساحات شاسعة من العشوائيات على الجيوب الزراعية الداخلية في القاهرة الكبرى بوجه عام، وعلى الأطراف بوجه خاص، كما ساهم بشكل مباشر في رفع الكثافة البنائية في العديد من أحياء القاهرة.

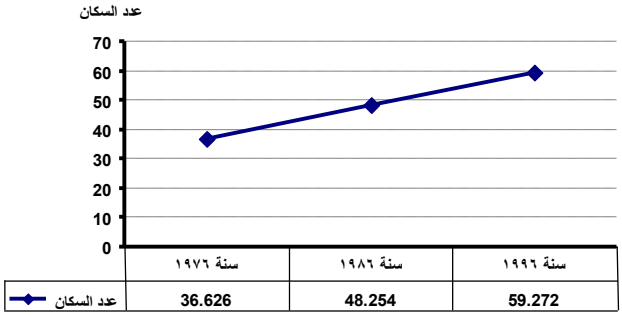
واللافت للنظر هنا، أن السياسات التنموية النوعية التي يراد بها حلول لمشاكل قائمة غالبًا ما تحمل معها مؤثرات سلبية شديدة التعقيد، وذات آثار حضرية مدمرة، يصعب السيطرة عليها في المدى البعيد، وذلك مرده لغياب المنظور التنموي الشامل من جانب، وعدم دراسة التجارب المشابهة في تاريخ العمران المصري الحديث من جانب آخر. فتجارب إنشاء الترام، ومد طريق القاهرة الإسكندرية الزراعي وتأثيرهما على العمران الحضري على سبيل المثال ما زالت إلى الآن تجارب لم يستفاد من دروسها بعد.

5- تقلبات السياسة والاقتصاد وانتكاسات المشروع الوطني للتنمية والتحديث وانعكاسها على منظومة العمران:

شهدت هذه الفترة استمرارًا للتحول عن النظم الاشتراكية، كما شهدت استمرار تنامي ظوهر برجوازية المدن (وخاصة المدن الكبرى) بشكل عنيف، وقد استلزمت هذه التحولات اتباع سياسات وآليات كان من محصلتها حدوث تطورات ملموسة في منظومة العمران المصري، مست كل جوانبها (الحجم والوظيفة والتباعد)، كما أدى كثير من هذه السياسات والآليات إلى حدوث تحولات ظاهرة في إيكلوجيا عمران المدن المصرية على اختلاف تصنيفها الحجمي والوظيفي، ويمكن تتبع ذلك من خلال الآتي:

1.5 انفجار النمو الحضري - تطور أحجام المدن وفئاتها المختلفة:

تزايد عدد سكان مصر كثيرًا خلال هذه الفترة[1] (شكل رقم 7)، فقد بلغ عدد سكانها عام 1976 حوالي 36.626 مليون نسمة، وشكل سكان الحضر 43.8٪ من هؤلاء السكان، ثم ارتفع عدد السكان عام 1986 ليصل إلى نحو 48.254 مليون نسمة، وشكل سكان الحضر نسبة قدرها 44٪من جملة السكان، ثم واصل عدد السكان الارتفاع ليصل إلى نحو 59.272 مليون نسمة عام 1996، وشكل سكان الحضر نسبة قدرها 43٪ من جملة السكان.



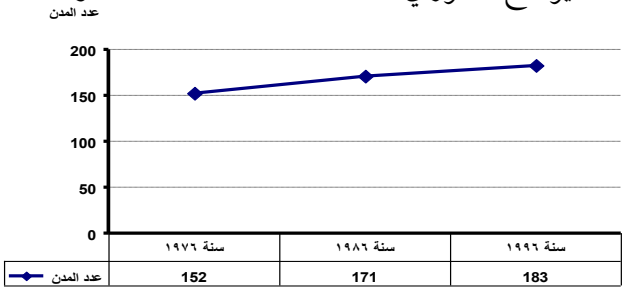
شكل رقم (7)

تطور عدد سكان مصر من تعداد 1976 حتى تعداد 1996

ومن ناحية أخرى، فإن عدد المدن المكونة لمنظومة العمران المصري فد تزايد هو الآخر بشكل ملحوظ، فبعد أن كان عدد المدن عام 1976 يبلغ 152 مدينة، فإن هذا العدد وصل عام 1986 إلى 171 مدينة، بزيادة قدرها 19 مدينة (بما فيها المدن الكبرى الثلاثة: القاهرة والإسكندرية والجيزة)، وبذلك يكون عدد المدن قد ارتفع بنسبة حوالي 12.5٪ من جملة المدن عام 1976، ثم وصل عدد

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، يونيو 1997، ص 16.

المدن إلى 183 عام 1996، بزيادة قدرها 12 مدينة عن تعداد 1986، وبنسبة حوالي 7٪ من جملة المدن. والشكل رقم (8) يوضح التطور في أعداد هذه المدن خلال هذه الفترة.



شكل رقم (8)

تطور أعداد المدن المصرية من تعداد 1976 حتى تعداد 1996

و يبين الجدول رقم (7) المدن التي ظهرت في تعداد عام 1986 ولم تكن موجودة في تعداد عام 1976، وكذلك الجدول رقم (8) يوضح المدن التي ظهرت في تعداد عام 1996 ولم تكن موجودة في تعداد عام 1986.

ويتضح من الجدول رقم (7) أن المدن التي استحدثت في تعداد عام 1986 متحولة من قرى إلى مدن، بلغ حجم سكان أكبرها (عام 1986) حوالي 35.5 ألف نسمة (الجمالية)، وحجم سكان أصغرها 4632 نسمة (الباويطي)، كما يتضح دخول أربع مدن جديدة في التصنيف الحضري، هي (العاشر من رمضان، والسادس من أكتوبر، والصالحية، ودمياط الجديدة)، ويلاحظ أنه حتى عام 1986 بلغ عدد سكان أكبر مدينة جديدة نحو 6500 نسمة (العاشر من رمضان)، بينما لم يتجاوز عدد سكان دمياط الجديدة 54 نسمة. وعلى أي حال، فإنه باستثناء مدينة القرين التي سبق لها أن دخلت التصنيف الحضري إداريًّا عام 1927، ولم تستمر في هذا التصنيف حتى التعداد التالي، فإن باقي المدن التي تحولت من قرى خلال هذه الفترة لا تختلف عن سابقاتها في التعدادات السابقة، من حيث عدم تمتعها بمزايا موضعية خاصة، وإن كانت قد اكتسبت بعدًا موقعيًّا جديدًا؛ بفعل شمولها بشبكة الطرق الإقليمية التي تمددت كثيرًا خلال هذه الفترة.

جدول رقم (7)

مدن ظهرت في تعداد 1986 ولم تظهر في تعداد1976

التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة
1	البرلس	5	طامية	9	القرين	13	10 رمضان	17	الصالحية
2	الجمالية	6	دراو	10	أطفيح	14	القنطرة شرق	18	دمياط الجديدة
3	منية النصر	7	الوقف	11	الرياض	15	الباويطي	19	أولاد صقر
4	القنايات	8	الواحات البحرية	12	وادي النطرون	16	6 أكتوبر		

أما الجدول رقم (8) فإنه يشير إلى دخول 12 مدينة في التصنيف الحضري لأول مرة عام 1996، من بينها خمس مدن جديدة هي: (السادات، برج العرب، النوبارية الجديدة، بني سويف الجديدة، بدر)، وقد بلغ عدد سكان مدينة برج العرب نحو 35 ألف نسمة، بينما بلغ عدد سكان مدينة بدر نحو 170 نسمة، وعمومًا تتميز كل المدن التي تم ضمها إلى التصنيف الحضري متحولة عن قرى في هذا التعداد بصغر أحجامها السكانية، وعدم وضوح أدوارها الإقليمية؛ حيث إن الوظيفة الأولى لكل هذه التجمعات حتى ذلك الوقت كانت الزراعة، كما سيلي بيانه.

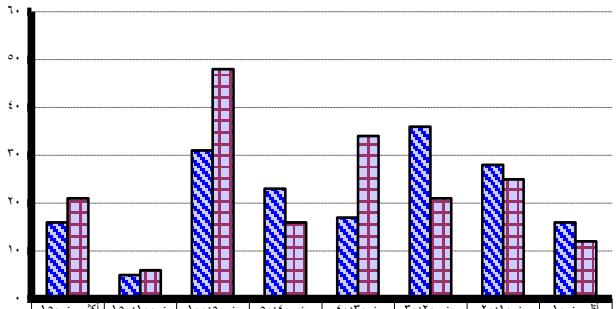
جدول رقم (8)

مدن ظهرت في تعداد 1996 ولم تظهر في تعدادات1986

التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة
1	ميت سلسيل	7	تمي الأمديد
2	كفر البطيخ	8	الفتح
3	السرو	9	برج العرب
4	الروضة	10	النوبارية الجديدة
5	السادات	11	بني سويف الجديدة
6	أبو صير	12	بدر

أحجام المدن:

لم تشهد هذه الفترة طفرات حادة في نمو المدن الكبرى؛ بل إنها سجلت معدلات زيادة سكانية سنوية أقل كثيرًا من تلك التي شهدتها المدن المتوسطة، والاستثناء الوحيد في ذلك هو حالة مدينة السويس، التي ضاعفت عدد سكانها بين عامي 1986، و1996؛ وذلك كان بسبب اكتمال أعمال التعمير، وعودة جميع المهجرين، بالإضافة إلى التطورات التي شهدها ميناء السويس في تلك الفترة، ولم يستمر على رتبته الحجمية طوال هذه الفترة من المدن إلا مدن القاهرة والإسكندرية، والجيزة، وشبرا الخيمة، ويلاحظ أن هذه المدن الأربعة يمكن اختزالها في مدينتي القاهرة الكبرى والإسكندرية، وشكل مجموع سكانها عام 1996 ما نسبته 52.1٪ من جملة سكان الحضر بمصر، وهو ما يمثل استمرارًا لسيطرة العاصمتين حجميًّا على العمران الحضري المصري. والشكل رقم (9) يوضح التطورات الحجمية للمدن المصرية خلال هذه الفترة.



	أكثر من ١٥٠ ألف نسمة	من ١٠٠:١٥٠ ألف نسمة	من ٥٠:١٠٠ ألف نسمة	من ٤٠:٥٠ ألف نسمة	من ٣٠:٤٠ ألف نسمة	من ٢٠:٣٠ ألف نسمة	من ١٠:٢٠ ألف نسمة	أقل من ١٠ آلاف نسمة
عدد المدن ١٩٨٦	١٦	٥	٣١	٢٣	١٧	٣٦	٢٨	١٦
عدد المدن ١٩٩٦	٢١	٦	٤٨	١٦	٣٤	٢١	٢٥	١٢

شكل رقم (9)

تطور الفئات الحجمية للمدن المصرية أعوام 1986 - 1996

ويمكن استقراء الإطار العام للتطورات الحجمية للمدن المصرية خلال هذه الفترة في الآتي:

- بالنسبة لقمة الهرم الحجمي -والذي تحتله القاهرة ومن بعدها الإسكندرية، ثم الجيزة وشبرا الخيمة- فإن التراتب الحجمي لقمة الهرم لم يطرأ عليه تغيير، وإن كانت مدينة الجيزة وشبرا الخيمة قد ضاعفتا حجم سكانهما بين عامي 1976 و 1996، وذلك بالتأكيد بتأثير واضح من القاهرة، وبدأ الفارق الحجمي بين الإسكندرية والجيزة يتقلص بوضوح، فبعد أن كانت الأخيرة تماثل نصف سكان الأولى عام 1976، أصبحت تزيد عن ثلثي حجم سكانها عام 1996، ويجب هنا ملاحظة أن الاعتدال النسبي الذي شهده نمو مدينة القاهرة خلال هذه الفترة كان على حساب النمو الانفعالي لكل من مدينتي الجيزة وشبرا الخيمة، خاصة وأن مدينة الجيزة تحملت قدرًا كبيرًا من عبء توطين قسم كبير ممن يعملون بمدينة السادس من أكتوبر.
- تراجعت نسبة ما يمثله سكان القاهرة الكبرى (القاهرة والجيزة وشبرا الخيمة)، بالإضافة لسكان مدينة الإسكندرية إلى إجمالي سكان الحضر بمصر خلال الفترة من 1976 إلى 1996، من قرابة الثلثين إلى أكثر قليلًا من النصف، وهذا التراجع لا يمثل نوعًا من إعادة الضبط الهيكلي الفعلي لمكون الحجم في منظومة العمران المصري؛ حيث يجب الوضع في الاعتبار أن هذه الفترة شهدت تحول 23 قرية إلى مدينة، وتم حساب سكانهم كسكان حضر، كما أن هذه الفترة شهدت تمام عودة جميع المهجرين من مدن القناة إلى مدنهم.
- يلاحظ أن المدن الجديدة حتى هذه الفترة لم يكن لها أي تأثير إيجابي في إعادة توزيع السكان؛ بل إنها حفزت النمو السكاني في المدن القائمة (كحالة مدينة 6 أكتوبر وأثرها في نمو كل من

القاهرة والجيزة، وكحالة مدينة العاشر من رمضان وأثرها في نمو القاهرة وبلبيس والإسماعيلية)، كما أنها حتى ذلك الوقت لم تؤثر في استحواذ كل من القاهرة الكبرى والإسكندرية على نحو 75٪ من جملة الناتج الصناعي القومي حسب القيمة المضافة.

- ثم تأتي بقية المدن العشرة الأولى في الترتيب الحجمي، وقد تبادلت أماكنها كثيرًا خلال هذه الفترة، وإن كانت تدور حول مراتبها الحجمية ولم تبعد عنها كثيرًا، ولم يخرج من هذه الفئة إلا مدينة الزقازيق، لتدخل مكانها مدينة السويس، ويرجع ذلك بالتأكيد لعوامل التهجير والتوطين، والعودة لسكان مدن القناة.
- استمر تقدم مدينة المحلة على مدينة طنطا في الرتبة الحجمية طوال هذه الفترة، وعلى الرغم من توطين خدمات إقليمية كبرى بمدينة طنطا، إلا أن تأثير التركيز الصناعي بمدينة المحلة تفوق على ذلك، خاصة مع تراجع الأهمية النسبية لموقع مدينة طنطا في ضوء تراجع الأهمية النسبية للنقل بالسكك الحديدية لحساب النقل على الطرق بالسيارات (كما لا يمكن إغفال دور محدودية الأرض المتاحة للنمو بمدينة طنطا).
- استحوذت المدن العشرة الأولى في الترتيب الحجمي على نحو 62٪ من جملة سكان الحضر بمصر عام 1996، بينما استحوذت القاهرة الكبرى والإسكندرية على نحو 85٪ من جملة سكان المدن في هذه الفئة، وبذلك يكون نحو 95٪ من المدن المصرية لا تستحوذ إلا على أقل من 38٪ من جملة سكان الحضر بمصر عام 1996، وعلى أي حال، فإن الجهود المبذولة حتى الآن لإعادة توزيع السكان من خلال الاعتماد على المدن الجديدة تسير بخطى مضطربة وغير متوازنة بين كفاءة الأداء الاقتصادي لهذه المدن من ناحية، وكفاءة التوطين السكاني من ناحية أخرى، ومن خلال رصد سرعة تنفيذ سياسات التوطين بالمدن الجديدة كما تسير الآن، فإنه يمكن التوقع بأن التحام المدن الجديدة مع الكتلة العمرانية للمدن القائمة سيكون أسبق، وهو ما يدق ناقوس الخطر حيال تحقيق هذه المدن الجديدة لأهدافها المتعلقة بإعادة توزيع السكان وجذبهم خارج الوادي والدلتا.
- استمرت مدينة أسيوط كمدينة وحيدة من الوجه القبلي (بعد استثناء مدينة الجيزة) ضمن المدن العشر الكبرى، بينما جاء من الوجه البحري ثلاث مدن (المحلة وطنطا والمنصورة، بعد استثناء مدينة شبرا الخيمة)، وحافظت مدينة أسيوط على معدلات نموها السكاني المرتفعة، التي كانت قد بدأت تستعيدها منذ المراحل الباكرة لقيام ثورة يوليو، واستمرار سياسات تمكينها العاصمي للوجه القبلي، أما مدن الدلتا الثلاثة المشار إليها فقد تراجعت بشدة معدلات نموها السكاني خلال هذه الفترة، فعلى سبيل المثال لم يزد عدد سكان مدينة المحلة إلا نحو 34 ألف

نسمة في الفترة من 1986 إلى 1996، أي بمعدل زيادة سنوية حوالي 0.9٪، وهو معدل قليل نسبيًّا، يعكس حالة التشبع المكاني، وتوقف الانطلاق الصناعي، وبداية انحسار تمدد القاعدة الاقتصادية للمدينة؛ بفعل تحجيم دور القطاع العام بوجه خاص، وانحسار دور القطن من خلال تقليص مساحاته المزروعة بوجه عام.

- استمر تأثير التوزيع غير المتوازن للمشروعات التنموية على تباين التصنيف الحجمي للمدن بالوجه القبلي عنه بالوجه البحري، ويمكن عرض ذلك في الآتي:

الوجه القبلي:

في تعداد عام 1976، كان عدد مدن الوجه القبلي الواقعة ضمن المراتب الحجمية العشرين الأولى سبع مدن، هي بالترتيب التنازلي (الجيزة – أسيوط – الفيوم – أسوان – المنيا – بني سويف – سوهاج)، وبلغ عدد سكان المدينة الأولى نحو 12 ضعف المدينة الأخيرة (سوهاج)، في الوقت الذي ظل فيه عدد سكان مدينة أسيوط يمثل حوالي ضعف عدد سكان المدينة الأخيرة (سوهاج). وفي عام 1986، بلغ عدد مدن الوجه القبلي في هذه الفئة 7 مدن، هي بالترتيب التنازلي (الجيزة – أسيوط – الفيوم – أسوان – المنيا – بني سويف – الأقصر)، وبلغ عدد سكان المدينة الأولى (الجيزة) نحو15 ضعف المدينة الأخيرة (الأقصر) وهو ما يعني زيادة الاضطراب في الانتظام الحجمي لمدن الوجه القبلي، كما بلغ حجم سكان مدينة أسيوط أكثر من ضعف المدينة الأخيرة، ويلاحظ تقدم مدينة أسوان على كل من مدينة المنيا ومدينة بني سويف، وذلك يرجع لاستمرار عملية الدفع التنموي الذي استفادت منه أسوان منذ الشروع في بناء السد العالي وما بعده، كما لا يغفل تأثير نشاط الحركة السياحية على كل من مدينة أسوان ومدينة الأقصر، التي استطاعت أن تتقدم على مدن قديمة بالوجه القبلي، مثل قنا وسوهاج.

وذلك يعكس التراجع الواضح لمعدلات التنمية بالوجه القبلي بوجه عام، وعدم توازن التوزيع الموقعي للمشروعات التنموية – على قلتها – على أرجاء الوجه القبلي، فمنذ عشر سنوات (عام 1976) فقط كان عدد سكان أسيوط نحو ضعف سكان مدينة سوهاج، وفي عام 1986 بلغ عدد سكان أسيوط ثلاثة أضعاف سكان سوهاج، التي خرجت من العشرين مدينة الأولى حجميًّا، لتحتل المرتبة 28، بعد أن كانت في المرتبة 19 عام 1976.

وفي عام 1996، بلغ عدد مدن الوجه القبلي ضمن المدن العشرين الأولى سبع مدن، هي بالترتيب التنازلي (الجيزة – أسيوط – الفيوم – أسوان – المنيا – بني سويف – سوهاج)، وبلغ حجم المدينة الأولى (الجيزة) أكثر من 13 ضعف المدينة الأخيرة (سوهاج)، بينما عادت العلاقة الحجمية بين أسيوط وسوهاج إلى الضعف بالتمام، ويرجع ذلك إلى تسجيل مدينة سوهاج معدل نمو مرتفع جدًّا في الفترة

من 1986 إلى 1996، حتى كادت أن تضاعف سكانها، وعلى الرغم من ضم بعض القرى إلى الكتلة العمرانية للمدينة، إلا أن هذا النمو (الطفرة) لمدينة سوهاج يثير العديد من علامات الاستفهام، خاصة وأنه لم تسجل في هذه الفترة مشروعات توطنت بالمدينة قادرة على مثل هذا التأثير الحجمي، وعلى أي حال، فإنه بضم هذه الفترة التعدادية إلى سابقتها مباشرة ستكون المحصلة معدل نمو متزن لمدينة سوهاج، فقد كان نموها سالبًا في التعداد السابق.

ويلاحظ تراجع مدينة الأقصر وخروجها من مدن هذه الفئة، بينما حافظت أسوان على مكانها في الرتبة الرابعة بين مدن الوجه القبلي، ويرجع ذلك إلى تنوع القاعدة الاقتصادية لمدينة أسوان.

الوجه البحري:

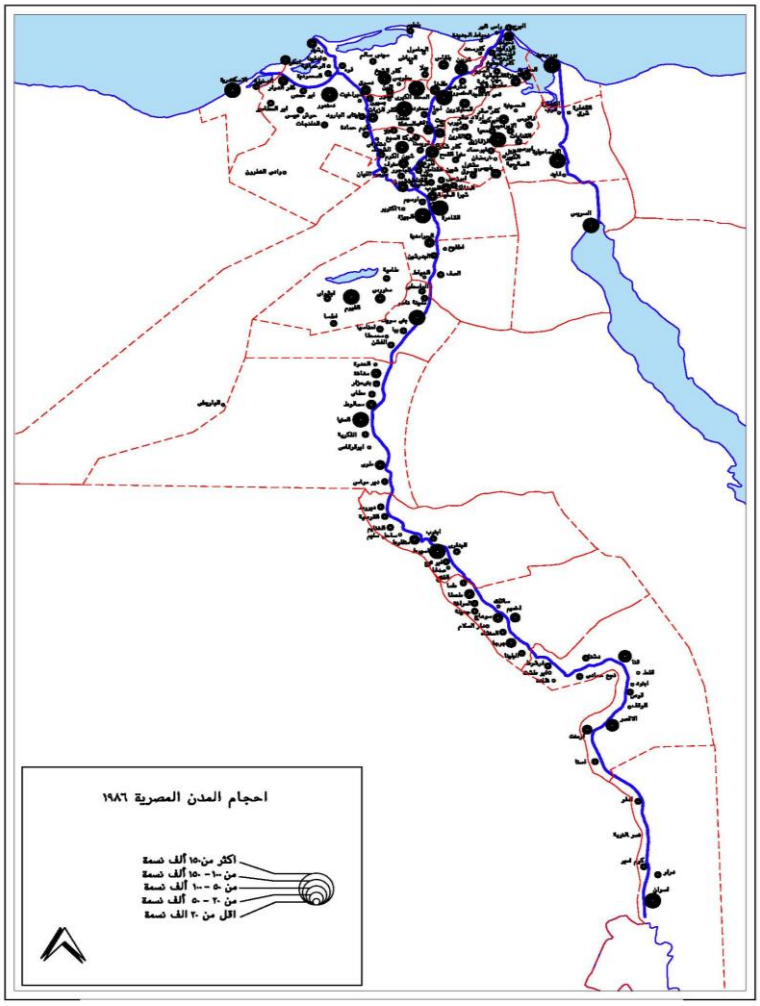
بلغ عدد مدن الوجه البحري الواقعة ضمن المراتب الحجمية العشرين الأولى عام 1976 سبع مدن، وهي بالترتيب التنازلي (شبرا الخيمة – المحلة – طنطا – المنصورة – الزقازيق – دمنهور – كفر الدوار – شبين الكوم)، وبدءًا من ذلك التاريخ اعتلت شبرا الخيمة ترتيب المدن بالدلتا، كما سبقت المحلة مدينة طنطا للمرة الأولى، ولتستمر على ذلك طوال هذه الفترة، وقد بلغ حجم المدينة الأولى (شبرا الخيمة) نحو أربعة أضعاف المدينة الأخيرة (شبين الكوم)، بينما بلغ حجم مدينة المحلة نحو ثلاثة أضعاف مدينة شبين الكوم، وعلى أي حال فإن مدن الدلتا الواقعة في هذه الفئة توفر لها من التوازنات الحجمية ما لم يتوافر لنظرائها في الوجه القبلي، ويرجع ذلك في الأساس إلى وجود قدر معقول من التجانس في توزيع المشروعات التنموية على مستوى مدن الدلتا الكبرى.

وفي عام 1986، بلغ عدد مدن الوجه البحري الواقعة ضمن هذه الفئة 8 مدن، هي بالترتيب التنازلي (شبرا الخيمة – المحلة – طنطا – المنصورة – الزقازيق – كفر الدوار – دمنهور – شبين الكوم)، وبلغ حجم المدينة الأولى (شبرا الخيمة) أكثر من خمسة أضعاف المدينة الأخيرة (شبين الكوم)، وهو ما يعني استمرار النمو المطرد لمدينة شبرا الخيمة؛ بفعل المؤثرات العاصمية، بينما استمرت العلاقة الحجمية بين المدينة الثانية (المحلة) والمدينة الأخيرة عند ثلاثة أضعاف. وتفوقت كفر الدوار حجميًّا على مدينة دمنهور للمرة الأولى، وهو نتاج طبيعي للتكثيف الصناعي الذي شهدته مدينة كفر الدوار خلال هذه الفترة وما قبلها مباشرة، كما ساعد تراجع دور القطن في الحياة الاقتصادية المصرية على حدوث هذا التطور، خاصة في ظل تراجع دور النقل الحديدي الذي كان يميز دمنهور عن كفر الدوار، لحساب النقل بالسيارة، الذي تتساوى فيه المدينتان (وهي نفس الظروف التي ساعدت المحلة على الاستمرار في تفوقها على مدينة طنطا)، وعليه فقد سجلت مدينة كفر الدوار معدل زيادة سكانية يقارب ضعف ما سجلته مدينة دمنهور خلال هذه الفترة.

ويمكن الاستدلال من حالة مدينتي كفر الدوار ودمنهور أن لتوطين الأنشطة الصناعية قدرة على الجذب السكاني، إن لم تساوِ فهي تفوق قدرة توطن الأنشطة الخدمية، وهنا يطرح السؤال حول: لماذا لم تنجح المدن الجديدة التي تكثف فيها التوطن الصناعي في جذب السكان، في حين نجحت مدينة كفر الدوار؟ وقد تكمن الإجابة في البحث على محورين؛ أولهما: أن المراكز الخدمية التي نشأت في جوارها المدن الجديدة وعلى رأسها القاهرة لم ولن تكون قابلة للمنافسة، ومع تحييد عامل التباعد؛ نظرًا لقرب هذه المدن الجديدة من القاهرة، مع تطور وسائل المواصلات، فإن هذا وحده يعد كفيلًا بإجهاض سياسات التوطين على الأقل في فترة الدراسة، وثانيهما: هي سياسات التوطين نفسها، والتي تجعل من تكلفة المعيشة في المدن الجديدة نحو ثلاثة أضعاف تكلفة المعيشة في عشوائيات القاهرة، وعلى أي حال، فإن دراسة هذه الإشكالية وآليات حلها في حاجة إلى مبحث مستقل.

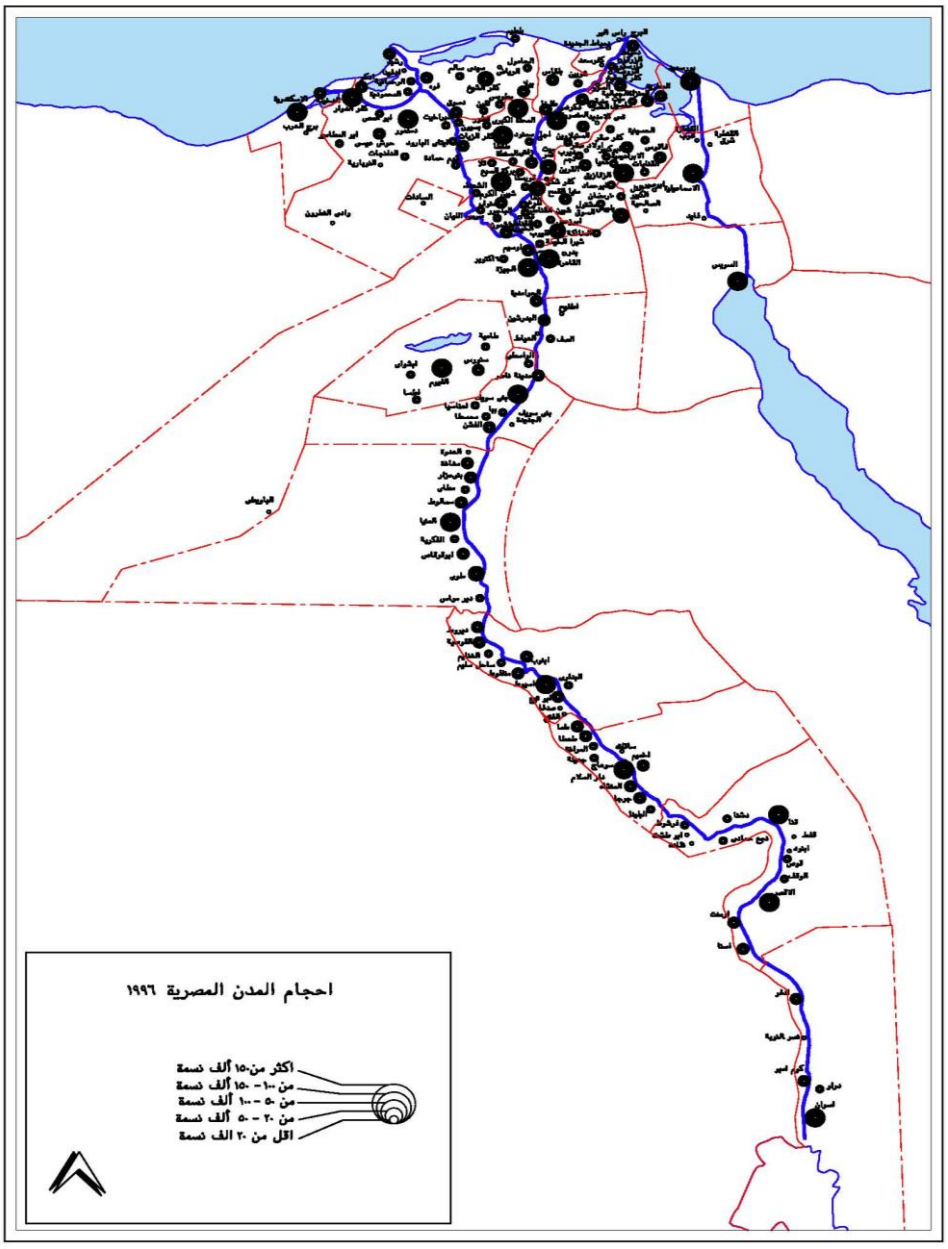
وفي عام 1996، بلغ عدد مدن الوجه البحري ضمن هذه الفئة 7 مدن بعد خروج شبين الكوم من هذه الفئة، وهذه المدن بالترتيب التنازلي (شبرا الخيمة – المحلة – طنطا – المنصورة – الزقازيق – كفر الدوار – دمنهور)، ويلاحظ أن ترتيب هذه المدن لم يتغير بين عامي 1986و1996، غير أن اللافت للنظر هو دخول مدينة الدخيلة إلى مدن هذه الفئة، وبطفرة حجمية هائلة بين عامي 1986و1996؛ حيث ضاعفت عدد سكانها بنحو أربعة أضعاف في عشر سنوات.

ومدينة الدخيلة تمثل ظاهرة بكل المقاييس، فالمشروعات الصناعية التي بدأت تتوطن في هذه المدينة منذ بداية الثمانينيات –بعد أن كانت مجرد ميناء بحري صغير لا قيمة له إلا فيما يتعلق باستيراد الكوك اللازم لصناعة الصلب– جعلت من هذه المدينة إحدى قلاع الصناعات الثقيلة في مصر، وعلى رأسها صناعة الصلب، ويمكن القول إن عقد الثمانينيات يمثل إعادة اكتشاف للمزايا النسبية العديدة لموضع وموقع هذه المدينة، ويطرح السؤال نفسه مرة أخرى: لماذا لم تنجح المدن الجديدة في جذب السكان كما نجحت الدخيلة؟ ويكفي القول إن حجم سكان مدينة الدخيلة عام 1996 أصبح يفوق عدد سكان جميع المدن الجديدة مجتمعة في نفس التعداد، على الرغم أن المدن الجديدة في هذا التاريخ كانت تساهم في الناتج الصناعي القومي بما يماثل خمسة أضعاف مدينة الدخيلة.



شكل رقم (10)

التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1986



شكل رقم (11)

التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1996

الهيكل العام لتوزيع المدن المصرية حسب تطوراتها الحجمية:

وتشير بيانات توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية خلال ثلاثة تعدادات متتالية من عام 1976 وحتى عام 1996[1] إلى الآتي:

أولاً: مدن الوجه البحري:

لم تشهد مدن الوجه البحري خلال هذه الفترة تقلبات واضحة في المراتب الحجمية، وذلك يعود في الأساس إلى انحسار ظاهرة المد الصناعي في الوادي والدلتا، والتي كانت على أشدها خلال عقدي الخمسينيات والستينيات من القرن العشرين، فباستثناء التفوق الذي حققته مدينة كفر الدوار على مدينة دمنهور، والطفرة الحجمية التي حققتها مدينة الدخيلة، حافظت معظم المدن الكبرى على رتبتها الحجمية، أو ظلت تدور حولها لا تبعد عنها كثيرًا، أما المدن المتوسطة والصغرى فقد تردد الكثير منها بين صعود وهبوط.

– فمدينة شبرا الخيمة استمرت في المرتبة الرابعة التي اكتسبتها عام 1976، إلا أنها أصبحت تفوق المدينة التي تليها مباشرة في الرتبة من مدن الوجه البحري (المحلة) بنحو الضعف عام 1996، بعد أن كانت تفوقها بنحو الثلث فقط عام 1976؛ وذلك بفعل التأثير العاصمي من جانب، وانحسار المد الصناعي على النحو الذي ذكر سابقًا.

– ومدينة المحلة، على الرغم من تراجعها من المرتبة الخامسة عام 1976 إلى المرتبة السادسة عام 1986 ثم إلى المرتبة السابعة عام 1996، إلا أنها حافظت على مكانها على رأس مدن الوجه البحري (مع استثناء مدينة شبرا الخيمة) الذي ورثته عن مدينة طنطا التي ظلت على رأس مدن الدلتا منذ بداية القرن التاسع عشر، وحتى بداية الربع الأخير من القرن العشرين، ويظهر أثر انحسار المد الصناعي على معدل الزيادة السكانية السنوي لمدينة المحلة، فبعد أن كان 4.9٪ سنويًّا في الفترة من 1960 حتى 1976، نجده يصل إلى 2.3٪ بين عامي 1976 و1986، ثم يصل إلى 0.9٪ بين عامي 1986 و1996، وهو مؤشر يعكس حالة الانحسار التي أشرنا إليها.

– ومدينة المنصورة التي حافظت على رتبتها الثامنة عامي 1976 و1986، وتراجعت إلى المرتبة التاسعة عام 1996؛ بفعل عودة مدينة السويس إلى وضعها السابق على فترة الحرب، إلا أن معدل الزيادة السكانية أخذ في التراجع؛ حيث سجل 2.2٪ بين عامي 1976 و1986، ثم وصل إلى 1.6٪ بين عامي 1986 و1996، ويلاحظ أن استمرار المد الخدمي مع انحسار المد الصناعي بمدن الدلتا هو الذي جعل تراجع معدل الزيادة السكانية بمدينة المنصورة يقل عنه بالنسبة لمدينة المحلة.

(1) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 6.

– ومدينة الزقازيق شهدت نموًّا غير مسبوق بفعل حرب أكتوبر وحركة التهجير، ويظهر ذلك في معدل الزيادة السكانية التي سجلتها زمن الحرب، فقد بلغ هذا المعدل 4.8٪ بين عامي 1960 و1976، ثم تراجع إلى 2.1٪ بين عامي 1976 و1986، ثم يواصل التراجع إلى أن يصل إلى 0.9٪ بين عامي 1986 و1996، وتراجع نمو مدينة الزقازيق مرتبط أساسًا بانتهاء دورها كمركز إمداد وتموين زمن الحرب، ثم كمركز إدارة وتحكم زمن إعادة التعمير، ثم انتقال الثقل الاقتصادي الإقليمي إلى مدينة العاشر من رمضان، تلك المدينة الجديدة الناشئة للتو.

أما المدن المتوسطة والصغرى بالدلتا، فإن منها ما ساعدته تلك الظروف السياسية والاقتصادية على التطور حضريًّا بشكل مثل طفرة في بعض الأحوال، وبشكل متزن في أحوال أخرى، ومن جانب آخر، فإن العديد من مدن الدلتا تراجعت كثيرًا في مراتبها الحجمية، ويمكن عرض ذلك في الآتي:

أ- مدن تأثرت حجميًّا إيجابيًّا:

– تأثرت مدينة طلخا إيجابيًّا بفعل الصناعات التي نقلت إليها من مدن القناة، فبعد أن كانت في المرتبة 58 عام 1976، تقدمت لتحتل المرتبة 45 عام 1986، ثم واصلت تقدمها لتحتل المرتبة 30 عام 1996، حيث أوشكت أن تضاعف سكانها ثلاث مرات خلال هذه الفترة.

– تطورت مدينة حوش عيسى إيجابيًّا؛ بفعل ربطها بطرق القاهرة الإسكندرية الصحراوي، ونمو محور استصلاح الأراضي الناشئ على الطريق الرابط بينهما، فنجدها تتقدم من الرتبة 72 عام 1976 لتصل إلى الرتبة 66 عام 1986، ثم تواصل تقدمها لتحتل المرتبة 49 عام 1996.

– يعتبر التطور الحجمي لمدينة الدخيلة في شكل طفرات عنيفة، تعيد للأذهان طريقة النمو الحضري لمدينة كفر الدوار، ولا يمكن إغفال تأثير مدينة الإسكندرية على كلا المدينتين، فقد قفزت مدينة الدخيلة من الرتبة 100 عام 1976، لتصبح في المرتبة 64 عام 1986 بعد أن فاق عدد سكانها ضعف ما كانت عليه عام 1976، ثم تواصل الطفرة لتقفز إلى الرتبة 18 عام 1996، بعد أن زاد سكانها بنحو خمسة أضعاف ما كانت عليه عام 1986، ونحو عشرة أضعاف ما كانت عليه عام 1976، وهذا النموذج لوحظ في حالات مشابهة كحالة مدينة شبرا الخيمة، والجيزة، وكفر الدوار، ويلاحظ تأثير العاصمتين على النمو الحضري لهذه الحالات.

– كذلك تطورت مدينة دكرنس حجميًّا، ولكن ذلك كان بفعل ضم بعض القرى إلى كتلتها العمرانية، وهو ما انعكس على تصنيفها الوظيفي، كما سيلي بيانه، فقد زاد سكانها بأكثر من الضعف بين عامي 1976 و1996، وتحركت رتبتها من الرتبة 55 إلى الرتبة 40 خلال هذه الفترة.

- كما حققت مدينة الجمالية تطورًا حجميًّا إيجابيًّا، فقد دخلت التصنيف الحضري عام 1986 وهي في المرتبة 81، لكنها سرعان ما تحركت إلى الرتبة 59 في عام 1996؛ وذلك بفعل قوة الدفع الابتدائية للتحول، وما يصاحبه من توطين خدمات، وخلق وظائف إدارية لتسيير أمور المركز الناشئ.

- استفادت مدينة الخانكة من نقل بعض صناعات التكرير والحرف التكميلية الصناعية التي نقلت إليها زمن الحرب واستمرت بعدها، وبدأت تشكل نواة صناعية ناشئة بقوة، فتقدمت من الرتبة 80 عام 1976 إلى الرتبة 67 عام 1996.

ب. مدن تأثرت حجميًّا سلبيًّا:

- أدى انحسار الدور الاقتصادي للقطن، وتقليص مساحته المزروعة والمحصولية إلى إرباك الانتظام الحجمي للمدن المتوسطة داخل منظومة العمران المصري، وذلك باعتبار القطن أحد أهم العوامل التي حكمت تشكيل الهيكل العام لمنظومة العمران الحضري المصري، وخاصة بالوجه البحري طوال القرن 19 وحتى منتصف القرن العشرين، فمعظم مدن الدلتا دخل القطن كأحد المركبات الأساسية في قواعدها الاقتصادية طوال هذه الفترة؛ إما بتجميعه وبتخزينه، أو كبسه وحلجه، أو غزله ونسجه، أو عصر بذرته، أو تصنيع الكسب ... إلخ، وعلى ذلك شهدت العديد من مدن الوجه البحري تراجعات، منها ما هو محدود ومنها ما هو حاد، وعلى سبيل المثال لا الحصر:

- تراجعت مدينة ميت غمر من الرتبة 26 عام 1986 إلى الرتبة 29 عام 1996.
- تراجعت مدينة المطرية من الرتبة 30 عام 1976 إلى الرتبة 38 عام 1996.
- تراجعت مدينة زفتى من الرتبة 37 عام 1976 إلى الرتبة 42 عام 1996.
- تراجعت مدينة منوف من الرتبة 33 عام 1976 إلى الرتبة 44 عام 1996.
- تراجعت مدينة كفر الزيات من الرتبة 42 عام 1976 إلى الرتبة 52 عام 1996.
- استمرت مدينة رشيد في تراجعها؛ حيث تراجعت من الرتبة 52 عام 1976 إلى الرتبة 61 عام 1996.
- تراجعت مدينة بيلا من الرتبة 54 عام 1976 (وهو العام الذي تحولت فيه إلى التصنيف الحضري) إلى الرتبة 63 عام 1996.
- تراجعت مدينة فوه من الرتبة 57 عام 1976 إلى الرتبة 72 عام 1996.
- كما سجلت سمنود تراجعًا ملحوظًا؛ حيث تراجعت من الرتبة 62 عام 1976 إلى الرتبة 87 عام 1996؛ أي أنها تراجعت 25 مرتبة في 20 عام، في دلالة واضحة لانحسار المد الصناعي، وخاصة المرتبط بالقطن أساسًا.

ثانيًا: مدن الوجه القبلي:

على الرغم من تباين حجم توطين المشروعات التنموية في الوجه البحري عنه في الوجه القبلي (لصالح الوجه البحري بالتأكيد)، إلا أن التطورات الحجمية بالوجه القبلي شهدت استقرارًا بدرجة أكثر وضوحًا من التطورات الحجمية بالوجه البحري، ويدعونا ذلك مرة أخرى للإشارة إلى اختلال منظومة القطن بالدلتا، والذي اكتسبت مدن الدلتا من خلالها قوة الدفع التنموي الحضري، بحيث مثل القطن محور الاتزان والاستقرار لديناميكية عمل منظومة عمران الدلتا، بشكل يتسم بقدر نسبي من التكامل الوظيفي، خاصة في خطوط الإنتاج الصناعي، وما يلزمه من شبكات للنقل وخدمات مساعدة.

وعلى ذلك شهدت هذه الفترة -وللمرة الأولى في تاريخ العمران المصري الحديث- استقرارًا لمدن الوجه القبلي، يفوق نظيره بالوجه البحري، وذلك ليس بفضل تفوق مشروعات التنمية الحضرية بالوجه القبلي عنها في الوجه البحري كما سبق القول؛ بل لأسباب أخرى، أهمها تطورات منظومة القطن، ونشأة المدن الجديدة، وتأثيرها المباشر على القواعد الاقتصادية للمدن القائمة. وعلى أي حال، فقد تأثرت مدن الوجه القبلي بالتطورات السياسية والاقتصادية التي شهدتها هذه الفترة، ولكن بدرجات متفاوتة على النحو الآتي:

أ- مدن تأثرت حجميًا إيجابيًا:

- تأثرت مدينة إدفو إيجابيًّا، مستفيدة من قوة الدفع التنموي الذي شهدته مدينة أسوان، وتوطين بعض المشروعات الصناعية القائمة على كهرباء السد العالي بها، بالإضافة إلى دخولها على خريطة تنمية السياحة المصرية، واستطاعت مدينة إدفو أن تتحرك من الرتبة 60 عام 1976 إلى الرتبة 32 عام 1996، بعد أن ضاعفت سكانها بنحو ثلاثة أضعاف خلال هذه الفترة.

- كما شهدت مدينة الحوامدية تطورًا ملحوظًا؛ بفعل أعمال الإحلال والتجديد والتكثيف التي شهدتها صناعة السكر بالمدينة في هذه الفترة، مع دخول صناعات تكميلية جديدة على الصناعات القائمة بالمدينة، ولذلك نجد المدينة تتحرك من الرتبة 41 عام 1976 إلى الرتبة 27 عام 1986، إلا أنها بدأت تتراجع نسبيًّا؛ حيث جاءت في الرتبة 33 عام 1996.

- تطورت مدينة سوهاج حجميًّا بين عامي 1986 و1996، وخلال هذه الفترة تقدمت من الرتبة 28 إلى الرتبة 20، وهي تماثل تقريبًا رتبتها عام 1976، ولا توجد أسباب مباشرة وواضحة على المستوى الاقتصادي يمكن بها تبرير تراجع وتقدم سوهاج خلال هذه الفترة، وقد تكون حالات المد والجذر في تيارات الهجرة الخارجية بصفة خاصة، والداخلية بصفة عامة ذات تأثير أقوى في ذلك، بالإضافة لعملية الضم الإداري لبعض القرى إليها.

- تطورت مدينة ناصر حجميًّا؛ ولكن بفعل الضم الإداري لبعض القرى لكتلتها العمرانية، واستطاعت من خلال ذلك أن تتقدم من الرتبة 69 عام 1986 (وهي نفس رتبتها عام 1976) إلى الرتبة 48 عام 1996.

- تقدمت مدينة كوم أمبو من الرتبة 70 عام 1986 إلى الرتبة عام 55 عام 1996، وتنطبق أسباب تطور مدينة إدفو السابق ذكرها على مدينة كوم أمبو.

- تطورت مدينة أبو قرقاص بفعل تكثيف صناعة السكر والصناعات التكميلية المصاحبة لها، واكتسب تطور المدينة حجميًّا شكل الطفرة، فبعد أن كانت في المرتبة 136 عام 1976 تقدمت إلى المرتبة 78، بعد أن ضاعفت عدد سكانها بنحو 5 أضعاف خلال هذه الفترة.

ب- مدن تأثرت حجميًّا سلبيًّا:

- تراجعت مدينة إخميم من الرتبة 35 عام 1976 إلى الرتبة 41 عام 1996، ولا يمكن إغفال ارتباط أنماط النمو الحضري لمدينة إخميم بأنماط النمو الحضري لمدينة سوهاج.

- شهدت عدة مدن بالوجه القبلي تراجعات طفيفة، لم تتجاوز خمس مراتب حجمية طوال هذه الفترة، وهو ما يؤكد على ما توصلنا إليه من أن مدن الوجه القبلي شهدت استقرارًا نسبيًّا في هذه الفترة، ومن أمثلة هذه المدن التي تراجعت قليلًا: (الأقصر - قنا - جرجا - طهطا - سمالوط - سنورس - أرمنت - منفلوط - مغاغة - إسنا - المنشأة).

- أما المدن التي سجلت تراجعات شديدة نسبيًّا تجاوزت خمس مراتب حجمية (وهي قليلة) خلال هذه الفترة فمن أمثلتها: (أبنوب - بني مزار - الفشن - ببا - دشنا - أبشواي - البلينا - جهينة - البداري - نجع حمادي).

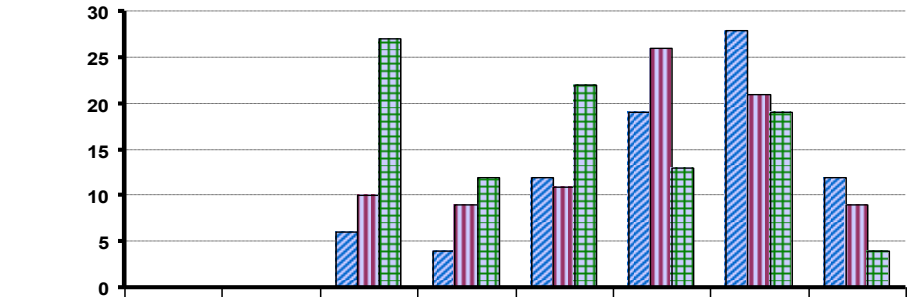
- بالنسبة لمدينة نجع حمادي، فإنها تمثل ظاهرة جديرة بالدراسة، فعلى عكس المتوقع للمدينة من نمو حضري؛ بفعل قوة الدفع المفترض أن يولدها مجمع الألومونيوم العملاق الذي توطن بها، وبدأ إنتاجه منذ أوائل السبعينيات، نجدها تسجل تقدمًا محدودًا جدًّا بعد تشغيل المجمع، تعاود بعده تراجعًا شديدًا من أعلى التراجعات التي شهدتها مدن الوجه القبلي في هذه الفترة، فبعد أن كانت في الرتبة 103 عام 1976 تتقدم إلى الرتبة 98 عام 1986، ولكن سرعان ما زالت قوة الدفع الضعيفة التي حققها مجمع الألومونيوم للنمو الحضري بالمدينة، لتتراجع إلى الرتبة 117 عام 1996، وهي رتبة أدنى مما كانت عليه المدينة قبل توطين مجمع الألومونيوم بها، ولعل الطبيعة النوعية التخصصية لصناعة الألومونيوم لم تكن قادرة على توليد فرص عمالة إضافية، وبالتالي - رغم تحقيقها لفوائض اقتصادية على مستوى الناتج العام - لم تتمكن من تكوين قاعدة اقتصادية للمدينة.

2.5 تحولات الوظائف والأدوار في المنظومة الحضرية:

أثرت التطورات السياسية والاقتصادية خلال هذه الفترة كثيرًا في التصنيف الوظيفي للعديد من المدن المصرية، وباستخدام نفس الأسلوب التحليلي المتبع في تصنيف المدن وظيفيًّا بهذه الدراسة، فإنه يمكن عرض التصنيف الوظيفي للمدن المصرية خلال هذه الفترة (مع استبعاد كل من القاهرة والإسكندرية والجيزة، كما سبقت الإشارة)، كما يلي:

المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة:

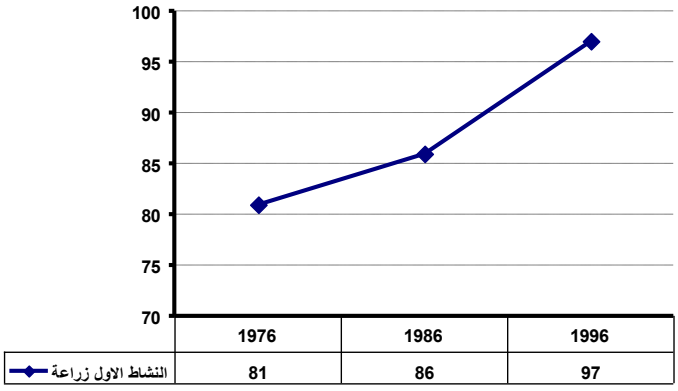
بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 81 مدينة عام 1976، وهو ما نسبته 53.3٪ من جملة المدن في نفس العام، والتي بلغ عددها 153 مدينة، وتركز نحو 73٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 30 ألف نسمة، في عام 1986 ارتفع عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة ليصبح 85 مدينة، وهو ما نسبته حوالي 49.4٪ من جملة المدن في نفس العام، والتي بلغ عددها 173 مدينة، وتركز نحو 65.9٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 30 ألف نسمة، وجدير بالذكر أن عام 1986 شهد دخول 19 مدينة للتصنيف الحضري، منها أربع مدن جديدة، كما يلاحظ أن انخفاض نسبة تركز المدن في الفئة الحجمية 30 ألف فأقل يشير إلى تحرك الوظيفة الزراعية مع التطور الحجمي لبعض المدن، دون أن تتأثر بالضغوط الحضرية التي يولدها الحجم، فعلى سبيل المثال جاءت مدن يقارب حجمها السكاني نحو 80 ألف نسمة أحادية الوظيفة زراعة (مثل مدن إدكو، والمطرية) (أشكال أرقام 12 و13)، وهي علاقة تضاد مع منطق النمو الحضري، والذي تحكمه علاقة تناسب عكسي بين حجم المدينة السكاني ومعامل توطن النشاط الزراعي بها.



	أكثر من ١٥٠ ألف	من ١٠٠:١٥٠ ألف	من ٥٠:١٠٠ ألف	من ٤٠:٥٠ ألف	من ٣٠:٤٠ ألف	من ٢٠:٣٠ ألف	من ١٠:٢٠ ألف	أقل من ١٠ آلاف
زراعة ١٩٧٦	0	0	6	4	12	19	28	12
زراعة ١٩٨٦	0	0	10	9	11	26	21	9
زراعة ١٩٩٦	0	0	27	12	22	13	19	4

شكل (12)

توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة على التصنيف الفئوي لحجم السكان



شكل رقم (13)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة

وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 97 مدينة، وهو ما نسبته حوالي 53٪ من جملة المدن التي بلغ عددها 183 مدينة، وقد تركز نحو 63٪ من هذه المدن في الفئة من 100:30 ألف نسمة، وهذا يؤكد على ما توصلنا إليه سابقًا من أن ضغوطات الحجم في النمو الحضري للمدن المصرية لا تمثل تأثيرًا قويًّا في توطين الوظائف الحضرية بالمدن المتوسطة (كحالة مصرية خالصة)؛ وذلك بفعل التدخلات القسرية في النمو السكاني والمكاني للمدينة، فتارة بضم قرى إلى الكتلة العمرانية للمدينة، وتارة بالتدخل في طبيعة التركيب المحصولي (ومحصول القطن خير مثال)، وتارة بحسر المد الصناعي في المدن القائمة لحساب المد الصناعي بالمدن الجديدة، دون توليد قواعد اقتصادية حضرية بديلة للمدن القائمة، ومحصلة كل ذلك أننا نجد مدنًا قد شارفت أن تتخطى عتبة 100 ألف نسمة، ولم تزل تعتمد على وظيفة أحادية هي الزراعة.

ويعبر تطور نسبة ما تمثله أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة إلى إجمالي المدن خلال هذه الفترة عن ردة حضرية فعلية للعديد من المدن، على الرغم من قدم دخولها للتصنيف الحضري، فما شهدته هذه المدن من تيارات مد وجذر للنشاط الصناعي؛ بفعل تحولات السياسة الاقتصادية للدولة -في خلال فترة تعتبر قصيرة جدًّا في عمر النمو الحضري للمدن- لم تكن لتستطيع مقاومته، على الرغم من نموها الحجمي التضخمي، لا الصحي.

وما يزيد الظاهرة تعقيدًا وتشابكًا، أن قطاع الزراعة نفسه كان يشهد انحسارًا في كثير من جوانبه في هذه الفترة، أهمها على الإطلاق تدني متوسط مساحة الحيازات الزراعية إلى حد بعيد تمامًا عن الجدوى الإنتاجية، ومن ثم الاقتصادية، كما أن الرقعة الزراعية داخل الدلتا والوادي أخذت في التآكل بمعدلات سريعة جدًّا، وأكثرها تآكلًا بالطبع هو ما يحيط بالمدن، وعلى ذلك فمن غير المنطقي

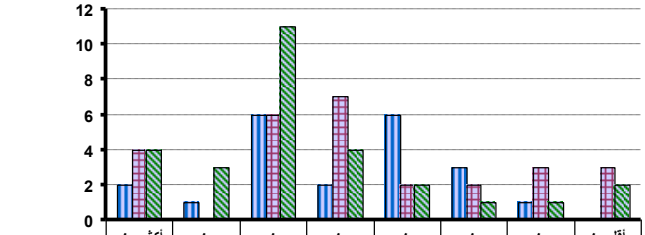
أن نقبل بأن المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة تعتمد على قاعدة اقتصادية زراعية؛ بل إن الأقرب للمنطق هو أن هذه المدن هي مدن بلا قاعدة اقتصادية، وهو ما يعني أن تضخمها الحجمي ما هو إلا مرحلة تجميع تسبق التوزيع، والتوزيع بالطبع سيكون على المدن الأكبر التي بدأت قواعدها الاقتصادية هي الأخرى تهتز، (كما سبق القول على حالة مدينة المحلة الكبرى على سبيل المثال)، وطالما بقيت وتيرة النمو الحضري للمدن المتوسطة على هذه الحال، فإن الاعتماد على المدن الجديدة كسياسة لتوزيع السكان وتخفيف الضغط على المدن الكبرى لن يجدي نفعا، خاصة في ضوء آليات تعمير المدن الجديدة المتبعة حاليًا.

المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 21 مدينة عام 1976، وهو ما نسبته حوالي 14.1٪ من جملة المدن، وتركز نحو 57٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 50 ألف نسمة، بينما في عام 1986 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 27 مدينة، وهو ما نسبته نحو 16٪ من جملة المدن، وتركز نحو 63٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 50 ألف نسمة، ولم تدخل أي مدينة من المدن التي ظهرت لأول مرة في التصنيف الحضري ضمن هذه الفئة من المدن، باستثناء مدينتي العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر، وهما من المدن الجديدة، كما شهدت هذه الفترة استمرارًا لثبات بعض المدن التي دخلت التصنيف الحضري حديثًا على وظيفتها الأولى صناعة، ومن هذه المدن مدينة نقادة (دخلت التصنيف الحضري عام 1960)، ومدينة الدخيلة (دخلت التصنيف الحضري عام 1976)، بينما خرجت من هذا التصنيف مدن ثبتت عليه لفترة طويلة، ومن أهم هذه المدن مدينة ميت غمر، كما شهدت هذه الفترة دخول مدينة كوم أمبو لهذا التصنيف، متحولة عن الوظيفة الزراعية التي كانت عليها عام 1976، ولتستمر على وظيفتها الأولى صناعة للفترة التعدادية التالية (أشكال أرقام 14 و15).

وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 28 مدينة، وهو ما نسبته نحو 15.6٪ من جملة المدن المصرية في هذه الفترة، وتركز حوالي 35.7٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 50 ألف نسمة، ويعد تراجع النصيب النسبي للفئة الحجمية أقل من 50 ألف نسمة في عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة مؤشرًا إيجابيًّا على بداية نضوج العلاقة بين الحجم والوظيفة في المدن المصرية، وخاصة المدن متوسطة الحجم، وإن كان يبدو أن هناك تناقضًا ظاهريًّا بين دلالات هذا المؤشر وبين ما أظهرته نتيجة دراسة المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة بهذه الدراسة، فإن ذلك ليس من سبيل التناقض الفعلي؛ بل الاستدلال على أن التدخلات القسرية بفعل السياسات الإدارية والسياسات الاقتصادية هي التي تعوق النمو الطبيعي للعلاقة بين حجم المدن ووظائفها، ومما لا شك فيه أن سلامة هذه العلاقة هي أساس كفاءة عمل منظومة / منظومات العمران المصري (وأي

منظومة عمران بوجه عام). إلا أن واقع الحال من خلال نتائج هذه الدراسة فإن هذه العلاقة على مستوى منظومة العمران المصري ظلت تعاني من اضطراب هذه العلاقة طوال فترة الدراسة.

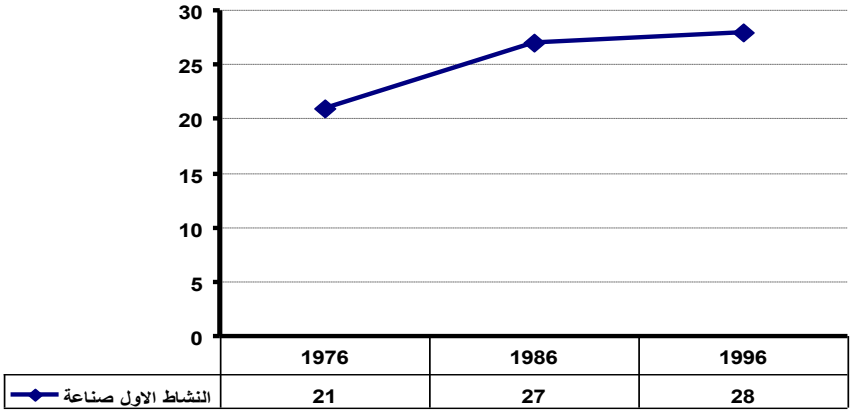


	أكثر من ١٥٠ ألف	من ١٥٠:١٠٠	من ١٠٠:٥٠	من ٥٠:٤٠	من ٤٠:٣٠	من ٣٠:٢٠	من ٢٠:١٠	أقل من ١٠ آلاف
صناعة ١٩٧٦	2	1	6	2	6	3	1	0
صناعة ١٩٨٦	4	0	6	7	2	2	3	3
صناعة ١٩٩٦	4	3	11	4	2	1	1	2

شكل (14)

تطور توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة على الفئات الحجمية

وقد دخلت مدينتا السادات وبدر (وهما من المدن الجديدة التي ظهرت للمرة الأولى في التصنيف الحضري عام 1996) ضمن المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة، كما استعادت مدينة رشيد في هذه الفترة وظيفتها الصناعية التي كانت قد فقدتها عام 1986، ومرة أخرى فإن دخول المدينة لتصنيف وظيفي ثم تحولها عنه بعد نحو عشر سنوات، ثم استعادته مرة أخرى بعد نحو عشر سنوات أخرى، فإن الدلالة الواضحة لذلك هو هشاشة البنية الحضرية في حالة المدن حديثة العهد بالتصنيف الحضري، وهشاشة القاعدة الاقتصادية للمدينة في حالة المدن ذات التاريخ الحضري الممتد، والحالة الأولى تعد نتيجة منطقية لعدم قدرة القرار الإداري وحده في تكوين بنية حضرية سليمة متولدة للتو من رحم بنية ريفية عميقة الجذور، أما الحالة الثانية فهي نتيجة منطقية للتدخلات القسرية في توجيه النمو الحضري؛ بهدف تحقيق عوائد سياسية واقتصادية بشكل مجمل وسريع، بغض النظر عن التداعيات المحتملة، والتي لا تتكشف إلا من خلال دراسة (تفصيلية ومتأنية)، وهي ضد (المجمل والسريع).



شكل رقم (15)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة

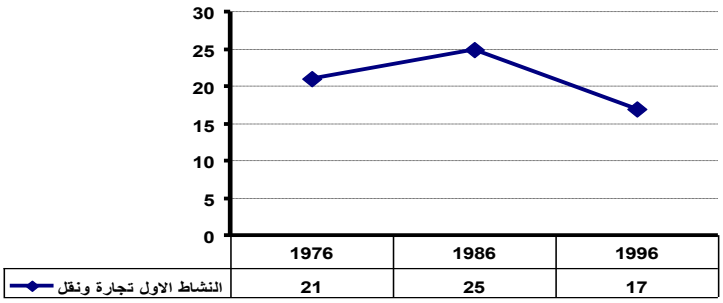
ويلاحظ أنه في عام 1996 تراجعت عدة مدن عن وظيفتها الأولى صناعة، وهذه المدن هي (فوه – العياط – السويس، التي تحولت إلى التجارة والنقل – قوص – فارسكور – كفر سعد – وادي النطرون)، بينما دخلت عدة مدن في التصنيف للمرة الأولى، أو استعادت وظيفتها بعدما فقدتها سابقًا، وهذه المدن هي (الصف – ميت غمر – دشنا – زفتى – رشيد – الباويطي – السادات – بدر)، وعلى ذلك يكون عدد المدن التي استمرت على وظيفتها الأولى صناعة بين عامي 1986 و1996 يبلغ 20 مدينة، وهي المدن التي يتكون منها الهيكل العام الأساسي لمدن مصر الصناعية.

المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 21 مدينة عام 1976، وهو ما نسبته نحو 14.1٪ من جملة المدن في هذه الفترة، وتركز حوالي 76.2٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 50 ألف نسمة، وهي نسبة منطقية إذا وضع في الاعتبار أن وظيفة التجارة والنقل تمثل مرحلة انتقالية بين الوظائف الأولية (الزراعة) والثانوية (الصناعة)، إلا أن واقع تطور وظائف المدن بمصر في هذه الفترة تحرك عكس هذا الاتجاه المنطقي، فبعد أن كان عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل الواقعة في الفئة أثر من 150 ألف نسمة عام 1976، هو مدينتان فقط، نجدهم يزدادون إلى ثلاث مدن عام 1986 ثم إلى خمس مدن عام 1996 (وهو العام الذي بلغ فيه عدد مدن الصناعة الواقعة في الفئة الحجمية 150 ألف فأكثر أربع مدن فقط)؛ أي أن النمو الحجمي لم يواكبه التخلي عن الوظيفة الانتقالية؛ بل أصبحت وظيفة أساسية لعدد من المدن يفوق عدد مدن الصناعة، وهي علاقة مقلوبة بالتأكيد.

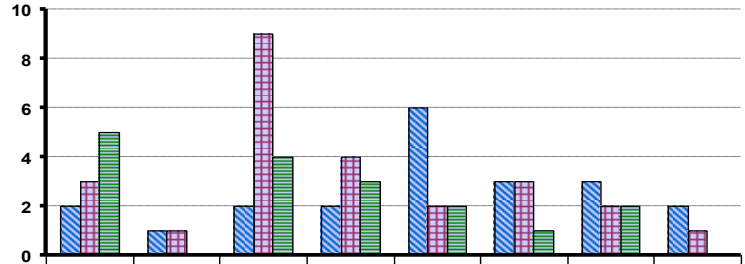
وفي عام 1986 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 25 مدينة، وهو ما نسبته حوالي 14.8٪ من جملة المدن، وتُعزى هذه الزيادة في عدد مدن هذه الفئة إلى آثار سياسة الانفتاح من جانب، ولدخول عدد كبير في التصنيف الحضري خلال هذه الفترة من جانب آخر، وتركز 52٪ من المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الفئة الحجمية أكثر من 50 ألف نسمة. وقد جاءت 13 مدينة من مدن هذه الفئة أحادية الوظيفة تجارة ونقل عام 1986، كما تعادل عدد مدن الوجه القبلي مع مدن الوجه البحري الواقعة في هذا التصنيف، بعد أن كانت مدن الوجه القبلي دائمًا تتفوق عددًا على مدن الوجه البحري في هذا التصنيف؛ نتيجة لتفوق مدن الوجه البحري في الاستحواذ على معظم المشروعات الصناعية، ولكن بعد بداية انحسار المد الصناعي في المدن القائمة، فإن نوعًا من التجانس بدأ يظهر في الأفق بين مدن الوجه القبلي ومدن الوجه البحري، وهو تجانس لم يقم على زيادة معدلات التنمية بالوجه القبلي بقدر ما قام على انحسار معدلات التنمية بالوجه البحري (أشكال أرقام 16 و17).

وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 17 مدينة، وهو ما نسبته حوالي 9.4٪ من جملة المدن، كما تركز حوالي 53٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أكثر من 50 ألف نسمة، وقد كان الانخفاض الواضح في عدد المدن التي جاءت وظيفتها الأولى تجارة ونقل لحساب عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات (كما سيلي بيانه).



شكل (16)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل



	أكثر من ١٥٠ ألف	من ١٠٠:١٥٠ ألف	من ٥٠:١٠٠ ألف	من ٤٠:٥٠ ألف	من ٣٠:٤٠ ألف	من ٢٠:٣٠ ألف	من ١٠:٢٠ ألف	أقل من ١٠ آلاف
تجارة ونقل ١٩٧٦	2	1	2	2	6	3	3	2
تجارة ونقل ١٩٨٦	3	1	9	4	2	3	2	1
تجارة ونقل ١٩٩٦	5	0	4	3	2	1	2	0

شكل رقم (17)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الفئات الحجمية

وقد جاءت مدن القناة الثلاثة ضمن مدن هذه الفئة الوظيفية، ولكن بمركبات وظيفية راسخة، فقد جاءت مدينة السويس بمركب وظيفي (تجارة ونقل وصناعة)، بينما جاءت مدينتا بورسعيد والإسماعيلية بمركب وظيفي (تجارة ونقل وخدمات)، وتبدو تأثيرات الموقع واضحة على هذا التصنيف، ولكن مع ملاحظة بداية تراجع قيمة معامل توطن نشاط التجارة والنقل بمدينة بورسعيد لحساب قيمة معامل توطن نشاط الخدمات، وذلك مثل بداية انحسار دور مدينة بورسعيد كمنطقة حرة؛ حيث تم إلغاء قوانين المناطق الحرة في وقت لاحق وقريب بدعوى عدم دستوريتها، وهو الذي كان يدعم الدور الوظيفي لمدينة بورسعيد، ويمنحها مزايا نسبية لا تتوافر لأي من مدن الموانئ، بما فيها الإسكندرية.

وهنا يجب تسجيل ملاحظة مهمة جدًّا، فعند سن القوانين التي جعلت من بورسعيد منطقة حرة كانت الفكرة المسيطرة على متخذ القرار هو جعل مدينة بورسعيد منطقة صناعية من الدرجة الأولى، تأتي إليها المواد الخام أو النصف مصنعة، ومن ثم يتم تصنيعها أو تجميعها، ويعاد شحنها مرة أخرى. وهي نفس الفكرة التي تستمد منها حاليًا مدينة دبي شهرتها الإقليمية؛ بل والعالمية أيضًا، إلا أن تلك الفكرة الطموحة بقوانينها المنظمة لها تزامنت مع استفحال ثقافة الانفتاح الاقتصادي (الاستهلاكي)، وقد استطاعت تيارات المد الطاغية لثقافة الانفتاح الاستهلاكي من إغراق الفكرة ووأدها وهي في مهدها، ولم تتمكن القوانين المنظمة لعمل المناطق الحرة وحدها من إعادة المدينة إلى مسارها المستهدف، ولم يجد المسئولون حلًّا سوى إلغاء المنطقة الحرة -بدلًا من إصلاح الاختلال الهيكلي الذي أدى إلى هذا الوضع- لتتحمل البنية الحضرية لمدينة بورسعيد وحدها نتائج كل هذا

التخبط السياسي والاقتصادي الذي تولد في فترة تحولات أيديولوجية عنيفة وراديكالية إلى أبعد حد.

المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 26 مدينة عام 1976، وهو ما نسبته حوالي 17.5٪ من جملة المدن في هذه الفترة، وتركز حوالي 57.7٪ من جملة هذه المدن في الفئة الحجمية أكبر من 50 ألف نسمة.

وفي عام 1986 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 31 مدينة، وهو ما نسبته حوالي 18.3٪ من جملة المدن في هذه الفترة، وتركز أكثر من 25٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية 150 ألف فأكثر؛ حيث ضمت سبع مدن من بين أكبر 20 مدينة في التصنيف الحجمي لعام 1986، وهذه المدن هي (طنطا، ودمنهور، والمنصورة، وأسيوط، والزقازيق، والفيوم، وبني سويف)، وعمومًا فإن التطور الذي شهده قطاع الخدمات على مستوى التحسن النسبي في توزيع الخدمات الإقليمية، وكذلك على المستوى الكمي والنوعي، أدى إلى زيادة أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات، ولكن بالإضافة لذلك فإن انحسار أو توقف المد الصناعي بالمدن القائمة ساعد هو الآخر على تحقيق هذه الزيادة.

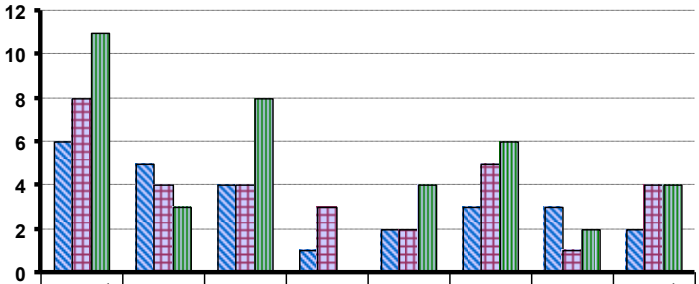
هذا بالإضافة لما شهده هذا القطاع من تضخم وظيفي يفوق أضعاف احتياجه الفعلي، وهو ما جعل عدد العاملين بقطاع الخدمات (بأنواعها المختلفة) على المستوى القومي يكاد يساوي عدد العاملين بقطاع الزراعة؛ بل إنه تساوى معه بالفعل في السنة التعدادية التالية (عام 1996)، وانعكست بالطبع الآثار السلبية العديدة لظاهرة التضخم الوظيفي بقطاع الخدمات على مستوى الأداء الاقتصادي للمدن، ومدى مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي بوجه عام، وعلى مستوى دخول أفرادها بوجه خاص، وباستثناء بعض الخدمات الإنتاجية في بعض القطاعات (كالسياحة والتخزين ... إلخ) فلا يمكن الاعتماد على قطاع الخدمات في تكوين قواعد اقتصادية للمدن، وحتى السياحة يعتبرها البعض ذات سمات تقلبية وموسمية تهدد استقرار القواعد الاقتصادية لمدنها، وقد تأثرت مدينة الأقصر بهذه السمات لفترات مشهودة وليست بالقصيرة.

وهناك مؤشرات عديدة توحي بإغراق المدن المصرية في الاعتماد على الخدمات حاليًا في هيكلة البنية الحضرية للمدينة، وهو أمر لا شك ينطوي على خطورة بالغة في المستقبل، فعلى سبيل المثال جاءت كل المدن عواصم المحافظات الواقعة في هذا التصنيف باستثناء مدينتي (طنطا وشبين الكوم) أحادية الوظيفة خدمات، على الرغم أن الأصل في الوظائف التعدد وخاصة في حالة المدن الكبرى،

والمدن التي سجلت هذا التصنيف هي (المنصورة – أسيوط – الزقازيق – الفيوم – بني سويف – قنا – بنها – كفر الشيخ – سوهاج).

وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 38 مدينة، وهو ما نسبته 21٪ من جملة المدن في هذه الفترة، وتركز حوالي 29٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أكبر من 150 ألف نسمة.

كما استحوذ هذا التصنيف على 13 مدينة من عواصم المحافظات، منها 9 مدن أحادية الوظيفة خدمات، وهذه المدن هي (المنصورة – أسيوط – الفيوم – المنيا – بني سويف – سوهاج – شبين الكوم – قنا – بنها)، ويلاحظ أن 6 مدن من هذه المدن التسعة من الوجه القبلي، وهو يعكس طبيعة العلاقة بين الحالة التنموية المتراجعة للمدن، وتمكن وظيفة الخدمات بمفردها منها. ويلاحظ دخول مدينتي دمياط الجديدة وبني سويف الجديدة لقائمة المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات، وهما وافدتان للتو للتصنيف الحضري، كما يلاحظ خلو مدن هذا التصنيف من أي من مدن القناة، على الرغم من توطين العديد من الخدمات الإقليمية والخدمات التي تتطلبها طبيعة تشغيل الموانئ والقناة الملاحية، إلا أن قوة الأنشطة الاقتصادية الأخرى، وعلى رأسها التجارة والنقل، لم تفسح المجال لقطاع الخدمات ليعتلي وظيفتها الأولى، وعلى ذلك لا يمكن الادعاء بأن في الحالة المصرية تعتبر الخدمات هي قمة الوظائف الحضرية، إلا إذا اعتبرنا مثلًا أن مدنًا مثل (منيا القمح أو كوم حمادة أو كفر صقر أو ...) –وكلها جاءت وظيفتها الأولى خدمات– أكثر تحضرًا من مدن مثل (بورسعيد والسويس والإسماعيلية)، وكلها جاءت وظيفتها الأولى تجارة ونقل (أشكال أرقام 18 و19).

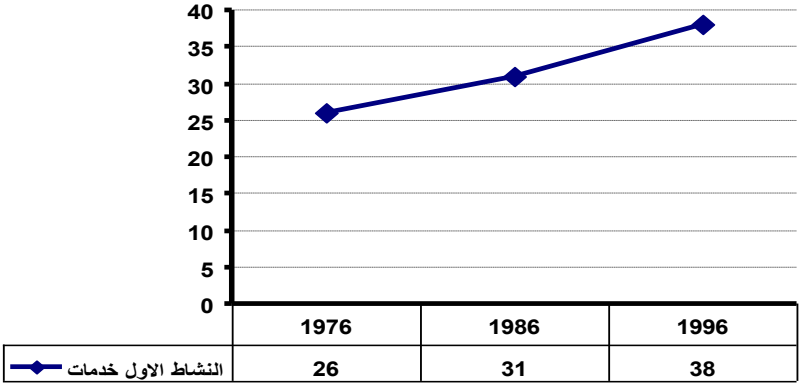


	أكثر من ١٥٠ ألف	من ١٥٠:١٠٠	من ١٠٠:٥٠	من ٥٠:٤٠	من ٤٠:٣٠	من ٣٠:٢٠	من ٢٠:١٠	أقل من ١٠ آلاف
خدمات ١٩٧٦	6	5	4	1	2	3	3	2
خدمات ١٩٨٦	8	4	4	3	2	5	1	4
خدمات ١٩٩٦	11	3	8	0	4	6	2	4

شكل رقم (18)

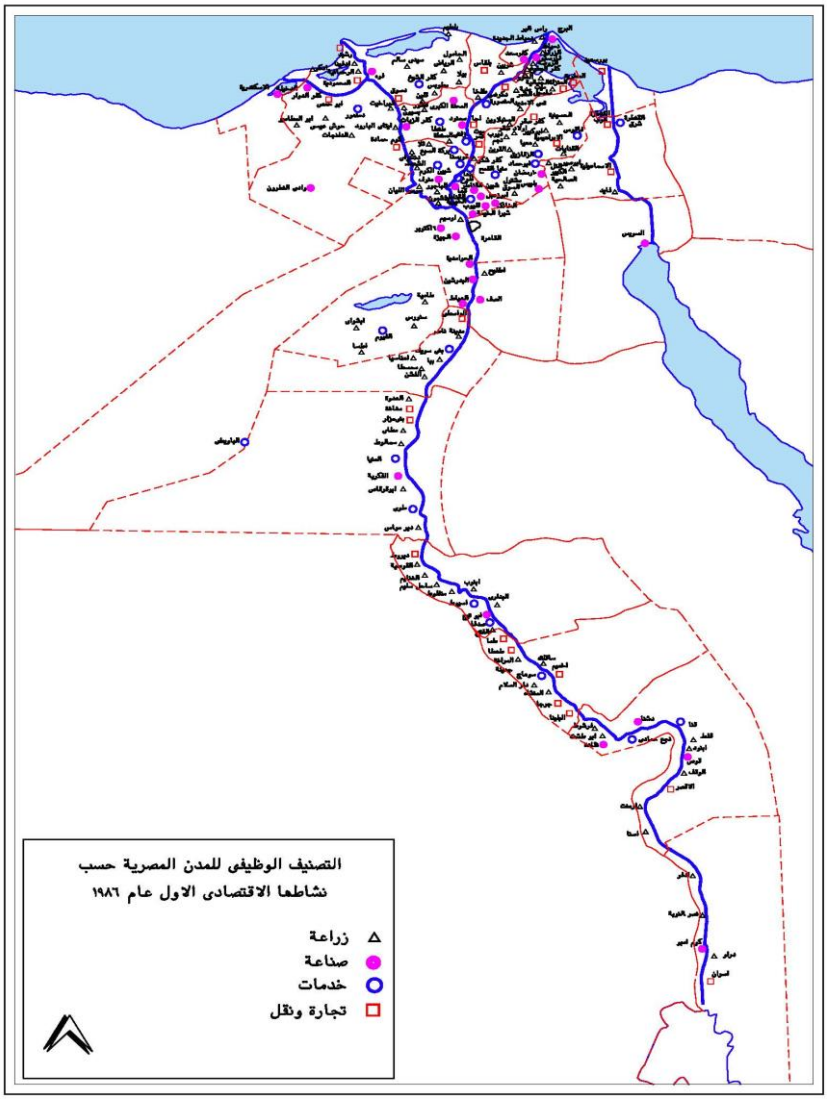
تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات في الفئات الحجمية

وعمومًا فإن التصنيف الوظيفي للمدن المصرية على امتداد فترة الدراسة (باستثناء بعض الحالات الخاصة في فترات خاصة) يعكس ما تتيحه السياسات الحكومية لهذه المدن من فرص وظيفية محكومة بالتمويل الحكومي من جانبه الاقتصادي، وبالتوقيت الحكومي من جانبه السياسي، وعليه فالظواهر الحضرية التي نلمسها عند دراسة النمو الحضري للمدن المصرية من خلال منظومة العمران الكلية ومنظوماتها الفرعية، تؤكد على أن هذا النمو لم يكن يومًا محكومًا (بالفعل)، بل (برد الفعل)، وإلا فبما نفسر التحولات السريعة والانعكاسية لمعظم وظائف المدن المصرية إلا كرد فعل ملازم لحالات المد والجذر التنموي (الكمي والنوعي)، وهو ما يمكن اعتباره نوعًا من المرونة المفروضة؛ للحفاظ على الوجود الحضري في حدوده الدنيا للعديد من المدن المصرية.



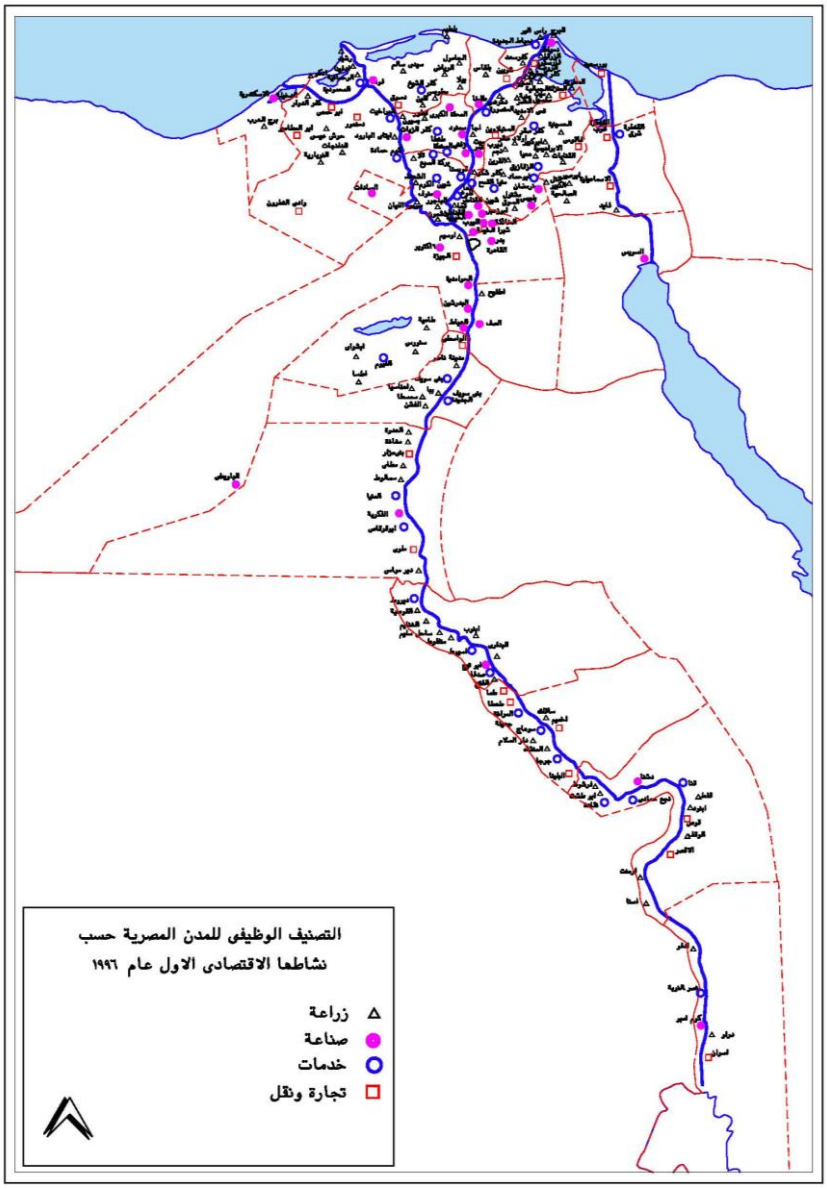
شكل رقم (19)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات



شكل رقم (20)

التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات عام 1986



شكل رقم (21)

التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات عام 1996

الهيكل التوزيعي للمدن حسب تطور تصنيفها الوظيفي خلال هذه الفترة:

تشير بيانات تطور المركبات الوظيفية للمدن المصرية في الفترة 1976 – 2000، ومن خلال رؤية تحليلية لجداول تطور التصنيف الوظيفي للمدن المصرية في هذه الفترة، ومن خلال تتبع المركبات الوظيفية للمدن، فإنه يمكن استخلاص عدة نتائج مهمة؛ حيث بدا واضحًا أثر التحولات الأيديولوجية لسياسات الحكم ،التي سبق الإشارة إليها، على تطور هذه المركبات الوظيفية، ويمكن إيجاز أهم ملامح هذا التطور في الآتي:

- جاء عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 27 مدينة عام 1986، منها ثماني مدن ذات مركب وظيفي (صناعة وزراعة)، وتركز معظمها في الوجه البحري؛ حيث إن هذه المتلازمة الوظيفية كانت ما زالت أكثر وضوحًا في الوجه البحري عنها في الصعيد؛ بسبب التأثير الباقي للقطن على التصنيف الوظيفي لمدن الوجه البحري، كما جاءت مدينة واحدة ذات مركب وظيفي (صناعة وخدمات) هي مدينة كفر الزيات، والغريب في الأمر أن هذا المركب هو أكثر المركبات الوظيفية الحضرية اقترابًا من منطق النمو الحضري السليم، إلا أن مدينة واحدة فقط هي التي سجلته في هذه الفترة، وجاءت مدينتان فقط بمركب وظيفي (صناعة وتجارة ونقل)، وهما مدينتا شبرا الخيمة والدخيلة، والأولى اكتسبت هذا المركب الوظيفي؛ بفعل التأثير العاصمي والحجم السكاني، أما الثانية فقد اكتسبته بفعل تأثير الميناء، كما جاءت 16 مدينة ذات وظيفة أحادية صناعة.
- وفي عام 1996 كان عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 28 مدينة، منها خمس مدن ذات مركب وظيفي (صناعة وزراعة)، وأربع مدن جاء مركبها الوظيفي (صناعة وخدمات)، بينما جاءت ثماني مدن بمركب وظيفي (صناعة وتجارة ونقل)، كما جاءت 12 مدينة أحادية الوظيفة (صناعة)، وعمومًا فإن التصنيف الوظيفي يعكس تبادل الأدوار بين الزراعة والتجارة والنقل في المركبات الوظيفية للمدن، وكلاهما يمثلان حالة انتقالية إلى مستوى أعلى من التحضر لم تبلغه العديد من المدن.
- بالنسبة للمدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، والتي بلغ عددها 85 مدينة عام 1986، فقد جاء منها 59 مدينة أحادية الوظيفة زراعة بنسبة حوالي 70٪ من جملة المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، وهي نسبة مرتفعة جدًّا حتى في ظل ضم 15 قرية للتصنيف الحضري في هذه الفترة، كما جاءت خمس مدن بمركب وظيفي (زراعة وصناعة)، بينما جاءت 13 مدينة ذات مركب وظيفي (زراعة وخدمات)، وهو مركب شاذ حضريًّا؛ حيث يتعارض مع مراحل التحول الوظيفي المنطقية، والتي تبدأ من الزراعة ثم التجارة ثم الصناعة ثم الخدمات، ولكن أن تقفز هذه المدن

من الزراعة إلى الخدمات، فإن ذلك يعكس أقصى درجات التدخل القسري في توجيه النمو الحضري للمدن، كما جاءت ثماني مدن بمركب وظيفي (زراعة وتجارة ونقل)، وهو المركب الوحيد الذي يتسم بمنطقية النمو الحضري، ولكن عدد المدن صاحبة هذا المركب الوظيفي لا تمثل إلا نحو 9٪ فقط من جملة المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة.

- في عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 97 مدينة، منها 48 مدينة أحادية الوظيفة زراعة، وهو ما نسبته حوالي 50٪ من جملة المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، وهو تطور جيد؛ حيث بدأ عدد المدن ذات الوظيفة الأحادية زراعة في التراجع، بينما زاد عدد المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة وخدمات) ليصل إلى 32 مدينة (بعد أن كان 13 مدينة فقط عام 1986)، وهو ما يعني تزايد حدة تراجع النمو الحضري عن خطواته المنطقية، أو بمعنى آخر اعتبار التوجهات الحكومية للمدن على أنها مراكز خدمات أولًا وقبل أن تكون مراكز إنتاج حضري، وكل ذلك يصيب القواعد الاقتصادية للمدن بقدر كبير من التراجع والجمود. وجاءت 10 مدن فقط بمركب وظيفي (زراعة وتجارة ونقل)، وأخيرًا جاءت سبع مدن فقط بمركب وظيفي (زراعة وصناعة).
- في عام 1986 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 31 مدينة، منها 13 مدينة ذات وظيفة أحادية خدمات (معظمها مدن عواصم محافظات)، بينما جاءت 10 مدن ذات مركب وظيفي (خدمات وتجارة ونقل)، وهو المركب الذي أفرزته ودعمته سياسات الانفتاح، أما مدن المركب الوظيفي (خدمات وصناعة)، ذلك المركب الوظيفي الحضري النموذجي، فلم تحتله إلا خمس مدن فقط، من بينها مدينتي (طنطا وشبين الكوم)، أخيرًا جاءت ثلاث مدن على المركب الوظيفي (خدمات وزراعة)، وهو ما يمكن أن نطلق عليه مركب (الرأس والذيل)، والذي يتخطى كل الروابط بينهما.
- وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 38 مدينة، جاء نصفها بوظيفة أحادية خدمات، بينما جاءت 11 مدينة بمركب وظيفي (خدمات وتجارة ونقل)، وزاد عدد مدن المركب الوظيفي (خدمات وزراعة) ليصبح ثماني مدن، أما المركب الوظيفي الحضري النموذجي (خدمات وصناعة)، فلم تحتله أي مدينة في هذه الفترة.
- في عام 1986 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 25 مدينة، جاء منها 13 مدينة أحادية الوظيفة تجارة ونقل، وتفوق عدد مدن الوجه البحري على مدن الوجه القبلي في هذه الفئة من المدن (للأسباب التي ذكرت سابقًا)، والغريب في الأمر أن مدنًا لها تاريخ حضري ممتد، وقعت ضمن فئة المدن أحادية الوظيفة تجارة ونقل مثل (الأقصر – وميت غمر – وجرجا)، في

حين أن هذا التصنيف يعد منطقيًّا لمدن داخلة للتو في طور التحول النشط على المتصل الريفي الحضري، وجاءت خمس مدن بمركب وظيفي (تجارة ونقل وخدمات)، وأهمها على الإطلاق مدينة بورسعيد، كما جاءت أربع مدن بمركب وظيفي (تجارة ونقل وزراعة)، وهو مركب تحتله منطقيًّا المدن التي تحاول أن تبدأ خطواتها الأولى على المتصل الريفي الحضري، ومن المفارقات الغريبة أن تضم هذه المدن كلًّا من مدينتي رشيد وإخميم على ما لهما من تاريخ حضري تراكمي يفوق العمر الحضري المدون للقاهرة نفسها، وأخيرًا جاءت مدينتان فقط بمركب وظيفي تجارة ونقل وصناعة، وهما (الإسماعيلية ودشنا).

- وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 17 مدينة، منها ثلاث مدن فقط أحادية الوظيفة تجارة ونقل، في حين جاءت 12 مدينة بمركب وظيفي (تجارة ونقل وخدمات)، وشملت هذه الفئة مدنًا كبرى مثل (بورسعيد - الإسماعيلية - أسوان - الأقصر)، وهكذا حلت الخدمات محل الصناعة في المركب الوظيفي لمدينة الإسماعيلية، كما تخلت مدينة بورسعيد عن الوظيفة الصناعية التي كانت مستهدفة لها، ومن أجلها تم إنشاء المنطقة الحرة كما سبق القول، كما تحولت أسوان عن وظيفتها الصناعية التي منحتها لها مشروعات الثورة، لتستقر على التجارة والخدمات؛ بفعل الدور الذي منحته لها سياسة الانفتاح.

جدول رقم (9)

تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
شبرا الخيمة	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل
المحلة	صناعة	خدمات	صناعة		صناعة	
كفر الدوار	صناعة		صناعة		صناعة	
الدخيلة	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل
بلبيس	صناعة	تجارة ونقل	صناعة		صناعة	تجارة ونقل
دمياط	صناعة	تجارة ونقل	صناعة		صناعة	
قليوب	صناعة	زراعة	صناعة		صناعة	زراعة
الحوامدية	صناعة		صناعة		صناعة	
منوف	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	صناعة	خدمات
كفر الزيات	صناعة	خدمات	صناعة	خدمات	صناعة	تجارة ونقل
أبو تيج	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	تجارة ونقل
البدرشين	صناعة		صناعة		صناعة	زراعة
سمنود	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
أبو زعبل	صناعة		صناعة	زراعة	صناعة	زراعة
الخانكة	صناعة		صناعة	زراعة	خدمات	
شبين القناطر	صناعة	تجارة ونقل	صناعة		تجارة ونقل	صناعة
رمضان 10	صناعة		صناعة			
6 أكتوبر	صناعة		صناعة			
زفتى	صناعة	تجارة ونقل	خدمات	صناعة	صناعة	خدمات
القناطر الخيرية	صناعة		خدمات		خدمات	
الباويطي	صناعة		خدمات	زراعة		
ميت غمر	صناعة	خدمات	تجارة ونقل		صناعة	خدمات
رشيد	صناعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	صناعة	تجارة ونقل
طنطا	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	صناعة	خدمات	تجارة ونقل
المنصورة	خدمات		خدمات		خدمات	صناعة
أسيوط	خدمات		خدمات		خدمات	تجارة ونقل
الزقازيق	خدمات	تجارة ونقل	خدمات		خدمات	تجارة ونقل
الفيوم	خدمات		خدمات		خدمات	
دمنهور	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل
المنيا	خدمات		خدمات	تجارة ونقل	خدمات	
بني سويف	خدمات		خدمات		خدمات	تجارة ونقل
سوهاج	خدمات		خدمات		خدمات	تجارة ونقل
شبين الكوم	خدمات		خدمات	صناعة	خدمات	صناعة
قنا	خدمات		خدمات		خدمات	
بنها	خدمات		خدمات		خدمات	تجارة ونقل
كفر الشيخ	خدمات	تجارة ونقل	خدمات		خدمات	تجارة ونقل
ملوي	خدمات	تجارة ونقل	خدمات		خدمات	زراعة
طوخ	خدمات		خدمات	صناعة	خدمات	صناعة
فاقوس	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	صناعة	خدمات
منيا القمح	خدمات		خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل
قويسنا	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل
نجع حمادي	خدمات		خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل
كوم حمادة	خدمات		خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل
أبو حماد	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	تجارة ونقل
القنطرة شرق	خدمات		خدمات	تجارة ونقل		
نصر النوبة	خدمات		خدمات		خدمات	زراعة

تابع جدول رقم (9)

تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
أبو سمبل	خدمات		خدمات		خدمات	
جرجا	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل		تجارة ونقل	
ديروط	خدمات	زراعة	تجارة ونقل		تجارة ونقل	خدمات
كفر صقر	خدمات		تجارة ونقل		تجارة ونقل	خدمات
المحمودية	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل		تجارة ونقل	صناعة
السويس	تجارة ونقل	صناعة	صناعة		تجارة ونقل	
فارسكور	تجارة ونقل		صناعة		تجارة ونقل	
قوص	تجارة ونقل	خدمات	صناعة		تجارة ونقل	صناعة
وادي النطرون	تجارة ونقل		صناعة			
أسوان	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	تجارة ونقل
بورسعيد	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات
الإسماعيلية	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	خدمات
دسوق	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات
طهطا	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل		تجارة ونقل	صناعة
المنزلة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل		تجارة ونقل	زراعة
بني مزار	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	
البلينا	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل		تجارة ونقل	
الواسطي	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	
كوم أمبو	صناعة	زراعة	صناعة		زراعة	صناعة
الصف	صناعة	زراعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة
دشنا	صناعة	خدمات	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	تجارة ونقل
فوه	زراعة	صناعة	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة
كفر سعد	زراعة	صناعة	صناعة		زراعة	
العياط	زراعة	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل
نقادة	زراعة	خدمات	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة
قفط	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة
فايد	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة
مغاغة	زراعة	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة
الفكرية	زراعة		خدمات	صناعة	زراعة	صناعة
بلقاس	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل		زراعة	تجارة ونقل
المطرية	زراعة		تجارة ونقل		زراعة	
دكرنس	زراعة		تجارة ونقل		زراعة	تجارة ونقل
أخميم	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
طما	زراعة	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة
الإبراهيمية	زراعة		تجارة ونقل	زراعة	زراعة	
أجا	زراعة	خدمات	تجارة ونقل		زراعة	خدمات
طلخا	خدمات		زراعة		صناعة	خدمات
السنبلاوين	خدمات	تجارة ونقل	زراعة		خدمات	تجارة ونقل
أبو قرقاص	خدمات	زراعة	زراعة		زراعة	
المراغة	خدمات	زراعة	زراعة	خدمات	زراعة	تجارة ونقل
السنطة	خدمات	زراعة	زراعة	خدمات	زراعة	
شبراخيت	خدمات	زراعة	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات
دمياط الجديدة	خدمات	تجارة ونقل	زراعة			
بركة السبع	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	خدمات
صدفا	خدمات	زراعة	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
شربين	تجارة ونقل	خدمات	زراعة		تجارة ونقل	زراعة
أبو حمص	تجارة ونقل	خدمات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
الأقصر	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل		زراعة	تجارة ونقل
القنطرة غرب	تجارة ونقل		تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل
إدفو	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
إدكو	زراعة		زراعة		زراعة	
أبو كبير	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
سمالوط	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
مدينة ناصر	زراعة		زراعة		زراعة	
حوش عيسى	زراعة		زراعة		زراعة	
أشمون	زراعة		زراعة		زراعة	
سنورس	زراعة		زراعة		زراعة	صناعة
أرمنت	زراعة		زراعة		زراعة	
منفلوط	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	

تابع جدول رقم (9)

تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
بيلا	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	
أبنوب	زراعة		زراعة		زراعة	
القوصية	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
إسنا	زراعة		زراعة		زراعة	
أوسيم	زراعة	صناعة	زراعة		زراعة	
الفشن	زراعة	خدمات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
المنشاة	زراعة		زراعة		زراعة	تجارة ونقل
ببا الكبرى	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	تجارة ونقل
بسيون	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
سرس الليان	زراعة	خدمات	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة
تلا	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات
فرشوط	زراعة		زراعة		زراعة	تجارة ونقل
ديرب نجم	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	
التل الكبير	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
أبشواي	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	
سيدي سالم	زراعة		زراعة		زراعة	
الشهداء	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
الحامول	زراعة		زراعة		زراعة	
جهينة	زراعة		زراعة		زراعة	
الغنايم	زراعة		زراعة		زراعة	
مشتول السوق	زراعة	صناعة	زراعة		زراعة	
إطسا	زراعة		زراعة		زراعة	
مطاي	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
ههيا	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	
البداري	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
إيتاي البارود	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات
الدلنجات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	
أبو المطامير	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
بلطيم	زراعة		زراعة		زراعة	تجارة ونقل
دير مواس	زراعة		زراعة		زراعة	
البرج	زراعة		زراعة		زراعة	
أهناسيا	زراعة		زراعة		زراعة	
الباجور	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات
سمسطا	زراعة		زراعة		زراعة	

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
قلين	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	
الرحمانية	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
مطويس	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	تجارة ونقل
الحسينية	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
ساحل سليم	زراعة		زراعة		زراعة	
دار السلام	زراعة		زراعة		زراعة	
قطور	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
كفر شكر	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	خدمات
ساقلتة	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
أبنود	زراعة		زراعة		زراعة	
قها	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة
الزرقا	زراعة	خدمات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
العدوة	زراعة		زراعة		زراعة	
أبو طشت	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
إدفينا	زراعة		زراعة		زراعة	
رأس البر	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	صناعة	زراعة	
البرلس	زراعة		زراعة			
الجمالية	زراعة		زراعة			
القرين	زراعة		زراعة			
منية النصر	زراعة		زراعة			
طامية	زراعة		زراعة			
القنايات	زراعة	خدمات	زراعة			
دراو	زراعة		زراعة			
الواحات البحرية	زراعة	خدمات	زراعة	صناعة		
الوقف	زراعة		زراعة			

تابع جدول رقم (9) تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
أولاد صقر	زراعة		زراعة			
الرياض	زراعة		زراعة			
أطفيح	زراعة		زراعة			
الصالحية	زراعة		زراعة	خدمات		
برج العرب	زراعة					
ميت سلسيل	زراعة					
كفر البطيخ	زراعة	صناعة				
السرو	زراعة					
الروضة	زراعة					
أبو صير	زراعة					
تمي الأمديد	زراعة					
الفتح	زراعة					
النوبارية الجديدة	زراعة	خدمات				
السادات	صناعة					
بدر	صناعة					
بني سويف الجديدة	خدمات					

تصنيف المدن حسب ثباتها وظيفيًّا في هذه الفترة:

انعكست الظروف والتطورات السياسية والاقتصادية على تصنيف المدن المصرية، حسب ثباتها وظيفيًّا في هذه الفترة، وبحيث أمكن تصنيفها إلى الآتي:

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة طوال هذه الفترة:

بلغ عدد المدن التي ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة طوال هذه الفترة 72 مدينة، وهو ما يعني أن 40٪ من المدن المصرية ما زالت تعتمد على الزراعة كنشاط اقتصادي رئيس، وعلى الرغم من انخفاض النصيب النسبي لهذه المدن في هذه الفترة عن سابقتها بنحو 5 نقاط مئوية، إلا أن كون 40٪ من المدن المصرية تستمر على الوظيفة الزراعية كوظيفة أولى لمدة ثلاثة عقود، يشير بوضوح إلى قصور شديد في سياسات تفعيل آليات النمو الحضري للمدن المصرية، كما ينطوي ذلك على قصور شديد في الاعتماد على التصنيف الإداري في تحديد هوية التجمع كريف أو حضر، كما أن العديد من المدن ضمن هذه الفئة من المدن استمر تأثرها سلبًا بالسياسات الاقتصادية التي تم اتباعها خلال هذه الفترة، من تراجع الدور الاقتصادي للقطن، وانحسار موجات المد الصناعي بالمدن القائمة، وتراجع دور السكك الحديدية في النقل، وبالتالي تراجع أنشطة (التجميع والتخزين والفرز والتوزيع)، وكلها من الأنشطة التي كانت تدعم الأدوار الوظيفية الحضرية لبعض المدن الصغرى.

وتشير قيمة معاملات توطن النشاط الزراعي[1] بالعديد من المدن (في فئات حجمية متفاوتة) إلى اتجاها نحو الزيادة وليس العكس، فعلى سبيل المثال، جاء معامل توطن النشاط الزراعي بمدينة دكرنس بقيمة 2.43 عام 1996، بينما كانت قيمته 0.84 عام 1986، أما مدينة إدكو فقد ارتفعت قيمة معامل توطن النشاط الزراعي بها من 2.16 عام 1986، إلى 3.14 عام 1996، وذلك على سبيل المثال وليس الحصر. والجدول رقم (10) يوضح المدن التي ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة في الفترة من 1976 حتى 1996.

جدول رقم (10)

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة		المدينة
1	ادكو	19	سرس الليان	37	أبو	55	الزرقا
2	أبو كبير	20	تلا	38	بلطيم	56	العدوة
3	سمالوط	21	فرشوط	39	دير	57	ابو طشت
4	مدينة ناصر	22	ديرب نجم	40	البرج	58	ادفينا
5	حوش عيسى	23	التل الكبير	41	اهناسيا	59	رأس البر
6	أشمون	24	أبشواي	42	الباجور	60	البرلس
7	سنورس	25	سيدي سالم	43	سمسطا	61	الجمالية
8	أرمنت	26	الشهداء	44	قلين	62	القرين
9	منفلوط	27	الحامول	45	الرحمانيه	63	منية النصر
10	بيلا	28	جهينة	46	مطوبس	64	طامية
11	أبنوب	29	الغنايم	47	الحسينية	65	القنايات
12	القوصية	30	مشتول السوق	48	ساحل	66	دراو
13	اسنا	31	إطسا	49	دار	67	الواحات البحرية
14	اوسيم	32	مطاي	50	قطور	68	الوقف
15	الفشن	33	ههيا	51	كفر شكر	69	أولاد صقر
16	المنشأة	34	البداري	52	ساقلتة	70	الرياض
17	ببا الكبرى	35	ايتاي البارود	53	ابنود	71	اطفيح
18	بسيون	36	الدلنجات	54	قها	72	الصالحية

(1) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 7.



شكل رقم (22)

مدن ثبتت على وظيفتها الأولى زراعة بالتعدادات 1976-1986-1996

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية:

بلغ عدد المدن التي ثبتت وظيفتها الأولى على وظائف حضرية 64 مدينة خلال هذه الفترة، وهو ما يمثل نسبة قدرها 35.6٪ من جملة المدن عام 1996، وذلك يعد تطورًا كبيرًا؛ حيث كانت هذه النسبة في الفترة السابقة (من 1947 حتى 1976) نحو 17٪ من جملة المدن، ولا شك أن دخول وظيفة الخدمات بقوة إلى التصنيف الوظيفي للمدن ساهم بوضوح في رفع النصيب النسبي لمدن هذه الفئة من جملة المدن المصرية، ولكن يجب الإشارة أن الزراعة دخلت ضمن المركب الوظيفي (كوظيفة ثانية) لنحو 60٪ من مدن هذه الفئة، وكاد يتساوى معامل توطن النشاط الزراعي مع معامل توطن النشاط الحضري[1] (الذي اكتسبت بفعله المدينة وظيفتها الأولى)، ولكن رغم ذلك، فإن هذا يمثل تطورًا إيجابيًّا واضحًا لتحول وثبات العديد من المدن على وظائف حضرية، حتى وإن كانت مركباتها الوظيفية توحي بأنها في أطوار تحولها الوظيفي الحضري الباكرة.

وشهدت هذه الفترة ثبات كل المدن الكبرى على التصنيف الوظيفي الحضري، ولم تتعرض أي مدينة من هذه المدن لانتكاسات حضرية كتلك التي شهدتها مدينة أسيوط عام 1947، حين ارتدت إلى الوظيفة الأولى زراعة للمرة الأولى في تاريخها الممتد للأسباب التي سبق ذكرها بالفصل السابق، والجدير بالملاحظة هنا أن تقارب عدد المدن التي ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة، وتلك التي ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية، وكل منهما يفوق عدده ثُلث عدد جملة المدن المصرية، فإن ذلك يوضح أن المدن المصرية تم تقسيمها (بفعل التطورات السياسية والاقتصادية التي شهدتها هذه الفترة وما قبلها) إلى ثلاث فئات، من حيث درجة التحضر (اعتمادًا على التصنيف الوظيفي)، فئة تقع على أول الطرف السالب (الريفي) للمتصل الريفي الحضري، وتمثل حوالي 40٪ من جملة المدن المصرية، وفئة تقع على منتصف المتصل (المدن التي ترددت وظائفها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى)، وفئة تتحرك على الطرف الموجب للمتصل الريفي الحضري، وتمثل حوالي 35٪ من جملة المدن المصرية، وذلك يعني أنه ولفترة (ليست قصيرة) قادمة لن يتخطى عدد المدن التي تتحرك على الطرف الموجب للمتصل الريفي الحضري نسبة 50٪ من جملة المدن المصرية، وبالطبع فإن التوزيع الخطي للمدن المصرية على هذا المتصل بهذا الشكل يؤدي إلى تراجع كفاءة عمل منظومة العمران الكلية، خاصة في ظل عشوائية التوزيع المكاني لمدن كل فئة على حدة؛ حيث تكون الهيكل التوزيعي لكل فئة بفعل موجات غير منتظمة (مكانيًّا وزمنيًّا) من المد والجذر التنموي، كما أن تدخلات الضم الإداري، وتحويل قرى إلى مدن دون وجود ضوابط تنموية تحكم ذلك، يجعل

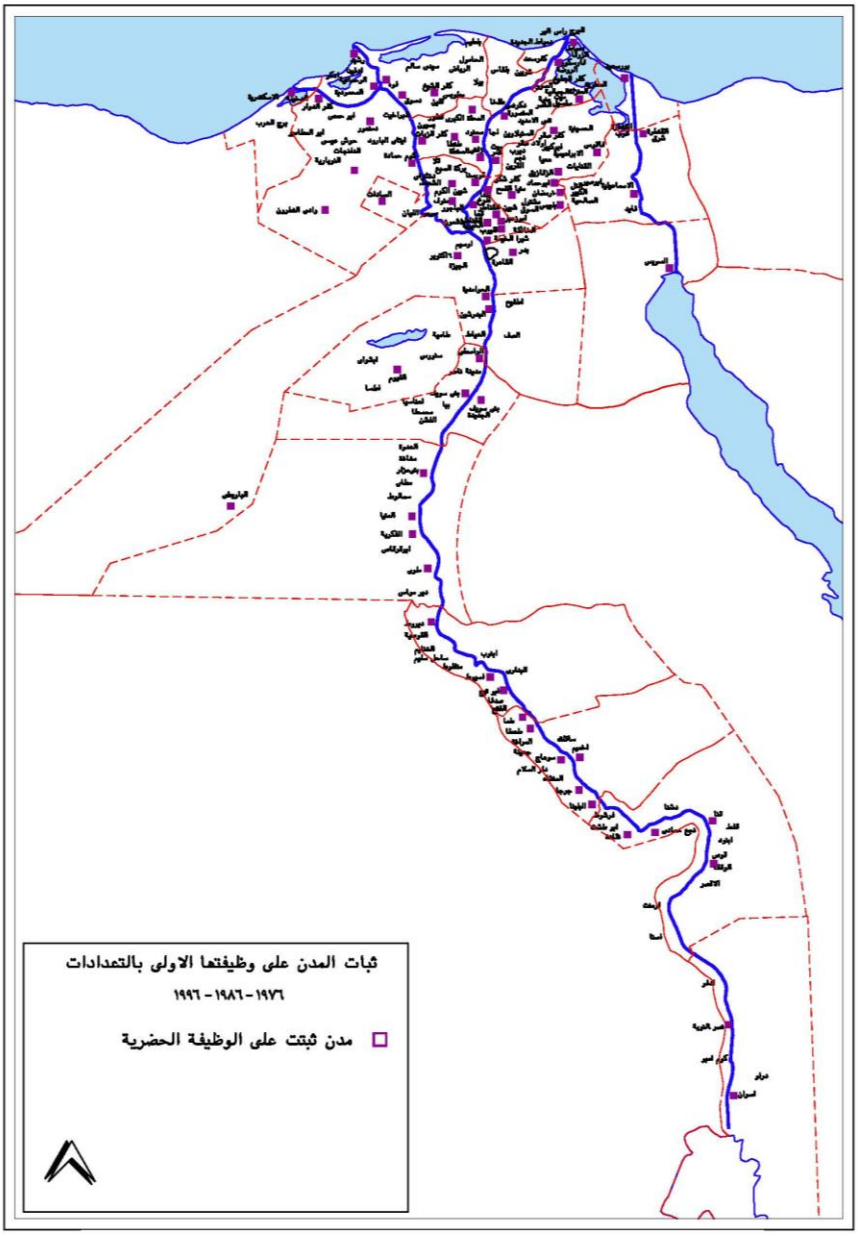
(1) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 7.

حتى المدن المستقرة في فئاتها الوظيفية مهددة دومًا بالتراجع والتحول. وجدول رقم (11) يوضح بيان المدن التي ثبتت وظائفها الأولى على الوظائف الحضرية في الفترة من 1976 وحتى 1996.

جدول رقم (11)

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	شبرا الخيمة	23	رشيد	45	القنطرة شرق
2	المحلة	24	طنطا	46	نصر النوبة
3	كفر الدوار	25	المنصورة	47	أبو سمبل
4	الدخيلة	26	أسيوط	48	جرجا
5	بلبيس	27	الزقازيق	49	ديروط
6	دمياط	28	الفيوم	50	كفر صقر
7	قليوب	29	دمنهور	51	المحمودية
8	الحوامدية	30	المنيا	52	السويس
9	منوف	31	بني سويف	53	فارسكور
10	كفر الزيات	32	سوهاج	54	قوص
11	أبو تيج	33	شبين الكوم	55	وادي النطرون
12	البدرشين	34	قنا	56	أسوان
13	سمنود	35	بنها	57	بورسعيد
14	أبو زعبل	36	كفر الشيخ	58	الإسماعيلية
15	الخانكة	37	ملوي	59	دسوق
16	شبين القناطر	38	طوخ	60	طهطا
17	رمضان 10	39	فاقوس	61	المنزلة
18	أكتوبر 6	40	منيا القمح	62	بني مزار
19	زفتى	41	قويسنا	63	البلينا
20	القناطر الخيرية	42	نجع حمادي	64	الواسطي
21	الباويطي	43	كوم حمادة		
22	ميت غمر	44	أبو حماد		



شكل رقم (23)

مدن ثبتت على وظيفتها الأولى الحضرية بالتعدادات 1976-1986-1996

مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى:

بلغ عدد المدن التي ترددت وظائفها الأولى بين الزراعة الوظائف الحضرية الأخرى (31) مدينة، وهو ما نسبته حوالي 18.6٪ من جملة المدن، واشتملت هذه الفئة على عدة مدن ذات تاريخ حضري ممتد، ولكنها لم تستطع أن تحافظ على وظيفتها الحضرية؛ بل تحولت عنها وإليها، ومن أمثلة هذه المدن (فوه – الأقصر – دشنا – إخميم)، وهي مدن لها من القدم الحضري ما كان يجب أن يضمن لها –بحكم المنطق– استقرارًا على وظائفها الحضرية التي تولدت فيها منذ قرون؛ بل ويحقق لها قدرة على الدفع التنموي التلقائي، بيد أن التطورات السياسية والاقتصادية كان تأثيرها مباشرًا وتراكميًّا؛ أي أن هذه التأثيرات قد أصابت مناعة المدن القديمة ضد تحولات المدن المستحدثة.

جدول رقم (12)

مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	كوم أمبو	9	فايد	17	الإبراهيمية	25	دمياط الجديدة
2	الصف	10	مغاغة	18	أجا	26	بركة السبع
3	دشنا	11	الفكرية	19	طلخا	27	صدفا
4	فوه	12	بلقاس	20	السنبلاوين	28	شربين
5	كفر سعد	13	المطرية	21	أبو قرقاص	29	أبو حمص
6	العياط	14	دكرنس	22	المراغة	30	الأقصر
7	نقادة	15	أخميم	23	السنطة	31	القنطرة غرب
8	قفط	16	طما	24	شبراخيت		



شكل رقم (24)

مدن تأرجحت وظيفتها الأولى بين الحضرية والريفية بالتعدادات 1976-1986-1996

ملاحق الفصل السابع

مرحلة ما بعد الانفتاح الاقتصادي وحتى نهاية القرن العشرين (1976 - 2000م)

ملحق رقم [1]
أهداف قطاع الصناعة في الخطة [1987/82]، وأهم الملاحظات عليها

- استهدفت الخطة تحقيق معدل نمو قدره 10.3 سنويًّا.
- دفع معدلات التنمية والارتقاء بنوعية الإنتاج؛ للوفاء بمتطلبات الاستهلاك والقطاعات سواء من السلع الوسيطة أو الاستثمارات، وزيادة الصادرات، وخلق المزيد من فرص العمالة ورفع الكفاءة الإنتاجية.
- تحقيق التوازن والتكامل بين قطاعي الصناعة والزراعة (رغم هذا الهدف المعلن، إلا أن هذا التوازن المستهدف لم يتحقق؛ بل على العكس شهد قطاع الزراعة تراجعًا شديدًا خلال هذه الفترة وما قبلها مباشرة وما بعدها لحساب قطاع الصناعة، على النحو الذي سبق ذكره عند تناول قطاع الزراعة، ومن منظور العمران الحضري فإن أي تنمية حضرية سيتم توليدها من خلال القطاع الصناعي بالمدن لم ولن تكون قادرة على استيعاب وامتصاص الآثار السلبية التي يولدها تردي أحوال القطاع الزراعي، فمهما كانت الزيادة المتولدة في عدد فرص العمل التي يحققها قطاع الصناعة، فإنها لا تكافئ تلك الفرص المطلوبة لمن هجروا أراضيهم الزراعية ورحلوا صوب المدن، ناهيك عن احتياجات أهل المدن أنفسهم، وهذه الإشكالية (في تقدير الباحث) هي أساس مشكلات النمو الحضري في مصر في النصف الأخير للقرن العشرين وإلى الآن).
- الاهتمام بالصناعات التي تنتج مستلزمات الإنتاج؛ مما يزيد من الطاقة الاستيعابية للإنشاءات والتشييد والإسكان، مثل صناعات الأسمنت، وحديد التسليح، والمواسير ... إلخ. (تكامل هذا الهدف مع البداية الفعلية لإنشاء المدن الجديدة وما تحتاجه من مستلزمات للبناء، وقد استطاع قطاع الصناعة بالفعل تغطية معظم هذه الاحتياجات محليًّا).
- توسيع وتنويع قاعدة الصناعات التصديرية، بالتركيز على الصناعات التي تتميز بالقدرة على المنافسة في الأسواق العالمية. (فعليًّا لم تكن مصر حتى هذا الوقت تملك من القدرة التصديرية التنافسية إلا ما يساهم به قطاع الغزل والنسيج، وهو ما يعني أن هذا التركيز بالهدف المعلن سيتناول هذا القطاع في الأساس، ولما كان هذا القطاع مركزًا في القاهرة والإسكندرية والمحلة الكبرى وكفر الدوار؛ حيث كانت هذه المدن الأربع تستحوذ وحدها على نحو 75٪ من قيمة إنتاج قطاع الغزل والنسيج، كما تستحوذ على نحو 87٪ من إجمالي

عدد العمالة في هذا القطاع[1]، فإن ذلك يؤدي إلى مضاعفة تضخم هذه المدن، ويقوي عوامل الجذب الحضري فيها في الوقت الذي كان يجب إضعاف هذه العوامل في المراكز الحضرية القائمة لحساب المدن الجديدة المزمع إنشاؤها، والتي كان بعضها قد بدأ في الظهور بالفعل).

- التوازن والتكامل بين أنشطة الصناعات المختلفة.
- استغلال الطاقة المتاحة غير المستغلة بشركات الحديد والصلب والسكر وترسانة الإسكندرية وغيرها، بما يزيد الإنتاج القومي ويخفض تكلفة الإنتاج. (وذلك يعكس استمرار توجه واضعي الخطة نحو تغليب البعد الاقتصادي على حساب الأبعاد الأخرى، ويفضي ذلك في النهاية إلى زيادة الاختلال في منظومة العمران الحضري من خلال الزيادة المفرطة في تكريس قطبية العاصمتين، في مقابل باقي المعمور الحضري، وانعكس ذلك بوضوح فيما بعد، ويمكن ملاحظته بسهولة في الاضطراب الهيكلي الذي شهدته مراحل نمو المدن الجديدة وتخلفها الزمني البعيد عن الأطر الزمنية المخططة لمراحل هذا النمو).
- تطوير الصناعات الهندسية، بحيث تكون قادرة على تصنيع السلع الاستثمارية محليًّا.
- توجيه النشاط الصناعي في إطار ترشيد استخدامات الطاقة الكهربائية والبترولية. (ويمثل ذلك استمرارًا للتوجه نحو تجنب الانخراط في مجال الصناعات الثقيلة -وكان هذا التوجه قد بدأ مع بداية السبعينيات- ومن المعلوم أن الصناعات الثقيلة بلا شك هي عصب الاستقرار والنمو المتزن والآمن لقطاع الصناعة برمته، كما يرى ذلك دكتور جمال حمدان[2]).
- إقامة مناطق صناعية متكاملة في محافظات الجمهورية، تستوفى فيها هياكل البنية الأساسية. (وقد بدأت بالفعل بعض هذه المناطق في الظهور، ولكن لم تحقق منها نجاحات مشهودة حتى نهاية فترة الدراسة إلا تلك التي تدور في فلك المراكز الحضرية الكبرى (القاهرة، والإسكندرية، ومدن القناة)، وبتأثيرها المباشر، وبارتباطات هيكلية تجعلها جزءًا لا يتجزأ من النسيج الحضري المباشر لهذه المراكز الكبرى (مثل مدن السادس من أكتوبر، والعاشر من رمضان، وبرج العرب، والعامرية)، وهو ما له تأثيرات سلبية عديدة ستتبدى تباعًا مع مرور الوقت).

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 688.

(2) جمال حمدان، شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 601، 602.

- مراعاة البعد الإقليمي عند اختيار مراكز توطين المشروعات الصناعية، أو عند إقامة المناطق الصناعية المتكاملة. (وقد شمل هذا التوجه بالفعل اختيار بعض المناطق الموزعة على العديد من المحافظات، مثل المنيا، وبني سويف، وأسوان ... إلخ، ولكن تباطؤ تنفيذ مشروعات البنية الأساسية مع عدم تمكين هذه المناطق اقتصاديًّا؛ لتقوى على منافسة الأقطاب الصناعية المركزة في المدن الكبرى لم يمنح هذه المناطق بعد القدرة على لعب دورها المستهدف بهذه الخطة أو الخطط التالية عليها، وحتى نهاية فترة الدراسة).
- التنسيق عند تخصيص الاستثمارات بين الصناعات المنتجة لبدائل الواردات وتلك المنشأة بغرض التصدير.
- وقد استهدفت الخطة معدل نمو سنوي مرتفع للصناعات المنتجة للسلع الوسيطة والاستثمارية، بينما استهدفت معدل نمو أقل للصناعات الاستهلاكية.

وقدرت الاستثمارات المستهدفة للخطة[1] 8617 مليون جنيه، نصيب القطاع العام منها 6842 مليون جنيه، بنسبة 79.4٪ من الإجمالي، ويخص القطاع الخاص 1775 مليون جنيه بنسبة 20.6٪.

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الصناعة، مرجع سابق، ص 56.

ملحق رقم [2]

أهداف قطاع الصناعة في الخطة الثانية [87/88-91/1992]، وأهم الملاحظات عليها

- تحقيق الاكتفاء الذاتي في الصناعات الاستهلاكية. (يلاحظ أن الخطة السابقة استهدفت تقييد الصناعات الاستهلاكية لحساب الصناعات الاستثمارية والوسيطة، وهو ما صب في مصلحة قطاع الاستيراد مباشرة؛ حيث إن نمط الاستهلاك المحلى يميل بشدة إلى السلع الاستهلاكية، ونظرًا لعدم قدرة السياسات الحكومية على التحكم في توجهات الطلب المحلي لتغير أنماط استهلاك المجتمع؛ بفعل سياسات الانفتاح وتحويلات المصريين العاملين بالخارج، فقد كان ضروريًّا أن تتجه السياسات إلى توجهات العرض من خلال التصنيع المحلي).
- رفع كفاءة استخدام مستلزمات الإنتاج.
- رفع جودة الإنتاج ومطابقته للمواصفات المعيارية، مع رفع جودة الصناعات التصديرية.
- التوسع في تصنيع المعدات الاستثمارية وقطع الغيار المحلية.
- استمرار العمل على رفع كفاءة العاملين بوضع البرامج التدريبية. (هذا الهدف المعلن والمتكرر في كل الخطط تقريبًا لم ينل حظًّا في الاعتمادات المالية في جميع هذه الخطط، على الرغم من أهميته القصوى، فلم يعتمد له في أي من هذه الخطط إلا ما نسبته أقل من 1٪، وهو ما انعكس في النهاية في تخلف أنماط الإنتاج، وقلة إنتاجية العامل، وعدم قدرته على منافسة ومجاراة أنماط الصناعة الحديثة).
- التخلص من المخزون الراكد؛ لتخفيف العبء التمويلي وإصلاح الخلل المالي. (هذا الهدف يمثل جرس إنذار شديد للصناعة المصرية في وقتنا الحاضر؛ حيث إن سبب تراكم هذا المخزون ليس لتشبع الأسواق أو عدم وجود أسواق لاستهلاك مثل هذه الكميات؛ بل على العكس فإن هذه البضائع المخزنة والراكدة يتم استيراد ما يماثلها نوعًا، ويفوقها كمًّا، ولكن أفضل كيفًا، وبعد تطبيق فعاليات اتفاقية التجارة العالمية فإن آليات تصريف مثل هذا المخزون لن تكون متاحة، وبالتالي فإنها لن تصبح مخزونًا، وإنما هوالك صناعية، ولذلك فإن هدف الخطة المعلن -وهو التخلص من المخزون لإصلاح الخلل المالي (وليس إصلاح الاختلالات الفنية جذريًّا)- يمثل سياسة تسطيحية لأزمة الصناعة المصرية على مر عصورها الحديثة، وهو ما انعكس سلبًا على قطاع الصناعة برمته).
- تخصيص خطوط إنتاج يوجه إنتاجها للسوق الخارجية.
- التصنيع من أجل التصدير، ويرتبط ذلك بترقية الأسلوب الإنتاجي؛ حتى تقوى المنتجات الصناعية على المنافسة في الأسواق العالمية.

- تخفيض تكلفة الإنتاج الصناعي؛ حتى تتمكن المنتجات المصرية من المنافسة الدولية. (للأسف الشديد كلما هدفت خطة من خطط الدولة لتخفيض تكاليف الإنتاج؛ لتوليد القدرة على المنافسة الدولية، تتجه آليات التفعيل مباشرة إلى تركيز وتكثيف الصناعات في المراكز الحضرية الكبرى، وهو ما ينظر إلى التنمية من جانبها الاقتصادي فقط، على الرغم من أن الهدف التالي مباشرة يطالب بنقيض آليات تفعيل هذا الهدف).
- التصنيع من أجل التنمية الاجتماعية الذي يجعل من البعد المكاني والسكاني محورًا رئيسًا للتنمية، وتركز الخطة الخمسية الثانية على دفع الفائض السكاني من الوادي الضيق إلى مجتمعات صناعية جديدة. (وقد بدأت بالفعل بعض التجمعات الصناعية الناشئة في لعب دور مهم نسبيًّا في القطاع الصناعي، وسيتم تناول ذلك تفصيلًا عند تحليل تجربة المدن الجديدة بمصر في هذا الفصل).
- تعميق التصنيع المحلي؛ فقد أعطى التصنيع في مراحله السابقة اهتمامه الأكبر للصناعات الخفيفة والاستهلاكية، وكان لذلك ما يبرره في حينه، ولكن ضرورة الانطلاق من مرحلة التصنيع الاستهلاكي إلى التصنيع الإنتاجي تتطلب بدء مرحلة جديدة، وهي دعم الصناعات الثقيلة –وهو يعد تحولًا عن أهداف الخطة السابقة– والتي تهدف إلى تعميق التصنيع المحلي، ومن المعروف أن تحقيق ذلك الهدف الإستراتيجي يعتمد على محورين رئيسين:

المحور الأول: خارجي؛ حيث تعتبر الدولة المتقدمة هي الرائدة في هذا المجال وصاحبة التقنية العالية فيها، كما أن إمكانية تحويل مثل هذه المشروعات تفوق قدرات الدول النامية؛ مما يحتم ضرورة النظر إلى إمكانية تطويع تلك المحددات عن طريق المشاركة الأجنبية.

المحور الثاني: محلي، ويتطلب التطوير المستمر لهيكل التصنيع الداخلي؛ حتى يمكن تحقيق المحور الأول.

وتجدر الإشارة إلى أن التصنيع في تلك المرحلة قد نجح في تخطي كثير من الصعاب، واستطاع أن يحقق بعض الأهداف المرجوة منه بتصنيع الكثير من الإنتاج الثقيل، مثل المراجل البخارية حتى سعة 65 طن / ساعة، خطوط مواسير المياه والصرف الصحي وعربات السكك الحديدية وعربات الترام والقاطرات حتى قدرة ألف حصان، أتوبيسات ولواري، جرارات وأوعية الضغط، ومصانع الأسمنت، وكابلات الكهرباء حتى 66ك.و. وإن كانت معظم هذه الصناعات قد تمت من خلال مصانع تم تشييدها خلال فترة الستينيات.

وقد حددت الخطة أهدافًا إستراتيجية لكل قطاع صناعي كما يلي:

1- الصناعات الغذائية: وتستهدف الخطة التركيز على ما يلي:

- زيادة الإنتاج من مجموعات السلع الغذائية المهمة، مثل السكر والزيوت النباتية والمسلي الصناعي والخضر والفاكهة المحفوظة للاستفادة من الطاقة المتاحة.
- التوسع في إنتاج الأعلاف.
- إقامة المجتمعات الزراعية الصناعية بالأراضي الجديدة، وزراعتها بالخضر والفاكهة.
- التوسع في صناعة الطحن، وفي إنشاء المخابز الآلية ونصف الآلية؛ بهدف رفع جودة الرغيف.

2- صناعة الغزل والنسيج: واستهدفت الخطة التركيز على ما يلي:

- إنتاج الملابس الجاهزة، ورفع جودة إنتاجها ومطابقتها للمواصفات القياسية، وتنوع الإنتاج لتغطية كافة أذواق المستهلكين، مع دفع وتشجيع الصادرات.
- زيادة الاهتمام بالغزل، وتحسين جودتها.
- رفع إنتاجية الخيوط الصناعية من البولستر ومضاعفتها، وإدخالها في الأقمشة؛ لزيادة قوة متانتها.
- الاهتمام بالأقمشة القطنية من حيث الكم والجودة والمواصفات.
- التركيز على خفض نسبة الفاقد.

3- الصناعات الكيماوية: واستهدفت الخطة في هذا المجال ما يلي:

- سد حاجة البلاد من الأسمدة الآزوتية.
- إنتاج الكيماويات الأساسية والوسيطة والدوائية؛ للحد من استيرادها.
- التوسع في إنتاج مواد البناء من خامات غير معدنية؛ للوفاء باحتياجات التشييد، وخاصة الأسمنت.
- العمل على سد حاجة البلاد من منتجات الكاوتش وإطارات السيارات.

4- الصناعات المعدنية:

- رفع نسبة الاكتفاء الذاتي لبعض السلع الرئيسة، مثل حديد التسليح اللازم للوفاء باحتياجات قطاع التشييد والبناء.
- التركيز على إنتاج مدرفلات الصلب؛ لتغطية احتياجات الصناعات الهندسية.
- التوسع في الصناعات التصديرية.

- تلبية احتياجات قطاع المرافق والبترول من مواسير الزهر المرن والصلب.
- الاهتمام بإنتاج الصلب بنوعياته المختلفة؛ لملاءمته لتصنيع المعدات الاستثمارية وقطع الغيار.

5- الصناعات الهندسية:

وارتكز التطوير في هذا النشاط على عدة محاور، من أهمها: تعميق التصنيع المحلي، مع التركيز على جودة الإنتاج وتغطيته كميًّا.

ملحق رقم [3]
موقف الميزان التجاري المصري منذ عام 1952 وحتى عام 1995

تشير بيانات الجدول رقم (1) إلى موقف أو وضع الميزان التجاري المصري[1] خلال الفترة 1952- 1995، ويتضح من الجدول أن الميزان التجاري المصري يعاني من عجز مزمن منذ عام 1952 حتى عام 1995.

المرحلة 1952- 1960:

تشير الأرقام إلى أن الصادرات السلعية كانت 148.8 مليون جنيه عام 1952، بينما كانت الواردات السلعية 212.9 مليون جنيه، وبالتالي حقق الميزان التجاري عجزًا قدره 64.1 مليون جنيه، بنسبة 8.6 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي، بينما في عام 1960 وصل العجز إلى 43٪ من الناتج المحلي الإجمالي.

المرحلة 1960- 1966:

زاد العجز لعام 1966 إلى 151.4 مليون جنيه، بنسبة 7.2٪ من الناتج المحلي الإجمالي بعد أن كان 54.4 مليون جنيه، وبنسبة 4.3٪ عام 1960. وهذا التزايد في العجز يرجع إلى تزايد الواردات السلعية بحوالي 1.5 مرة، بينما زادت الصادرات بحوالي 1.2 مرة فقط ما بين عام 1960 وعام 1966.

المرحلة 1967- 1973:

ويلاحظ أن العجز في الميزان التجاري خلال المرحلة 1967- 1973، رغم أنه زاد من ناحية القيمة إلى 226 مليون جنيه عام 1973، بعد أن كان 154.5 مليون جنيه عام 1967، إلا أنه انخفض كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي.

---

(1) محمود ثابت حسن، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة، جامعة أسيوط، عام 2006، ص 76، اعتمادًا على بيانات التقارير السنوية للبنك المركزي المصري، ونشرات مختلفة للبنك الأهلي المصري.

جدول رقم (1)

موقف الميزان التجاري المصري خلال الفترة 1952- 1995

السنوات / بيان	قيمة الصادرات السلعية	قيمة الواردات السلعية	العجز	نسبة العجز إلى الناتج المحلي الإجمالي %
1952	148.8	212.9	64.1	8.6
1960	203.7	258.1	54.4	4.3
1966	259.5	410.9	151.4	7.2
1967	248.7	413.2	154.5	7.1
1973	396.3	622.3	226.0	6.4
1974	653.9	1252.0	598.9	14.3
1982 /81	2692.6	6032.6	3340.0	17.3
1983 /82	3905.0	6918.0	3013.0	14.5
1995	14613.0	39850.0	25237.0	17.4

المرحلة 1974- 1982:

اتسمت بتزايد عجز الميزان التجاري بصورة كبيرة، ففي عام 1974 نجد أن الصادرات السلعية كانت 653.6 مليون جنيه، والواردات السلعية 1253 مليون جنيه، وبالتالي وصل العجز في الميزان التجاري إلى 598.9 مليون جنيه بنسبة 14.3٪ من الناتج المحلي الإجمالي، بعد أن كان عام 1973 يبلغ 226 مليون جنيه بنسبة 6.4٪ من الناتج المحلي الإجمالي، وقد واصل عجز الميزان التجاري تزايده عام 81/ 1982؛ حيث كانت الصادرات السلعية 2692.6 مليون جنيه، بينما بلغت الواردات السلعية 6032.6 مليون جنيه، بنسبة 17.3٪ من الناتج المجلي الإجمالي. ويرجع ذلك بالطبع إلى زيادة الواردات السلعية بمعدلات أكبر من الصادرات السلعية؛ حيث تضاعفت الأولى حوالي (5 مرات)، بينما تضاعفت الثانية (4 مرات) فقط.

المرحلة 1982- 1990:

شهدت تزايدًا وتفاقمًا أكثر في عجز الميزان التجاري؛ حيث زاد من 3013 مليون جنيه عام 82/ 1983 إلى 25237 مليون جنيه عام 89/ 1990، بنسبة 14.5٪ و24.4٪ على التوالي من الناتج المحلي، ويرجع ذلك إلى تقاعس الصادرات السلعية عن مواكبة التزايد الكبير في الواردات السلعية في هذه المرحلة، فالصادرات السلعية زادت فقط 1.4 مرة، والواردات السلعية زادت بحوالي 3.7 مرات. ومن الواضح أن نمو الصادرات السلعية يتم بمعدلات متناقصة وليست متزايدة.

المرحلة 1990- 1995:

تشير إلى أن عجز الميزان التجاري واصل تزايده، لكن بمعدل أقل من المراحل السابقة، حيث بلغ 25237 مليون جنيه عام 1995، ويرجع ذلك إلى أن الصادرات السلعية زادت فقط بحوالي 1.6 مرة؛ مما أدى إلى انخفاض نسبة العجز في الميزان التجاري إلى 17.4٪ من الناتج المحلي الإجمالي، بعد أن كانت 24.4٪ في عام 1990.

ملاحظات على الملامح الأساسية للتجارة الخارجية المصرية خلال المراحل السابقة:

يمكن من خلال تتبع تطور التجارة الخارجية المصرية خلال هذه الفترة تسجيل بعض الملاحظات على الملامح الأساسية للمعاملات الخارجية المصرية خلال هذه الفترة كالتالي:

أ- أن معدل نمو الصادرات السلعية كان أقل من معدل نمو الواردات السلعية عبر المراحل المختلفة خلال الفترة 1950- 1974 حوالي 6.2٪ في المتوسط سنويًّا، بينما كان معدل نمو الواردات السلعية حوالي 8.9٪ في المتوسط سنويًّا، أما خلال المرحلة 1974- 1990، فقد كان معدل نمو الصادرات السلعية حوالي 15.4٪، بينما كان معدل نمو الواردات السلعية حوالي 22٪ في المتوسط؛ بل إن الميل الحدي للتصدير السلعي في هذه الفترة كان 6٪، والميل الحدي للاستيراد السلعي حوالي 37٪، ناهيك عن التقلب في حصيلة الصادرات الذي تتسم به الصادرات المصرية، إلا أن الصورة بدأت تتغير في مرحلة الإصلاح الاقتصادي الجذري الشامل؛ حيث زادت الصادرات السلعية المصرية بمعدل 41٪ عام 1995، بينما زادت الواردات بحوالي 20٪ فقط، وهو مؤشر جيد يحفز على الاستمرار في هذا الاتجاه بالإستراتيجية الملائمة.

ب- تشير زيادة الميل الحدي والمتوسط للاستيراد، عنه للتصدير الذي تتصف به التجارة الخارجية المصرية، إلى أن السبب في ذلك يرجع -إلى حد كبير- إلى تحول الأنماط الاستهلاكية لدى قطاعات الشعب المختلفة، إضافة إلى التوجه نحو إستراتيجية الإحلال محل الواردات منذ الستينيات على الأقل، وقد استمر برنامج الإصلاح الاقتصادي المنفذ في التسعينيات متأثرًا بهذا الاتجاه، ولعل ذلك يتطلب أن يتم دعم التوجه إلى إستراتيجية الإنتاج من أجل التصدير؛ لأن ذلك الاتجاه هو الذي سيعيد هيكلة التجارة المصرية في المرحلة القادمة (مع التركيز على تنمية الثقافة والوعي الاستهلاكي)، ويتوقف نجاح ذلك على السياسات الاقتصادية، ومدى كفاءتها في تحقيق ذلك.

ج- يشير هيكل الصادرات السلعية المصرية خلال هذه الفترة، إلى تراوح نصيب القطن الخام بين 75٪ - 80٪ حتى عام 1960، أما خلال المرحلة 1960- 1966، ومع بداية تنفيذ خطة التنمية الأولى، وبذل مجهودات لتنويع الصادرات، فقد بدأت صادرات القطن الخام تأخذ اتجاهًا نزوليًّا؛ حيث تراوحت نسبة صادرات القطن الخام إلى إجمالي الصادرات السلعية ما بين 56٪ و58٪، أما في المرحلة 1967- 1973 فقد وصلت نسبة الصادرات من القطن الخام إلى 45٪ من إجمالي الصادرات، وبقيت بعض الصادرات الأخرى من المواد الأولية والبترول قليلة بالمقارنة بالقطن الخام، وعمومًا كان هناك نوع من الإحلال بين صادرات القطن الخام والصادرات من البترول؛ حيث ارتفع البترول من 5٪ عام 1960 إلى ما يقرب من 25٪ عام 1973، مع انخفاض مساهمة القطن الخام. والأهم أن صادرات المواد الخام كمجموعة واحدة كانت تمثل 85٪ من إجمالي الصادرات السلعية في الفترة من 1952-

1960، ثم 65٪ تقريبًا مع نهاية المرحلة 1967- 1973، وفي اتجاه مماثل سارت الصادرات من السلع المصنعة ونصف المصنعة ضعيفة؛ حيث بلغت 10٪ من إجمالي الصادرات خلال المرحلة 1952- 1960، ثم إلى 20٪ خلال المرحلة 67- 1973، وبالنسبة إلى المرحلة 1974- 1990، فقد انخفضت نسبة صادرات القطن الخام من 25٪ من إجمالي الصادرات السلعية عام 1975 إلى ما يقرب من 5٪ من إجمالي الصادرات السلعية عام 1990، وهو ما يثير التساؤل حول هذا الاتجاه، ذلك الانخفاض في هذه النسبة يرتبط ليس فقط بتدهور الإنتاج واختلال الأسعار، وتدهور كمية الصادرات من القطن الخام، ولكن بمسائل أخرى تتعلق بالصناعة المصرية، والعلاقات السرية القائمة؛ بل الأهم هو كبر حجم النصيب النسبي للبترول في الصادرات السلعية المصرية في هذه المرحلة؛ حيث زادت إلى أن وصلت إلى أكثر من 50٪ في المتوسط من إجمالي الصادرات السلعية، لتستمر عملية الإحلال بين القطن والبترول في هيكل الصادرات المصرية، لتصل مجموعة صادرات المواد الأولية في المتوسط إلى حوالي 60٪ من إجمالي الصادرات السلعية المصرية، وفي المقابل ارتفعت الصادرات من السلع المصنعة ونصف المصنعة إلى حوالي 30٪، من إجمالي الصادرات السلعية المصرية، وفي المرحلة 1990- 1995، تشير البيانات إلى أن هيكل الصادرات السلعية المصرية كان يتكون من صادرات البترول بنسبة 38٪، والقطن الخام بنسبة 7٪، والمواد الخام الأخرى 5٪ من إجمالي الصادرات السلعية على التوالي، ويصل بالتالي مجموعة الصادرات من المواد الخام الأولية إلى 50٪ من إجمالي الصادرات السلعية عام 1995/1994، أما صادرات السلع نصف المصنعة والمصنعة فتصل إلى 50٪. وهذه النتائج تشير إلى أن هيكل الصادرات السلعية المصرية لا زال يحتاج إلى إعادة هيكلة، فالمطلوب تزايد الوزن النسبي للصادرات الصناعية حتى يقل الاختلال الهيكلي في الميزان التجاري، وهذا الهدف ليس مستحيلًا بالنظر إلى تجارة الدول الشبيهة بالتجربة المصرية، مثل تركيا التي وصلت إلى مستوى توازني متقدم في فترة زمنية لا تتعدى عشر سنوات، حيث كان نصيب السلع المصنعة ونصف المصنعة في الصادرات السلعية عام 80/ 1981 حوالي 36٪ من إجمالي الصادرات السلعية، ووصل عام 90/ 1991 إلى ما يقرب من 80٪ من إجمالي الصادرات السلعية[1].

د- يشير هيكل الواردات السلعية في عام 1952 إلى أن سلع الوقود والمواد الخام كانت تمثل حوالي 7٪ من إجمالي الواردات السلعية، بينما كان نصيب السلع الوسيطة يصل إلى الربع، ونصيب السلع الرأسمالية حوالي 35٪، أما السلع الاستهلاكية فكانت تمثل ثلث الواردات، ومع نهاية عام 1973 ولظروف اقتصاديات الحرب، وصل نصيب سلع الوقود والمواد الخام حوالي 14٪ من إجمالي الواردات السلعية، والسلع الوسيطة 46٪ والسلع الاستثمارية 17٪، أي انخفض كثيرًا، ثم نصيب

(1) المرجع السابق، ص 81.

السلع الاستهلاكية الذي انخفض إلى 23٪. وفي المرحلة 1974- 1990 تشير إلى أن نصيب سلع الوقود والمواد الخام وصل إلى 16٪ عام 1990، والسلع الوسيطة 41٪ والسلع الاستثمارية 21٪ والسلع الاستهلاكية 22٪. والمرحلة 1990- 1995 تشير البيانات إلى أن نصيب الواردات من سلع الوقود والمواد الخام انخفض إلى 15٪، أما نصيب السلع الوسيطة فبقي عند 40٪، أما نصيب السلع الاستثمارية فقد وصل إلى 26٪، أي زاد عن المرحلة السابقة، وقد انخفض نصيب السلع الاستهلاكية قليلًا حيث وصل إلى 20٪ من إجمالي الواردات السلعية، ولعل ذلك يشير إلى أن هيكل الواردات لم يتغير كثيرًا، إلا في حالة السلع الوسيطة التي ازدادت أهميتها النسبية، وزادت قليلًا السلع الاستثمارية وانخفضت الواردات الاستهلاكية.

هـ- بالنظر إلى هيكل التجارة الخارجية من حيث التوزيع الجغرافي، نجد أن المرحلة 1952- 1960 كان تركز هيكل التجارة الخارجية يتم في منطقة الإسترليني وغرب أوروبا بنسبة تصل إلى 70٪ من إجمالي التجارة الخارجية، تليها أوروبا الشرقية، ثم الولايات المتحدة الأمريكية ثم الدول النامية. وخلال المرحلة من 1960- 1973 فقد انقلب الحال لصالح دول أوروبا الشرقية، وأهمها (الاتحاد السوفيتي السابق)؛ حيث مع نهاية هذه المرحلة انخفض نصيب الدول الرأسمالية (أوروبا وأمريكا) إلى 22٪، وارتفع نصيب الكتلة الشرقية إلى 58٪ و20٪ الباقية للدولة النامية، أما خلال الفترة من 1974- 1990، فقد تحول الوضع تمامًا لصالح الدول الرأسمالية (أوروبا وأمريكا)؛ حيث وصل نصيب هذه الدول إلى أكثر من 60٪، بينما انخفض نصيب دول الكتلة الشرقية إلى 19٪ فقط، والباقي للدول النامية، ويبدو أن المسألة تحتاج إلى مراجعة؛ حيث من المطلوب ألا تفقد مصر الأسواق القديمة؛ بل يجب أن تنمي علاقاتها بها، بالإضافة إلى أن زيادة التعامل مع الدول النامية مسألة تحتاج إلى دراسة.

و- لعل من الضروري الإشارة إلى أن عجز الميزان التجاري المصري يقابله دائمًا فائض في ميزان الصادرات والواردات غير المنظورة، أي ميزان تجارة الخدمات، الذي كان يحقق فائضًا باستثناء سنوات قليلة جدًّا عبر الفترة 1952- 1995، ومعنى ذلك أن عجز الميزان التجاري يمول -في جزء منه يكثر أو يقل- من الفائض المحقق من ميزان الخدمات (المعاملات غير المنظورة)، ثم بعد ذلك يمول الجزء المتبقي من عجز الميزان التجاري وعجز العمليات الجارية عمومًا من التحويلات أو القروض الخارجية. فيلاحظ في المرحلة 1974- 1990 أن ميزان العمليات غير المنظورة حقق فائضًا طوال هذه المرحلة، ويكفي الإشارة إلى أنه عام 1974 حقق فائضًا بلغ 66 مليون جنيه، فانخفض العجز المرحل من الميزان التجاري من 598.7 مليون جنيه ليظهر عجز رصيد المعاملات الجارية بحوالي 532.7، وعند إضافة التحويلات فإن رصيد المعاملات الجارية ينخفض إلى 127.5

مليون جنيه بمقدار التحويلات التي زادت في هذه السنة، وبلغت 405.2 مليون جنيه؛ أي أن عجز الميزان التجاري تم تمويله من خلال ميزان الخدمات والتحويلات بحوالي 32٪ في هذه السنة، وظل فائض ميزان الخدمات وبند التحويلات يتزايدان عبر المرحلة 1974 - 1990، حتى أن الوضع عام 1990 يشير إلى أن الفائض في ميزان المعاملات غير المنظورة وصل إلى 6016.2 مليون جنيه قبل التحويلات، وبالتالي انخفض العجز في الميزان التجاري المرحل من 9949.2 مليون جنيه؛ ليظهر عجز رصيد المعاملات الجارية إلى 13933 مليون جنيه، وعند إضافة التحويلات التي وصلت إلى 12291.0 مليون جنيه، فإن رصيد المعاملات الجارية بعد التحويلات يكون فقط عجزًا قيمته 1642 مليون جنيه، ومعنى ذلك أن عجز الميزان التجاري البالغ 25516.9 مليون جنيه في هذه السنة تم تمويله من خلال فائض ميزان العمليات غير المنظورة والتحويلات بحوالي 80٪، وتمول النسبة الباقية من خلال المعاملات الرأسمالية، ومن هنا تظهر مشكلات الديون الخارجية عبر هذه المرحلة، ولعل من الواضح أن أي تحسن في وضع ميزان العمليات الجارية يرجع إلى مصدرين؛ المصدر الأول هو الفائض في ميزان العمليات غير المنظورة، والذي تشارك في تحقيقه خلال المرحلة 1974- 1990، ثلاثة بنود رئيسة، هي إيرادات قناة السويس، والسياحة، والخدمات الملاحية، ثم تأتي التحويلات من المصريين العاملين بالخارج لتلعب الدور الأكبر في هذا المجال.

ولعل ذلك يفسر النتيجة النهائية لميزان المدفوعات حين حقق فائضًا في مرحلة الإصلاح الاقتصادي الجذري الشامل 90/ 1991- 1995، وخاصة السنوات الثلاثة الأخيرة، فالصورة عام 1994 تشير إلى أن العجز في الميزان التجاري كان 25805.8 مليون جنيه، بينما كان الفائض في ميزان العمليات غير المنظورة 11842.9؛ مما يخفض عجز الميزان التجاري ليظهر في شكل رصيد العمليات الجارية البالغ (عجزًا) 13962.9 مليون جنيه، وعند إضافة التحويلات التي بلغت 23982.9 مليون جنيه نجد أن رصيد المعاملات الجارية بعد التحويلات؛ أي رصيد ميزان المدفوعات الجارية وصل إلى فائض قيمته 6920، ومن هنا انخفضت حدة مشكلة الديون الخارجية كما سبق القول، ولكن الجدير بالذكر بعد هذا العرض الموجز أن اختلال الميزان التجاري يلتهم الفوائض الرأسمالية لباقي القطاعات الخدمية (غير المنظورة، بالإضافة لتحويلات العاملين بالخارج، وهما اللذان يمثلان أهم موارد الدولة الاقتصادية، وعلى ذلك تقل، بل تندر، فرصة تراكم فوائض رأسمالية لتقوم بدور الوقود المحرك لتلقائية الدفع التنموي الحضري، والذي تستطيع المدن من خلاله المحافظة على دورها في النسق الحضري.

ملحق رقم [4]
حجم السكان والعمالة الاقتصادية المستهدفة في المدن والتجمعات العمرانية الجديدة(1) حتى عام 2017

الإقليم	م	التجمعات العمرانية الجديدة	عدد السكان المستهدفون		فرص العمل		القاعدة الاقتصادية
			بالألف نسمة	%	بالألف نسمة	%	
القاهرة الكبرى	1	السادس من أكتوبر	2000	13.24	65	2.45	صناعة، سياحة، خدمات
	2	الشيخ زايد	430	2.85	100	3.77	خدمات سياحية
	3	15 مايو	250	1.65	21.5	0.81	صناعة، خدمات
	4	الشروق	500	3.31	28.5	1.07	صناعة
	5	العبور	800	5.29	54	2.3	خدمات
	6	الأمل	500	3.31	30	1.13	صناعة، خدمات
	7	بدر	430	2.85	35	1.32	صناعة، خدمات
	8	تجمعات شرق الطريق الدائري	1203	7.96	279.55	10.53	صناعة، خدمات
		إجمالي إقليم القاهرة الكبرى	6113	40.46	613.55	23.11	
الإسكندرية	1	برج العرب الجديدة	510	3.83	11.376	0.43	صناعة، خدمات
	2	النوبارية الجديدة	144	0.95	1.237	0.05	زراعة، خدمات
	3	جنوب سيدي براني	140	0.93	33.25	1.25	صناعة، خدمات، سياحة
	4	جنوب مرسى مطروح	300	1.99	66.5	2.50	صناعة، خدمات، سياحة
	5	جنوب الضبعة	100	0.66	23.25	0.88	صناعة، خدمات، سياحة
	6	جنوب سيدي عبد الرحمن	100	0.66	23.25	0.88	صناعة، خدمات
	7	وادي النطرن / العلمين	100	0.66	23.25	0.88	صناعة ،خدمات
	8	الواحات العالمية	60	0.40	14.25	0.54	صناعة ،خدمات
	9	شمال سيوة	120	0.79	28.25	1.06	صناعة ،خدمات
	10	شرق سيوة	100	0.66	23.25	0.88	صناعة ،خدمات
	11	البويطي / سيوة	100	0.66	23.25	0.88	صناعة ،خدمات
		جملة إقليم الإسكندرية	1774	11.74	271.113	10.21	
قناة السويس	1	العاشر من رمضان	500	3.31	63	2.37	صناعة، خدمات
	2	الصالحية الجديدة	60	0.40	15	0.56	صناعة، زراعة، خدمات
	3	وادي التكنولوجية	672	4.45	300	11.30	صناعة، خدمات، زراعة
	4	شرق البحيرات المرة	300	1.99	-	-	صناعة، خدمات، زراعة
	5	رفح الجديدة	40	0.26	15	0.56	صناعة، خدمات، زراعة
	6	نخل الجديدة	140	0.93	33.25	1.25	صناعة، خدمات، زراعة
	7	أو زنيمة	140	0.93	33.25	1.25	صناعة، خدمات، زراعة وتعدين
	8	طريق وادي فيران	100	0.66	33.25	0.88	صناعة، خدمات، زراعة وتعدين
	9	شرق الطور	200	1.32	-	-	خدمات سياحية
		جملة إقليم قناة السويس	2152	14.24	482.75	18.18	
الدلتا	1	دمياط الجديدة	270	1.79	62.775	2.36	صناعة، خدمات، خدمات ميناء
	2	السادات	500	3.31	116.25	4.38	زراعة، صناعة، خدمات

(1) غادة إبراهيم نور الدين عبد الحليم: دور المجتمعات العمرانية الجديدة في زيادة تصدير المنتجات السلعية المصرية – دراسة تطبيقية على مدينة العاشر من رمضان، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، 2000، من ص 89: 91 نقلًا عن وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية، خريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية 2017، ديسمبر 1996.

الإقليم	م	التجمعات العمرانية الجديدة	عدد السكان المستهدفون		فرص العمل		القاعدة الاقتصادية
			بالألف نسمة	%	بالألف نسمة	%	
		جملة إقليم الدلتا	770	5.10	179.025	6.74	
شمال الصعيد	1	بني سويف الجديدة	245	1.62	64	2.41	خدمات، صناعة
	2	المنيا الجديدة	120	0.79	9.6	0.36	خدمات
	3	الفيوم الجديدة	150	0.99	35	1.32	-
	4	غرب بحيرة قارون	70	0.46	16.15	0.61	زراعة، صناعة، خدمات
	5	غرب الزعفرانة	100	0.66	23.25	0.88	خدمات، زراعة، صناعة
	6	بني مزار / رأس غارب	100	0.66	23.25	0.88	خدمات، صناعة
	7	طريق الفيوم	100	0.66	23.25	0.88	زراعة، صناعة، خدمات
	8	الكريمات / الزعفران	100	0.66	23.25	0.88	خدمات، صناعة، تعدين
	9	الفشن	200	1.32	47.5	1.79	خدمات، زراعة، صناعة
	10	بني مزار	300	1.99	66.5	2.50	خدمات، زراعة، صناعة
		جملة إقليم شمال الصعيد	1485	9.83	331.75	12.49	

تابع ملحق رقم (4)

حجم السكان والعمالة الاقتصادية المستهدفة في المدن والتجمعات العمرانية الجديدة[1] حتى عام 2017

الإقليم	م	التجمعات العمرانية الجديدة	عدد السكان المستهدفون		فرص العمل		القاعدة الاقتصادية
			بالألف نسمة	%	بالألف نسمة	%	
أسيوط	1	ديروط	140	0.93	33.25	1.25	صناعة، خدمات، زراعة
	2	الواحات البحرية	100	0.66	33.25	0.88	صناعة، خدمات، زراعة، سياحة
	3	الفرافرة	100	0.66	33.25	1.25	صناعة، خدمات، زراعة، سياحة
	4	طريق ديروط / الفرافرة	60	0.40	14.25	0.54	صناعة، خدمات، زراعة، سياحة
	5	المدينة الغربية بأسيوط	300	1.99	66.5	2.50	صناعة، خدمات، زراعة، سياحة
	6	أسيوط الجديدة	100	0.66	56	2.11	زراعة، صناعة، خدمات
	7	الخارجة	188	1.24	93.45	3.52	سياحة، خدمات، صناعة، زراعة
	8	الدخلة	61	0.40	24	0.90	سياحة، خدمات، صناعة
	9	شرق العوينات	300	1.99	69.75	2.63	صناعة تعدينية، خدمات، زراعة
		جملة إقليم أسيوط	1349	8.93	413.7	15.58	
جنوب الصعيد	1	سوهاج الجديدة	175	1.16	52	1.96	زراعة، سياحة، خدمات، صناعة
	2	قنا الجديدة	112	0.74	42	1.58	زراعة، سياحة، خدمات، صناعة
	3	طيبة الجديدة	140	0.93	30	1.13	زراعة، سياحة، خدمات، صناعة
	4	غرب قفط	100	0.66	23.25	0.88	خدمات، صناعة، زراعة
	5	إدفو	200	1.32	46.5	1.75	زراعة، صناعة، خدمات
	6	جزيرة سهيل	140	0.93	30	1.13	زراعة، صناعة، خدمات
	7	بئر مر	100	0.66	23.25	0.88	زراعة، صناعة، خدمات
	8	وادي العلاقي	100	0.66	23.25	0.88	زراعة، صناعة، خدمات
	9	كركر	300	1.99	96.75	2.63	زراعة، صناعة، خدمات
	10	توشكى	100	0.66	23.25	0.88	زراعة، صناعة، خدمات
		جملة إقليم جنوب الصعيد	1467	9.71	363.25	13.68	
		إجمالي الأقاليم	15110	100	2655.138	100	

(1) غادة إبراهيم نور الدين عبد الحليم: دور المجتمعات العمرانية الجديدة في زيادة تصدير المنتجات السلعية المصرية – دراسة تطبيقية على مدينة العاشر من رمضان، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، 2000، من ص 89: 91 نقلًا عن وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية، خريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية 2017، ديسمبر 1996.

ملحق رقم (5)

تطورات قطاع النقل خلال الفترة من 1976 وحتى عام 2000

يمكن عند دراسة قطاع النقل تصنيفه من حيث طرق ووسائل النقل كالتالي:

النقل البري:

النقل بالسكك الحديدية:

تربط خطوط السكك الحديدية بين شمال الدلتا وجنوبها، وبين شرقها وغربها. وكانت ترتبط بشبه جزيرة سيناء عن طريق خط القنطرة – العريش، هذا الخط الذي اقتلعته إسرائيل أثناء احتلالها للمنطقة. كما ترتبط الدلتا بشمال الصحراء الغربية عن طريق خط الإسكندرية – مرسى مطروح. وتسير خطوط السكك الحديدية في الوجه القبلي من الشمال للجنوب، ويتفرع منها خط يربطها بالفيوم، بالإضافة لخط أبو طرطور – سفاجة للربط بين الصحراوين الغربية والشرقية. وهناك خط يربط بين الواحة وحلوان لنقل الحديد الخام إلى مصنع الحديد والصلب بالتبين.

وفي سنة 1985، كان عدد عربات الركاب 1607 عربة، وعدد عربات البضاعة 17261، وعدد القاطرات البخارية 27، وعدد جرارات الديزل 674، وعدد الوحدات الكهربية 45 وحدة. وبلغ عدد الركاب في نفس السنة الذين استعملوا السكك الحديدية حوالي 305 ملايين راكب. وبلغ وزن البضاعة والبريد حوالي ثمانية ملايين من الأطنان (ويلاحظ الانخفاض الشديد لحجم البضاعة المنقولة بالسكك الحديدية، وكذلك محدودية عدد الركاب مقارنة بحجم السكان في هذه الفترة، خاصة وأن معظم الركاب هم في رحلات داخلية في نفس المدينة).

وفي سنة 1995 ازدادت هذه الأعداد والأرقام حتى وصلت إلى نحو الضعف أحيانًا فيما عدا أطوال الخطوط التي لم تزد إلا بإنشاء الخط الحديدي من سفاجة إلى قنا، ثم إلى (أبو طرطور) في الصحراء الغربية، والذي افتتح خطه الثاني قنا/ الإسكندرية والقاهرة/ الأقصر.

الخطوط الحديدية المكهربة:

عرفت مصر هذا النوع من التشغيل المكهرب للخطوط الحديدية في نهاية القرن التاسع عشر، في كل من القاهرة والإسكندرية، فكان تشغيل ترام شبرا، ثم ترام الإسكندرية، ثم مع بداية القرن العشرين تم تشغيل مترو حلوان/ باب اللوق، فمترو مصر الجديدة.

مترو الأنفاق والنقل داخل القاهرة:

تتضمن شبكة خطوط مترو الأنفاق التي وافقت عليها وزارة النقل منذ عام 1973 الآتي:

1. الخط الأول: ويمتد من حلوان – التحرير – رمسيس – المرج؛ حيث يعبر منطقة وسط القاهرة وطوله 42.5 كيلو متر، وقد تم افتتاحه في أبريل 1989 ليكون أول خط مترو أنفاق

في أفريقيا والشرق الأوسط، ويقوم هذا الخط بنقل حوالي مليون راكب يوميًّا؛ حيث تمثل حوالي سدس إجمالي رحلات النقل الجماعي في القاهرة.

2. الخط الثاني: ويمتد من شبرا الخيمة – رمسيس – التحرير – بولاق الدكرور – الجيزة، بطول 18كم. وقد تمت المرحلة الأولى شبرا الخيمة – رمسيس في أكتوبر 1996، ثم تم استكمالها حتى التحرير في النصف الثاني من عام 1997. ويحقق هذا الخط خدمة نقل سريعة ومنظمة لحوالي 1.6 مليون مواطن، في مناطق التجمعات السكنية والطلابية والمناطق الصناعية والتجارية.

3. الخط الثالث: ويمتد من إمبابة – الزمالك – العتبة – الدراسة – صلاح سالم بطول 8.5كم. ومن المتوقع أن يخدم ما يزيد على نصف مليون راكب يوميًّا. وبذلك يكون مجموع ما يتوقع نقله بالخطوط الثلاثة لمترو الأنفاق ما يزيد على ثلاثة ملايين راكب يوميًّا، تمثل حوالي 40٪ من إجمالي ركاب النقل الجماعي (العام والخاص) في القاهرة.

الطرق والنقل بالسيارات:

يحتل النقل بالسيارات الآن في مصر المكانة الأولى، في نقل البضائع ونقل الركاب أيضًا، ثم تأتي السكك الحديدية في المركز الثاني؛ حيث يتراوح نصيب السيارات من نقل البضائع في مصر بصفة عامة بين 80٪، 85٪ من حركة النقل العامة؛ حيث وصلت حمولة النقل البري على الطرق بالسيارات 153 مليون طن في سنة 1993، 28 مليون طن من نصيب السكك الحديدية. كما تشير الإحصائيات التي أعدتها هيئة تخطيط مشروعات النقل في مصر إلى أن 75٪ من حركة الركاب تتم بالسيارات على الطرق على مستوى الجمهورية[1]. وقد اهتمت مصر برصف الطرق، وتطورت أطوال الطرق المرصوفة من 430 كم سنة 1936 إلى 6500 كم سنة 1960 ثم إلى 19500كم سنة 1995؛ أي أنها زادت بمقدار 45 مرة في فترة 60 عامًا. وتربط شبكة الطرق المرصوفة بين كل عواصم المحافظات ومراكزها.

وقد صحب تطور إنشاء الطرق في مصر توسع في استخدام السيارات في النقل؛ ففي سنة 1935 كان عدد السيارات في مصر 25336 سيارة، ثم ارتفع هذا الرقم في سنة 1955 إلى 94857 سيارة. وفي سنة 1980 وصل عدد السيارات أو المركبات في مصر حوالي 750000 سيارة، وفي القاهرة وحدها بلغ عدد المركبات بأنواعها 604519 سيارة (أي ما نسبته 80.5٪ من جملة السيارات بمصر)، وفي الإسكندرية 88102 سيارة، أما في بورسعيد فقد ارتفع عدد السيارات فيها من 1989 سيارة سنة 1957 إلى حوالي 8130 سيارة سنة 1980. وفي سنة 1995 تضاعف عدد السيارات إلى

(1) المرجع السابق، ص 157

حوالي ثلاث مرات وأكثر؛ حيث بلغ مجموع أنواع السيارات بمصر حوالي 2.5 مليون سيارة، يوجد منها في القاهرة وحدها حوالي مليون سيارة.

والسبب في هذه الزيادة المرتفعة والسريعة هي سياسة الانفتاح الاقتصادي، والإقبال الكبير على استخدام السيارة كوسيلة للنقل خلال السنوات الأخيرة؛ الأمر الذي ترتب عليه أن أصبحت هذه الوسيلة منافسًا خطيرًا للنقل بالسكك الحديدية في مصر؛ بل إنها فاقتها في نقل البضائع. (ومن المعلوم أن النقل بالسيارات على الطرق البرية يساعد على الزحف العمراني المباشر على محاور الحركة الرئيسة والفرعية، وذلك بخلاف النقل بالسكك الحديدية التي تعمل كقواطع عمرانية محدد للزحف العمراني وموجهة له في أحيان كثيرة، وعلى ذلك فيمكن بشيء من المنطق أن نربط بين تزايد استهلاك الأراضي الزراعية في أغراض العمران المختلفة، والتطور المذهل الذي شهده قطاع النقل بالسيارات على الطرق).

أنواع الطرق المرصوفة في مصر:

أ- طرق الدرجة الأولى:

لا يقل عرض الطريق عن 21م في الاتجاهين. ومن الطرق التي يمكن اعتبارها من الدرجة الأولى طرق: القاهرة/ الإسكندرية الزراعي، والقاهرة/ الإسماعيلية الصحراوي والقاهرة/ السويس الصحراوي، القاهرة/ الفيوم الصحراوي، الإسكندرية/ مرسى مطروح. ويشمل تجهيز هذا النوع من الطرق إقامة الجسور والأنفاق التحتية أو الكباري والجسور العلوية، وكل ما من شأنه أن يضمن انسياب الحركة بكل المرونة والسرعة، من غير أن تختنق أو تتوقف تحت أي ظرف طارئ.

ب- طرق الدرجة الثانية:

لا يختلف هذا الطراز عن السابق كثيرًا، ويقتصر الاختلاف على سُمك طبقات الرصف، وعرض الطريق، ولا يقل عرضه عن 14م في الاتجاهين، وعادة ما تربط هذه الطرق ما بين المدن وبعضها البعض، وبخاصة عواصم المحافظات في الوجه البحري.

ولا يتسع الطريق إلا لتمرير سيارتين في الاتجاه الواحد من عرض الطريق، وقد يفتقد فيها الفاصل الأوسط الذي يفصل بين الحركة في الاتجاهين عند مداخل بعض المدن، وهذه الطرق لا تتجنب المرور في قلب المدن ومراكز العمران؛ بل لعلها تتعمد التداخل مع طرق المدن المارة بها. ويكون المطلوب بالضرورة أن يقيم هذا التداخل نمطًا من التكامل بين عملية النقل في المدن، وعملية النقل على هذه الطرق. وقد تدعو الحاجة إلى تخصيص حارة على كل من جانبي الطريق لتمرير النقل البطيء، ومن ثم تقوم هذه الطرق بمهمة الروافد التي تصب في طرق الدرجة الأولى، ومن أمثلة هذا النوع في مصر طريق الصعيد الغربي في الجزء من الجيزة إلى العياط فقط، وكذلك

الطريق من طنطا إلى المحلة الكبرى فالمنصورة فميناء دمياط .. وقد تكون الحركة على هذه الطرق كثيفة بالفعل، ولكنها تكون في نفس الوقت أقل سرعة ومرونة.

ج- طرق الدرجة الثالثة (الطرق نصف المعبدة):

وهي طرق ذات سطوح خشنة، ولو أنها متماسكة، وهي أقل تكلفة من النوعين السابقين، وتكفي هذه الطرق حينما تكون الحركة خفيفة نسبيًّا، كما هو الحال في الطرق الثانوية أو الفرعية بين المدن والقرى، ويتراوح عرضها ما بين عشرة أمتار ونصف وستة أمتار، وهذا النوع من الطرق ذو اتجاه واحد، وقد لا يتجاوز الإنشاء حد فرش طبقة رقيقة أخرى من مفتتات ناعمة وخشنة مخلوطة بالأسفلت أو الأسمنت، ولا يكاد يزيد سمك كل طبقة من هاتين الطبقتين عندئذ عن بضعة سنتيمترات محدودة.

وتتحمل هذه الطرق مسئولية تغذية حركة النقل على طرق الدرجة الثانية بصفة خاصة، وتكون عندئذ وكأنها روافد لها، وتعمل على هذه الطرق كل وسائل النقل السريع والنقل البطيء من غير تمييز لحساب التسويق ونقل الركاب.

وتربط هذه الطرق ريف مصر بين عواصم المحافظات ومراكزها أو تصب في طرق الدرجة الأولى والثانية من أمثلتها طريق بنها/ منيا القمح/ الزقازيق/ أبو حماد، أو طنطا/ تلا/ شبين، أو بنها/ ميت غمر/ المنصورة، أو الطريق من العياط/ بني سويف/ المنيا ... إلخ.

د- طرق الدرجة الرابعة (الطرق الممهدة غير المرصوفة):

وهي أسوأ أنواع الطرق؛ إذ لم تبذل أية جهود لتثبيت سطحها. وفي مصر العديد من هذه الطرق تقدر بنحو 20 ألف كم، توجد فيما بين القرى وبعض المدن في مصر. ويقل عرض الطريق عن 6م، وقد يصل إلى 3م.

النقل المائي:

يمكن تناول طرق وخطوط النقل المائي في مصر على النحو التالي:

أهم خطوط النقل النهري:

تتمثل الخطوط الملاحية النهرية في مجرى النيل بالوجه القبلي وفرعي رشيد ودمياط والرياحات الأربعة التوفيقي والمنوفي والبحيري والناصري وترع المحمودية والإبراهيمية والإسماعيلية والنوبارية وبحيرتي السد والمنزلة، وينتقل بالنهر وفروعه وترعه (حسب بيانات عام 1996) نحو 6 ملايين راكب وسائح سنويًّا. وحوالي 3 ملايين طن بضائع ومواد خام. ويبلغ حجم الأسطول النهري المصري حوالي 27 باخرة و296 ذهبية وعوامات مربوطة على شواطئ النيل و4715 فلوكة صغيرة و228 لنشًا و174 للنزهة وحرس المسطحات المائية. (ويتضح من هذه الأرقام مدى

تواضع قطاع النقل النهري، والذي كان منذ نحو خمسة عقود من وسائل النقل المهمة جدًّا، والتي ساعدت بشكل مباشر في صياغة الهيكل العام لمنظومة العمران المصري منذ قرون طويلة، وساعدها في ذلك طبيعة التركيب المحصولي لمصر خلال القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين. وقد ورثت مواقع محطات السكك الحديدية أهمية مواقع الموانئ النهرية خلال النصف الثاني من القرن العشرين.

طرق الملاحة والموانئ المصرية على امتداد السواحل الشمالية:

ميناء الإسكندرية:

شهد ميناء الإسكندرية العديد من التطورات خلال هذه الفترة، وفي عام 1996 قدرت جملة أطوال جميع الأرصفة بميناء الإسكندرية بنحو 15كم، وتمتد فوق معظمها الخطوط الحديدية التي يقدر مجموع أطوالها بنحو 72كم، وتصل هذه الخطوط ميناء الإسكندرية بداخل البلاد، وذلك إلى جانب الطرق البرية وترعة المحمودية والنوبارية. وبذلك تكون مساحة ميناء الإسكندرية كلها – بقسميها الشرقي والغربي– 1863 فدانًا، منها 1600 فدان فقط تشغلها المساحة المائية، أما الباقي فتشغله الأرصفة والمنشآت الأخرى.

واستمر ميناء الإسكندرية خلال هذه الفترة كأهم منافذ التجارة الخارجية؛ حيث يعبر من خلاله 90٪ من حجم التجارة الواردة والمصدرة لمصر[1]، ولقد بلغ عدد البواخر القادمة والمغادرة للميناء لعمليات الشحن 9115 باخرة خلال عام 1989، مقابل 7290 باخرة في عام 1979. ويعتبر ميناء "أبي قير" الامتداد الطبيعي الشرقي للميناء الرئيس، وقد تم تجهيزه حاليًا لاستقبال سفن ذات حمولات 2000 طن لتخفيف العبء على ميناء الإسكندرية.

ميناء دمياط:

يقع الميناء القديم لدمياط على الضفة الشرقية لفرع دمياط، وليست له قيمة تذكر الآن؛ حيث إن استعماله أصبح مقصورًا على أعمال الصيد فقط. وهناك ميناء تجاري على بعد 8 كيلو متر من الساحل غرب مصب فرع دمياط (عند رأس البر). ومنذ أن ظهرت مشكلة التكدس بميناء الإسكندرية خلال عام 1975، اتجه التفكير إلى تخفيف الضغط على ميناء الإسكندرية بإنشاء ميناء جديد على البحر المتوسط. وقد تم اختيار موقع ميناء دمياط الجديد كأفضل موقع لميناء بحري، ويقع الميناء على مسافة 10كم غرب فرع دمياط، وعلى مسافة 70كم غرب ميناء بورسعيد.

وبدأت المرحلة الأولى للعمل في هذا الميناء عام 1980، واستقبل ميناء دمياط الجديد السفن لأول مرة سنة 1986، وقد تضمنت الخطة العامة للموانئ أن حجم التجارة المتوقع في الميناء سوف

(1) المرجع السابق، ص 163.

تصل إلى حوالي 6.5 مليون طن سنة 2000، وحتى ذلك العام لم تبلغ ثلثي ما خطط له. (ويجب هنا ملاحظة أن طاقة ميناء الإسكندرية تبلغ 28.5 مليون طن؛ أي أن ما ساهم به ميناء دمياط الجديد حتى عام 2000 لم يتجاوز نحو 14٪ من طاقة ميناء الإسكندرية.

ويتصل الميناء بشبكة طرق جيدة تربطه بجميع أنحاء مصر. وخط سكك حديدية إلى المنصورة وطنطا، بالإضافة إلى قناة ملاحية صناعية تربطه بنهر النيل بطول 4.5كم، وعرض 90م، وعمق 25 قدمًا، وقد حقق الميناء طفرات كبيرة في جميع نواحي النشاط البحري المرتبطة بالحركة في الميناء على النحو التالي:

الحركة / السنة	1990	1991	1992	1993	1994
حركة السفن (سفينة)	300	540	860	930	1040
حركة الحاويات (ألف حاوية)	87	208	324	402	510

وقد لعب ميناء دمياط الجديد دورًا واضحًا لعودة مدينة دمياط إلى النمو الحضري المتزن الذي كانت قد فقدته لعقود طويلة منذ حفر الترعة المحمودية في أوائل القرن التاسع عشر، كما أضاف هيكلًا مستحدثًا لمركبها الوظيفي، كما سيلي بيانه.

ميناء بورسعيد:

يعتبر ميناء بورسعيد ميناء تجاريًّا من الحجم المتوسط، وقد تضمن تقرير الخطة العامة للموانئ أن حجم التجارة في الميناء بلغت 1.3 مليون طن سنة 1975، ثم وصلت إلى 4.5 مليون طن سنة 1981، وقد كان من المتوقع أن تصل إلى 7.5 مليون طن سنة 2000، إلا أنها تخطت هذا القدر بكثير في تلك السنة.

وبعد عودة الملاحة في قناة السويس، وتحويل "بورسعيد" إلى منطقة حرة، تزايدت بشكل ملحوظ حركة السفن والبضائع المتداولة بالميناء؛ حيث كانت السفن المغادرة والقادمة للميناء للشحن والتفريغ خلال عام 1978 تبلغ 899 باخرة، وكمية البضائع المتداولة 4.1 مليون طن، بينما وصلت في عام 1988 إلى 1190 باخرة (مع ملاحظة الحد من ورود السفن ذات الحمولات الصغيرة)، ووصلت كمية البضائع المتداولة 6.3 مليون طن، وقد انعكس ذلك على النمو الحجمي لمدينة بورسعيد، على الرغم من مواردها الأرضية المحدودة، كما سيلي بيانه.

كما يوجد على ساحل البحر المتوسط عدد من الموانئ المحدودة وموانئ صيد الأسماك كالعريش، ورشيد (التي كانت في بداية القرن التاسع عشر أهم موانئ مصر البحرية والنهرية على الإطلاق)، ومطروح، والسلوم، وسيدي براني.

طرق الملاحة والموانئ المصرية على امتداد السواحل الشرقية:

ميناء السويس:

تم إضافة ميناء جديد للميناء القديم، ويقع في شمال هذا الميناء وجنوب غرب مدينة السويس، ويعتبر هذا الميناء جزءًا من ميناء السويس، وتقدر المساحة المائية للميناء الجديد بنحو 129 فدانًا، وعلى الضفة الغربية لخليج السويس أيضًا، وعلى مسافة 11كم جنوب غربي السويس، يقع ميناء الأدبية المنشأ حديثًا، وفي الفترة الأخيرة ارتفعت حركة تشغيل موانئ السويس الأدبية؛ حيث وصلت في سنة 1989 السفن القادمة والمغادرة عن طريقهما 969 باخرة، مقابل 700 باخرة سنة 1978، كما يشمل ميناء السويس بصفة خاصة المنطقة الواقعة داخل الخط المستقيم الواصل بين رأسي الأدبية وفنار الميناء الجديد؛ بل ويدخل ضمنها أيضًا المنطقة الواقعة أمام مدخل القناة، والتي ترسو فيها عادة السفن القادمة على دخول قناة السويس، كما بلغت كمية البضائع المتداولة حوالي سبعة ملايين طن سنة 1989 بما فيها البترول، ارتفعت إلى أكثر من عشرة ملايين طن عام 2000، وهو بذلك يحتل المرتبة الثانية بعد ميناء الإسكندرية.

وقد ساعدت تلك التطورات التي شهدها ميناء السويس خلال هذه الفترة على استمرار معدلات النمو السكاني المرتفعة لمدينة السويس، والتي لم تتوقف منذ بداية القرن العشرين إلا بفعل الحروب المصرية الإسرائيلية، وهو ما أوضحته تحليلات الرتبة والحجم للمدن المصرية خلال هذه الفترة كما سيلي بيانه.

ميناء سفاجة:

على الرغم من بعض الأخطار الطبيعية التي تحيط بهذا الميناء بسبب الشعاب والصخور "جزيرة سفاجة من الجنوب والغرب"، وأيضًا بسبب الحواجز والشعاب التي توجد في مدخل الميناء نفسه، إلا أن كمية البضائع المتداولة عن طريق ميناء سفاجة ارتفعت سنة 1989 إلى 2.2 مليون طن مقابل 1.1 مليون طن سنة 1979، وكان من المتوقع أن يصل إلى 6 ملايين طن سنة 2000، إلا أنه لم يحقق ذلك حتى تلك السنة.

وقد تم استخدام الميناء في نقل الحجاج والركاب من الصعيد لجدة والموانئ العربية الأخرى اعتبارًا من سنة 1981، والميناء الحالي يستخدم في تصدير خامات مجمع الألومونيوم "بنجع حمادي" وخام الفوسفات المركز، ومعدات تصنيع البترول، كما يصل عن طريق سفاجة أكثر من مليون طن من القمح المستورد.

وبالإضافة إلى ميناء السويس وسفاجة، توجد العديد من الموانئ البترولية والمراسي على سواحل البحر الأحمر مثل سدر، ومطارمة، وملعب، وأبو زنيمة، وبلاعيم، ورأس غارب، كما توجد بعض الموانئ الحديثة على خليج العقبة كمينائي نويبع وشرم الشيخ.

قناة السويس:

يجري تحسين قناة السويس باستمرار تعميقًا وتوسيعًا، وكان آخر هذه التحسينات في سنة 1993؛ حيث تم توسيع القناة عند القاع إلى 160م مع زيادة العمق إلى 19م، وازدواج المرور في معظم الخط الملاحي للقناة؛ حيث يسمح بمرور الناقلات حتى 220 ألف طن بكامل حمولتها وأكثر من ذلك وهي فارغة، وفي السنوات الخمس الأخيرة من سنة 1990 قُدر متوسط السفن العابرة بـ 55 ألف سفينة بمتوسط حمولة 500 مليون طن، وتراوح دخل القناة بين مليار وملیار ونصف المليار دولار سنويًّا في هذه الفترة.

الطيران والنقل الجوي في مصر:

شاهدت مصر أول طائرة تحط عليها الرحال في يوم 15 ديسمبر سنة 1909 في شمال شرق القاهرة (هليوبوليس)، وتعتبر هذه الطائرة بمثابة الفاتحة لعصر الطيران في مصر.

التوزيع الجغرافي للمطارات المصرية:

تتوزع المطارات في مصر على شكل محورين؛ الأول: طولي (شمال - جنوب)، يمتد على طول وادي النيل، مشتملًا على مطارات القاهرة، وإمبابة، والمنيا، وأسيوط، والأقصر، وأسوان، وأبو سمبل، أما المحور الثاني فهو أفقي (شرقي - غربي)، يمتد على طول الساحل الشمالي مشتملًا على مطارات العريش، وبورسعيد، والإسكندرية، ومرسى مطروح، وتطل جميعها على البحر المتوسط بالإضافة إلى مطارات شبه جزيرة سيناء، والغردقة، على ساحل البحر الأحمر، والوادي الجديد.

وقد شهدت هذه الفترة إنشاء جميع هذه المطارات باستثناء المطارات القديمة (القاهرة، والإسكندرية، والأقصر، وأسوان، وأبو سمبل)، ويخدم مطار القاهرة الحركة الدولية والمحلية معًا، ويعتبر المطار الدولي الوحيد بالبلاد.

ومما لا شك فيه أن هذا التوزيع للمطارات يخدم قطاعات اقتصادية عديدة، على رأسها القطاع السياحي، كما يساعد على تجاوز بعض الآثار السلبية لعامل التباعد عند إعادة هيكلة أو تطوير منظومة العمران المصري.

ملحق رقم (6)

توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في تعدادات 1976-1986-1996

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
القاهرة	6800992	1	6068695	1	5073994	1
الإسكندرية	3339076	2	2967347	2	2286560	2
الجيزة	2260014	3	1883189	3	1239340	3
شبرا الخيمة	870776	4	714594	4	394223	4
بورسعيد	472335	5	393841	5	262760	7
السويس	417527	6	210646	12	190214	11
المحلة	394924	7	360509	6	292114	5
طنطا	372893	8	336517	7	283240	6
المنصورة	369409	9	317508	8	259387	8
أسيوط	343662	10	272086	9	213751	9
الإسماعيلية	273465	11	158045	17	145930	16
الزقازيق	267469	12	244354	10	202575	10
الفيوم	260830	13	213070	11	166910	13
كفر الدوار	232387	14	195102	13	146248	15
أسوان	221668	15	190579	14	144654	17
دمنهور	209423	16	188939	15	170633	12
المنيا	201440	17	179060	16	146366	14
الدخيلة	195087	18	43554	64	20068	100
بني سويف	171734	19	152476	18	117910	18
سوهاج	170417	20	92221	28	102914	19
الأقصر	166308	21	126160	20	92748	23
شبين الكوم	156794	22	132259	19	102805	20
قنا	155382	23	119917	21	93680	21
بنها	135892	24	115701	22	88845	24
كفر الشيخ	124870	25	103301	23	77486	25
ملوي	119285	26	98632	24	74197	26
بلبيس	114343	27	96511	25	69112	28
دمياط	110512	28	89069	29	93488	22
ميت غمر	101899	29	93080	26	72168	27
طلخا	97608	30	55489	45	37048	58
قليوب	97186	31	84413	30	62564	29
إدفو	94329	32	46163	61	36828	60
الحوامدية	91770	33	92480	27	48030	41
دسوق	91318	34	78316	32	58665	31
جرجا	89679	35	70574	36	50961	36
بلقاس	88311	36	73219	34	50230	38
إدكو	87848	37	70724	35	56559	32
المطرية	87539	38	74508	33	61197	30
أبو كبير	85339	39	68394	40	54885	34
دكرنس	85169	40	48578	54	38433	55
أخميم	84773	41	70514	37	53371	35
زفتى	80865	42	69253	39	50559	37
البرلس	78996	43	79816	31		

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
منوف	77773	44	69673	38	55208	33
سمالوط	75437	45	62484	41	48851	40
طهطا	73850	46	58247	44	44841	43
السنبلاوين	72824	47	60203	42	49436	39
مدينة ناصر	70543	48	42545	69	32710	69
حوش عيسى	68887	49	43429	66	31023	72
أشمون	68793	50	54450	49	39507	49
سنورس	68442	51	55187	46	42010	46
كفر الزيات	65993	52	58276	43	45059	42
أرمنت	65647	53	54618	48	42434	45
منفلوط	65141	54	52281	50	41196	47
كوم أمبو	62301	55	42260	70	38191	56

تابع ملحق رقم (6)

توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
مغاغة	60405	56	50916	52	39743	48
المنزلة	60184	57	54951	47	43789	44
أبو تيج	59474	58	48518	55	36173	61
الجمالية	58673	59	35528	81		
طما	58331	60	47054	60	34979	63
رشيد	58322	61	51789	51	39129	52
طوخ	57595	62	28374	99	20292	98
بيلا	56759	63	47702	59	38593	54
أبنوب	56480	64	48302	57	39440	50
القناطر الخيرية	56326	65	49361	53	36879	59
فاقوس	56237	66	48365	56	39090	53
الخانكة	56010	67	33106	85	26403	80
القوصية	55957	68	33049	86	25220	84
ديروط	55890	69	44457	63	31627	71
منيا القمح	55600	70	40622	73	33609	65
إسنا	55068	71	43055	67	34154	64
فوه	54420	72	46050	62	37803	57
أوسيم	54264	73	32289	87	22109	92
بني مزار	52690	74	47982	58	39350	51
الفشن	52589	75	43488	65	33549	66
القرين	51833	76	30755	91		
البدرشين	51205	77	40478	74	26992	78
أبو قرقاص	50031	78	13548	143	10931	136
المنشأة	50011	79	37718	78	27945	76
فارسكور	49652	80	29219	97	22472	87
ببا الكبرى	49516	81	40865	72	33147	68
قوص	49054	82	42617	68	33169	67
منية النصر	48820	83	32013	90		
شبين القناطر	48372	84	35659	80	25505	83
بسيون	48214	85	32231	88	25770	82
10 رمضان	47833	86	6490	163		
سمنود	47748	87	41897	71	35416	62
شربين	46926	88	40374	75	31837	70
سرس الليان	44267	89	29815	93	22462	88
دشنا	44125	90	38201	77	29268	74
تلا	44010	91	38584	76	30277	73
فرشوط	43796	92	27965	101	22270	90
ديرب نجم	43507	93	32198	89	21535	93
التل الكبير	43358	94	19513	129	13895	127
كفر سعد	42095	95	16157	137	11678	134
أبشواي	41972	96	34636	82	26616	79
سيدي سالم	41253	97	25890	109	20444	97
الشهداء	41057	98	28310	100	21369	94

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
البلينا	39911	99	33229	84	26101	81
الحامول	39378	100	13389	145	22311	89
جهينة	39161	101	27187	105	24771	85
الغنايم	39146	102	26109	108	18092	107
مشتول السوق	38451	103	22295	124	18139	106
طامية	38383	104	21883	125		
إطسا	37146	105	27664	103	20171	99
مطاي	36953	106	23172	121	17223	115
قويسنا	36492	107	30520	92	20596	96
ههيا	36257	108	29234	96	22773	86
البداري	36113	109	34590	83	28134	75
القنايات	36010	110	23606	120		

تابع ملحق رقم (6)

توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
إيتاي البارود	35388	111	24643	110	17379	114
6 أكتوبر	35354	112	472	170		
الدلنجات	35060	113	27767	102	19835	102
أبو المطامير	34936	114	27227	104	16020	121
برج العرب	34771	115				
بلطيم	33812	116	27006	106	21037	95
نجع حمادي	33252	117	28457	98	19384	103
دير مواس	33197	118	20375	127	16140	120
الصف	32347	119	23690	119	17207	116
البرج	32247	120	29619	95	22211	91
المراغة	31559	121	23860	118	17571	112
أهناسيا	31488	122	22912	122	16686	117
الباجور	31291	123	26327	107	17993	108
الفكرية	31153	124	37311	79	27737	77
كوم حمادة	31103	125	24524	111	16197	119
الواسطي	30879	126	22649	123	17728	109
دراو	30732	127	20260	128		
سمسطا	30714	128	17839	135	14063	126
أبو زعبل	29905	129	29691	94	20023	101
ميت سلسيل	29773	130				
أبو حماد	29501	131	24521	112	17595	111
قلين	29422	132	24387	114	17658	110
الإبراهيمية	29085	133	24477	113	18522	105
أبو حمص	29033	134	23923	116	16420	118
بركة السبع	28917	135	24005	115	17473	113
العياط	28385	136	18984	133	12747	131
السنطة	27187	137	21510	126	15639	123
الرحمانية	25438	138	16068	138	12927	130
الواحات البحرية	25116	139	15578	140		
كفر صقر	24883	140	19399	131	13726	128
مطوبس	24550	141	19412	130	15534	124
شبراخيت	24282	142	19313	132	15812	122
كفر البطيخ	24266	143				
الحسينية	24140	144	17914	134	14385	125
ساحل سليم	24118	145	15588	139	11803	133
الوقف	24033	146	16914	136		
دار السلام	22962	147	12032	150	7617	146
المحمودية	21850	148	23871	117	19316	104
قطور	20791	149	13404	144	9700	139
السرو	19291	150				
الروضة	18955	151				
نقادة	18905	152	12934	146	11359	135
كفر شكر	18658	153	12643	147	9038	140

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
السادات	18619	154				
أبو صير	18331	155				
ساقلتة	18003	156	10861	154	8954	141
قفط	17918	157	12298	149	9837	138
صدفا	17853	158	11816	151	9978	137
أبنود	16262	159	12490	148	8718	142
أولاد صقر	16103	160	10957	153		
فايد	15652	161	11208	152	8670	143
أجا	15558	162	13891	142	13405	129
قها	15063	163	15221	141	11838	132
القنطرة غرب	15054	164	7023	162	769	151
وادي النطرون	14983	165	8652	158		

تابع ملحق رقم (6)

توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب
الزرقا	14717	166	10458	155	8168	145
الرياض	14008	167	8855	157		
العدوة	13553	168	7788	161	5836	147
القنطرة شرق	12116	169	5412	164		
تمي الأمديد	11773	170				
أطفيح	11352	171	9095	156		
أبو طشت	10469	172	8364	160	5652	148
الفتح	10372	173				
الصالحية	8140	174	334	171		
إدفينا	7967	175	8581	159	8190	144
رأس البر	7791	176	4424	166	2148	150
دمياط الجديدة	6520	177	54	172		
نصر النوبة	6100	178	4276	167	4756	149
الباويطي	4220	179	4632	165		
أبو سمبل	1431	180	920	169	409	152
النوبارية الجديدة	885	181				
بني سويف الجديدة	208	182				
بدر	169	183				

ملحق رقم (7)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1986

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1986	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
35	منوف	69673	صناعة	1.26	زراعة	1.05	خدمات	1.03	تجارة ونقل	0.92
68	سمنود	41897	صناعة	1.90	زراعة	1.11	خدمات	0.83	تجارة ونقل	0.74
82	الخانكة	33106	صناعة	1.54	زراعة	1.11	خدمات	0.82	تجارة ونقل	0.54
91	أبو زعبل	29815	صناعة	2.32	زراعة	1.00	خدمات	0.46	تجارة ونقل	0.42
143	نقادة	12934	صناعة	1.35	زراعة	1.17	خدمات	0.94	تجارة ونقل	0.71
155	وادي النطرون	8652	صناعة	0.68	زراعة	0.63	خدمات	0.63	تجارة ونقل	0.57
24	الحوامدية	92480	صناعة	2.67	زراعة	0.68	تجارة ونقل	0.59	خدمات	0.50
27	قليوب	84413	صناعة	1.59	زراعة	0.95	تجارة ونقل	0.82	خدمات	0.69
52	أبو تيج	48518	صناعة	1.23	زراعة	1.11	تجارة ونقل	1.01	خدمات	0.96
59	فوه	46050	صناعة	2.19	زراعة	1.26	تجارة ونقل	0.88	خدمات	0.63
130	العياط	18984	صناعة	1.34	زراعة	1.13	تجارة ونقل	1.01	خدمات	0.84
134	كفر سعد	16157	صناعة	1.01	خدمات	0.62	زراعة	0.55	تجارة ونقل	0.46
167	6 أكتوبر	472	صناعة	2.71	خدمات	0.06	زراعة	0.01	تجارة ونقل	0.00
3	المحلة	360509	صناعة	2.39	خدمات	0.85	تجارة ونقل	0.69	زراعة	0.53
22	بلبيس	96511	صناعة	1.37	خدمات	0.90	تجارة ونقل	0.90	زراعة	0.76
40	كفر الزيات	58276	صناعة	1.46	خدمات	1.09	تجارة ونقل	1.07	زراعة	0.54
65	قوص	42617	صناعة	0.97	خدمات	0.88	تجارة ونقل	0.87	زراعة	0.59
160	رمضان 10	6490	صناعة	2.70	خدمات	0.88	تجارة ونقل	0.28	زراعة	0.14
67	كوم أمبو	42260	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.87	زراعة	0.86	خدمات	0.84
71	البدرشين	40478	صناعة	2.14	تجارة ونقل	0.81	زراعة	0.81	خدمات	0.57
1	شبرا الخيمة	714594	صناعة	2.23	تجارة ونقل	1.01	خدمات	0.68	زراعة	0.44
9	السويس	210646	صناعة	1.39	تجارة ونقل	0.80	خدمات	0.72	زراعة	0.40
10	كفر الدوار	195102	صناعة	2.60	تجارة ونقل	0.81	خدمات	0.68	زراعة	0.47
26	دمياط	89069	صناعة	2.84	تجارة ونقل	0.99	خدمات	0.83	زراعة	0.24
61	الدخيلة	43554	صناعة	1.80	تجارة ونقل	1.33	خدمات	0.27	زراعة	0.11
77	شبين القناطر	35659	صناعة	1.24	تجارة ونقل	0.96	خدمات	0.96	زراعة	0.70
94	فارسكور	29219	صناعة	1.10	تجارة ونقل	0.91	خدمات	0.80	زراعة	0.43
42	طلخا	55489	زراعة	2.51	صناعة	0.87	خدمات	0.75	تجارة ونقل	0.37
72	شربين	40374	زراعة	0.91	صناعة	0.71	خدمات	0.67	تجارة ونقل	0.54
90	سرس الليان	29815	زراعة	1.62	صناعة	1.15	خدمات	1.00	تجارة ونقل	0.46
116	الصف	23690	زراعة	1.47	صناعة	1.29	خدمات	0.84	تجارة ونقل	0.78
133	الوقف	16914	زراعة	3.36	صناعة	0.69	خدمات	0.49	تجارة ونقل	0.44
137	الواحات البحرية	15578	زراعة	1.83	صناعة	1.10	خدمات	0.86	تجارة ونقل	0.20
138	قها	15221	زراعة	1.96	صناعة	1.76	خدمات	0.66	تجارة ونقل	0.47

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1986	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
84	أوسيم	32289	زراعة	2.13	صناعة	0.83	تجارة ونقل	0.65	خدمات	0.57
153	أطفيح	9095	زراعة	3.39	صناعة	0.81	تجارة ونقل	0.51	خدمات	0.28
163	رأس البر	4424	زراعة	1.77	صناعة	1.00	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.64
66	مدينة ناصر	42545	زراعة	3.44	خدمات	0.49	صناعة	0.46	تجارة ونقل	0.45
121	مشتول السوق	22295	زراعة	2.58	خدمات	0.73	صناعة	0.52	تجارة ونقل	0.47
140	أبو قرقاص	13548	زراعة	2.94	خدمات	0.85	صناعة	0.51	تجارة ونقل	0.37
38	سمالوط	62484	زراعة	1.48	خدمات	0.98	تجارة ونقل	0.93	صناعة	0.71
39	السنبلاوين	60203	زراعة	1.08	خدمات	0.76	تجارة ونقل	0.68	صناعة	0.64
45	أرمنت	54618	زراعة	2.64	خدمات	0.62	تجارة ونقل	0.50	صناعة	0.08
47	منفلوط	52281	زراعة	2.22	خدمات	0.85	تجارة ونقل	0.82	صناعة	0.45
54	أبنوب	48302	زراعة	3.12	خدمات	0.65	تجارة ونقل	0.43	صناعة	0.26

تابع ملحق رقم (7)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1986

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1986	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
56	بيلا	47702	زراعة	2.25	خدمات	1.00	تجارة ونقل	0.46	صناعة	0.46
58	إدفو	46163	زراعة	1.73	خدمات	0.87	تجارة ونقل	0.57	صناعة	0.45
69	ببا الكبرى	40865	زراعة	1.41	خدمات	1.11	تجارة ونقل	1.02	صناعة	0.49
73	تلا	38584	زراعة	1.69	خدمات	1.10	تجارة ونقل	0.51	صناعة	0.48
80	البداري	34590	زراعة	3.15	خدمات	0.72	تجارة ونقل	0.58	صناعة	0.11
85	بسيون	32231	زراعة	2.34	خدمات	0.85	تجارة ونقل	0.72	صناعة	0.53
86	ديرب نجم	32198	زراعة	2.23	خدمات	1.05	تجارة ونقل	0.55	صناعة	0.37
88	القرين	30755	زراعة	2.21	خدمات	0.79	تجارة ونقل	0.73	صناعة	0.44
93	ههيا	29234	زراعة	1.66	خدمات	1.00	تجارة ونقل	0.73	صناعة	0.51
97	الشهداء	28310	زراعة	2.01	خدمات	0.90	تجارة ونقل	0.64	صناعة	0.46
99	الدلنجات	27767	زراعة	2.31	خدمات	0.92	تجارة ونقل	0.89	صناعة	0.32
100	إطسا	27664	زراعة	3.18	خدمات	0.64	تجارة ونقل	0.53	صناعة	0.39
104	الباجور	26327	زراعة	1.18	خدمات	1.17	تجارة ونقل	0.99	صناعة	0.58
107	إبتاي البارود	24643	زراعة	1.72	خدمات	1.09	تجارة ونقل	1.00	صناعة	0.30
111	قلين	24387	زراعة	2.15	خدمات	1.13	تجارة ونقل	0.61	صناعة	0.26
115	المراغة	23860	زراعة	1.24	خدمات	1.21	تجارة ونقل	1.11	صناعة	0.35
117	القناية	23606	زراعة	1.93	خدمات	0.95	تجارة ونقل	0.70	صناعة	0.52
118	مطاي	23172	زراعة	2.56	خدمات	0.87	تجارة ونقل	0.73	صناعة	0.36
123	السنطة	21510	زراعة	1.32	خدمات	1.14	تجارة ونقل	0.95	صناعة	0.65
124	دير مواس	20375	زراعة	3.31	خدمات	0.76	تجارة ونقل	0.36	صناعة	0.15
126	التل الكبير	19513	زراعة	2.30	خدمات	0.92	تجارة ونقل	0.70	صناعة	0.26
129	شبراخيت	19313	زراعة	1.29	خدمات	1.05	تجارة ونقل	0.98	صناعة	0.40
131	الحسينية	17914	زراعة	3.17	خدمات	0.63	تجارة ونقل	0.54	صناعة	0.27
132	سمسطا	17839	زراعة	3.40	خدمات	0.64	تجارة ونقل	0.47	صناعة	0.26
135	الرحمانية	16068	زراعة	2.92	خدمات	0.84	تجارة ونقل	0.48	صناعة	0.28
136	ساحل سليم	15588	زراعة	3.21	خدمات	0.64	تجارة ونقل	0.59	صناعة	0.18
141	قطور	13404	زراعة	2.58	خدمات	0.96	تجارة ونقل	0.54	صناعة	0.31
144	كفر شكر	12643	زراعة	1.46	خدمات	1.11	تجارة ونقل	0.64	صناعة	0.38
151	ساقلته	10861	زراعة	2.73	خدمات	0.80	تجارة ونقل	0.73	صناعة	0.18
158	العدوة	7788	زراعة	3.42	خدمات	0.69	تجارة ونقل	0.46	صناعة	0.16
165	منشاة السادات	2468	زراعة	4.33	خدمات	0.30	تجارة ونقل	0.20	صناعة	0.10
168	الصالحية	334	زراعة	1.63	خدمات	1.47	تجارة ونقل	0.11	صناعة	0.03
32	إدكو	70724	زراعة	2.18	تجارة ونقل	0.91	صناعة	0.74	خدمات	0.32
37	أبو كبير	68394	زراعة	1.58	تجارة ونقل	1.34	صناعة	0.81	خدمات	0.77

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1986	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
43	سنورس	55187	زراعة	2.05	تجارة ونقل	0.84	صناعة	0.82	خدمات	0.67
92	البرج	29619	زراعة	4.66	تجارة ونقل	0.30	صناعة	0.19	خدمات	0.16
145	أبنود	12490	زراعة	3.57	تجارة ونقل	0.62	صناعة	0.33	خدمات	0.27
169	دمياط الجديدة	54	زراعة	4.29	تجارة ونقل	0.44	صناعة	0.26	خدمات	0.00
28	البرلس	79816	زراعة	4.07	تجارة ونقل	0.45	خدمات	0.30	صناعة	0.20
46	أشمون	54450	زراعة	2.16	تجارة ونقل	0.74	خدمات	0.74	صناعة	0.73
62	الفشن	43488	زراعة	1.52	تجارة ونقل	1.03	خدمات	1.01	صناعة	0.56
63	حوش عيسى	43429	زراعة	3.46	تجارة ونقل	0.77	خدمات	0.38	صناعة	0.22
64	إسنا	43055	زراعة	1.70	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.88	صناعة	0.57
75	المنشأة	37718	زراعة	1.49	تجارة ونقل	0.95	خدمات	0.65	صناعة	0.44
78	الجمالية	35528	زراعة	3.40	تجارة ونقل	0.50	خدمات	0.42	صناعة	0.33

تابع ملحق رقم (7)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1986

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1986	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
79	أبشواي	34636	زراعة	2.76	تجارة ونقل	1.04	خدمات	0.51	صناعة	0.47
83	القوصية	33049	زراعة	2.74	تجارة ونقل	0.75	خدمات	0.71	صناعة	0.39
87	منية النصر	32013	زراعة	2.59	تجارة ونقل	0.71	خدمات	0.61	صناعة	0.37
98	فرشوط	27965	زراعة	2.07	تجارة ونقل	0.92	خدمات	0.64	صناعة	0.59
101	أبو المطامير	27227	زراعة	1.69	تجارة ونقل	1.22	خدمات	0.72	صناعة	0.38
102	جهينة	27187	زراعة	2.69	تجارة ونقل	0.69	خدمات	0.46	صناعة	0.43
103	بلطيم	27006	زراعة	2.28	تجارة ونقل	0.93	خدمات	0.71	صناعة	0.42
105	الغنايم	26109	زراعة	3.81	تجارة ونقل	0.62	خدمات	0.35	صناعة	0.17
106	سيدي سالم	25890	زراعة	2.85	تجارة ونقل	0.74	خدمات	0.69	صناعة	0.26
113	أبو حمص	23923	زراعة	1.10	تجارة ونقل	1.09	خدمات	0.90	صناعة	0.68
119	أهناسيا	22912	زراعة	3.05	تجارة ونقل	0.65	خدمات	0.62	صناعة	0.37
122	طامية	21883	زراعة	3.34	تجارة ونقل	0.53	خدمات	0.51	صناعة	0.50
125	دراو	20260	زراعة	2.65	تجارة ونقل	0.83	خدمات	0.68	صناعة	0.31
127	مطوبس	19412	زراعة	1.56	تجارة ونقل	0.88	خدمات	0.84	صناعة	0.55
142	الحامول	13389	زراعة	3.36	تجارة ونقل	0.62	خدمات	0.46	صناعة	0.28
146	قفط	12298	زراعة	9.38	تجارة ونقل	1.39	خدمات	0.80	صناعة	0.53
147	دار السلام	12032	زراعة	4.56	تجارة ونقل	0.24	خدمات	0.20	صناعة	0.05
149	فايد	11208	زراعة	1.50	تجارة ونقل	1.11	خدمات	0.81	صناعة	0.39
150	أولاد صقر	10957	زراعة	3.07	تجارة ونقل	0.78	خدمات	0.49	صناعة	0.43
152	الزرقا	10458	زراعة	1.34	تجارة ونقل	1.13	خدمات	1.01	صناعة	0.80
154	الرياض	8855	زراعة	2.66	تجارة ونقل	0.75	خدمات	0.62	صناعة	0.34
156	إدفينا	8581	زراعة	2.32	تجارة ونقل	0.95	خدمات	0.79	صناعة	0.37
157	أبو طشت	8364	زراعة	2.06	تجارة ونقل	0.95	خدمات	0.78	صناعة	0.18
21	ملوي	98632	خدمات	1.15	صناعة	0.89	زراعة	0.83	تجارة ونقل	0.69
36	زفتى	69253	خدمات	1.98	صناعة	1.29	زراعة	1.03	تجارة ونقل	0.83
76	الفكرية	37311	خدمات	1.15	صناعة	1.03	زراعة	0.98	تجارة ونقل	0.90
4	طنطا	336517	خدمات	2.63	صناعة	1.08	تجارة ونقل	1.07	زراعة	0.30
16	شبين الكوم	132259	خدمات	1.37	صناعة	1.04	تجارة ونقل	0.70	زراعة	0.63
19	بنها	115701	خدمات	1.43	صناعة	0.90	تجارة ونقل	0.85	زراعة	0.45
96	طوخ	28374	خدمات	1.29	صناعة	1.04	تجارة ونقل	0.85	زراعة	0.60
109	أبو حماد	24521	خدمات	1.13	زراعة	1.10	تجارة ونقل	1.06	صناعة	0.59
112	بركة السبع	24005	خدمات	1.32	زراعة	1.05	تجارة ونقل	0.96	صناعة	0.61
162	الباويطي	4632	خدمات	1.31	زراعة	1.28	صناعة	0.67	تجارة ونقل	0.36
5	المنصورة	317508	خدمات	1.35	تجارة ونقل	0.95	صناعة	0.95	زراعة	0.27

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1986	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
6	أسيوط	272086	خدمات	1.53	تجارة ونقل	0.82	صناعة	0.69	زراعة	0.35
8	الفيوم	213070	خدمات	1.30	تجارة ونقل	0.98	صناعة	0.90	زراعة	0.60
12	دمنهور	188939	خدمات	1.28	تجارة ونقل	1.14	صناعة	0.95	زراعة	0.38
13	المنيا	179060	خدمات	1.50	تجارة ونقل	1.03	صناعة	0.78	زراعة	0.23
15	بني سويف	152476	خدمات	1.54	تجارة ونقل	0.89	صناعة	0.71	زراعة	0.41
18	قنا	119917	خدمات	1.44	تجارة ونقل	0.85	صناعة	0.75	زراعة	0.44
20	كفر الشيخ	103301	خدمات	1.46	تجارة ونقل	0.91	صناعة	0.67	زراعة	0.40
25	سوهاج	92221	خدمات	1.57	تجارة ونقل	0.99	صناعة	0.69	زراعة	0.15
50	القناطر الخيرية	49361	خدمات	1.14	تجارة ونقل	0.91	صناعة	0.83	زراعة	0.70
53	فاقوس	48365	خدمات	1.28	تجارة ونقل	1.17	صناعة	0.81	زراعة	0.52
70	منيا القمح	40622	خدمات	1.33	تجارة ونقل	1.02	صناعة	0.87	زراعة	0.63

تابع ملحق رقم (7)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1986

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1986	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
95	نجع حمادي	28457	خدمات	1.47	تجارة ونقل	1.03	صناعة	0.84	زراعة	0.32
108	كوم حمادة	24524	خدمات	1.34	تجارة ونقل	1.32	صناعة	0.84	زراعة	0.62
161	القنطرة شرق	5412	خدمات	1.45	تجارة ونقل	1.17	صناعة	0.28	زراعة	0.04
7	الزقازيق	244354	خدمات	1.44	تجارة ونقل	0.98	زراعة	0.44	صناعة	0.37
49	مغاغة	50916	خدمات	1.19	تجارة ونقل	1.19	زراعة	0.88	صناعة	0.06
89	قويسنا	30520	خدمات	1.32	تجارة ونقل	1.00	زراعة	0.67	صناعة	0.65
148	صدفا	11816	خدمات	4.01	تجارة ونقل	1.19	زراعة	1.11	صناعة	0.33
164	نصر النوبة	4276	خدمات	1.97	تجارة ونقل	0.63	زراعة	0.52	صناعة	0.12
166	أبو سمبل	920	خدمات	1.76	تجارة ونقل	0.79	زراعة	0.49	صناعة	0.10
14	الإسماعيلية	158045	تجارة ونقل	1.32	صناعة	1.08	خدمات	0.97	زراعة	0.53
41	طهطا	58247	تجارة ونقل	1.13	صناعة	0.95	خدمات	0.92	زراعة	0.81
60	ديروط	44457	تجارة ونقل	1.25	صناعة	0.73	زراعة	0.67	خدمات	0.50
74	دشنا	38201	تجارة ونقل	1.07	صناعة	1.05	زراعة	1.02	خدمات	0.78
128	كفر صقر	19399	تجارة ونقل	2.24	صناعة	0.98	زراعة	0.53	خدمات	0.42
34	أخميم	70514	تجارة ونقل	1.05	زراعة	1.02	صناعة	0.85	خدمات	0.74
44	المنزلة	54951	تجارة ونقل	0.84	زراعة	0.60	صناعة	0.33	خدمات	0.12
110	الإبراهيمية	24477	تجارة ونقل	2.92	زراعة	2.32	صناعة	0.79	خدمات	0.68
23	ميت غمر	93080	تجارة ونقل	1.81	زراعة	0.65	خدمات	0.54	صناعة	0.50
31	بلقاس	73219	تجارة ونقل	1.06	زراعة	0.80	خدمات	0.68	صناعة	0.65
48	رشيد	51789	تجارة ونقل	1.28	زراعة	1.21	خدمات	0.65	صناعة	0.16
51	دكرنس	48578	تجارة ونقل	1.00	زراعة	0.84	خدمات	0.70	صناعة	0.63
57	طما	47054	تجارة ونقل	1.28	زراعة	1.23	خدمات	0.92	صناعة	0.45
139	أجا	13891	تجارة ونقل	1.08	زراعة	0.92	خدمات	0.77	صناعة	0.63
159	القنطرة غرب	7023	تجارة ونقل	2.55	زراعة	1.10	خدمات	0.57	صناعة	0.17
11	أسوان	190579	تجارة ونقل	1.14	خدمات	1.05	صناعة	0.64	زراعة	0.52
29	دسوق	78316	تجارة ونقل	1.44	خدمات	1.16	صناعة	1.12	زراعة	0.42
33	جرجا	70574	تجارة ونقل	1.24	خدمات	0.90	صناعة	0.85	زراعة	0.48
55	بني مزار	47982	تجارة ونقل	1.26	خدمات	1.13	صناعة	0.91	زراعة	0.63
81	البلينا	33229	تجارة ونقل	1.46	خدمات	0.82	صناعة	0.77	زراعة	0.45
114	المحمودية	23871	تجارة ونقل	1.04	خدمات	0.90	صناعة	0.82	زراعة	0.64
2	بورسعيد	393841	تجارة ونقل	1.83	خدمات	1.04	زراعة	0.69	صناعة	0.56
17	الأقصر	126160	تجارة ونقل	1.40	خدمات	0.98	زراعة	0.94	صناعة	0.34
30	المطرية	74508	تجارة ونقل	2.71	خدمات	0.40	زراعة	0.36	صناعة	0.22
120	الواسطي	22649	تجارة ونقل	1.49	خدمات	1.12	زراعة	0.66	صناعة	0.60

ملحق رقم (8)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1996

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1996	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
52	كوم أمبو	62301	صناعة	1.05	زراعة	1.05	خدمات	0.95	تجارة ونقل	0.90
55	أبو تيج	59474	صناعة	1.19	زراعة	1.13	خدمات	1.08	تجارة ونقل	0.85
84	سمنود	47748	صناعة	1.66	زراعة	1.01	خدمات	0.98	تجارة ونقل	0.75
116	الصف	32347	صناعة	1.33	زراعة	1.17	خدمات	0.99	تجارة ونقل	0.82
151	السادات	18619	صناعة	1.86	زراعة	1.00	خدمات	0.89	تجارة ونقل	0.38
28	قليوب	97186	صناعة	1.43	زراعة	1.32	تجارة ونقل	0.72	خدمات	0.68
64	الخانكة	56010	صناعة	1.68	زراعة	0.71	تجارة ونقل	0.70	خدمات	0.33
176	الباويطي	4220	صناعة	0.79	زراعة	0.78	تجارة ونقل	0.43	خدمات	0.20
87	دشنا	44125	صناعة	1.03	خدمات	1.00	زراعة	0.86	تجارة ونقل	0.80
4	المحلة	394924	صناعة	1.91	خدمات	1.03	تجارة ونقل	0.90	زراعة	0.28
26	ميت غمر	101899	صناعة	1.44	خدمات	1.08	تجارة ونقل	1.03	زراعة	0.55
49	كفر الزيات	65993	صناعة	1.23	خدمات	1.20	تجارة ونقل	1.14	زراعة	0.24
83	10 رمضان	47833	صناعة	3.56	خدمات	0.54	تجارة ونقل	0.37	زراعة	0.05
109	6 أكتوبر	35354	صناعة	2.28	خدمات	0.85	تجارة ونقل	0.59	زراعة	0.07
58	رشيد	58322	صناعة	1.48	تجارة ونقل	1.34	زراعة	1.18	خدمات	0.74
62	القناطر الخيرية	56326	صناعة	0.87	تجارة ونقل	0.86	زراعة	0.62	خدمات	0.30
81	شبين القناطر	48372	صناعة	1.30	تجارة ونقل	1.17	زراعة	0.53	خدمات	0.22
126	أبو زعبل	29905	صناعة	2.33	تجارة ونقل	0.69	زراعة	0.68	خدمات	0.13
1	شبرا الخيمة	870776	صناعة	1.78	تجارة ونقل	1.31	خدمات	0.26	زراعة	0.06
11	كفر الدوار	232387	صناعة	2.17	تجارة ونقل	0.89	خدمات	0.67	زراعة	0.48
15	الدخيلة	195087	صناعة	1.77	تجارة ونقل	1.29	خدمات	0.14	زراعة	0.14
24	بلبيس	114343	صناعة	1.56	تجارة ونقل	1.07	خدمات	0.91	زراعة	0.54
25	دمياط	110512	صناعة	2.27	تجارة ونقل	1.10	خدمات	0.98	زراعة	0.04
30	الحوامدية	91770	صناعة	2.47	تجارة ونقل	0.77	خدمات	0.65	زراعة	0.30
39	زفتى	80865	صناعة	1.28	تجارة ونقل	1.13	خدمات	0.99	زراعة	0.78
41	منوف	77773	صناعة	1.17	تجارة ونقل	1.10	خدمات	1.05	زراعة	0.94
74	البدرشين	51205	صناعة	2.05	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.65	زراعة	0.63
180	بدر	169	صناعة	3.30	تجارة ونقل	0.73	خدمات	0.14	زراعة	0.00
29	إدفو	94329	زراعة	2.12	خدمات	1.04	صناعة	0.72	تجارة ونقل	0.61
33	بلقاس	88311	زراعة	1.27	تجارة ونقل	1.05	خدمات	1.02	صناعة	0.75
34	إدكو	87848	زراعة	3.14	تجارة ونقل	0.97	صناعة	0.80	خدمات	0.42
35	المطرية	87539	زراعة	4.58	تجارة ونقل	0.64	خدمات	0.44	صناعة	0.38
36	أبو كبير	85339	زراعة	1.65	تجارة ونقل	1.29	صناعة	0.92	خدمات	0.84
37	دكرنس	85169	زراعة	2.34	خدمات	0.96	تجارة ونقل	0.87	صناعة	0.68
38	أخميم	84773	زراعة	1.13	تجارة ونقل	1.06	خدمات	1.01	صناعة	0.78
40	البرلس	78996	زراعة	5.20	تجارة ونقل	0.48	صناعة	0.27	خدمات	0.11
42	سمالوط	75437	زراعة	1.55	خدمات	1.07	تجارة ونقل	0.88	صناعة	0.76
45	مدينة ناصر	70543	زراعة	3.65	خدمات	0.66	تجارة ونقل	0.60	صناعة	0.53

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1996	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
46	حوش عيسى	68887	زراعة	4.51	تجارة ونقل	0.88	خدمات	0.45	صناعة	0.30
47	أشمون	68793	زراعة	2.15	تجارة ونقل	0.96	خدمات	0.85	صناعة	0.84
48	سنورس	68442	زراعة	2.06	خدمات	0.89	تجارة ونقل	0.82	صناعة	0.49
50	أرمنت	65647	زراعة	2.61	خدمات	0.89	صناعة	0.84	تجارة ونقل	0.54
51	منفلوط	65141	زراعة	2.60	خدمات	1.09	تجارة ونقل	0.66	صناعة	0.38
53	مغاغة	60405	زراعة	1.31	خدمات	1.22	تجارة ونقل	1.06	صناعة	0.63
56	الجمالية	58673	زراعة	4.08	خدمات	0.61	تجارة ونقل	0.55	صناعة	0.44
57	طما	58331	زراعة	1.21	خدمات	1.20	تجارة ونقل	1.16	صناعة	0.48
60	بيلا	56759	زراعة	2.10	خدمات	1.24	تجارة ونقل	0.52	صناعة	0.50
61	أبنوب	56480	زراعة	3.81	خدمات	0.87	صناعة	0.44	تجارة ونقل	0.34
65	القوصية	55957	زراعة	2.89	خدمات	1.02	تجارة ونقل	0.70	صناعة	0.37
68	إسنا	55068	زراعة	2.15	خدمات	0.95	تجارة ونقل	0.88	صناعة	0.48

تابع ملحق رقم (8)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1996

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1996	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
69	فوه	54420	زراعة	1.57	صناعة	1.41	تجارة ونقل	0.96	خدمات	0.84
70	أوسيم	54264	زراعة	2.04	صناعة	1.06	تجارة ونقل	0.93	خدمات	0.70
72	الفشن	52589	زراعة	1.48	خدمات	1.15	تجارة ونقل	1.05	صناعة	0.55
73	القرين	51833	زراعة	2.35	خدمات	1.00	تجارة ونقل	0.80	صناعة	0.52
76	المنشأة	50011	زراعة	2.41	خدمات	0.94	تجارة ونقل	0.69	صناعة	0.48
78	ببا الكبرى	49516	زراعة	1.48	خدمات	1.21	تجارة ونقل	1.10	صناعة	0.48
80	منية النصر	48820	زراعة	2.59	خدمات	0.84	تجارة ونقل	0.78	صناعة	0.51
82	بسيون	48214	زراعة	1.85	خدمات	1.14	تجارة ونقل	0.82	صناعة	0.59
86	سرس الليان	44267	زراعة	1.49	خدمات	1.21	صناعة	1.14	تجارة ونقل	0.60
88	تلا	44010	زراعة	1.71	خدمات	1.20	تجارة ونقل	0.81	صناعة	0.60
89	فرشوط	43796	زراعة	2.47	خدمات	0.83	تجارة ونقل	0.72	صناعة	0.40
90	ديرب نجم	43507	زراعة	2.37	خدمات	1.36	تجارة ونقل	0.54	صناعة	0.33
91	التل الكبير	43358	زراعة	2.15	خدمات	1.03	تجارة ونقل	0.51	صناعة	0.49
92	كفر سعد	42095	زراعة	2.26	صناعة	1.04	خدمات	0.88	تجارة ونقل	0.64
93	أبشواي	41972	زراعة	2.80	تجارة ونقل	1.10	خدمات	0.69	صناعة	0.50
94	سيدي سالم	41253	زراعة	2.92	خدمات	0.95	تجارة ونقل	0.82	صناعة	0.33
95	الشهداء	41057	زراعة	2.13	خدمات	1.14	تجارة ونقل	0.67	صناعة	0.51
97	الحامول	39378	زراعة	3.88	خدمات	0.72	تجارة ونقل	0.68	صناعة	0.28
98	جهينة	39161	زراعة	2.83	خدمات	0.79	تجارة ونقل	0.71	صناعة	0.39
99	الغنايم	39146	زراعة	4.39	تجارة ونقل	0.61	خدمات	0.57	صناعة	0.31
100	مشتول السوق	38451	زراعة	2.49	صناعة	1.00	خدمات	0.81	تجارة ونقل	0.67
101	طامية	38383	زراعة	3.58	خدمات	0.70	تجارة ونقل	0.67	صناعة	0.49
102	إطسا	37146	زراعة	3.66	خدمات	0.84	تجارة ونقل	0.52	صناعة	0.39
103	مطاي	36953	زراعة	2.83	خدمات	1.11	تجارة ونقل	0.57	صناعة	0.42
105	ههيا	36257	زراعة	1.45	خدمات	1.28	تجارة ونقل	0.74	صناعة	0.49
106	البداري	36113	زراعة	3.11	خدمات	1.17	تجارة ونقل	0.51	صناعة	0.20
107	القناطر	36010	زراعة	1.82	خدمات	1.17	صناعة	0.69	تجارة ونقل	0.69
108	إيتاي البارود	35388	زراعة	1.35	خدمات	1.31	تجارة ونقل	1.04	صناعة	0.41
110	الدلنجات	35060	زراعة	1.96	تجارة ونقل	1.10	خدمات	1.09	صناعة	0.51
111	أبو المطامير	34936	زراعة	1.57	تجارة ونقل	1.56	خدمات	0.80	صناعة	0.45
112	برج العرب	34771	زراعة	1.79	صناعة	0.87	تجارة ونقل	0.87	خدمات	0.10
113	بلطيم	33812	زراعة	2.84	خدمات	0.83	تجارة ونقل	0.82	صناعة	0.39
115	دير مواس	33197	زراعة	3.66	خدمات	0.96	تجارة ونقل	0.44	صناعة	0.31
117	البرج	32247	زراعة	5.03	تجارة ونقل	0.59	صناعة	0.53	خدمات	0.46
119	أهناسيا	31488	زراعة	2.99	خدمات	0.85	تجارة ونقل	0.71	صناعة	0.51
120	الباجور	31291	زراعة	1.55	خدمات	1.20	تجارة ونقل	0.94	صناعة	0.58
121	الفكرية	31153	زراعة	1.01	صناعة	0.99	تجارة ونقل	0.81	خدمات	0.23
124	دراو	30732	زراعة	2.75	تجارة ونقل	0.98	خدمات	0.85	صناعة	0.38

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1996	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
125	سمسطا	30714	زراعة	3.78	خدمات	0.85	تجارة ونقل	0.57	صناعة	0.34
127	ميت سلسيل	29773	زراعة	3.32	خدمات	0.81	تجارة ونقل	0.54	صناعة	0.49
129	قلين	29422	زراعة	2.08	خدمات	1.39	تجارة ونقل	0.48	صناعة	0.37
130	الإبراهيمية	29085	زراعة	2.58	خدمات	0.88	صناعة	0.73	تجارة ونقل	0.73
133	العياط	28385	زراعة	1.18	صناعة	1.15	خدمات	1.02	تجارة ونقل	1.01
135	الرحمانية	25438	زراعة	2.86	خدمات	1.04	تجارة ونقل	0.50	صناعة	0.47
136	الواحات البحرية	25116	زراعة	2.09	خدمات	1.22	صناعة	0.41	تجارة ونقل	0.27
138	مطوبس	24550	زراعة	1.74	تجارة ونقل	1.19	خدمات	1.08	صناعة	0.54
140	كفر البطيخ	24266	زراعة	2.16	صناعة	1.73	تجارة ونقل	0.74	خدمات	0.60
141	الحسينية	24140	زراعة	3.35	خدمات	1.01	تجارة ونقل	0.54	صناعة	0.38
142	ساحل سليم	24118	زراعة	3.52	خدمات	0.89	تجارة ونقل	0.66	صناعة	0.35
143	الوقف	24033	زراعة	3.80	صناعة	0.84	خدمات	0.76	تجارة ونقل	0.28

تابع ملحق رقم (8)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1996

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1996	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
144	دار السلام	22962	زراعة	5.68	تجارة ونقل	0.49	خدمات	0.40	صناعة	0.08
146	قطور	20791	زراعة	2.24	خدمات	1.25	تجارة ونقل	0.70	صناعة	0.43
147	السرو	19291	زراعة	1.99	خدمات	0.98	تجارة ونقل	0.86	صناعة	0.49
148	الروضة	18955	زراعة	2.38	خدمات	0.80	صناعة	0.59	تجارة ونقل	0.53
149	نقادة	18905	زراعة	1.23	خدمات	1.23	صناعة	0.85	تجارة ونقل	0.73
150	كفر شكر	18658	زراعة	1.39	تجارة ونقل	0.61	صناعة	0.54	خدمات	0.24
152	أبو صير	18331	زراعة	2.58	تجارة ونقل	0.90	خدمات	0.87	صناعة	0.47
153	ساقلتة	18003	زراعة	2.77	خدمات	1.23	تجارة ونقل	0.61	صناعة	0.32
154	قفط	17918	زراعة	1.53	تجارة ونقل	1.13	خدمات	0.95	صناعة	0.58
156	أبنود	16262	زراعة	4.99	تجارة ونقل	0.54	صناعة	0.30	خدمات	0.27
157	أولاد صقر	16103	زراعة	3.42	خدمات	0.80	تجارة ونقل	0.80	صناعة	0.39
158	فايد	15652	زراعة	1.43	تجارة ونقل	1.18	خدمات	0.80	صناعة	0.48
159	أجا	15558	زراعة	1.23	خدمات	1.19	صناعة	0.86	تجارة ونقل	0.81
160	قها	15063	زراعة	2.05	صناعة	1.37	تجارة ونقل	0.60	خدمات	0.19
163	الزرقا	14717	زراعة	1.34	خدمات	1.25	تجارة ونقل	1.04	صناعة	0.54
164	الرياض	14008	زراعة	2.44	خدمات	0.97	تجارة ونقل	0.88	صناعة	0.45
165	العدوة	13553	زراعة	3.94	خدمات	0.93	تجارة ونقل	0.46	صناعة	0.25
167	تمي الأمديد	11773	زراعة	3.37	خدمات	0.79	تجارة ونقل	0.69	صناعة	0.29
168	أطفيح	11352	زراعة	3.75	صناعة	0.82	خدمات	0.61	تجارة ونقل	0.47
169	أبو طشت	10469	زراعة	2.55	خدمات	1.11	تجارة ونقل	0.77	صناعة	0.31
170	الفتح	10372	زراعة	1.53	تجارة ونقل	0.75	صناعة	0.58	خدمات	0.15
171	الصالحية	8140	زراعة	4.08	صناعة	0.60	خدمات	0.55	تجارة ونقل	0.35
172	إدفينا	7967	زراعة	2.69	تجارة ونقل	0.71	صناعة	0.47	خدمات	0.15
173	رأس البر	7791	زراعة	2.25	تجارة ونقل	1.00	صناعة	0.82	خدمات	0.72
178	النوبارية الجديدة	885	زراعة	2.30	خدمات	1.01	تجارة ونقل	0.60	صناعة	0.21
5	طنطا	372893	خدمات	1.43	تجارة ونقل	1.07	صناعة	0.97	زراعة	0.15
6	المنصورة	369409	خدمات	1.44	تجارة ونقل	0.98	صناعة	0.83	زراعة	0.22
7	أسيوط	343662	خدمات	1.58	تجارة ونقل	0.75	صناعة	0.68	زراعة	0.45
9	الزقازيق	267469	خدمات	1.57	تجارة ونقل	1.00	صناعة	0.70	زراعة	0.21
10	الفيوم	260830	خدمات	1.36	تجارة ونقل	1.00	صناعة	0.81	زراعة	0.42
13	دمنهور	209423	خدمات	1.31	تجارة ونقل	1.23	صناعة	0.84	زراعة	0.30
14	المنيا	201440	خدمات	1.65	تجارة ونقل	0.87	صناعة	0.57	زراعة	0.33
16	بني سويف	171734	خدمات	1.68	تجارة ونقل	0.72	صناعة	0.67	زراعة	0.26
17	سوهاج	170417	خدمات	1.77	تجارة ونقل	0.83	صناعة	0.64	زراعة	0.18
19	شبين الكوم	156794	خدمات	1.46	صناعة	0.85	زراعة	0.78	تجارة ونقل	0.72
20	قنا	155382	خدمات	1.56	تجارة ونقل	0.77	صناعة	0.73	زراعة	0.43
21	بنها	135892	خدمات	1.41	صناعة	0.79	زراعة	0.62	تجارة ونقل	0.31
22	كفر الشيخ	124870	خدمات	2.19	تجارة ونقل	1.29	صناعة	0.81	زراعة	0.54

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1996	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
23	ملوي	119285	خدمات	1.19	تجارة ونقل	1.12	زراعة	0.95	صناعة	0.81
27	طلخا	97608	خدمات	1.09	تجارة ونقل	0.98	صناعة	0.92	زراعة	0.71
32	جرجا	89679	خدمات	1.24	تجارة ونقل	1.09	صناعة	0.69	زراعة	0.47
44	السنبلاوين	72824	خدمات	1.19	تجارة ونقل	1.14	زراعة	0.87	صناعة	0.82
59	طوخ	57595	خدمات	1.30	صناعة	0.93	زراعة	0.83	تجارة ونقل	0.74
63	فاقوس	56237	خدمات	1.36	تجارة ونقل	1.26	صناعة	0.62	زراعة	0.44
66	ديروط	55890	خدمات	1.35	زراعة	1.04	تجارة ونقل	1.04	صناعة	0.63
67	منيا القمح	55600	خدمات	1.45	تجارة ونقل	0.92	صناعة	0.91	زراعة	0.44
75	أبو قرقاص	50031	خدمات	1.25	زراعة	1.01	صناعة	0.99	تجارة ونقل	0.90
104	قويسنا	36492	خدمات	1.36	تجارة ونقل	1.06	صناعة	0.80	زراعة	0.52
114	نجع حمادي	33252	خدمات	1.60	تجارة ونقل	0.79	صناعة	0.68	زراعة	0.53
118	المراغة	31559	خدمات	1.54	زراعة	1.17	تجارة ونقل	0.90	صناعة	0.38

تابع ملحق رقم (8)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1996

الترتيب الحجمي	المدينة	عدد السكان 1996	تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							
			الوظيفة الأولى	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن
122	كوم حمادة	31103	خدمات	1.42	تجارة ونقل	0.90	صناعة	0.77	زراعة	0.76
128	أبو حماد	29501	خدمات	1.23	زراعة	1.10	تجارة ونقل	1.04	صناعة	0.57
132	بركة السبع	28917	خدمات	1.48	زراعة	1.02	تجارة ونقل	0.89	صناعة	0.59
134	السنطة	27187	خدمات	1.29	زراعة	1.28	تجارة ونقل	0.83	صناعة	0.74
137	كفر صقر	24883	خدمات	1.35	تجارة ونقل	0.92	زراعة	0.83	صناعة	0.61
139	شبراخيت	24282	خدمات	1.29	زراعة	1.07	تجارة ونقل	0.99	صناعة	0.48
145	المحمودية	21850	خدمات	1.19	تجارة ونقل	1.05	صناعة	0.82	زراعة	0.40
155	صدفا	17853	خدمات	1.50	زراعة	1.16	تجارة ونقل	0.84	صناعة	0.43
166	القطرة شرق	12116	خدمات	1.71	تجارة ونقل	0.61	زراعة	0.45	صناعة	0.29
174	دمياط الجديدة	6520	خدمات	1.36	تجارة ونقل	1.06	صناعة	0.75	زراعة	0.08
175	نصر النوبة	6100	خدمات	1.90	زراعة	0.65	تجارة ونقل	0.59	صناعة	0.26
177	أبو سمبل	1431	خدمات	1.77	زراعة	0.71	تجارة ونقل	0.69	صناعة	0.09
179	بني سويف الجديدة	208	خدمات	1.39	تجارة ونقل	0.96	صناعة	0.75	زراعة	0.43
2	بورسعيد	472335	تجارة ونقل	1.57	خدمات	1.15	زراعة	0.71	صناعة	0.62
3	السويس	417527	تجارة ونقل	1.28	صناعة	1.24	خدمات	0.84	زراعة	0.60
8	الإسماعيلية	273465	تجارة ونقل	1.24	خدمات	1.20	صناعة	0.67	زراعة	0.31
12	أسوان	221668	تجارة ونقل	1.15	خدمات	1.09	صناعة	0.70	زراعة	0.32
18	الأقصر	166308	تجارة ونقل	1.45	خدمات	1.12	زراعة	0.73	صناعة	0.34
31	دسوق	91318	تجارة ونقل	1.43	خدمات	1.16	صناعة	1.05	زراعة	0.36
43	طهطا	73850	تجارة ونقل	1.20	خدمات	1.17	صناعة	0.87	زراعة	0.68
54	المنزلة	60184	تجارة ونقل	1.39	صناعة	1.24	خدمات	0.76	زراعة	0.75
71	بني مزار	52690	تجارة ونقل	1.23	خدمات	1.16	صناعة	0.80	زراعة	0.70
77	فارسكور	49652	تجارة ونقل	1.88	خدمات	0.96	صناعة	0.96	زراعة	0.34
79	قوص	49054	تجارة ونقل	1.17	خدمات	1.09	صناعة	1.03	زراعة	0.51
85	شربين	46926	تجارة ونقل	1.23	خدمات	1.17	صناعة	0.85	زراعة	0.68
96	البلينا	39911	تجارة ونقل	1.57	خدمات	1.05	صناعة	0.72	زراعة	0.32
123	الواسطي	30879	تجارة ونقل	1.23	خدمات	1.15	زراعة	0.84	صناعة	0.71
131	أبو حمص	29033	تجارة ونقل	1.36	خدمات	1.02	زراعة	0.88	صناعة	0.72
161	القطرة غرب	15054	تجارة ونقل	2.26	خدمات	0.87	زراعة	0.37	صناعة	0.31
162	وادي النطرون	14983	تجارة ونقل	1.08	خدمات	0.99	زراعة	0.88	صناعة	0.75

الفصل الثامن
السلطة والسياسة والعمران ودورات التاريخ - رسالة خاتمة

رصدت الدراسة جوانب متعددة للعلاقة الارتباطية (المباشرة وغير المباشرة) بين التطورات السياسية والاقتصادية، والتطورات التي شهدتها منظومة العمران المصري طوال الفترة الممتدة منذ نهاية الحملة الفرنسية وحتى نهاية القرن العشرين، وقد تطلبت الدراسة -من خلال منهجها البحثي- الاعتماد على التجريد الزمني، بتقسيم فترة الدراسة داخليًّا إلى فترات ذات تجانس من حيث طبيعة الأيديولوجية الحاكمة، وهذا التقسيم الزمني جعل لكل فترة من هذه الفترات استنتاجاتها الخاصة بطبيعة العلاقة الارتباطية بين التطورات السياسية والاقتصادية، والتطورات التي شهدتها منظومة العمران المصري في كل من هذه الفترات، ولذلك فإن عرض الاستنتاجات النهائية للدراسة يتطلب رؤية تجميعية لهذه الفترات، بحيث تتم قراءتها على متصل زمني واحد، يعكس الدورات التاريخية للتحولات السياسية والاقتصادية، بالتوازي مع الدورات التاريخية للتحولات بمنظومة العمران المصري. وعلى ذلك، فإن عرض الخلاصة النهائية في هذا الفصل سيتم من خلال ثلاثة محاور أساسية:

- قراءة تكاملية شاملة لمسار تطور منظومة العمران المصري على مدار فترة الدراسة.
- الهيكل العام للتحولات العمرانية ودوراتها التاريخية، وبيان الثابت والمتغير في تطور منظومة العمران المصري.
- ملامح العلاقة الارتباطية بين التطورات السياسية والاقتصادية، وتطور هيكل منظومة العمران المصري.

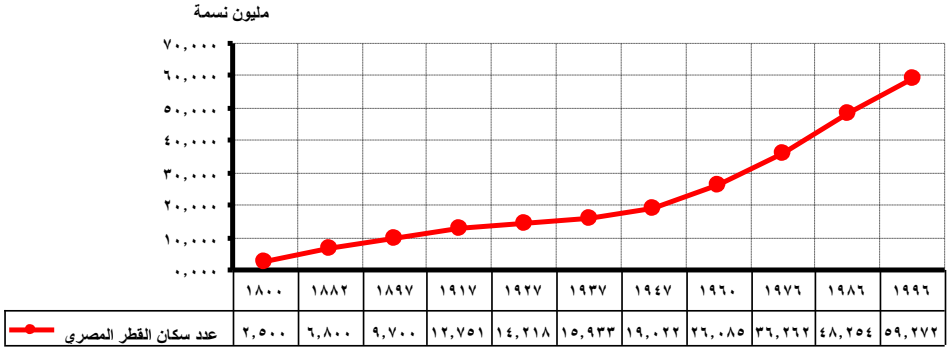
1- قراءة تكاملية شاملة لمسار تطور منظومة العمران المصري خلال القرنين التاسع عشر والعشرين:

يمكن قراءة مسار تطور منظومة العمران المصري خلال هذه الفترة من خلال استعراض أهم خصائص هذا التطور، والذي تلخصه النقاط الآتية:

عدد السكان وأعداد المدن:

- تطور عدد سكان مصر بشكل يكاد يكون متزنًا منذ بداية القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين؛ حيث كان يتضاعف تقريبًا كل نصف قرن، إلا أنه مع نهاية النصف الأخير للقرن العشرين تضاعف ثلاثة أضعاف حجمه عند بدايته، فقد بلغ عدد سكان مصر عام 1800

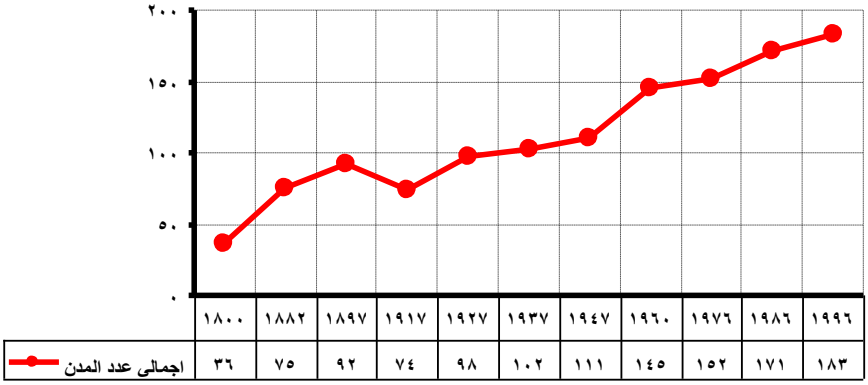
نحو 2.5 مليون نسمة، ووصل عام 1845 إلى نحو 4.5 مليون نسمة، ثم وصل عام 1897 إلى 9.7 مليون نسمة، واستمر بنفس معدل النمو ليصل عام 1947 إلى حوالي 19 مليون نسمة، ثم يقفز عام 1996 ليصل إلى أكثر من 59 مليون نسمة.



شكل رقم (1)

تطور عدد سكان القطر المصري من 1800 حتى 1996

- أما بالنسبة لأعداد المدن، فقد كان عددها 36 مدينة عام 1800، ووصل عددها عام 1882 إلى 75 مدينة، ولدواعي فرض الحماية والسيطرة لقوات الاحتلال قفز عددها إلى 92 مدينة، ثم انخفض عددها ليصل إلى 74 مدينة عام 1917 لدواعي إعادة انتشار القوات خلال الحرب العالمية الأولى، ثم واصل عددها الارتفاع باطراد مستمر منذ عام 1927 وحتى نهاية الفترة، فبلغ عددها 98 مدينة عام 1927، و102 مدينة عام 1937، و111 مدينة عام 1947، و145 مدينة عام 1960، ثم 152 مدينة عام 1976، و171 مدينة عام 1986، وأخيرًا 183 مدينة عام 1996، مع ملاحظة دخول وخروج بعض المدن إلى ومن التصنيف الحضري على النحو الذي سيلي بيانه عند عرض نتائج التحول والثبات في منظومة العمران المصري.



شكل رقم (2)

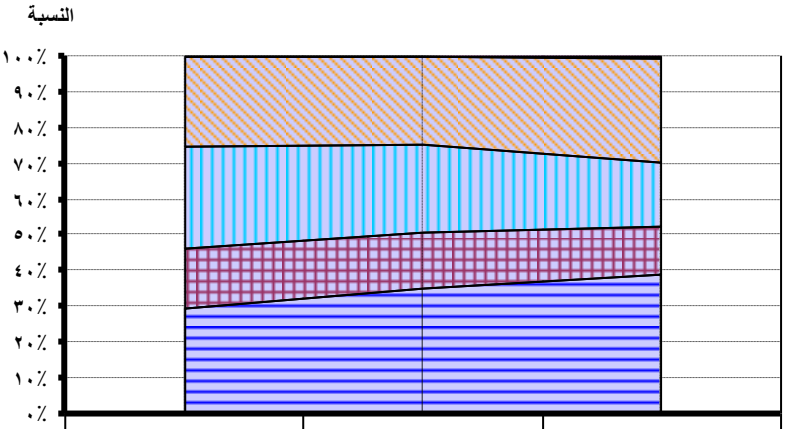
تطور أعداد مدن القطر المصري من 1800 حتى 1996

أحجام المدن:

- أظهرت الدراسة أن النمو الحضري في المعمور المصري تركز -في الأساس- في الدلتا منذ بداية فترة الدراسة وحتى تطور النقل الحديدي في عهد إسماعيل، والتقسيم الإداري لمصر خلال هذه الفترة يؤكد هذه الرؤية.
- بدأ المدى الزمني للدراسة (منذ بداية القرن التاسع عشر) على واقع حضري مفاده أن القاهرة ومدينتي الموانئ (رشيد ودمياط) هي قمة الهرم الحضري بمصر، وبها يمثل نحو نصف سكان الحضر، وانتهت إلى نفس النتيجة تقريبًا مع نهاية المدى الزمني للدراسة (نهاية القرن العشرين)؛ حيث ظلت القاهرة ومدينتا الموانئ (الإسكندرية وبورسعيد) هي قمة الهرم الحضري بمصر (مع اعتبار أن مدينتا الجيزة وشبرا الخيمة هي فعليًّا جزء من القاهرة الكبرى).
- لم تشهد المدن المصرية طفرات هائلة في نموها الحجمي إلا في حالات محددة ومرتبطة مباشرة بالتطورات السياسية والاقتصادية في المقام الأول، والمدن التي شهدت نموًّا حجميًّا هائلًا يتسم بالطفرة خلال فترة الدراسة، يمكن حصرها في الآتي: "الإسكندرية، مدن القناة، كفر الدوار، شبرا الخيمة، الجيزة، الزقازيق، وأخيرًا الدخيلة". ويلاحظ خلو الوجه القبلي من هذه المدن، وكذلك عدم دخول المدن الكبرى (عواصم المحافظات) ضمن مدن هذه الفئة.
- وتشير بيانات أحجام المدن العشرين الأولى في الترتيب الحجمي خلال الفترة من 1882 حتى 1996، إلى أن عدة مدن حافظت على وجودها الدائم ضمن أكبر 20 مدينة حجمًا سكانيًّا منذ بداية التعدادات عام 1882 وحتى نهاية فترة الدراسة جدول رقم (1)، وهذه المدن هي:

"القاهرة، الإسكندرية، طنطا، المحلة، المنصورة، الزقازيق، الفيوم، بورسعيد، شبين الكوم، التي خرجت من هذه الفئة عام 1996"، وانضم إلى هذه المدن منذ بداية القرن العشرين مدينتا "السويس، وبني سويف"، بينما تراجعت منذ بداية القرن العشرين وبلا رجعة لهذا التصنيف حتى نهاية فترة الدراسة مدن "أخميم، جرجا، طهطا"، ويلاحظ أن جميعها من مدن الوجه القبلي؛ بل وجميعها من محافظة سوهاج. كما ظلت مدينة دمياط تتردد بين دخول هذه الفئة والخروج منها، إلى أن خرجت منها نهائيًّا بعد عام 1960.

- في عام 1882 بلغ حجم سكان مدينة القاهرة نحو مرة ونصف حجم سكان المدينة الثانية (الإسكندرية)، كما بلغ نحو 11 ضعف المدينة الثالثة (بورسعيد)، وفي عام 1996 بلغ حجم سكان مدينة القاهرة (مضافًا إليها سكان شبرا الخيمة والجيزة) ضعف حجم سكان المدينة الثانية (الإسكندرية)، وأكثر من 20 ضعف المدينة الثالثة (بورسعيد)؛ أي أن القرن العشرين بتمامه شهد طغيانًا مفرطًا للقاهرة على باقي مدن منظومة العمران المصري.
- ظل التناسب الحجمي شبه ثابت بين المدينة الثالثة (بعد استثناء شبرا الخيمة والجيزة في التعدادات الأخيرة)، والمدينة العشرين في التصنيف الحجمي للمدن المصرية طوال مدة الدراسة، وفي حدود ثلاثة أضعاف.
- شهدت أحجام المدن من الرتبة الثالثة وحتى الرتبة العشرين تدرجًا حجميًّا بسيطًا بين كل مدينة والتي تليها، واستمر ذلك طوال فترة الدراسة (مع استثناء حالتي مدينة الجيزة ومدينة شبرا الخيمة).



	١٨٨٢	١٩٤٧	١٩٩٦
المدن الجديدة	٠	٠	٠,٥٧
باقي المدن	٢٤,٨٣	٢٤,٧٥	٢٨,٩٣
باقي أكبر ٢٠ مدينة	٢٨,٤٨	٢٤,٥١	١٨,٠٧
الاسكندرية	١٧,١٥	١٥,٤٦	١٣,١٩
القاهرة	٢٩,٤	٣٥,٢٦	٣٩,٢٣

شكل رقم (3)

مقارنة بين الوزن النسبي لأحجام المدن خلال ثلاثة تعدادات 1882-1947-1996

جدول رقم (1)

أحجام المدن العشرين الأولى في الترتيب الحجمي خلال الفترة من 1882 حتى 1996

م	المدينة	عدد السكان 1996	المدينة	عدد السكان 1986	المدينة	عدد السكان 1976	المدينة	عدد السكان 1960	المدينة	عدد السكان 1947	المدينة	عدد السكان 1937	المدينة	عدد السكان 1927	المدينة	عدد السكان 1917	المدينة	عدد السكان 1897	المدينة	عدد السكان 1882
1	القاهرة	6800892	القاهرة	5868935	القاهرة	4293894	القاهرة	3348779	القاهرة	2096540	القاهرة	1312086	القاهرة	1064567	القاهرة	790939	القاهرة	534677	القاهرة	398683
2	الإسكندرية	3339076	الإسكندرية	2967347	الإسكندرية	1530560	الإسكندرية	2719545	الإسكندرية	919024	الإسكندرية	685736	الإسكندرية	573063	اسكندرية	444617	الإسكندرية	273648	اسكندرية	232636
3	الجيزة	2260014	الجيزة	1853189	الجيزة	269340	الجيزة	258434	بورسعيد	177703	بورسعيد	124751	بورسعيد	104242	بورسعيد	73404	طنطا	57289	دمياط	34044
4	شبرا الخيمة	870776	شبرا الخيمة	714594	بورسعيد	394223	بورسعيد	243318	طنطا	139926	طنطا	95280	طنطا	90016	طنطا	84880	بورسعيد	42085	طنطا	33750
5	بورسعيد	472335	بورسعيد	393841	المحلة	292114	السويس	203610	المحلة	115738	المنصورة	69036	المنصورة	63976	أسيوط	44247	أسيوط	42078	أسيوط	31575
6	السويس	417527	المحلة	360569	طنطا	283240	طنطا	194299	السويس	107244	الفيوم	63703	أسيوط	63704	المنصورة	43589	المحلة	36131	المنصورة	27823
7	المحلة	384924	طنطا	339517	بورسعيد	262760	المحلة	173288	المنصورة	101965	المحلة	63292	الفيوم	52839	دمنهور	40107	الزقازيق	35715	المنصورة	26942
8	طنطا	372893	المنصورة	317508	المنصورة	269387	المنصورة	151162	أسيوط	90103	دمنهور	61962	الزقازيق	51709	الفيوم	37256	الفيوم	33069	الفيوم	25799
9	المنصورة	369409	أسيوط	272686	أسيوط	213751	أسيوط	127485	دمنهور	84352	أسيوط	60338	دمنهور	59793	المحلة	36094	دمنهور	32122	دمنهور	23353
10	أسيوط	343662	الزقازيق	244354	الزقازيق	202575	الزقازيق	124417	الزقازيق	81813	الزقازيق	59793	المحلة	44620	بلقاس	33612	المحلة	31791	المحلية	20399
11	الإسماعيلية	273465	الفيوم	213070	السويس	190214	الإسماعيلية	109284	الفيوم	73842	المنيا	51026	المنيا	44325	المحلة	32266	دمياط	31288	الزقازيق	19815
12	الزقازيق	267469	السويس	210646	منوف	170633	الفيوم	102864	المنيا	70298	السويس	49686	بلقاس	40523	السويس	30996	قنا	27478	المنيا	19792
13	الفيوم	268830	كفر الدوار	195102	الفيوم	166910	المنيا	94508	الإسماعيلية	68229	بلقاس	49306	بلقاس	40511	دمياط	30884	المنيا	24235	بورسعيد	17145
14	كفر الدوار	232387	أسوان	190579	المنيا	146366	بني سويف	78829	الجيزة	66156	بني سويف	45492	بني سويف	39585	المنيا	30862	شبين الكوم	26705	بورسعيد	16978
15	أسوان	221668	منوف	188939	كفر الدوار	146248	دمياط	71780	بني سويف	57106	دمياط	40332	دمياط	34907	بني سويف	27381	منوف	26683	منوف	16293
16	دمنهور	209423	المنيا	179060	الإسماعيلية	145938	سوهاج	61944	بلقاس	52326	الجيزة	37779	أهميه	28714	بني سويف	21895	بلقاس	19469	شبين الكوم	16250
17	المنيا	201440	الإسماعيلية	158845	أسوان	144654	شبرا الخيمة	59383	سوهاج	43168	الإسماعيلية	36397	قنا	27688	بنها	21835	بني سويف	19229	قنا	15402
18	الغربية	193087	بني سويف	152476	بني سويف	117910	قنا	57417	قنا	42929	قنا	34431	شبين الكوم	27440	طوخ	21394	جرجا	17913	جرجا	14819
19	بني سويف	171734	شبين الكوم	132259	سوهاج	102914	منوف	55030	بلبيس	42814	شبين الكوم	32712	الجيزة	26921	شبين الكوم	20977	السويس	17173	طهطا	13787
20	سوهاج	170417	الأقصر	126160	شبين الكوم	102805	شبين الكوم	54910	سوهاج	41636	بنها	31889	بنها	26517	منوف	20835	طهطا	17104	الجيزة	13339

وظائف المدن:

- لم تثبت على الوظيفة الأولى صناعة منذ بداية فترة الدراسة وحتى نهايتها إلا مدينة واحدة، هي مدينة المحلة الكبرى، كما يمكن ضم مدينة ميت غمر إلى مدينة المحلة؛ حيث لم تتحول عن الوظيفة الأولى صناعة (وظيفتها الأولى منذ بداية القرن العشرين) إلى التجارة والنقل إلا عام 1986، وعادت مرة أخرى إلى الصناعة عام 1996، بينما ثبتت مدينة الدخيلة على الوظيفة الأولى صناعة منذ دخولها التصنيف الحضري عام 1976، وحتى نهاية فترة الدراسة، ويماثلها في ذلك مدينة شبرا الخيمة، التي دخلت التصنيف الحضري عام 1960، ومدينتا العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر واللتان صنفتا حضريًّا عام 1986، ومدينتا السادات وبدر اللتان صنفتا حضريًّا عام 1996.
- ثبتت عدة مدن على الوظيفة الأولى صناعة بعد ثورة يوليو وحتى نهاية فترة الدراسة، بالإضافة للمدن السابق ذكرها، وهذه المدن هي: "كفر الزيات، قليوب، الحوامدية، كفر الدوار، سمنود"، ويضاف إليها مدن أبو تيج، وبلبيس، والبدرشين، ومنوف، وأبو زعبل، وهي المدن التي ثبتت على الوظيفة الأولى صناعة منذ عام 1976 وحتى نهاية فترة الدراسة.
- يتضح مما سبق، أن معظم المدن الصناعية المصرية بوضعها الحالي اكتسبت وظيفتها بعد ثورة يوليو، بينما تعد مدينتا المحلة الكبرى وميت غمر هي أقدم وأكثر المدن الصناعية من حيث الثبات الوظيفي على الصناعة.
- أما بالنسبة للمدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، فإنها بأعدادها المتزايدة، وثبات العديد منها على هذه الوظيفة منذ دخولها التصنيف الحضري وحتى نهاية فترة الدراسة تختزل الهيكل العام لتطور المدن المصرية وظيفيًّا (تطور حجمي لا وظيفي بالدرجة الأولى)، ويكفي هنا الإشارة إلى أن هناك 8 مدن دخلت التصنيف الحضري قبل بداية القرن العشرين، واستمرت على وظيفتها الزراعية حتى نهايته؛ بل إن من هذه المدن مدينتي أرمنت ومنفلوط اللتين صنفتا كحضر قبل بداية القرن التاسع عشر، وهذه المدن هي (إسنا، البداري، الفشن، أرمنت، أشمون، تلا، سنورس، منفلوط)، ويلاحظ أن معظمها من مدن الوجه القبلي.
- كما ثبتت على الوظيفة الزراعية حتى نهاية فترة الدراسة مدن (الباجور، والدلنجات، إيتاي البارود، أبشواي، أبنوب، أبو كبير، إدفو، إطسا، ببا، ههيا)، وعددها 10 مدن، كلها دخلت التصنيف الحضري منذ عام 1927.
- ويمكن اختصار القول إن عدد المدن التي استمرت على الوظيفة الأولى زراعة منذ دخولها التصنيف الحضري وحتى نهاية فترة الدراسة بلغ 84 مدينة، أي أن أكثر من 46٪ من المدن

المصرية عند نهاية فترة الدراسة كانت مستمرة على وظيفتها الزراعية منذ دخولها التصنيف الحضري، والذي يصل تاريخ بعضها إلى ما قبل بداية القرن التاسع عشر، كما سبق القول. وهو ما يؤكد أن التطور الحضري المصري كان –ومازال– لصالح المراكز والحواضر التي يتم تمييزها بواسطة السياسات المركزية.

- أما بالنسبة للمدن ذات الوظيفة الأولى خدمات، فإن الدراسة لم تسجل إلا مدينة واحدة (مدينة نصر النوبة)، هي التي استمرت على وظيفتها الأولى خدمات منذ دخولها التصنيف الحضري عام 1976 وحتى نهاية فترة الدراسة، ويعد خلو قائمة مدن الثبات الوظيفي على وظيفة الخدمات أمرًا منطقيًّا؛ حيث إن وظيفة الخدمات تعد مرحلة نهائية للتطور الوظيفي للمدن؛ بل إن الثبات الوظيفي يعد اتجاهًا شاذًّا في أعراف التطور الوظيفي الطبيعي للمدن، ولعل ارتفاع نسبة مدن الثبات الوظيفي في تطور منظومة العمران المصري يكاد يكون حالة مصرية خاصة.
- أما المدن التي اكتسبت وظيفة الخدمات كوظيفة أولى خلال مراحل تطورها الحضري، واستمرت عليها حتى نهاية فترة الدراسة، فإن معظمها اكتسب هذه الوظيفة بعد ثورة يوليو، وهو ما يعد انعكاسًا مباشرًا لأثر التطورات السياسية على منظومة العمران المصري، فنجد مدن (طنطا، الزقازيق، منيا القمح، الفيوم، بنها، بني سويف، دمنهور، سوهاج، شبين الكوم، قنا، ملوي، قويسنا، كفر الشيخ، نجع حمادي، طوخ)، اكتسبت جميعها وظيفتها الخدمية منذ عام 1960، واستمرت عليها حتى نهاية فترة الدراسة، بينما تعد مدينتا المنصورة والمنيا من أقدم المدن المصرية ثباتًا على الوظيفة الأولى خدمات، حيث ثبتتا عليها منذ عام 1927 وحتى نهاية فترة الدراسة.
- كما ثبتت مدن (أسيوط، أبو حماد، كوم حمادة، أبو سمبل) على الوظيفة الأولى خدمات منذ عام 1976 وحتى نهاية فترة الدراسة.
- أما وظيفة التجارة والنقل، فهي وظيفة تعد أحد أطوار النمو الحضري، وفي بداياته، خاصة في المدن التي تملك مزايا موقعية ظاهرة وحاكمة (كمدن الموانئ على سبيل المثال)؛ ولذلك فإن فترة استمرار المدينة على الوظيفة الأولى تجارة ونقل تعكس –بشكل أو بآخر– قدرة المدينة على النمو الحضري المتزن (زمنيًّا ومكانيًّا)، ويمكن –كنوع من التجريد– أن نصف العلاقة بين طول فترة الاستمرار على وظيفة التجارة والنقل وكفاءة التطور الحضري للمدينة، بأنها علاقة تناسب عكسي (مع استثناء مدن الموانئ ومراكز المواصلات)، وبالنسبة لمدن الدراسة فإننا نجد بعض المدن استمرت على الوظيفة الأولى تجارة ونقل لعقود، سواء مع نهاية فترة الدراسة أو خلال مراحل تطورها، ومن ذلك:

- ثبات مدينة دسوق على وظيفة التجارة والنقل منذ عام 1976 وحتى نهاية فترة الدراسة، ومثلها مدينة طهطا، كما ثبتت مدن البلينا، والمنزلة، وقوص، وبني مزار، على وظيفة التجارة والنقل منذ عام 1960 وحتى نهاية فترة الدراسة، بينما سبقتهم مدينة الواسطي في ذلك؛ حيث ثبتت على هذه الوظيفة منذ عام 1947، بينما نجد مدنًا استغرقت أكثر من نصف قرن لتتطور وظيفتها الأولى من التجارة والنقل إلى وظائف أرقى حضريًّا، ومن هذه المدن مدينتا جرجا والمحمودية اللتان استغرقتا نحو ستين عامًا قبل أن تتحولا إلى وظيفة الخدمات عام 1996.

التباعد بين المدن وتطور وسائل النقل والمواصلات:

لعب تطور وسائل النقل دورًا بارزًا في تحديد حجم الأدوار التي تلعبها المدن داخل منظومة العمران المصري طوال فترة الدراسة، وتطور وسائل النقل لم يكن بالضرورة مرتبطًا فقط بالتطور التكنولوجي، وإنما ارتبط أيضًا بالتركيب المحصولي والإنتاج الصناعي، بالإضافة لطبيعة التوجه السياسي، فنجد أن المدن الكبرى في عهد محمد علي ارتبطت جميعها بالموانئ النهرية، وعلى الرغم من احتياجه الشديد لإنشاء السكك الحديدية -للتحكم في نقل وتوزيع القطن- فقد ماطل في إنشائها؛ خوفًا من تزايد النفوذ الإنجليزي في مصر.

وابتداء من عهد عباس، بدأت خطوط السكك الحديدية تحل محل المجاري المائية في عملية النقل، إلى أن بلغت ذروتها في عهد إسماعيل، ولعب القطن وقصب السكر الدور الرئيس المحفز على هذا التوسع الهائل الذي شهدته شبكة الخطوط الحديدية في هذه الفترة، ومن خلال هذه الشبكة تحددت فعليًّا أدوار كل المدن الكبرى بالدلتا تقريبًا، وبدرجة أقل نسبيًّا مدن الوجه القبلي، وتعد هذه الفترة هي البداية الحقيقية لميلاد الارتباطات الإقليمية على مستوى منظومة العمران الحضري المصري.

وبعد قيام الثورة، وتغير التركيب المحصولي، وتنويع الصناعات بعيدًا عن الارتباطات الحاكمة للتصنيع الزراعي، بدأ النقل بالسيارة يعتلي عرش النقل بمصر، وهو ما استلزم رصف أطوال هائلة من الطرق التي عليها تغيرت أحجام الأدوار التي تلعبها المدن المصرية، وتبدلت أدوار بعضها، ودعم ذلك تحول العديد من القرى إلى مدن، كما بدأ الاستنزاف الدائم للأرض الزراعية على طول محاور هذه الطرق.

تطور منظومة العمران المصري وآليات تحولها خلال فترة الدراسة:

ظل ميكانيزم عمل منظومة العمران المصري طوال فترة الدراسة يدور -بشكل شبه كامل- حول المحور العاصمي (الذي يضم القاهرة والإسكندرية)، ولم تتشكل منظومات عمران فرعية إلا بفعل عاملين يجمعهما ارتباط وثيق، هما القطن والسكك الحديدية، وتركزت هذه المنظومات في

الدلتا على وجه الخصوص، واستمرت منذ العقد الثالث للقرن التاسع عشر إلى أن بدأ ينفرط عقدها شيئًا فشيئًا بعد قيام الثورة. كما ظهرت في بعض الأحوال النادرة بعض المحاور التنموية في الوجه القبلي؛ ولكنها سرعان ما تفقد دورها قبل أن تكتمل ملامحه، أو اكتسابه قدرًا كافيًا من مقومات الدفع التنموي الذاتي؛ وذلك بفعل اعتمادها على التجارة والنقل، وبعض الصناعات اليدوية الخفيفة، وهي أنشطة تتسم بحساسية فائقة لأي تطورات على المستوى السياسي أو الاقتصادي.

ويمكن القول إنه حتى قيام الثورة كانت الارتباطات الإقليمية تسير في متسلسلة وظيفية أحادية الاتجاه، تبدأ بالتجميع، ثم التخزين، ثم معالجات بسيطة، ثم شحن إلى القاهرة أو الإسكندرية، فيتم التصنيع بشكل جزئي ليعاد التوزيع على سائر القطر، أو تصدير الخام مباشرة، وبتأمل هذه المتسلسلة الوظيفية، نجد أن النظام السياسي والاقتصادي سخر سائر منظومة العمران المصري (الحضرية والريفية) لخدمة النمو الحضري المذهل وغير المتزن للعاصمتين، وعلى أي حال، فإن الدراسة رصدت علاقة وطيدة بين التدرج الحجمي للمدن ومواقع المدن على هذه المتسلسلة الوظيفية، بحيث يزيد حجم سكان المدينة كلما تقدم موقعها على المتجه الصعودي لهذه المتسلسلة، والجدير بالملاحظة هنا أن تسلسل مراحل ومحطات حركة الهجرة الداخلية في مصر اكتسب تقريبًا نفس تسلسل المتسلسلة الوظيفية أحادية الاتجاه.

أما بعد قيام ثورة يوليو، فإن الوضع العام لهذه المتسلسلة الوظيفية قد اختلف، فلم تعد الخامات الزراعية هي الأساس الأوحد للصناعة المصرية، كما قلت كثيرًا الأهمية النسبية لمحصول القطن ودورته الزراعية الصناعية، وبدأ الاعتماد على الخامات التعدينية في الصناعة يزداد باطراد، كما أصبح الإنتاج الصناعي يعتمد -في الأساس- على سلع استثمارية ووسيطة وخامات أكثرها مستورد، وبالتالي انقلبت المتسلسلة الوظيفية لتبدأ -في الغالب- من الموانئ ثم إلى مراكز التصنيع الأساسية، والتي تركزت في العاصمتين وما حولهما مباشرة في الأساس، ثم يعاد توزيعها على سائر القطر بتدرج يماثل الاتجاه العكسي لترتيب المتسلسلة الوظيفية السابق ذكرها، وبذلك فإن نمط الإنتاج الصناعي بعد الثورة دعم إلى حد الإفراط المركزية العاصمية على حساب باقي مدن منظومة العمران المصري، وبذلك تتأكد في الحالة المصرية بوضوح العلاقة الطردية بين تنامي مركزية السلطة السياسية، وتنامي قوة الاستقطاب الحضري العاصمي.

2- تطور العمران المصري وبيان الثابت والمتغير:

شهدت منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة العديد من التحولات، سواء على مستوى أعداد المدن، أو أحجام سكانها، أو وظائفها، وهذه التحولات منها ما هو ظاهري مؤقت، ومنها ما هو عميق ودائم، وأيًّا ما كان نوع التحول، فإن دوافع النشأة (استحداث التحول) وآليات التطور

تظل هي المتحكمة في حدوثه، وفي الحالة المصرية ومن خلال استنتاجات الدراسة فإن دوافع النشأة وآليات التطور تلخصت في ثلاثة عوامل أساسية، هي بالترتيب حسب الأهمية وقوة التأثير كالتالي:

- العوائد السياسية للتوجهات التنموية.
- تحقيق السيطرة الأمنية والإدارية.
- الخصائص الموقعية والموضعية للمدينة.

ومن خلال استعراض هذه العوامل، يمكن تحليل الهيكل العام للتحولات العمرانية ودوراتها التاريخية خلال فترة الدراسة. وجدير بالذكر أن ترتيب الأهمية النسبية لتأثير هذه العوامل على التحولات التي شهدتها منظومة العمران المصري على مدار هذه الفترة، لم يكن دائمًا بنفس الترتيب الذي سبق عرضه، ولكن هذا الترتيب يعد هو الذي ساد معظم فترات الدراسة، وهو ما انتهت إليه، كما أن التداخل بين هذه العوامل لا شك فيه، وإنما تم عزلها وترتيبها لإمكان تحليل العلاقات الارتباطية بين كل منها، والتحولات في منظومة العمران المصري. وفيما يلي عرض للهيكل العام لهذه التحولات في منظومة العمران المصري، دون الدخول في تفاصيل العلاقة بين هذه العوامل المذكورة والتحولات في منظومة العمران المصري؛ حيث سيتم عرضها تفصيلًا لاحقًا.

التحولات في أعداد المدن وعمرها الحضري:

بلغ عدد المدن عند نهاية فترة الدراسة 183 مدينة، بينما كانت عند بدايتها 36 مدينة فقط، أي أن عدد المدن زاد أكثر من خمسة أضعاف خلال القرنين التاسع عشر والعشرين، ولم يستمر على التصنيف الحضري منذ بداية الدراسة وحتى نهايتها إلا 25 مدينة فقط، منها 10 مدن فقط هي عواصم لمحافظات، وهي: (القاهرة، الإسكندرية، الجيزة، الفيوم، المنصورة، المنيا، بني سويف، أسيوط، دمنهور، دمياط)، بينما خرجت ثماني مدن كانت قائمة عند بداية الدراسة من التصنيف الحضري نهائيًّا، ولم تظهر في أي من التعدادات الرسمية منذ عام 1882، وهذه المدن المندثرة هي: (شلشلمون، البهنسا، سنديون، النحارية، سنبو، محلة أبي علي، محلة مرحوم، منف العليا)، والغريب في الأمر أن البهنسا، والنحارية، كانتا عواصم لمديريات من قبل عهد محمد علي وحتى أواخر عهده.

وعلى مدار فترة الدراسة فإن هناك الكثير من النماذج لتجمعات تصنف حضريًّا في فترة ثم تختفي وتعود إلى التصنيف الريفي نهائيًّا، أو تعود إلى التصنيف الحضري مرة أخرى في فترة لاحقة (جدول رقم 2)، ففي تعداد عام 1897 ظهرت مدن: (تاج الدول، وكرسكور، والتوفيقية، ونوى)، وكلها لم يعد لها وجود حضري بعد ذلك، وفي تعداد عام 1917 ظهرت مدن: (البتانون، ودلجا، وسنهور، ومليج)، وكلها أيضًا لم يعد لها وجود حضري بعد ذلك، وكذلك الحال بالنسبة لمدينتي العطف وبني يحيى بحري اللتين ظهرتا في تعداد عام 1927، ثم لم يعد لهما وجود حضري بعد ذلك.

هذا عن المدن التي دخلت التصنيف الحضري وخرجت منه قبل انقضاء فترة تعدادية واحدة، أما عن المدن التي دخلت التصنيف الحضري وخرجت منه ثم عادت إليه فهي أكثر عددًا وانتشارًا، فعلى سبيل المثال ظهرت مدينتا الغنايم والقرين في تعداد عام 1917 بوظائف حضرية ظاهرة، ولكنهما تراجعتا سريعًا إلى التصنيف الريفي منذ عام 1927، لتظهر الأولى في التصنيف الحضري من جديد عام 1976، والثانية عام 1986، أما مدينة الرحمانية فقد ظهرت مع أول تعداد عام 1882، لتختفي بعده ثم تعود للتصنيف الحضري مجددًا عام 1976، وبالمثل مدينة البرلس التي ظهرت مع أول تعداد ثم تختفي لتعود مجددًا عام 1986، ومثلها في ذلك مدن: جهينة، وبسيون، وأوسيم، والقوصية، التي ظهرت في التصنيف الحضري عام 1917، لتخرج منه ثم تعود مع عام 1960.

والأمثلة كثيرة على هذه الحالة الشاذة جدًّا في أنماط النمو الحضري، ولكن يبدو جليًّا أن هذه الحالات تعبر بواقعية عن ظاهرة مدن القرار التي لازمت ملامح النمو الحضري في مصر منذ زمن بعيد وحتى وقتنا الحاضر، ويكفي القول إنه بحساب عدد المدن التي تعرضت لدخول التصنيف الحضري والخروج منه وعادت إليه مجددًا، نجده يبلغ 51 مدينة، وهو ما نسبته نحو 28٪ من جملة المدن المصرية عام 1996، وللدلالة على أن خروج هذه المدن من التصنيف الحضري وعودتها إليه لم يكن لأسباب تتعلق بمتطلبات النمو الحضري، أو لارتباطات إقليمية، أن 78٪ من هذه المدن عندما عادت للتصنيف الحضري عادت بوظيفة أولى زراعة، استمرت عليها منذ عودتها وحتى نهاية فترة الدراسة. وهو ما يؤكد على أن التطور الحضري للعديد من مدن منظومة العمران المصري كانت بفعل ضغوط خارجية، لا علاقة لها بالتلقائية الطبيعية للنمو الحضري.

وقد بلغ عدد المدن التي يصل عمرها المتصل في التصنيف الحضري أكثر من نصف قرن عند نهاية فترة الدراسة 110 مدينة، أي بنسبة حوالي 60٪ فقط من إجمالي عدد المدن عام 1996، وهو ما يعني أن قسمًا كبيرًا من مكونات منظومة العمران الحضري المصري ما زال حتى اليوم في طور "التأقلم الحضري"، وفي ظل هشاشة البنية الحضرية لمثل هذه المدن المتحولة من قرى حديثًا، فإن فترة التأقلم قد تطول، كما سيتم توضيحه عند استعراض التحولات الوظيفية للمدن.

جدول رقم (2)

استمرار المدن على مدى فترة الدراسة

مدن ظهرت في جميع التعدادات	مدن ظهرت في جميع التعدادات ما عدا تعداد 1800	مدن ظهرت ابتداء من 1882 حتى 1996 وخرجت من تعداد 1917	مدن ظهرت ابتداء من 1897 حتى 1996 وخرجت من تعداد 1917	مدن ظهرت ابتداء من 1947 حتى 1996	مدن ظهرت ابتداء من 1960 حتى 1996	مدن ظهرت ابتداء من 1927 حتى 1996	مدن ظهرت ابتداء من 1976 حتى 1996	مدن ظهرت ابتداء من 1986 حتى 1996	مدن ظهرت في تعداد 1996 فقط	مدن ظهرت ابتداء من 1897 حتى 1996	مدن ظهرت ابتداء من 1917 حتى 1996 وخرجت من تعدادات 1927-1947-1937	مدن ظهرت ابتداء من 1882 حتى 1996 وخرجت من تعدادات 1897-1917-1927	مدن ظهرت ابتداء من 1882 حتى 1996 وخرجت من تعدادي 1897-1917	مدن ظهرت ابتداء من 1917 حتى 1996 وخرجت من تعدادي 1927-1937	مدن ظهرت ابتداء من 1882 حتى 1996 وخرجت من تعدادات 1897-1917-1927	مدن ظهرت ابتداء من 1917 حتى 1996 وخرجت من تعدادي 1927-1937	المنشأة
الإسكندرية	السنبلاوين	شبراخيت	قويسنا	المراغة	أبنود	الباجور	ساحل سليم	رمضان 10	الروضة	البدارى	جهينة	بريكة السبع	المحمودية	المنشأة
الجيزة	السويس	دشنا	كفر صقر	اهناسيا	البرج	البدرشين	سيدي سالم	اكتوبر 6	السادات	البايضا	بسيون	المصف	أبو المطامير	شبين القناطر
الفيوم	الأقصر	دكرنس	الواسطى	القناطر الخيرية	التل الكبير	أبو كبير	الدخيلة	أطفيح	السرو	بلقاس	أوسيم	الإبراهيمية		
القاهرة	الإسماعيلية	العياط	الحوامدية	الحامول	أبو سمبل	أجا	مدينة ناصر	الجمالية	الفتح		القوصية	شرين		
الغش	إسنا	الدلنجات	السنطة	الحسينية	إدفينا	أبو حماد	مشتول السوق	الباويطي	أبو سير					
المنزلة	المطرية	ايتاى البارود	أبو قرقاص	ابوزعبل	الزرقا	أبشواي		الرياض	النوبارية الجديدة					
المحلة	الزقازيق	أبنوب	بني مزار	بيلا	الشهداء	كوم حمادة		الصالحية	بدر					
المنصورة	أسوان	أبو حمص	سمالوط	قلين	العدوة			القنايات	برج العرب					
المنيا	بنها	ههيا	ديروط	محلوس	القصرية			الوقف	بني سويف الجديدة					
أبو تيج	بورسعيد	ذجح حمادى	ملطا		القنطرة شرب			أولاد صقر	قمن الأمديد					
أرمنت	تلا	مغاغة	إطسا		حوش عيسى			دراو	كفر البطيخ					
أسيوط	دسوق	كفر الدوار	ببا الكبرى		دار السلام			دمياط الجديدة	ميت سلسيل					
أشمون	سمنود	كفر الشيخ			دير مواس			طامية						
بلبيس	ستورس	إدفو			رأس البر			منية النصر						
بني سويف	سوهاج	فاربسكور			سانقته			نصر النوبة						
جرجا	شبين الكوم				سمسطا			وادي النطرون						
دمنهور	طما				شبرا الخيمة									
دمياط	طنطا				قايد									
زفتى	فاقوس				قها									
طهطا	قليوب				قمولو									
قوه	كفر الزيات				قنطة									
منكوبط	منوف				كفر سعد									
قنا	منيا القمح				كفر شكر									
قوص	ملوى				كوم امبو									
رشيد	ميت غمر				مطاى									
					نقادة									
البرلس	أشمون	إدكو	الرشوة	بلطيم	أبو حلتش	طوخ	ديرب نجم	الخانكة	سدنا	سرس الليان	الرحمانية	الشنابم	القنطرة شرق	القرين
الواحات البحرية														

وعلى الجانب الآخر فإن النمو الحجمي لبعض المدن شهد نوعًا من الثبات الذي يصل إلى حد التراجع، فإذا بدأنا بالمدن التي شهدت طفرات حجمية هائلة غيرت من شكل الترتيب الحجمي للمدن، فيجب هنا أن نذكر أن فترة ما بعد الثورة كانت هي المجال الزمني لمعظم هذه الطفرات الحادة، فباستثناء حالة مدينة الإسكندرية في عهد محمد علي، التي أحدثت أول طفرة حجمية من نوعها في تاريخ مصر الحديث، ومعها مدن القناة في عهد إسماعيل وحتى بدايات عهد الاحتلال البريطاني، تركزت معظم الطفرات الحجمية بعد الثورة، وحتى منتصف عقد الثمانينيات من القرن العشرين.

فمدينة الإسكندرية التي كانت حتى بدايات عهد محمد علي لا تعدو كونها مدينة مهملة أو قرية صغيرة، كما وصفها رحالة أواخر القرن الثامن عشر؛ حيث كان عدد سكانها لا يزيد عن عشرة آلاف نسمة، ويفوقها سكانًا العديد من المدن (دمياط، ورشيد، وطنطا، والمحلة، وجرجا ...)؛ بل فاقتها المنزلة في عدد السكان في ذلك الوقت، نجدها مع أواخر عهد محمد علي يبلغ عدد سكانها نحو 60 ألف نسمة، وتكاد تساوي بالتقريب ثلث سكان القاهرة، ثم تواصل نموها باطراد مذهل، لتصل مع نهايات القرن التاسع عشر إلى ثلثي حجم مدينة القاهرة، وأكثر من خمسة أضعاف مدينة دمياط المدينة الثالثة في الترتيب الحجمي في ذلك الوقت، وتحتل مكانتها العاصمية حجمًا ووظيفة، وتستمر عليها بطغيان مفرط إلى وقتنا الحاضر.

أما مدن القناة، فيكفي القول إن رحالة القرن التاسع عشر ذكروا في وصف مدينة السويس (المدينة التي كانت قائمة في منطقة القناة قبل حفرها) عند منتصف القرن بأنها مكان موحش، ليس به ماء عذب، ولا يتجاوز عدد سكانه ثلاثة آلاف نسمة، فإننا نجد مدينة السويس وبعد تشغيل خط قناة السويس الملاحي بأقل من عشر سنوات تضاعف عدد سكانها بنحو أربعة أضعاف، وتتفوق حجمًا على مدن كانت تسبقها بمراحل مثل: (بني سويف، والمنزلة، وقوص ...)، كما ظهرت وطفرت مدينة بورسعيد، التي لم يكن لها وجود إطلاقًا قبل حفر قناة السويس، لتتفوق حجمًا بعد أقل من عشر سنوات فقط على نشأتها على مدن ضاربة القدم حضريًا، فتتفوق حجمًا على مدن مثل (رشيد، والمنيا، وأخميم، وقنا، وتكاد تتساوى مع دمنهور)، وكلها مدن سبقت مدينة بورسعيد حضريًّا بقرون، وكلها كانت مصنفة كحضر قبل بداية فترة الدراسة. أما مدينة الإسماعيلية (وهي مدينة جديدة أيضًا لم يكن لها وجود قبل حفر القناة)، فقد تأخرت طفرتها الحجمية عن مدينتي السويس وبورسعيد بنحو ثلاثة عقود؛ أي حتى قيام الحرب العالمية الأولى، ولكنها طفرت بشدة بعدها، واستمرت مدن القناة في طفراتها الحجمية حتى اعتلت قمة التصنيف الحجمي للمدن بمصر بعد مدينتي القاهرة والإسكندرية، لتحتل مدن القناة المكانة الحجمية والوظيفية التي احتلتها مدن الدلتا الكبرى لقرون.

ثم نأتي للمدن التي طفرت حجميًّا بعد الثورة، فأهمها على الإطلاق أربع مدن، هي (كفر الدوار، والجيزة، وشبرا الخيمة، وأخيرًا الدخيلة)، فمدينة كفر الدوار التي لم يكن عدد سكانها يتجاوز 14 ألف نسمة عام 1947، وتحتل المرتبة الحجمية رقم 70 بين المدن، نجدها تضاعف عدد سكانها عام 1976 بأكثر من عشرة أضعاف ما كانت عليه عام 1947، وتحتل المرتبة 15؛ أي تقدمت 55 مرتبة حجمية خلال عشرين عامًا؛ بل إنها تقدمت لتقترب من مضاعفة عدد سكانها مرة أخرى عام 1996، متفوقة على مدينة دمنهور نفسها، والتي كانت (أي كفر الدوار) منذ أربعة عقود فقط أصغر حجمًا من بعض قرى زمام مدينة دمنهور.

أما مدينة الجيزة فقد كان عدد سكانها حتى عام 1947 يبلغ حوالي 66 ألف نسمة، فإذا بها يصل عدد سكانها حوالي 250 ألف نسمة عام 1960؛ أي أنها ضاعفت عدد سكانها نحو أربعة أضعاف في أقل من عقد ونصف، لتحتل المرتبة الثالثة بعد أن كانت في المرتبة 14، ثم تواصل نموها الخارق ليقارب عدد سكانها مليوني نسمة عام 1986؛ أي أوشكت أن تضاعف عدد سكانها ثمانية أضعاف في ربع قرن، ثم تواصل نموها المطرد لتضيف إلى سكانها نحو 20٪ من حجمها في عشر سنوات تالية، ليصل عدد سكانها لأكثر من مليونين وربع المليون نسمة عام 1996.

ولا تقل مدينة شبرا الخيمة في طفرة نموها الحجمي عن مدينة الجيزة، فشبرا الخيمة التي دخلت التصنيف الحضري عام 1960 بعدد سكان أقل من 60 ألف نسمة، قفز عدد سكانها ليناهز 400 ألف نسمة عام 1976؛ أي أنها ضاعفت عدد سكانها بنحو سبعة أضعاف في عقد ونصف من الزمان، لتحتل المرتبة الرابعة بعد أن كانت في المرتبة 17، ثم تواصل نموها لتصل إلى أكثر من 700 ألف نسمة عام 1986؛ أي كادت أن تضاعف سكانها مرة أخرى خلال عشر سنوات، إلا أن نموها شهد اتزانًا مبررًا فيما بين عامي 1986، و1996؛ نتيجة انحسار المد الصناعي، وإحكام السيطرة نسبيًّا على النمو على الأرض الزراعية.

ثم أخيرًا مدينة الدخيلة، التي دخلت التصنيف الحضري حديثًا عام 1976 بعدد سكان قدره حوالي 20 ألف نسمة، تحتل به المرتبة الحجمية رقم 100، نجدها تنمو بشكل سريع لا يصل إلى الطفرة، لتصل عام 1986 إلى أكثر من 40 ألف نسمة ، أي ضاعفت سكانها خلال عشر سنوات، وتقدمت إلى الرتبة 64، ثم تقفز قفزة هائلة لتضاعف سكانها بنحو خمسة أضعاف بعد عشر سنوات أخرى، لتحتل المرتبة 18 عام 1996. ولعل حالة الطفرة التي تشهدها مدينة الدخيلة هي بمثابة إعلان وإنذار نهائي لمدن التصنيع الزراعي، وعلى رأسه صناعات القطن، بأن مدن الصناعات التعدينية والتكنولوجية قد آن الأوان لتحتل مكانها، ويعزز هذا الاستنتاج نمط التصنيع المتبع بالمدن الجديدة الناشئة.

ويلاحظ هنا أن مدن الطفرات الحجمية الكبرى باستثناء مدن القناة التي لها خصائص موقعية فريدة دارت كلها في فلك العاصمتين، فالجيزة وشبرا الخيمة هما صنعتا القاهرة، وكفر الدوار والدخيلة هما صنعتا الإسكندرية، ولذلك فإن الطفرة الحجمية الكبرى والباقية والتي تعد نموذجًا لمولد قطب عاصمي جاذب كانت في طفرة إحياء مدينة الإسكندرية مع بدايات القرن التاسع عشر.

ويلاحظ أيضًا أثر انحسار موجات المد الصناعي على بداية انحسار مظاهر الطفرة في نمو بعض هذه المدن مثل (شبرا الخيمة وكفر الدوار) خلال الفترة التعدادية الأخيرة في الدراسة.

فإذا ما انتقلنا إلى المدن التي سجلت تراجعات في نموها الحجمي، فتأتي على رأسها مدينتا دمياط ورشيد، وكذلك مدن الصناعة القديمة مثل (فوه وأبو تيج وأخميم ومنفلوط وطهطا وجرجا)، ومعظمها كانت ضمن أكبر عشرين مدينة عند نهايات القرن التاسع عشر، وتحديدًا في تعداد عام 1882، وبتتبع النمو الحجمي لهذه المدن يتضح بجلاء أنها أوشكت في بعض الفترات أن تندثر، لولا أنها جميعًا تمتلك رصيدًا حضريًّا تراكم عبر قرون؛ مما أكسبها القدرة على الاستمرار في الصراع من أجل البقاء في التصنيف الحضري، فرشيد التي بلغ عدد سكانها نحو 20 ألف نسمة عام 1882، واحتلت به المرتبة التاسعة، تراجعت في 15 سنة، ليبلغ عدد سكانها أقل من 15 ألف نسمة عام 1897، تحتل بها المرتبة 28، ثم تواصل تراجعها في الرتب الحجمية؛ نتيجة نموها شديد البطء حتى ينتهي بها المطاف مع نهاية فترة الدراسة لتحتل المرتبة 61 عام 1996، متأخرة عن مدن كانت قرى حتى عام 1960.

ومدينة دمياط التي كانت في المرتبة الثالثة عام 1882، بعدد سكان قدره أكثر من 34 ألف نسمة، تتراجع إلى المرتبة 11 عام 1897، بعد أن تراجع عدد سكانها ليصل إلى نحو 31 ألف نسمة، ثم تواصل تراجعها لتصل عام 1917 إلى المرتبة 13؛ حيث وصل عدد سكانها بالكاد إلى نحو 30 ألف نسمة، أي أنها خلال 35 سنة فقدت 10٪ من سكانها بدلًا من أن تنمو، وأخيرًا -وبعد محاولات إعادة بعثها في فترة ما بعد الثورة، ومن قبلها المكاسب التي حققتها من كونها ظهيرًا لمدينة بورسعيد- نجدها تصل مع نهاية الدراسة لتحتل الرتبة 28، متأخرة عن مدينة كفر الشيخ، التي دخلت التصنيف الحضري عام 1960.

ومدينة أخميم التي كانت في المرتبة 12 عام 1882، بحجم سكان نحو 19 ألف نسمة، نجدها تنمو ببطء شديد، حتى أن عدد سكانها زاد ألفي نسمة خلال 35 سنة، أي حتى عام 1917، لتتراجع إلى الرتبة 16، ثم تواصل تراجعها لتصل مع نهاية فترة الدراسة إلى الرتبة 41 عام 1996، ويكفي هنا الإشارة إلى أن مدينة أخميم ضاعفت سكانها أربعة أضعاف في نحو 115 سنة، بينما مدينة الدخيلة ضاعفت سكانها خمسة أضعاف خلال عشر سنوات.

وينطبق تمامًا ما قيل على مدينة أخميم على مدينة جرجا (التي كانت حتى منتصف القرن التاسع عشر هي عاصمة الوجه القبلي كله، وظلت إداريًّا على رأس إحدى مديرياته حتى منتصف القرن العشرين)، فبعد أن كانت في المرتبة 18 عام 1882، تراجعت إلى المرتبة 26 عام 1917، حيث لم يزد عدد سكانها خلال هذه الفترة إلا بنحو ثلاثة آلاف نسمة، وانتهى بها المطاف مع نهاية فترة الدراسة لتحتل المرتبة 35 عام 1996.

وكمثال أخير، نجد مدينة فوه التي احتلت المرتبة 31 عام 1882 بعدد سكان قدره حوالي 10 آلاف نسمة، إلا أن عدد سكانها يثبت دون أي زيادة بين عامي 1897 و1917؛ أي لم تسجل نموًّا سكانيًّا طوال 20 عام، لتحتل الرتبة 43 عام 1917، ثم ينتهي بها المطاف مع نهاية الدراسة، لتحتل الرتبة 72 خلف مدن دخلت التصنيف الحضري خلال الربع الأخير من القرن العشرين.

والجدير بالملاحظة هنا أن مدن الصناعة القديمة كلها سجلت تراجعات خلال فترة الدراسة، على الرغم من وجود فترات مد صناعي شهدتها بعض مراحل فترة الدراسة، ويمكن من خلال ذلك أن ندق ناقوس الخطر لبعض المدن الصناعية القائمة، والتي بدأت صناعاتها ونموها الحجمي في التراجع بعد فترات ازدهار مشهودة، ولعل مدن القطن تأتي على رأس هذه المدن، فالمدن التي أشرنا إلى تراجعها، معظمها كانت مدنًا للكتان ودورته الاقتصادية، قريبة الشبه بدورة القطن.

التحولات الوظيفية للمدن:

أثبتت الدراسة أن المدن المصرية (مع استثناء العاصمتين ومدن القناة) لم تعرف التخصص الوظيفي، كما أنها لم تتطور وظيفيًّا بنمط محدد؛ بل إنها على درجة من الهشاشة الوظيفية تجعلها قابلة للارتداد إلى وظائف أقل حضرية بسرعة خاطفة، ولولا التدخلات الحكومية -بتوطين الخدمات تحت ضغوط الحجم السكاني- لظلت مدن كبرى تتقاسم الوظيفة الزراعية مع المدن الصغرى، كما ظلت وظيفة التجارة والنقل هي القشة التي تتعلق بها غالبية المدن؛ من أجل البقاء في التصنيف الوظيفي الحضري، فكما سيلي عرضه فإن سرعة ارتداد المدن على المتصل الوظيفي الريفي الحضري، مع كثرة عدد هذه المدن المترددة، يشير بوضوح إلى أن معظم المدن المصرية بلا قواعد اقتصادية محددة، وبالتالي فإن التكامل الوظيفي فيما بينها يظل نسجًا من الخيال، فمنظومة العمران المصري -بوضعها الذي آلت إليه مع نهاية فترة الدراسة- تستمد روابطها الإقليمية في الأساس من عنصر الخدمات، كما أن القاسم المشترك بين معظم هذه المدن أن القاعدة الاقتصادية التي تحرك هذه المدن وتحافظ على بقائها ليست بداخل هذه المدن، وإنما هناك في العاصمتين، فأصبحت العلاقة بين طغيان العاصمتين واستقبالهما لتيارات الهجرة الداخلية علاقة طردية واضحة.

على أي حال، فإنه باستعراض التحولات الوظيفية (الباقية) التي شهدتها المدن المصرية خلال فترة الدراسة، فإنها تتلخص في مدن الصناعة، التي اكتسبت وظيفتها في ضوء توجهات محمد علي، ومدن الصناعة ومدن الخدمات التي اكتسبت وظيفتها بعد الثورة في ضوء التوجهات الناصرية والارتداد عليها.

فعلى توجهات محمد علي تأسست قلعتا صناعة في كل من الإسكندرية والمحلة الكبرى، بالإضافة للتركيز العاصمي بالقاهرة، فالإسكندرية قبيل عهد محمد علي كانت مجرد ميناء صغير مهمل، تتساوى فيه أعمال الصيد مع أعمال الشحن والتفريغ، فتحولت في عهده إلى ترسانة بحرية وميناء من أكبر موانئ البحر المتوسط، وأسس بنية صناعية دعمت الدور الوظيفي للإسكندرية إلى يومنا هذا، أما المحلة فبعد أن كانت قبيل عهد محمد علي -حسب وصف رحالة القرن التاسع عشر- (سوقًا تجاريًّا ومحطة تجمع كل بغايا الدلتا الفارين من الأمن)، أصبحت إحدى قلاع تصنيع القطن من كبس وحلج وغزل ونسج، واستمرت المحلة على وظيفتها الصناعية، وهي المدينة الوحيدة بين المدن المصرية التي استمرت على وظيفتها الصناعية منذ بداية الدراسة وحتى نهايتها، ومعها مدينة ميت غمر.

أما بعد الثورة، فإن العديد من مدن الصناعة قد ظهرت للوجود، وعلى رأسها مدن (كفر الدوار، والحوامدية، والخانكة، وأبو زعبل، وشبرا الخيمة)، كما استعادت دمياط وظيفتها الصناعية، كما دخلت مدينة قليوب مع هذه المدن، ثم دخلت مدينة الدخيلة، والمدن الجديدة مثل (العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر) في مرحلة تالية، إلا أنه مع انحسار المد الصناعي الذي بدأ بعد حرب أكتوبر، واستمر حتى منتصف الثمانينيات من القرن العشرين، فإن بعض هذه المدن قد بدأ يتحول عن الوظيفة الصناعية بالتدريج، فعلى سبيل المثال، أوشك معامل توطن النشاط الزراعي أن يتساوى مع معامل توطن النشاط الصناعي مع نهاية فترة الدراسة في بعض المدن، ومثال ذلك مدن الخانكة وقليوب، كما بدأت صناعة الغزل والنسيج بمدينة كفر الدوار في التراجع، كما أن معامل توطن النشاط الصناعي في مدينة الحوامدية في تراجع مستمر منذ عام 1986، لحساب نشاط التجارة والنقل، كما بدأ معامل توطن النشاط الصناعي في دمياط في التراجع لحساب نشاط الخدمات.

ويلاحظ -كما ذكر سابقًا- أن المدن الصناعية التي اكتسبت وظيفتها بعد الثورة تدور كلها في فلك العاصمتين، بما في ذلك المدن الجديدة، والتكثيف الصناعي العاصمي الذي شهدته مصر بعد الثورة لم تشهد له مثيلًا من قبل، وهو وما انعكس في زيادة اختلال التوزيع الحجمي النسبي لمدن منظومة العمران المصري في مقابل القاهرة.

أما عن مدن الخدمات، فقد شملت كل المدن عواصم المحافظات تقريبًا، بالإضافة لبعض المدن الأخرى، والغريب في الأمر أن نجد مدنًا تتحول من الوظيفة الزراعية إلى وظيفة الخدمات مباشرة، وهو ما يناقض كل أعراف النمو الحضري الطبيعي، فذلك نموذج للتحضير القسري الذي لا تدعمه قاعدة اقتصادية، ومن أمثلة هذه المدن (شبين الكوم، بني سويف، فاقوس، السنطة، ملوي، أبو حماد ... إلخ)، وقد بلغ عدد هذه المدن 19 مدينة عام 1996.

أما ما يؤكد على هشاشة البنية الوظيفية للعديد من المدن المصرية (جداول 3-4-5-6) فهو أن على مدار فترة الدراسة، تم تسجيل الكثير من حالات ارتداد المدن إلى وظيفة الزراعة، بعد أن تكون قد اكتسبت وظائف حضرية، من بينها الخدمات، وهي قمة التصنيف الوظيفي الحضري، فعلى سبيل المثال لا الحصر:

- تراجعت مدينة إدكو عن وظيفة الخدمات، التي كانت عليها عام 1947 إلى الوظيفة الزراعية عام 1960، ولتستمر عليها إلى نهاية فترة الدراسة.
- تراجعت مدينتا المطرية وأخميم عن وظيفة التجارة والنقل، التي كانتا عليها عام 1986 إلى وظيفة الزراعة عام 1996.
- تراجعت مدينة طما عن وظيفتها الحضرية، التي ثبتت عليها في الفترة من 1960 وحتى عام 1986، لتتحول إلى وظيفة الزراعة عام 1996.
- تراجعت مدينة فوه عن وظيفتها الصناعية التي ثبتت عليها منذ عام 1960 حتى عام 1986، لتتحول إلى وظيفة الزراعة عام 1996.
- تراجعت مدينة العياط عن وظيفتها الصناعية التي كانت عليها عام 1986، لتتحول إلى الزراعة عام 1996.
- ترددت وظيفة مدينة دكرنس بشكل موحٍ، فمن الزراعة عام 1947 إلى الخدمات عام 1960، ثم إلى الزراعة عام 1976، ثم إلى التجارة والنقل عام 1986، ثم إلى الزراعة عام 1996.
- بلغ إجمالي عدد المدن التي اكتسبت وظائف حضرية، ثم تحولت عنها إلى الزراعة مع نهاية فترة الدراسة 18 مدينة.

هذا بالإضافة إلى تحولات الوظيفة الحضرية إلى درجة أقل في التحضر، كأن تتحول مدن الصناعة والخدمات إلى مدن تجارة ونقل وهي حالات عديدة تم تسجيلها، ومنها على سبيل المثال:

- مدينة فارسكور، التي كانت على الوظيفة الصناعية عام 1986، ثم تحولت عنها عام 1996.
- ومدينة طهطا، التي تحولت عن الصناعة التي كانت عليها عام 1960 لتتحول إلى التجارة والنقل عام 1976، وتستمر عليها حتى نهاية فترة الدراسة.

وفي بعض الحالات النادرة، نجد مدنًا قديمة في التصنيف الحضري تتعرض لتراجع وظيفي مؤقت؛ بفعل مؤثر خارجي شديد القوة، ولكنها بفعل رصيدها الحضري تستطيع أن تتخطى ذلك من خلال التطور على متصل وظيفي سليم ومنطقي، ومن أمثلة ذلك مدينة أسيوط، التي كانت على وظيفة الصناعة عام 1917، ثم تطورت منها إلى وظيفة الخدمات خلال عامي 1927، و1937، إلا أن ظروف الحرب العالمية الثانية، وما تطلبته من إعادة انتشار لقوات الاحتلال بمصر، ومن قبلها موجة الكساد العالمي الكبير، فإننا نجدها ترتد إلى الوظيفة الزراعية عام 1947، ولكن في شكل انتكاسة عَرَضية، سرعان ما زالت وسارت المدينة مرة أخرى على متصل التدرج الوظيفي الحضري وبانتظام، حيث تحولت إلى التجارة والنقل عام 1960، ثم ثبتت على وظيفة الخدمات بعد ذلك وحتى نهاية فترة الدراسة.

وعلى الرغم من التشوهات الكبيرة الظاهرة في أطوار النمو الحضري (وخاصة وظيفيًّا) للعديد من المدن المصرية خلال فترة الدراسة، إلا أن هناك مدنًا شهدت نموًّا حضريًّا (وظيفيًّا) بشكل نموذجي، مستفيدة في ذلك من عدة عوامل، ومن هذه المدن التي سارت وظيفيًّا من الزراعة إلى التجارة والنقل ثم الصناعة ومنها إلى الخدمات، أو توقفت عند الصناعة (كفر الدوار، أبو تيج، دشنا، أبو زعبل، بلبيس).

والملاحظ أن معظم مدن الصناعة القديمة التي كانت قائمة قبل بداية فترة الدراسة، تخلت عن دورها الوظيفي لمدن لا تملك خصائص موضعية أو موقعية أفضل منها، إلا أن انتقال مصدر الخام الصناعي وتوطنه في قلب الدلتا -بفعل مناسبتها لزراعة القطن- هو الذي أعاد توزيع مدن الصناعة خلال فترة الدراسة، ولكن مع نهاية فترة الدراسة لم يعد القطن هو مصدر الخام الصناعي الوحيد أو الأمثل، كما أن ضرورات الموضع الحاكمة تلاشت في مقابل القدرة على توفير الخام الصناعي وبدائله من الخارج، وهو ما حرر الصناعة المصرية من قيد لازمها لمدة قرن ونصف من الزمن، حيث مواضع زراعة وتجميع القطن، إلا أن البدائل المطروحة للصناعة المصرية في ضوء انحسار دور القطن لا تملك من الاتساع الأفقي والرأسي ما تملكه صناعات القطن ودورتها الصناعية الزراعية المصاحبة لها، وعلى ذلك فإن المؤشرات توحي ببداية دخول مدن الدلتا الصناعية في دورة تراجع تاريخية، كتلك التي شهدتها المدن الصناعية عند بداية القرن التاسع عشر.

وبعد استعراض أشكال التحول بأنواعها التي شهدتها منظومة العمران المصري، فإنه يمكن القول إن الثوابت التي حكمت تطورها تلخصت في ثلاثة أشكال من الطغيان، مرتبطة ومتسلسلة تنازليًّا، فطغيان مركزية السلطة تبعه طغيان الاستقطاب الحضري العاصمي الذي فرض بدوره طغيان الوظيفة الزراعية على معظم مدن منظومة العمران المصري، أما ما عدا ذلك، فإن كل

مكونات منظومة العمران المصري كانت قابلة للتحول، بما في ذلك المؤثرات الموضعية التي ظلت لفترات طويلة ينظر إليها على أنها حتم طبيعي لا يمكن تجاوزه (كطبيعة العمران الفيضي، والالتزام الخطي بمجرى النهر).

جدول رقم (3)

المدن التي ثبتت على وظائف حضرية خلال فترة الدراسة

مدن حضرية	تعداد 1996	تعداد 1986	تعداد 1976	تعداد 1960	تعداد 1947	تعداد 1937	تعداد 1927	تعداد 1917
الإسماعيلية	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	صناعة	خدمات	تجارة ونقل
الزقازيق	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	صناعة
السويس	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل
المحلة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة
المنصورة	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل
المنيا	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	تجارة ونقل
أسوان	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	صناعة	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل
بورسعيد	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل
جرجا	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة
دمياط	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة
طنطا	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	تجارة ونقل
كفر الزيات	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة
منيا القمح	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة
ميت غمر	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة
المحمودية	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة		
القناطر الخيرية	صناعة	خدمات	خدمات	خدمات	صناعة			
القنطرة شرق	خدمات	خدمات		خدمات				
شبرا الخيمة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة				
الخانكة	صناعة	صناعة	خدمات	خدمات				
نصر النوبة	خدمات	خدمات	خدمات					
الدخيلة	صناعة	صناعة	صناعة					
وادي النطرون	تجارة ونقل	صناعة						
رمضان 10	صناعة	صناعة						
أكتوبر 6	صناعة	صناعة						
الباويطي	صناعة	خدمات						
السادات	صناعة							
بدر	صناعة							
بني سويف الجديدة	خدمات							

جدول رقم (4)

مدن بدأت وظيفتها زراعة وثبتت على الوظيفة الحضرية آخر فترة الدراسة

مدن ترددت بين الريف والحضر	تعداد 1996	تعداد 1986	تعداد 1976	تعداد 1960	تعداد 1947	تعداد 1937	تعداد 1927	تعداد 1917
الفيوم	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
المنزلة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
بلبيس	صناعة	صناعة	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
بنها	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
بني سويف	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
دسوق	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
دمنهور	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة
رشيد	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	صناعة	زراعة
زفتى	صناعة	خدمات	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
سمنود	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
سوهاج	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة
شبين الكوم	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة
طهطا	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
فاقوس	خدمات	خدمات	صناعة	خدمات	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة
قليوب	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة
قوص	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
ملوي	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
منوف	صناعة	صناعة	صناعة	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
البدرشين	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
الواسطي	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	
أبو حماد	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
بني مزار	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	
ديروط	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	
قويسنا	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	
كفر الدوار	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	
نجع حمادي	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	
أبو زعبل	صناعة	صناعة	صناعة	تجارة ونقل	زراعة			
كفر صقر	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
كوم حمادة	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	

مدن ترددت بين الريف والحضر	تعداد 1996	تعداد 1986	تعداد 1976	تعداد 1960	تعداد 1947	تعداد 1937	تعداد 1927	تعداد 1917
شبين القناطر	صناعة	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	زراعة			زراعة
طوخ	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة			
أبو سمبل	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة				
أسيوط	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	خدمات	صناعة
البلينا	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل
الحوامدية	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة	صناعة	صناعة	
كفر الشيخ	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	
قنا	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	صناعة
أبو تيج	صناعة	صناعة	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	صناعة	صناعة
فارسكور	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	صناعة	صناعة	
الأقصر	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل

جدول رقم (5)

مدن ترددت بين وظائف زراعية وحضرية خلال فترة الدراسة

مدن ترددت بين الريف والحضر	تعداد 1996	تعداد 1986	تعداد 1976	تعداد 1960	تعداد 1947	تعداد 1937	تعداد 1927	تعداد 1917
السنبلاوين	خدمات	زراعة	خدمات	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
المطرية	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
إدكو	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة
أخميم	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
بلقاس	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
طما	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
فوه	زراعة	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
الإبراهيمية	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
السنطة	خدمات	زراعة	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	
الصف	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
العياط	زراعة	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
أبو حمص	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
أبو قرقاص	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
أجا	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
بركة السبع	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
دشنا	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
دكرنس	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	
سيالوط	زراعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	
شبراخيت	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
شربين	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
طلخا	خدمات	زراعة	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	خدمات	
مغاغة	زراعة	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	
المراغة	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة			
الفكرية	زراعة	خدمات	زراعة	صناعة				
القنطرة غرب	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة				
رأس البر	زراعة	زراعة	زراعة	خدمات				
صدفا	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة				
فايد	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة				
قفط	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة				
كفر سعد	زراعة	صناعة	زراعة	زراعة				
كوم أمبو	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة				
نقادة	زراعة	صناعة	صناعة	صناعة				
دمياط الجديدة	خدمات	زراعة						

جدول رقم (6)

المدن التي ثبتت على وظيفة الزراعة خلال فترة الدراسة

مدن زراعية	تعداد 1996	تعداد 1986	تعداد 1976	تعداد 1960	تعداد 1947	تعداد 1937	تعداد 1927	تعداد 1917
إسنا	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
البداري	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
الفشن	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
أرمنت	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
أشمون	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
تلا	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
سنورس	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
منفلوط	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
الباجور	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
الدلنجات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
إيتاي البارود	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
أبشواي	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
أبنوب	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
أبو كبير	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
إدفو	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
إطسا	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
ببا الكبرى	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
ههيا	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	
أبو طشت	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة		
أبو المطامير	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة		
بلطيم	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة		
فرشوط	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة		زراعة
مطوبس	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة			
الحامول	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة			
الحسينية	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة			
المنشأة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة			زراعة
أهناسيا	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة			
بيلا	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة			
ديرب نجم	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة		زراعة	
قلين	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة			

مدن زراعية	تعداد 1996	تعداد 1986	تعداد 1976	تعداد 1960	تعداد 1947	تعداد 1937	تعداد 1927	تعداد 1917
البرج	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
أبنود	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
إدفينا	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
التل الكبير	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
الزرقا	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
الشهداء	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
العدوة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
القوصية	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				زراعة
أوسيم	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				زراعة
بسيون	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				زراعة
جهينة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				زراعة
حوش عيسى	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
دار السلام	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
دير مواس	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
ساقلتة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
سرس الليان	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة			زراعة	زراعة

تابع جدول رقم (6)

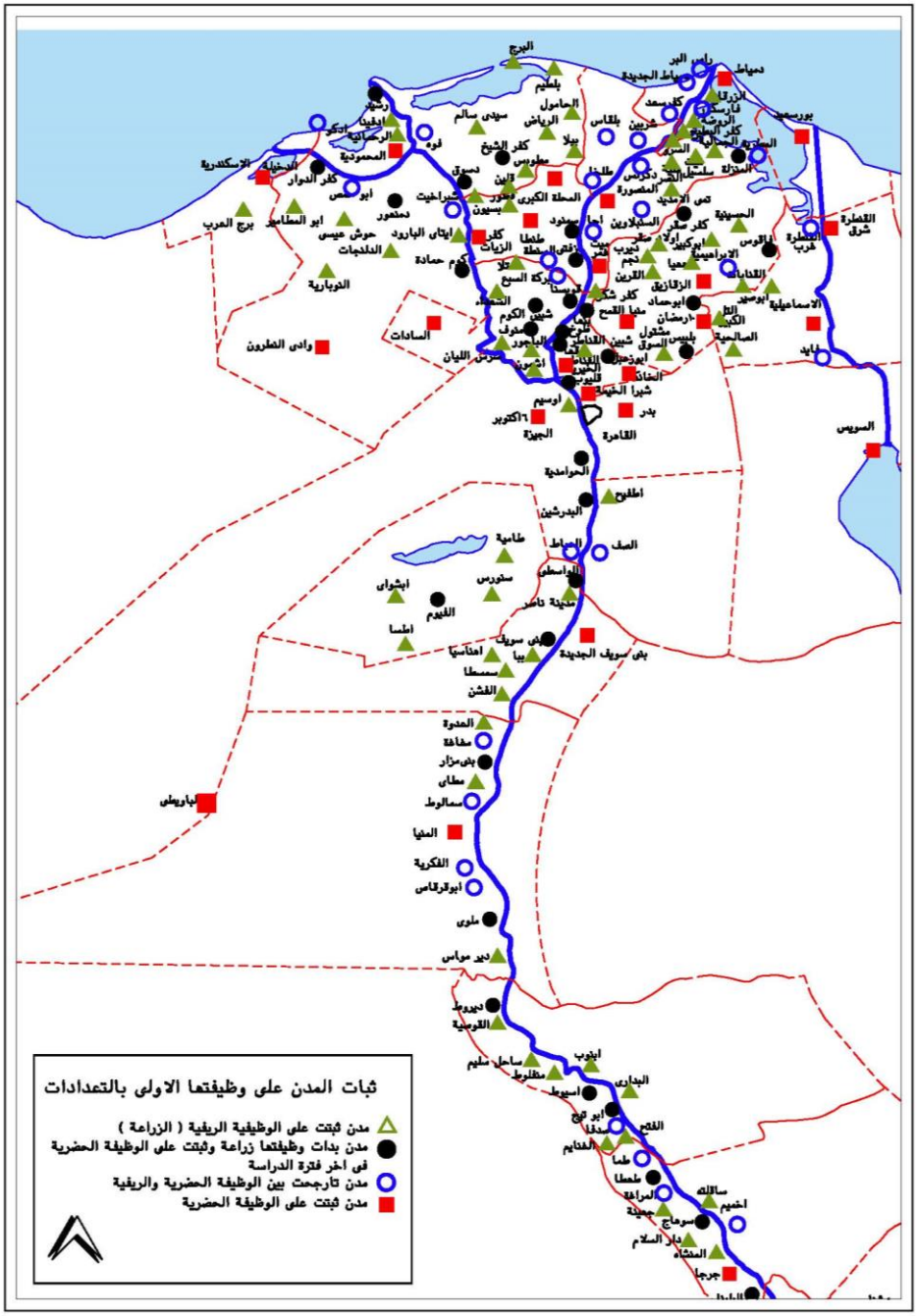
المدن ثبتت على وظيفة الزراعة خلال فترة الدراسة

مدن زراعية	تعداد 1996	تعداد 1986	تعداد 1976	تعداد 1960	تعداد 1947	تعداد 1937	تعداد 1927	تعداد 1917
سمسطا	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
قطور	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
قها	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
كفر شكر	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
مطاي	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة				
الرحمانية	زراعة	زراعة	زراعة					
الغنايم	زراعة	زراعة	زراعة					
ساحل سليم	زراعة	زراعة	زراعة					
سيدي سالم	زراعة	زراعة	زراعة					
مدينة ناصر	زراعة	زراعة	زراعة					
مشتول السوق	زراعة	زراعة	زراعة					
أطفيح	زراعة	زراعة						
البرلس	زراعة	زراعة						
الجمالية	زراعة	زراعة						
الرياض	زراعة	زراعة						
الصالحية	زراعة	زراعة						
القرين	زراعة	زراعة						
القنايات	زراعة	زراعة						
الواحات البحرية	زراعة	زراعة						
الوقف	زراعة	زراعة						
أولاد صقر	زراعة	زراعة						
دراو	زراعة	زراعة						
طامية	زراعة	زراعة						-
منية النصر	زراعة	زراعة						
الروضة	زراعة							
السرو	زراعة							
الفتح	زراعة							
النوبارية الجديدة	زراعة							

مدن زراعية	تعداد 1996	تعداد 1986	تعداد 1976	تعداد 1960	تعداد 1947	تعداد 1937	تعداد 1927	تعداد 1917
أبو صير	زراعة							
برج العرب	زراعة							
تمي الأمديد	زراعة							
كفر البطيخ	زراعة							
ميت سلسيل	زراعة							

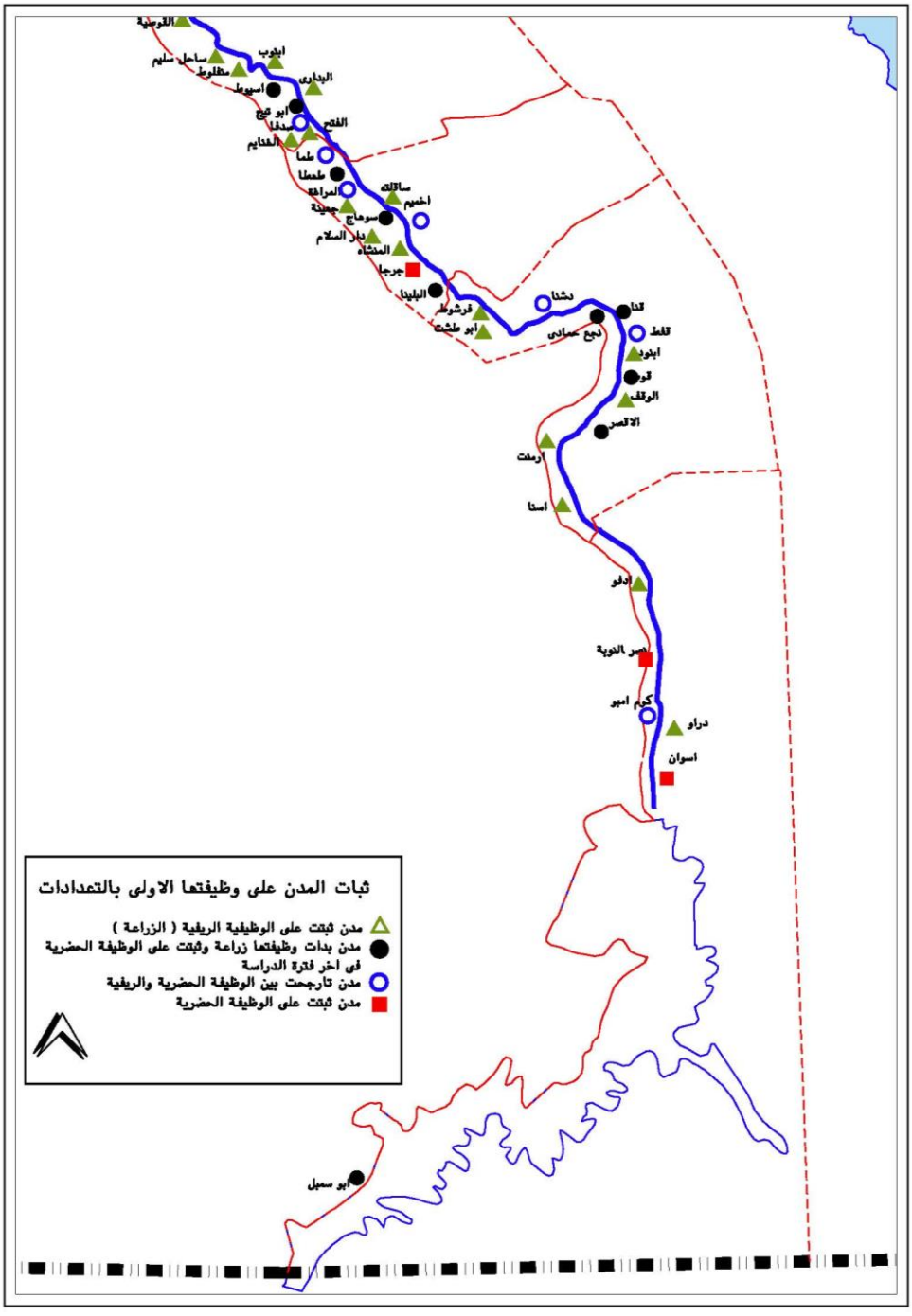
شكل رقم (4)

ثبات المدن على وظائفها خلال فترة الدراسة



تابع شكل رقم (4)

ثبات المدن على وظائفها خلال فترة الدراسة



3- السلطة والسياسة والتنمية والعمران – العلاقة العضوية الحاكمة والدورات التاريخية:

ارتبطت التطورات التي شهدتها منظومة العمران المصري بالتطورات السياسية والاقتصادية بشكل واضح، كما وضح تمامًا تأثير العوامل الثلاثة التي سبق ذكرها، والتي حكمت دوافع نشأة المدن وآليات تطورها، وهذه العوامل هي:

- العوائد السياسية للتوجهات التنموية.
- تحقيق السيطرة الأمنية والإدارية.
- الخصائص الموقعية والموضعية للمدينة.

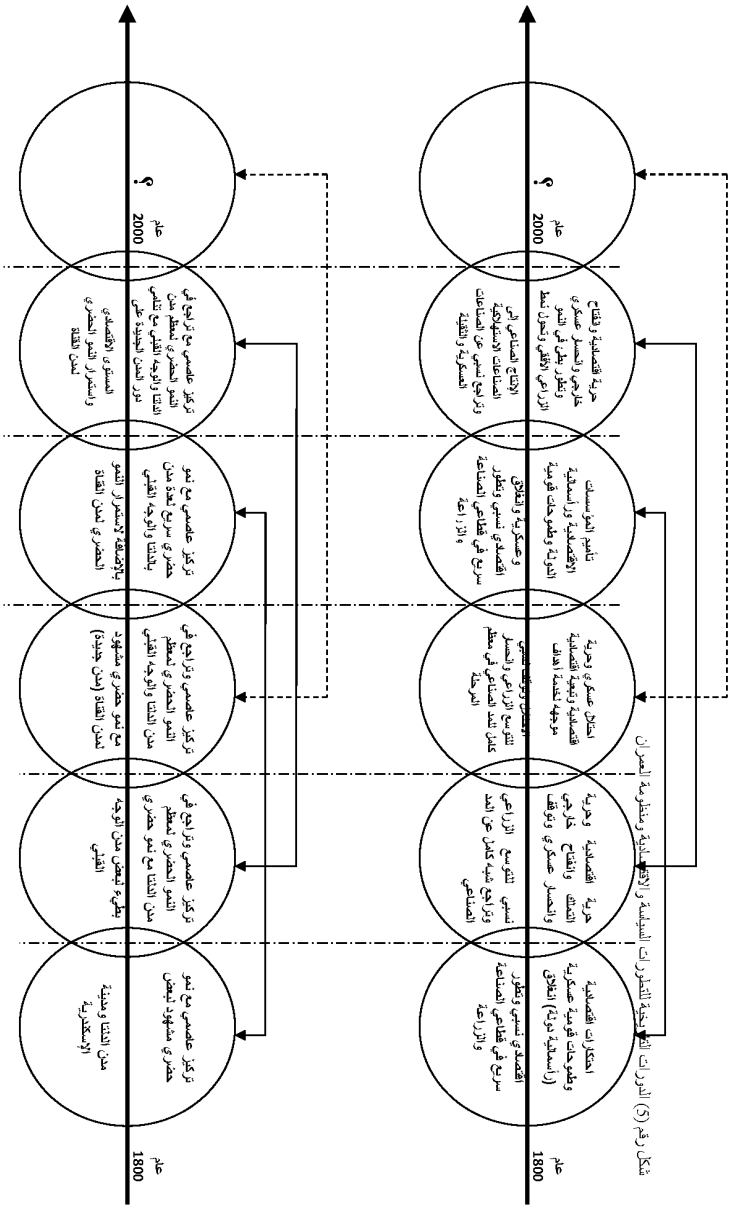
العوائد السياسية للتوجهات التنموية:

تشكلت التوجهات التنموية للسلطة الحاكمة بمصر على مر تاريخها الحديث في ضوء حزم من الأهداف السياسية التي تختلف باختلاف طبيعة الأيديولوجية الحاكمة، فعلى سبيل المثال، رغبة محمد علي في تحقيق تقارب أوروبي لصالح الانفصال عن تركيا، كان من نتائجها نمو مدينة الإسكندرية، وتراجع مدينتي رشيد ودمياط، ورغبته في تحقيق توسعات إقليمية، والتي من أجلها خاض حروب الشام والجزيرة العربية والسودان، وكان من نتائجها تدعيم دور مدينة السويس، وإنشاء طريق القاهرة السويس البري، كما نمت مدن بلبيس والزقازيق، كما أنشأ طريق كرسكور أبو حمد في الجنوب، وهو ما ساهم كثيرًا في نمو مدينة أسوان في وقت لاحق، ورغبة محمد علي في تحقيق الكفاية الاقتصادية اللازمة لتحقيق أهدافه السياسية هي التي دفعته لاحتكار كل مصادر الدخل القومي، وكنتيجة لذلك تحولت المدن إلى مراكز للتجميع أو التحصيل أو التوزيع، مفروض عليها عزلة كاملة لدواعي الرقابة، فأصبحت المدن بهذا الشكل كانتونات منعزلة؛ وعليه لم تشهد فترة حكمه أي ارتباطات إقليمية بالمعنى المفهوم، والأمثلة كثيرة للاستدلال على هذه العلاقة.

والجدير بالملاحظة أن هناك علاقة طردية واضحة بين حجم الأهداف السياسية وحجم المشروعات التنموية المنبثقة عنها، ولذلك فإن فترة حكم محمد علي وفترة حكم عبد الناصر شهدتا مدًّا كبيرًا في نمو القطاعات الاقتصادية الإنتاجية (الزراعة والصناعة). وحيث إن العمران في مرحلة النشأة والتطور يكون منطقيًّا متغيرًا تابعًا لظروف هذه النشأة والتطور، فكان منطقيًّا أن تشهد فترتا حكمهما أقصى درجات الديناميكية في تحولات منظومة العمران المصري، في حين أن العمران الحضري إذا بلغ درجة الاستقرار الحضري الراسخ، فإنه يتحول إلى متغير مستقل، يؤثر في تشكيل الظروف بالشكل الذي يحقق له أعلى مكاسب النمو الحضري.

ولا يوجد نموذج لهذا الاستقرار الحضري الراسخ في منظومة العمران المصري للأسف إلا في العاصمتين، وحتى مدن القناة لا تعد حتى الآن راسخة حضريًّا، فعلى سبيل المثال، يمكن النظر إلى الواقع الاقتصادي الذي آلت إليه حاليًا مدينة بورسعيد بعد إلغاء المنطقة الحرة بها؛ لعدم دستورية قوانينها. كما يعد ظاهرًا أن مدن الدلتا الصناعية الكبرى -كالمحلة وكفر الدوار- أصبحت مع نهاية فترة الدراسة في انتظار قرارات سيادية محتملة؛ إما بتطوير صناعاتها، أو بتصفيتها جزئيًّا، أو ببيعها، وأيًّا ما كانت طبيعة القرار السياسي، فإن انتظار مدن كبرى كهذه المدن المشار إليها لتحديد مصيرها بقرار سياسي يتخذ في العاصمة، هو قمة الاعتراف بعدم قدرة معظم المدن المصرية (بعد العاصمتين) في الحفاظ على نموها الحضري بشكل ذاتي؛ بل إنها مهما طال عمرها الحضري تظل نتيجة قرار وتوجه سياسي أنشأها ونماها، ويظل وحده القادر على استمرار نموها.

ويوضح الشكل رقم (5) الدورات التاريخية للتطورات السياسية والاقتصادية، وارتباطها بالدورات التاريخية لتطور منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة.



شكل رقم (5) الدورات التاريخية للتطورات السياسية والاقتصادية ومنظومة العمران

تحقيق السيطرة الأمنية والإدارية:

لعب هذا العامل دورًا بارزًا في تشكيل منظومة العمران المصري بوضعها الراهن، فمعظم المدن التي دخلت إلى التصنيف الحضري دون تأهيل كان وراء دخولها هذا العامل، بل إن هذا العامل يعد هو السبب الرئيس في هشاشة البناء الحضري لمعظم مدن منظومة العمران المصري، فعلى مدار فترة الدراسة دخلت مدن وخرجت من التصنيف الحضري لدواعٍ أمنية بحتة، وتعد فترة الاحتلال البريطاني هي أكثر هذه الفترات وضوحًا؛ بل إن شكل منظومة العمران كان يتغير مع كل خطة جديدة للاحتلال؛ لإعادة انتشار قواته.

وكذلك فإن عدة مدن ظهرت في عهد محمد علي لدواعي رقابة التجميع والتحصيل والتوريد من الزمامات الزراعية للمديريات، في ظل قوانين الاحتكار، كما تبع إصدار قوانين الإصلاح الزراعي ضم العديد من القرى إلى التصنيف الحضري لدواعي السيطرة الإدارية على طبيعة الإنتاج الزراعي المستحدث؛ بفعل تغير أنماط الملكية الزراعية، وظهور أنظمة اقتصادية جديدة كالتعاونيات الزراعية. والصفة المميزة لهذه المدن هي أنها تدخل التصنيف الوظيفي بوظيفة زراعية، ونظرًا لعدم وجود دور إقليمي مستهدف من المدينة إلا تحقيق قدر من السيطرة على زمامها الزراعي، فإنها تبقى على وظيفتها الزراعية، وعلى ذلك -وكنتيجة له- فليس مستغربًا إذن أن يكون عدد المدن المصرية التي دخلت التصنيف الحضري بوظيفة زراعية، واستمرت عليها حتى نهاية فترة الدراسة، تمثل ما نسبته أكثر من 43٪ من جملة المدن المصرية عند نهاية فترة الدراسة.

الخصائص الموقعية والموضعية:

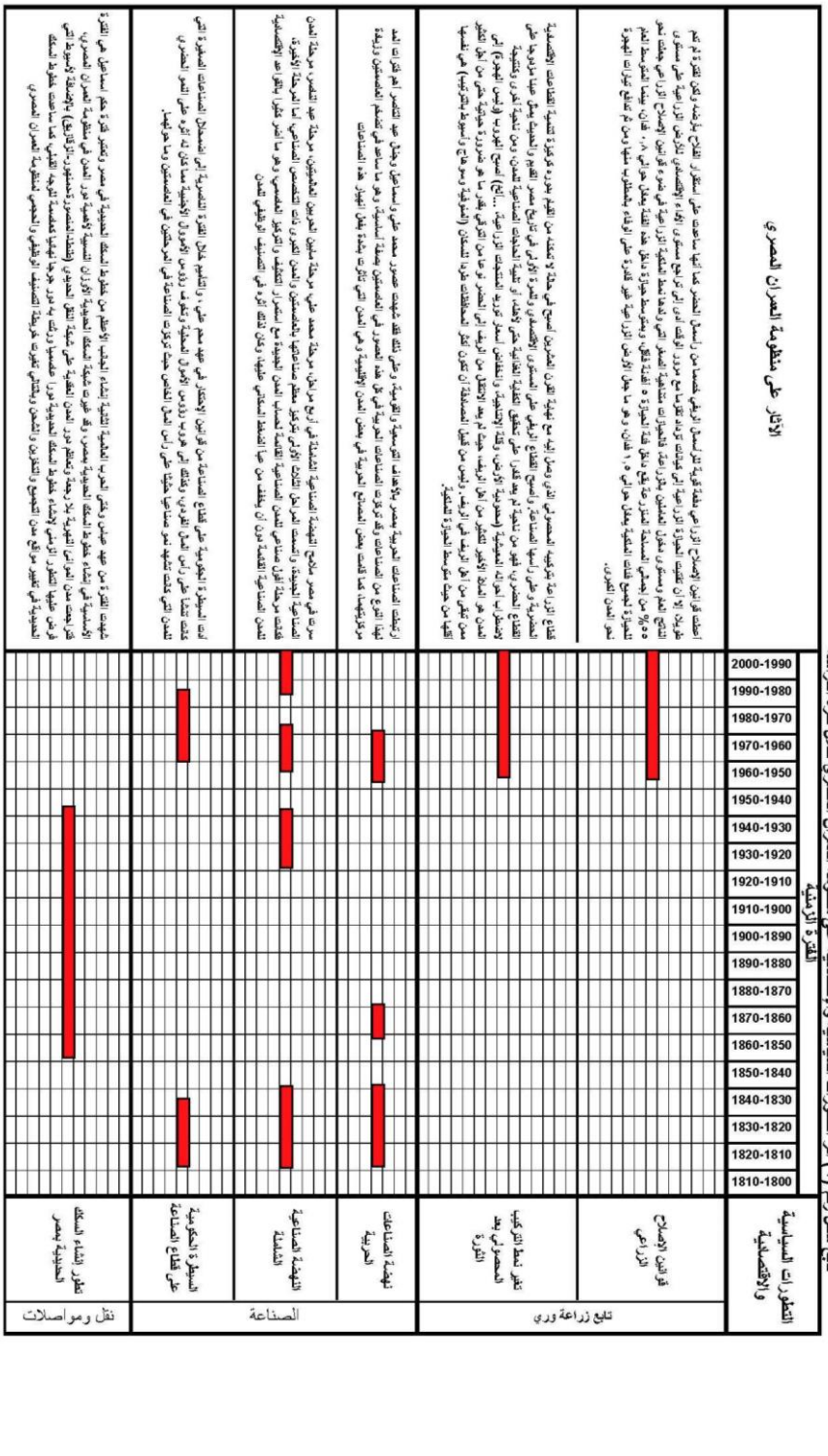
لعبت الخصائص الموقعية والموضعية دورًا بارزًا في نشأة ونمو المدن المصرية خلال فترة الدراسة، ولكن حاكمية هذا العامل -على أهميته- أخذت في التراجع في مقابل العاملين السابقين، وتراجع مدن الموانئ النهرية لصالح مدن السكك الحديدية، التي تراجعت بدورها لصالح المدن على الطرق البرية، كل ذلك يعطي مؤشرًا بأن خصائص الموقع يمكن تجاوزها من خلال مشروعات نوعية معينة، أما الموارد الموضعية فإنها في ظل تطور شبكات النقل وتضاؤل المسافات البينية بين التجمعات العمرانية (التباعد)، فإن هذا العامل فقد الكثير من أهميته، خاصة في ظل تغير أنماط التركيب المحصولي، وأساليب وأنماط الإنتاج الصناعي، إلا أن الارتباطات السيكولوجية والاجتماعية للسكان بالخصائص الموضعية للتجمع ما زالت ذات تأثير واضح على توزيع السكان على المعمور المصري، وقد يكون هذا العامل من أهم عوامل تباطؤ النمو السكاني للمدن الجديدة (بالإضافة لعوامل إدارية واقتصادية بالطبع).

والغريب في الأمر أن المدن الجديدة كلها نشأت وتنمو بفعل التأثيرات الموقعية في الأساس، فلا يمكن إنكار دور موقع مدينتي العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر من القاهرة على نمو كلتيهما، وكذلك لا يمكن إغفال دور موقع مدينة برج العرب من الإسكندرية على نمو مدينة برج العرب، أي أنه في الوقت الذي بدأ فيه العمران المصري يتحرر من قيود الموقع والموضع، جاءت سياسات تعمير المدن الجديدة بمصر لتجعلها تقع في الأسر المباشر لمواقعها من المدن الكبرى، وقد يكون ذلك منطقيًّا في المراحل الأولى لإنشاء المدن الجديدة، كما يرى د. جمال حمدان، ولكن أن تكون هذه هي السياسة العامة لتعمير المدن الجديدة، فإن ذلك سيجعلها حتمًا -وقريبًا- جزءًا من مدن قديمة، وفي قلب مجمعها المدني، وليست على أطرافه.

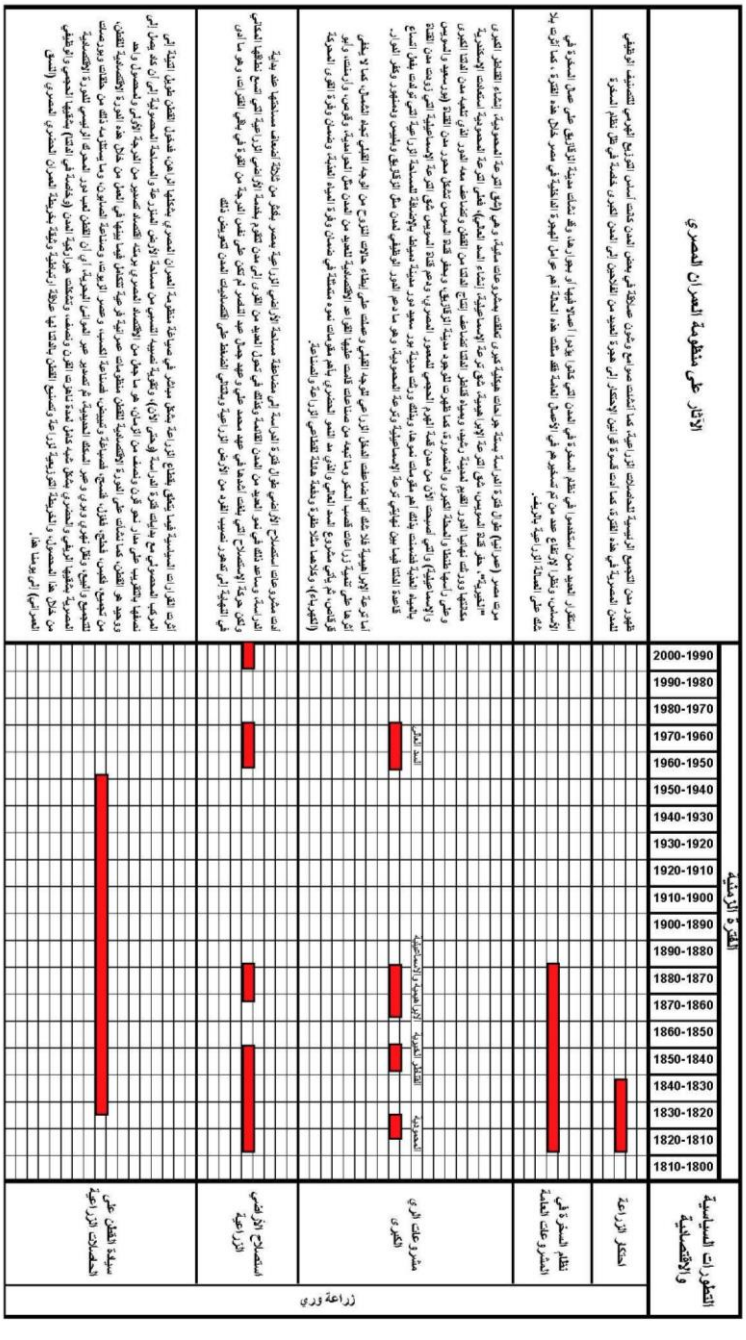
والشكل رقم (6) يوضح المراحل الزمنية للتطورات السياسية والاقتصادية، وأثرها على منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة.

تتابع شكل رقم (٦) أثر التطورات السياسية والاقتصادية على منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة

التطورات السياسية والاقتصادية	الفترة الزمنية										الآثار على منظومة العمران المصري
	2000-1990	1990-1980	1980-1970	1970-1960	1960-1950	1950-1940	1940-1930	1930-1920	1920-1910	1910-1900	
تابع زراعة وري											
قوانين الإصلاح الزراعي											أحدث قانون الإصلاح الزراعي دفعة قوية لنمو المجتمع الريفي خصوصا من ناحية استقرار الفلاح على أرضه ولكن بقدر ما يتم طويلا، إلا أن تفتيت الحيازة الزراعية إلى وحدات تزداد تقزما مع مرور الوقت أدى إلى تراجع مستوى الإنتاج والاقتصاد في الأراضي الزراعية على مستوى ٥ مليون فدان ومستوى معظم المعدلين بالزراعة متناهية الصغر التي وقعها نمط الملكية الزراعية في عهد قانون الإصلاح الزراعي هي جعلت نحو ٧٥% من إجمالي المساحة المنزرعة ٥ أفدنة فأقل، وبمتوسط حيازة ٥ أفدنة فقط، بينما المتوسط العام للحيازة لجميع فئات الملكية يمثل هو أي ٥ فدان، وهو ما يمثل الأرض الزراعية غير القادرة على الوفاء بمخططات مشروعات تم تنفيذها لتنمية الأراضي نحو العمران الحضري.
نمط التركيب المحصولي بعد الثورة											تتميز الزراعة بتركيبها المحصولي الذي وصل إليه مع نهاية القرن العشرين أصبح في حالة لا يمكنه من القيام بدوره كركيزة تنموية للقطاعات الاقتصادية الحضرية، وهي رأسها الصناعة، والصيغ القطاع الزراعي على المستوى الاقتصادي والقدرة الأولى في تاريخ مصر القديم والحديث يمثل عبئا مرفوعا على القطاع الحضري، فهو من ناحية لم يعد قادرا على تحقيق تكاملية اقتصادية حتى لأقاليمه، ثم تنمية الحدود الصناعية للمدن، ومن ناحية أخرى وتكتيكية لاستغلال ريعه الحيازة الصغيرة (وهي الصورية الأرضية) والمنخفض استغلال توزيعه المنتجات الزراعية ...إلخ) أصبح الهدف (ليس الهدف) التي المدن هو الهبط الأخير للمنتج من الحل الريفي، حيث لم يعد الإنتقال من الريف إلى الحضر نوعا من الترقي بقدر ما هو ضرورة حتمية، حتى من أجل التغلب ممن يتركن من الريف في الريف، وليس من قبيل المصادفة أن تكون أكثر المحافظات طردا للسكان (المنوفية وسوهاج وأسيوط بالترتيب) هي نفسها التي هو من حيث متوسط الحيازة الشعبية.
الصناعة											
نهضة الصناعات الحربية											ارتبطت الصناعات الحربية بمصر بأهداف التنموية والقومية، وعلى ذلك فقد شهدت عصور محمد علي وإسماعيل وجمال عبد الناصر أهم فترات الدفع لهذا النوع من الصناعات وقد تركزت الصناعات الحربية في هذا العصر في المحافظات الحربية أي على المحاور التي تتأثر بشدة بفعل تأثيرات هذه الصناعات ومركزتها، كما قامت بعض المصانع الحربية في بعض المدن الإقليمية وهي المدن التي تتأثر بشدة بفعل تأثيرات هذه الصناعات
النهضة الصناعية الشاملة											سرعة في مصر ملامح النهضة الصناعية الشاملة التي بدأت في أربع مراحل، مرحلة محمد علي، مرحلة إسماعيل، المعاصرين، مرحلة عبد الناصر، مرحلة المدن الصناعية الجديدة، وأسست المدن الثلاث الأولى لتوطين معظم صناعاتها بالمحافظات والمدن الكبرى ذات التخصص الصناعي أما المرحلة الأخيرة، فقدت مرحلة الفوران صناعي للمدن الصناعية القائمة لاستيعاب المدن الجديدة مع استمرار التكثيف والتركيز التخصصي، وهو ما أثمر خلال بالفعل تعد الاقتصادية المدن الصناعية القائمة دون أن يحقق من هذا انضغاط الصناعي طويلا، ولكن ذلك أثره في التصنيف الوظيفي للمدن
السيطرة الحكومية على قطاع الصناعة											أدت السيطرة الحكومية على قطاع الصناعة من قوانين الإحتكار إلى تعميم خلل القوة التصريفية إلى استعمال الصناعات المصغرة التي كانت تنشأ على رأس الحل القومي، وكذلك إلى هروب رؤوس الأموال المحلية وتخوف رؤوس الأموال الأجنبية مما كان له أثره على المدن الحضري المدن التي كانت تشهد نمو صناعيا حثيثا على رأس العمل الخاص حيث تراجعت الصناعة في المدن حتى في التخصصين وما حولها.
تطور إنشاء المساكن الحديثة بمصر											شهدت القرن من جهد عباس وحتى الحرب العالمية الثانية إنشاء الجانب الأعظم من خطوط المساكن الحديثة في مصر وتعتبر فترة حكم إسماعيل هي القرة الأساسية في إنشاء خطوط المساكن الحديثة بمصر، وقد غيرت شبكة المساكن الحديثة الأوزان النسبية لأهمية قوى التعدين في منظومة العمران الحضري، فأصبحت قوى التعدين الثانوية بلا رجعة وتتكاثر دور المدن الكبيرة على شبكة النقل الحديدي (فشبكة المنصورة-دمنهور-الإسكندرية) بالإضافة لكمبيوط التي تراجعت مدن القوى الزراعي وأعداد حكمدار وزنك، وقد ساعد على ذلك أيضا ظهور الحكمدار الكهربائي، كما ساعت ظهور الحكمدار الحديدية في تغيير مواقع مدن التجميع والتخزين والشحن وبالتالي تغيرت هرمية التصنيف الوظيفي، وتحولت الحضري العمران لمنظومة



شكل رقم (٦) أثر التطورات السياسية والاقتصادية على منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة



تابع شكل رقم (٦) أثر التطورات السياسية والإقتصادية على منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة

التطورات السياسية والاقتصادية		الفترة الزمنية	الآثار على منظومة العمران المصري
		1800-1810 / 1810-1820 / 1820-1830 / 1830-1840 / 1840-1850 / 1850-1860 / 1860-1870 / 1870-1880 / 1880-1890 / 1890-1900 / 1900-1910 / 1910-1920 / 1920-1930 / 1930-1940 / 1940-1950 / 1950-1960 / 1960-1970 / 1970-1980 / 1980-1990 / 1990-2000	
تطور النقل النهري	تابع نقل ومواصلات		استمر اعتماد مصر بشكل أساس على النقل النهري منذ بداية فترة الدراسة وحتى عصر اسماعيل، حيث انطلاق شبكة النقل الحديدي وانتشارها في جميع أرجاء الدلتا والصعيد حتى أسيوط وظلت كفاءة شبكة النقل النهري في تراجع مستمر حتى تكاد الآن الا يكون بها أهمية تذكر مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وأدى ذلك إلى تراجع الدور الوظيفي لعدد الموانئ النهرية، بل أن بعض هذه المدن خرج من التصنيف الحضري نهائيا ولم يعد إليه مرة أخرى (مثل دلجا، أبيار، محلة أبا علي، .....)
تطور النقل على الطرق البرية			لم تشهد مصر اهتماما بالطرق البرية إلا بعد ثورة ١٩٥٢، فباستثناء طريق القاهرة السويس الذي أنشاه محمد علي لخدمة الحروب الوهابية، والطريق الذي شيده سعيد من ناتج تطهير الترعة المحمودية لم يشهد قطاع النقل على الطرق البرية اهتماما يذكر، ولكن بعد ثورة ١٩٥٢ استطاعت شبكة النقل على الطرق أن تتقدم على شبكة النقل الحديدي بمراحل، وهو ما كان له أثر في تبادل أدوار بعض المدن حسب مواقعها من شبكة الطرق البرية، كما ساعد التطور السريع في أطوال شبكة الطرق البرية في التهام مئات الآلاف من الأفدنة الزراعية، كما تحولت عدة قرى إلى مدن بفعل هذه الشبكة دون أن تكون لها قواعد اقتصادية حضرية، وهو ما انعكس في التصنيف الوظيفي للمدن عام ١٩٩٦ حيث جاءت المدن الزراعية لتمثل نحو ٤٣% من جملة المدن المصرية.
حفر قناة السويس وتأميمها			أدى حفر قناة السويس إلى ظهور مدينتا بورسعيد والإسماعيلية اللتان تعدان من المدن الجديدة التي دخلت منظومة العمران المصري، كما أعادت كدينة السويس مكانتها الحضرية التي فقدتها لقرون، كما أنها نقلت مركز السيطرة الإقتصادية من الدلتا إلى منطقة القناة لتلتي مدينتي القاهرة والأسكندرية، كما دعمت الدور الوظيفي لمدن شرق الدلتا، وخفضت نسبيا من الضغط الحضري على مدينتي القاهرة والأسكندرية، أما تأميم قناة السويس فقد ساعد في تحكم الدولة في شكل النمو الحضري لمدن القناة خاصة في المجال الصناعي، كما ساعد في تكوين فوائض رأسمالية ساعدت في تمويل برامج التنمية خاصة وأنها أصبحت تمثل أحد أهم مصادر الدخل القومي.
الحروب المصرية	الحروب	حروب محمد علي / حروب اسماعيل / الحروب المصرية الإسرائيلية	خاضت مصر العديد من الحروب خلال فترة حكم محمد علي واسماعيل ومن بعد الحرب العالمية الثانية وحتى بدايات سبعينات القرن العشرين، وقد أدت هذه الحروب إلى جوانب ايجابية وأخرى سلبية، فعلى الجانب الإيجابي نمت مدينة الأسكندرية والسويس ونشطت الصناعات الحربية بالقاهرة وما تبعها من صناعات تكميلية، أما على الجانب السلبي فقد استنزفت موارد الدولة ومعها كل الفوائض الرأسمالية التي تكونت عبر عقود طويلة، فتراجعت معدلات التنمية خاصة في مناطق مسرح العمليات الحربية وعلى رأسها مدن القناة.
الحروب العالمية		الأولى / الثانية	استفادت منظومة العمران المصري كثيرا من الحربين العالميتين الأولى والثانية فقد دفعت قوات الإحتلال لحماية الصناعة المصرية وتشجيعها، بعد أن كانت تحاربها في عهدها، وهو ما ساعد العديد من المدن على الاستمرار على وظائفها الحضرية كما لفتت الأنظار إلى مخاطر الاعتماد على اقتصاد التصدير، وهو الدرس الذي استوعبته سياسات الثورة إلى حد الإسراف.
التعليم			تركز الاهتمام بتالعليم في ثلاث فترات، أهمها على الإطلاق فترة مابعد الثورة وقد ساعدت سياسات التعليم في في فترات الاحتلال إلى تراجع ملحوظ في النمو الحضري الحقيقي للمدن، كما ساعدت سياسات التعليم بعد الثورة على زيادة مركزية القاهرة والمدن الكبرى، ودعمت بلا حدود حركة الهجرة الداخلية، خاصة في ظل عدم وجود تناسب بين أعداد الخريجين وتوفير فرص العمل.
تحويلات المصريين بالخارج وسياسة الانفتاح			تلازمت الآثار التي ترتبت على سياسة الانفتاح الإقتصادي وتحويلات المصريين العاملين بالخارج، حيث غيرتا أنماط الاستهلاك الحضري والريفي على السواء، كما نشطت سوق المضاربة العقارية، وزاد اختلال الميزان التجاري، ولم تستغل الفوائض الرأسمالية المتولدة عنهما في زيادة الانتاج وإعادة الإتزان لحركة النمو الحضري بل ساعدت على التراجع عن الأنشطة الإنتاجية، وتآكل الأراضي الزراعية وصعود قطاعي الخدمات والتجارة والنقل على حساب قطاعي الزراعة والصناعة.

4- رسالة ختامية واستشراف للمستقبل:

الهشاشة الوظيفية للمدن المصرية:

يدل وقوع نحو 54٪ من المدن المصرية عند نهاية فترة الدراسة في التصنيف الوظيفي كمدن زراعة -وهو ما يعني واقعيًّا مدنًا بلا قواعد اقتصادية- أن التصنيف الحضري المصري ما زالت تحكمه إلى يومنا الحاضر تداعيات الحجم منفردة، كما أن الخريطة التوزيعية لهذه المدن لم تعكس نمطًا توزيعيًّا معينًا، وهو ما يعني أن مؤثرات الموقع والموضع -في ضوء تطور وسائل النقل وعدم التخصص الوظيفي- قد بدأت تتراجع باطراد في مقابل ضغوطات الحجم وطغيان القرار الإداري، وفي ظل توجهات الدولة حاليًا نحو تركيز الاستثمارات الصناعية والخدمية في المدن الجديدة، مع الاعتماد على المستثمرين والقطاع الخاص في قيادة دفة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في مصر، فإن نسبة هذه المدن ستزداد حتمًا؛ بل قد تنضم إليها قريبًا جدًّا مدن صنفت وظيفيًّا كمدن صناعة منذ قيام الثورة، وحتى نهاية فترة الدراسة.

الفجوة بين البعد الاقتصادي والبعد الاجتماعي للتنمية:

لم يكن هناك توازن بين الرؤية الاقتصادية والرؤية الاجتماعية عند التخطيط للتنمية الحضرية بمصر على طول تاريخها الحديث، وحتى مع حدوث فترة قطع زمني ظاهرية نسبيًّا لهذه الظاهرة خلال عقدي الخمسينيات والستينيات من القرن العشرين، إلا أن آلية توفير تكلفة الشق الاجتماعي في التنمية، دفعت في اتجاه تعظيم العوائد الاقتصادية للموارد المتاحة بشتى السبل، بما في ذلك المساس المباشر بتحقيق العدالة الاجتماعية التي كانت مستهدفة في الأساس، وانعكس ذلك على منظومة العمران المصري في صورة تفاوتات رهيبة في درجة حضرية المدن، وطغيان حضري كاسح للعاصمتين، ومن بعدهما المدن الكبرى على حساب باقي مكونات منظومة العمران.

تأثير السياسة الخارجية والطموحات العسكرية على منظومة العمران المصري:

لعبت فترات المد العسكري المصري المرتبط بالنزعات الاستقلالية والقومية دورًا مؤثرًا في منظومة العمران المصري، فقد ارتبطت حالات المد العسكري مباشرة بحالات مد صناعي ضخم وسريع، وتعد معظم فترة حكم محمد علي، وبعض فترات حكم إسماعيل، وطوال فترة الحكم الناصري هي الدورات التاريخية لهذه الحالات، وخلال هذه الفترات نشأت ونمت مدن أصبحت من أكبر المدن المصرية في وقتنا الحاضر، وأهمها على الإطلاق مدن (الإسكندرية، والمحلة الكبرى، والسويس، وكفر الدوار، والجيزة، وشبرا الخيمة). كما دعمت هذه الحالات الإفراط الشديد في مركزية القاهرة وتضخمها.

الوظائف العسكرية والأمنية للمدن:

لعبت الحاميات العسكرية والخريطة التوزيعية لانتشار القوات البريطانية في مصر زمن احتلالها دورًا كبيرًا في تحول العديد من القرى إلى مدن لخدمة قوات الاحتلال، وكمراكز للسيطرة الإدارية، وضمان عمليات الإمداد والتموين من خلالها، ومن ثم ارتبطت القواعد الاقتصادية لهذه المدن بالوجود العسكري لقوات الاحتلال، ولذلك فإن أي إعادة انتشار أو تقليص لهذه القوات كان يفقد هذه المدن مبررات وجودها، رغم استمرارها في التصنيف الحضري، وهو ما انعكس في واقع حال العديد من المدن حتى وقتنا الحاضر.

تأثير التخصص الاقتصادي (اقتصاد التصدير الزراعي) على منظومة العمران المصري:

أثرت القرارات السياسية -فيما يتعلق بقطاع الزراعة- بشكل مباشر في صياغة منظومة العمران المصري بشكلها الراهن، فدخول القطن طويل التيلة إلى المركب المحصولي مع بدايات فترة الدراسة (وحتى الآن)، وتقوية نصيبه النسبي من مساحة الأرض المنزرعة والمساحة المحصولية، إلى أن كاد يصل إلى نصفها بالتقريب على مدار نحو قرن ونصف من الزمان، هو ما جعل من الاقتصاد المصري برمته اقتصاد تصدير من الدرجة الأولى، ولمحصول واحد ووحيد، هو القطن.

كما نشأت على الدورة الاقتصادية للقطن منظومات عمرانية فرعية، تتكامل فيما بينها في العمل من خلال هذه الدورة الاقتصادية للقطن؛ من تجميع، فكبس، فحلج، فغزل، فنسج، فصباغة وتبييض، فصناعة الكسب، وعصر الزيوت، وصناعة الصابون، وما يستلزمه ذلك من حلقات وبورصات للتجميع والبيع، ونقل نهري وبري وعبر السكك الحديدية، ثم تصدير عبر الموانئ البحرية؛ أي أن القطن لعب دور المحرك الرئيس للدورة الاقتصادية المصرية -بشقيها الريفي والحضري- بشكل شبه كامل، لمدة ناهزت القرن ونصف، وتشكلت هيراركية المدن (وخاصة في الدلتا) بشقيها الحجمي والوظيفي من خلال هذا المحصول، والخريطة التوزيعية لزراعة وتصنيع القطن بالدلتا لها علاقة ارتباطية وثيقة بخريطة العمران الحضري المصري (النسق العمراني) إلى يومنا هذا.

ولذلك فإن القرارات المتعاقبة التي بدأت مع بدايات عهد الثورة (وبمؤثرات من توجهاتها الاجتماعية)، والتي أدت إلى الانحسار الواضح للدور الذي يلعبه القطن في الاقتصاد المصري (وقد يكون ذلك أيضًا في ضوء تغير أنماط الطلب العالمي على القطن طويل التيلة بوجه عام)، فانخفضت مساحته المنزرعة والمحصولية إلى نحو ثلث ما كانت عليه، وأيًّا ما كانت الأسباب التي أدت إلى ذلك، إلا أن التعامل مع القطن في هذه الفترة لم يضع في الاعتبار ما يمثله هذا المحصول من دعامة

أساسية (لم يتم إيجاد بديلها للآن) لانتظام أدوار مكونات منظومة العمران المصري، وهو ما أدى إلى اضطراب مشهود في كفاءة عمل منظومة العمران المصري حتى الآن.

دور التركز المكاني للسلطة السياسية ودواعي الكفاءة الاقتصادية في الطغيان العاصمي والاستقطاب الحضري:

تعددت دوافع تركيز الأنشطة الاقتصادية في العاصمتين على مدار فترة الدراسة، ولكنها جميعها اتفقت في هدف واحد، وهو تعظيم العوائد الاقتصادية في أقصر فترة ممكنة، ففي فترة حكم محمد علي كان الدافع من تعظيم العوائد الاقتصادية هو تمويل التطلعات والنزعات التوسعية لمحمد علي، مع تحقيق الاستقلال السياسي والاقتصادي لمصر عن الباب العالي بصفة خاصة، والقوى الاستعمارية الكبرى بصفة عامة، أما في الفترات التي تلته (بما فيها فترة الاحتلال البريطاني) وحتى قيام الثورة، فقد كان الدافع تحقيق أعلى قدر من الأرباح لرءوس الأموال الأجنبية المتحكمة في الحياة الاقتصادية المصرية، كما غلب على طبيعة استثماراتهم ومشروعاتهم وصياغة أهدافهم الاقتصادية الشعور بالبقاء المؤقت، والذي يجب أن تجنى فيه أعلى معدلات للأرباح، بغض النظر عن التداعيات الاجتماعية لذلك.

أما منذ الثورة وحتى نهاية فترة الدراسة، فإن العجز في القدرة التمويلية للمشروعات التنموية جعل من التركيز على المشروعات القائمة، والاعتماد على مبدأ اقتصاديات التجميع هو المخرج للحصول على أعلى عوائد اقتصادية؛ لتدعيم الموقف السياسي للثورة على الصعيد الداخلي والخارجي، وأيًّا ما كانت الدوافع التي توالت تاريخيًّا لتركيز الأنشطة الاقتصادية بالعاصمتين، إلا أن ذلك في النهاية قد أوجد اختلالًا هيكليًّا في منظومة العمران المصري، قد يستدعي علاجه أكثر كثيرًا من جملة ما تم جنيه من أرباح من جراء هذا التركيز العاصمي للأنشطة الاقتصادية.

غياب توازن التنمية الحضرية والريفية وتأثيره على منظومة العمران:

لم ينظر صانعو ومتخذو القرار بشكل عميق وعملي في العلاقة الارتباطية بين التدهور في أحوال الريف، وأثره المباشر على التدهور في كفاءة عمل منظومة العمران الحضري المصري، وهذا القصور في النظرة التنموية استمر منذ بداية فترة الدراسة وحتى نهايتها، والمتأمل في ذلك يمكنه ملاحظة أن النتيجة النهائية لأكثر القوانين الزراعية إجحافًا بالفلاح (الاحتكار في عهد محمد علي)، قد تساوت مع أكثرها إنصافًا للفلاح (الإصلاح الزراعي في عهد عبد الناصر)، حيث في كلا الحالتين أهمل الفلاح أرضه، ثم هجرها.

وإن كان في الحالة الأولى كنوع من المقاومة السلبية لقسوة القانون وإجحافه، فإنه في الحالة الثانية كان نوعًا من التعايش السلبي مع واقع أصبح -بمرور الوقت وتفتيت الحيازة الزراعية،

وارتفاع تكلفة المعيشة، وعدم قدرة الأرض على الوفاء بمتطلبات الحياة اليومية للفلاح (خاصة مع تغير أنماط الاستهلاك الريفي والحضري على حد سواء)- عبئًا على الفلاح، فلا هو قادر ماليًّا على صيانتها، ولا هي قادرة عمليًّا على إعاشته، فأهملها، وجرفها، وبنا عليها، ثم هجرها، والمصب الدائم لهذه الهجرة هو في المدن الكبرى عمومًا، وفي العاصمتين بوجه خاص.

وقطاع الزراعة -بتركيبه المحصولي الذي وصل إليه مع نهاية القرن العشرين- أصبح في حالة لا تمكنه من القيام بدوره كركيزة لتنمية القطاعات الاقتصادية الحضرية، وعلى رأسها الصناعة. وأصبح القطاع الريفي على المستوى الاقتصادي -وللمرة الأولى في تاريخ مصر القديم والحديث- يمثل عبئًا مزدوجًا على القطاع الحضري، فهو من ناحية لم يعد قادرًا على تحقيق الكفاية الغذائية حتى لأهله، أو تلبية الحاجات الصناعية للمدن، ومن ناحية أخرى -وكنتيجة لاضطراب أحواله المعيشية (محدودية الأرض، وقلة الإنتاجية، وانخفاض أسعار توريد المنتجات الزراعية ... إلخ)- أصبح الهروب (وليس الهجرة) إلى المدن هو الملاذ الأخير للكثير من أهل الريف؛ حيث لم يعد الانتقال من الريف إلى الحضر نوعًا من الترقي بقدر ما هو ضرورة حياتية، حتى من أجل الكثير ممن تبقى من أهل الريف في الريف. وليس من قبيل المصادفة أن تكون أكثر المحافظات طردًا للسكان (المنوفية وسوهاج وأسيوط بالترتيب) هي نفسها أقلها من حيث متوسط الحيازة للملكية، وفي ضوء انضمام مصر لاتفاقية التجارة العالمية، فإن ذلك يعني ببساطة أن الاقتصاد المصري في عمومه سوف يدخل في منافسة طاحنة مع اقتصاديات تملك من القدرات التنظيمية والتمويلية والإنتاجية ما تحتاج مصر لعقود طويلة لتدرك بعضًا منها. وبالنسبة لقطاع الزراعة فإن الاختلال الهيكلي الذي أصبح يعاني منه، وأهمها تلك الحيازات متناهية الصغر التي ولدها نمط الملكية الزراعية في ضوء قوانين الإصلاح الزراعي، حتى أصبح نحو 55٪ من إجمالي المساحة المنزرعة يقع داخل فئة الحيازة 5 أفدنة فأقل، وبمتوسط حيازة داخل هذه الفئة يعادل حوالي 0.8 فدان، بينما المتوسط العام للحيازة لجميع فئات الملكية يعادل حوالي 1.5 فدان، وفي ظل تردٍّ واضح لدور التعاونيات الزراعية (لأسباب حكومية وغير حكومية)، فإن هذا الهيكل لا يمكنه دخول مثل هذه المنافسة غير المتكافئة، وحتى لو قيل إن هناك مهلة لتوفيق الأوضاع، قد تستمر لأكثر من عشر سنوات منذ اجتماعات مراكش، إلا أن مشكلة نمط الملكية الزراعية في مصر تكمن في أبعادها السياسية / الاجتماعية؛ حيث لم يكن للأبعاد الاقتصادية أي اعتبار في ذلك.

وهي بذلك توضع في مواجهة معكوسة مع إطار تنظيمي دولي لا يعترف إلا بالأبعاد الاقتصادية، وعلى أي حال فإن موضوعنا ليس معنيًّا بمناقشة تلك الإشكالية بقدر ما هو معني بتأثير الاضطرابات المحتمل حدوثها في القطاع الريفي جراء هذه التطورات، فالبيانات الإحصائية كلها

أوضحت أن التعويل على ارتباط الفلاح بأرضه في كل الظروف هو من قبيل التبسيط والتسطيح؛ بل والمغالطة التاريخية السافرة، فالتطورات كما رصدتها هذه الدراسة تشير إلى أن تيارات الهجرة العنيفة التي انطلقت من الريف تجاه المدن الكبرى تولدت بفعل مؤثرات أقل حدة من تلك المحتملة بفعل الآثار السلبية لاتفاقيات التجارة العالمية، وعليه يمكن -وبقدر كافٍ من المنطق- توقع أن يفرغ القطاع الريفي نحو نصف سكانه في خلال مدى زمني محدود، إذا لم يتم إعادة هيكلته جذريًّا عاجلًا وليس آجلًا. لأنه في حالة حدوث ذلك فإن منظومة العمران الحضري المصري ستنقلب رأسًا على عقب، ويحتاج الأمر لدراسة منفصلة لوضع السيناريوهات المحتملة لذلك.

الجراحات الإيكولوجية وتحولات منظومة العمران:

ظهر جليًّا من خلال الدراسة أن الجراحات الهيكلية الكبرى في جسم المعمور المصري غالبًا ما تولد واقعًا عمرانيًّا يختلف بوضوح عن سابقه، وطوال فترة الدراسة مرت مصر (عمرانيًّا) بست جراحات هيكلية كبرى، تعلقت جميعها بمشروعات مائية، وهي بالترتيب الزمني من الأقدم للأحدث (شق الترعة المحمودية، إنشاء القناطر الكبرى "الخيرية"، حفر قناة السويس، شق الترعة الإبراهيمية، شق ترعة الإسماعيلية، إنشاء السد العالي)، ويلاحظ أن خمسة مشروعات من الستة تم تنفيذها خلال القرن التاسع عشر، بينما المشروع السادس تم تنفيذه خلال النصف الأخير من القرن العشرين.

فعلى الترعة المحمودية، استعادت الإسكندرية مكانتها، وورثت نهائيًّا الدور القديم لمدينة رشيد وفاقته بلا حدود، وبمياه قناطر الدلتا تضاعف إنتاج الدلتا من القطن وتضاعف معه الدور الذي تلعبه مدن الدلتا الكبرى، وعلى رأسها طنطا والمحلة الكبرى والمنصورة، كما ظهرت للوجود مدينة الزقازيق، وبحفر قناة السويس تشكل محور مدن القناة (بورسعيد والسويس والإسماعيلية) والتي أصبحت الآن من مدن قمة الهرم الحجمي للمعمور المصري، ودعم قناة السويس شق الترعة الإسماعيلية، التي زودت مدن القناة بالمياه العذبة، فضمنت بذلك أهم مقومات نموها، وبذلك ورثت مدينة بورسعيد دور مدينة دمياط، وأيضًا فاقتها بلا حدود، وأصبحت ترعة المحمودية غربًا وترعة الإسماعيلية شرقًا حاليًا، ومن خلال مصبيهما هما وريثتا فرع رشيد شرقًا وفرع دمياط غربًا، ناهيك عن المساحة الزراعية التي تولدت بفعل اتساع قاعدة الدلتا فيما بين نهايتي ترعة الإسماعيلية وترعة المحمودية، وهو ما دعم الدور الوظيفي لمدن مثل الزقازيق وبلبيس ودمنهور وكفر الدوار.

أما ترعة الإبراهيمية فلا شك أنها ضاعفت الدخل الزراعي للوجه القبلي، وعملت على إبطاء حالات النزوح من الوجه القبلي تجاه الشمال، كما لا يخفى أثرها على تنمية زراعات قصب السكر، وما تبعه من صناعات عليها، قامت القواعد الاقتصادية للعديد من المدن مثل الحوامدية، وقوص،

وأرمنت، وأبو قرقاص، ثم يأتي مشروع السد العالي، والذي مد النمو الحضري بأهم مقومات نموه متمثلة في ضمان وفرة المياه العذبة، وضمان وفرة القوى المحركة (الكهرباء)، وكلاهما مثلا طفرة ودفعة هائلة لقطاعي الزراعة والصناعة، ولكن يمكن تشبيه السد العالي بشجرة غرست في الجنوب لتطرح ثمارها في الشمال، ولذلك فإن العوائد الاقتصادية المؤكدة لهذا المشروع العملاق تم جنيها في القاهرة والإسكندرية، وبعض مدن الدلتا الكبرى، ولم تستفد منها (إلا بالنذر اليسير) مدن الوجه القبلي، فباستثناء مدينتي أسوان ونجع حمادي، وبدرجة أقل كثيرًا مدينتي إدفو وكوم أمبو، لم تستفد مدن الوجه القبلي من الدفعة التنموية الهائلة التي ولدها هذا المشروع العملاق.

السياسات العليا للحكم ومنظومة العمران:

اتسمت فترات الحكم التي أعقبت احتلالات أجنبية لمصر بنزعات راديكالية (إن جاز التعبير) في توجهاتها السياسية والاقتصادية، كما اتسمت بقدر كبير من الانغلاق على الداخل (وهي سمات متعارف عليها في الحالات المشابهة في التاريخ العالمي)، وتمثل فترة حكم محمد علي وفترة حكم عبد الناصر المثال المصري لذلك خلال فترة الدراسة، وتشابهت تجربة كليهما في العديد من الجوانب، وأهم هذه الجوانب هي حالة المد الصناعي والزراعي الواسع الذي شهدته فترتي حكمهما، كما أن النمو الحضري الحقيقي شهد أعلى معدلاته خلال هاتين الفترتين، كما تشابهت نهاية تجربة كلا منهما إلى حد بعيد، فالأولى انتهت فعليًّا بمعاهدة لندن عام 1840، والثانية بفعل تداعيات نكسة 1967.

وشهدت هذه التجارب طفرة في نمو عدة مدن تلعب أدوارًا رئيسة في منظومة العمران المصري، كما شهدت أفول نجم عدة مدن أخرى كانت تلعب أدوارًا مشابهة في فترات سابقة، ففي عهد محمد علي طفرت حضريًّا مدن (الإسكندرية، والزقازيق، والمحلة الكبرى، وطنطا، والمنصورة، وفوة، والسويس، وجرجا، وقبلهم جميعًا مدينة القاهرة)، بينما أفلت مدن (رشيد، ودمياط، وأبو تيج)، أما في عهد جمال عبد الناصر، فقد طفرت حضريًّا مدن (بورسعيد، والسويس، والإسماعيلية، والمحلة، وبنها، ودمنهور، وكفر الدوار، وكفر الزيات، والجيزة، وشبرا الخيمة، وأسوان، وأسيوط، وسوهاج، بالإضافة لاستمرار طغيان طفرة نمو كل من القاهرة والإسكندرية)، بينما أفلت مدن (جرجا، وأخميم، وقنا، واستمرار تدهور رشيد، مع ثبات نسبي يصل إلى حد التراجع في الكثير من المدن المتوسطة).

اتسمت الفترات التي أعقبت الفترتين السابقتين مباشرة بتحول أيديولوجي عن معظم التوجهات السياسية والاقتصادية التي تم انتهاجهما فيهما، فبعد الأولى كانت سياسة الباب المفتوح هي أساس التوجهات السياسية والاقتصادية للدولة، وبعد الثانية كانت سياسة الانفتاح الاقتصادي

هي التوجه الحاكم، وهذا الارتداد الفجائي والحاد (الانقلابي) أدى بدوره إلى تدهور أحوال العديد من المدن التي طفرت حضريًّا في الفترة التي سبقتها، ففي فترة ما بعد محمد علي تراجعت مدن (المحلة والمنصورة والسويس، وفوة وجرجا، واستمر تراجع دمياط ورشيد، كما تراجعت كل المدن المتوسطة التي استفادت من المد الصناعي في عهد محمد علي، ولم يستمر في هذه الفترة في طفراته الحضرية إلا مدينتا القاهرة والإسكندرية؛ بحكم ملاءمتهما الحجمية والموقعية للتوجه السياسي الجديد.

أما الفترة التي أعقبت فترة حكم عبد الناصر فقد شهدت تناميًا ملحوظًا لمدن القناة والإسكندرية وقبلهم القاهرة، كما شهدت بداية توقف وتراجع النمو الحضري في المدن الصناعية التي انطلقت مع بدايات الثورة وقبلها مباشرة، فبدأت مدن (المحلة الكبرى، ودمنهور، وأسوان) في التراجع، بينما توقف المد الحضري (أو كاد أن يتوقف) في كفر الدوار، وبلبيس والخانكة وأبو زعبل، وكلها من مدن الصناعة، وبدأ المد الحضري يتجه بقوة إلى المدن عواصم المحافظات، على ركيزة خدمية لا صناعية، وهي السمة الوظيفية التي سادت بمعظم المدن الكبرى إلى وقتنا الحاضر.

التعليم والتضخم الحجمي والمركزية العاصمية:

أدى التدهور المستمر في مستوى التعليم على المستوى (الكمي والكيفي والتوزيعي) منذ نهاية التجربة التنموية لمحمد علي وحتى قيام الثورة، إلى تخلف نظم ووسائل الإنتاج، وهو من أهم ركائز النمو الحضري السليم، فبدونه لا يمتلك النمو الحضري مقومات الدفع التلقائية لاستمراره أو حتى ثباته، وهو ما جعل النمو الحضري لمعظم المدن المصرية نموًّا حجميًّا لا وظيفيًّا، وهي علاقة تمثل أقصى درجات الاختلال في منظومة العمران المصري، كما ساعد تدهور مستوى التعليم بقوة على تكريس مركزية كل من القاهرة والإسكندرية؛ باعتبارهما وحدهما مركزي التعليم في سائر أرجاء القطر طوال الفترة المشار إليها.

اختلالات علاقة التعليم وسوق العمل وتأثيرها على العمران:

على الرغم من أن التوسع في مجال التعليم منذ ثورة يوليو قد بلغ حدودًا مذهلة، إلا أن سياسات انتشار التعليم أضافت أعباء ثقيلة على منظومة العمران المصري؛ وذلك لعدم ارتباط هذه السياسات بتطور احتياجات سوق العمل، أو بقدرة القواعد الاقتصادية للمدن التي يتعلم أبناؤها على توظيفهم، فبناء المدارس كان دائمًا يسبق بناء المصانع والمؤسسات الاقتصادية الأخرى بمراحل، وهو ما خلف وراءه تيارات من الهجرة الإجبارية لمن تعلموا ولم يجدوا فرصة العمل، والقبلة الدائمة لتلك الهجرة كانت القاهرة ومن وراءها الإسكندرية، وهو من عوامل تضخمهما المفرط، ولعل

سياسات التعليم التي اتبعها محمد علي (على قلة اتساعها) في بدايات فترة الدراسة تعد نموذجا لربط التعليم بالعمل ومتطلباته في ضوء مقتضيات عصره.

تطور منظومة العمران المصري ما بين النمو التلقائي والنمو الموجه:

أهدرت فرصة هائلة لتعديل أوضاع منظومة العمران المصري بعد قيام الثورة، وخاصة مع التوجهات الاشتراكية التي جعلت الدولة متحكمة في كل جوانب الحياة الاقتصادية والسياسية والاجتماعية، كما واكب ذلك شحن معنوي وتعبوي جماهيري منقطع النظير (لم يمتلك أيًّا منه محمد علي)، وكان يمكن من خلال ذلك إعادة رسم الخريطة العمرانية، أو تعديلها بتحقيق العدالة التوزيعية في أرجاء المعمور المصري، ولعل مقولة: *"إن مصر كانت في حاجة إلى قانون مماثل لقانون الإصلاح الزراعي يدعى قانون الإصلاح الحضري؛ لتحقيق عدالة توزيع رأس المال الحضري على المدن، كما أعادت توزيع الأرض على الفلاحين"* تلخص هذا الاستنتاج؛ حيث إن تركز العمران المصري حول الوادي الفيضي يتطلب بالضرورة تدخلات مركزية لتصحيح الأوضاع الحضرية والريفية، وهو ما أثبتته التجربة التاريخية، كما في حالة الجراحات الإيكولوجية الهيكلية.

تطور وسائل النقل ومنظومة العمران:

لعب تطور وسائل النقل دورًا بارزًا في تحديد حجم الأدوار التي تلعبها المدن داخل منظومة العمران المصري طوال فترة الدراسة، وتطور وسائل النقل لم يكن بالضرورة مرتبطًا فقط بالتطور التكنولوجي، وإنما ارتبط أيضًا بالتركيب المحصولي والإنتاج الصناعي، بالإضافة لطبيعة التوجه السياسي، فنجد أن المدن الكبرى في عهد محمد علي ارتبطت جميعها بالموانئ النهرية، وعلى الرغم من احتياجه الشديد لإنشاء السكك الحديدية للتحكم في نقل وتوزيع القطن، نجده يماطل في إنشائها؛ خوفًا من تزايد النفوذ الإنجليزي في مصر.

وابتداء من عهد عباس، بدأت خطوط السكك الحديدية تحل محل المجاري المائية في عملية النقل، إلى أن بلغت ذروتها في عهد إسماعيل، ولعب القطن وقصب السكر الدور الرئيس المحفز على هذا التوسع الهائل الذي شهدته شبكة الخطوط الحديدية في هذه الفترة، ومن خلال هذه الشبكة تحددت فعليًّا أدوار كل مدن الدلتا الكبرى، وبدرجة أقل نسبيًّا مدن الوجه القبلي، وتعد هذه الفترة هي البداية الحقيقية لميلاد الارتباطات الإقليمية على مستوى منظومة العمران الحضري المصري، ولا يمكن هنا إغفال دور التوازنات الدولية وأثرها على تطور النقل الحديدي في مصر، فتولِّي إنجلترا أعمال تنفيذ شبكة النقل الحديدي كان في مقابل قيام فرنسا بحفر قناة السويس، التي رفضها عباس إرضاء لإنجلترا.

وبعد قيام الثورة وتغير التركيب المحصولي، وتنويع الصناعات بعيدًا عن الارتباطات الحاكمة للتصنيع الزراعي، بدأ النقل بالسيارة يعتلي عرش النقل بمصر، وهو ما استلزم رصف أطوال هائلة من الطرق التي عليها تغيرت أحجام الأدوار التي تلعبها المدن المصرية، وتبدلت أدوار بعضها، ودعم ذلك تحول العديد من القرى إلى مدن (دون المرور بالأطوار المنطقية للتحول وبالتالي بدون قواعد اقتصادية)، كما بدأ الاستنزاف الدائم للأرض الزراعية على طول محاور هذه الطرق، وتكمن المشكلة هنا في عدم استحداث آليات عملية كفيلة بالسيطرة والتحكم في النمو العمراني على هذه المحاور، كما فقدت سياسات التحكم في الارتباطات الإقليمية أحد أهم آلياتها، والمتمثلة في النقل من خلال شبكة النقل الحديدي.

السياسات الصناعية ومنظومة العمران:

ارتبطت الطبيعة النوعية للصناعات بطبيعة التوجهات السياسية الحاكمة، فالصناعات الإستراتيجية والثقيلة نمت وطفرت في ظل نزعات استقلالية وطموحات توسعية ووحدوية، تجسدت في عهدي محمد علي وعبد الناصر، والصناعات الاستهلاكية والوسيطة نمت في فترات الاحتلال العسكري والتبعية السياسية، ولكل نمط من هذه الصناعات متطلبات خاصة، تؤثر في طبيعة المدن التي تحويها، فالصناعات الإستراتيجية والثقيلة تقوم في قلاع صناعية متكاملة تفرض الوظيفة الصناعية على مدينتها، كما أنها تملك قدرة أكبر نسبيًا على تحمل التحولات الاقتصادية والسياسية، أما الصناعات الاستهلاكية والوسيطة فغالبا ما تنشأ إلى جوار المراكز الخدمية، وفي التجمعات التي تمثل أسواقًا استهلاكية (ولا يوجد في هذه الحالة أفضل من القاهرة والإسكندرية والمدن الكبرى)، وغالبًا ما تذوب الوظيفة الصناعية لمثل هذا النوع من الصناعات في طيات وظيفة الخدمات، وهو ما انتهت إليه حال معظم المدن المصرية الكبرى مع نهاية فترة الدراسة.

المدن الجديدة تناقضات الهدف والنتيجة:

أسهمت المدن الجديدة في مصر (لأسباب عديدة) بدور يتساوى في إيجابياته على المستوى الاقتصادي مع سلبياته على مستوى مساهمته في زيادة مشاكل تضخم المدن الكبرى (وهو عكس الهدف الذي أنشئت هذه المدن من أجله)، فبقدر النجاح الذي حققته هذه المدن في توطين صناعات وأنشطة وخدمات، كان إخفاق سياسات التوطين السكاني، فتحملت البنية الأساسية والبيئة العمرانية للمدن القائمة عبأ توطين معظم العاملين في هذه المدن، وعليه زادت القطبية الجاذبة للمدن القائمة، وعلى رأسها القاهرة الكبرى والإسكندرية، وبذلك أصبحت -وللغرابة- المدن الجديدة جزءًا من مشكلة التوزيع السكاني غير المتوازن، بدلا من أن تكون جزءًا من الحل.

المراجع

1. طاهر الصادق، ومحمود يسري، وجليلة القاضي، وآخرون: مدن مصر ذات التبادل الحضاري (رشيد) التقرير النهائي، ثلاثة أجزاء، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة، 1994.
2. رسالة الماجستير للباحث: تطور وظائف المدن المصرية خلال النصف الثاني من القرن العشرين، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة، 2000، الفصل الثاني.
3. أحمد علي إسماعيل: دراسات في جغرافيا المدن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1993.
4. عبد الرحمن بن خلدون: المقدمة، تحقيق: حامد أحمد طاهر، دار الفجر للتراث، 2004.
5. تعريف الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.
6. الكتاب الإحصائي السنوي، يونيو 1997، جدول 1-17 ص 39، 42.
7. محمد رمزي: القاموس الجغرافي للبلاد المصرية منذ عهد القدماء المصريين وحتى عام 1945م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994م.
8. مخطوطة الشيخ أحمد العريشي قاضي عسكر مصر المحروسة: (دفتر علم وبيان طريق القضا وأسماؤهم بمصر المحروسة وأقاليمها)، المثبتة في كتاب عجائب الآثار في التراجم والأخبار لعبد الرحمن الجبرتي، طبعة مكتبة مدبولي 1977، الجزء الأول، ملحق رقم 4.
9. وصف مصر، علماء الحملة الفرنسية، الجزء الثالث، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2002
10. وصف مصر، علماء الحملة الفرنسية، الجزء الرابع، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2002.
11. إلهام محمد ذهني: مصر في كتابات الرحالة الفرنسيين في القرن التاسع عشر، مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر، 1995م.

12. نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية منذ عهد محمد علي حتى عهد عبد الناصر، مكتبة مدبولي، 1987.
13. عبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2000م.
14. أمين سامي: تقويم النيل، المجلد الثاني، الجزء الثالث، دار الكتب المصرية، 1928م.
15. محمد عبد الستار البدري: المواجهة المصرية الأوروبية في عهد محمد علي، الطبعة الأولى، دار الشروق، 2001.
16. عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي ونهضة مصر في القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999.
17. جمال حمدان: شخصية مصر، دراسة في عبقرية المكان، الجزء الثالث، دار الهلال، 1994.
18. R, OWNE: COTTON AND THE EGYPTIAN ECONOMY (1820 ، 1914) OP. CIT.
19. د. الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، مكتبة النهضة، القاهرة، سنة 1983م.
20. محمد أحمد الدماصي: الاحتكار في القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة القاهرة، سنة 1985.
21. محمد فؤاد شكري وآخرون: بناء دولة مصر محمد علي، دار الكتب والوثائق المصرية.
22. علي الجرتلي، تاريخ مصر.
23. معية تركي، الدفتر رقم 1، وثيقة رقم 503 (ترجمة) 29 جمادى الأول سنة 1238هـ.
24. علي شافعي: أعمال المنافع العامة في عهد محمد علي الكبير، دار المعارف، 1950م.
25. CROUCHLEY, THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF MODERN EGYPT.
26. حلمي أحمد شلبي: فصول في تاريخ تحديث المدن، 1820 إلى 1914، الهيئة المصرية العامة للكتاب 1988.

27. ج بيير: التاريخ الاجتماعي لمصر الحديثة، ترجمة: د. عبد الخالق لاشين، الهيئة المصرية العام للكتاب، طبعة أولى، 1976.
28. صبحي عبد الحكيم، رسالة دكتوراه، مدينة الإسكندرية، جامعة القاهرة، 1958.
29. هيلين آن ريفيلين: الاقتصاد والإدارة في مصر مستقبل القرن التاسع عشر، ترجمة د.أحمد عبد الرحيم مصطفى، دار المعارف، 1968م.
30. وثائق نظارة الأشغال العمومية، مذكرة نظارة الأشغال بشأن إبطال تصدير الطوب من رشيد، محفظة 5/1 في 1885/4/22م.
31. حسين خلاف: التجديد في الاقتصاد المصري الحديث، القاهرة، 1962.
32. وثائق نظارة الأشغال العمومية، محفظة 1/6 تقرير من أهالي ثغر دمياط إلى المحافظ في عام 1887م.
33. PRO, FO 78/89, SALT TO WILLIAM HAMILTON, APRIL28, 1817.
34. GEORGES DOUIN, UNE MISSION MILITAIRE FRANCAIE AUPRES DE MOHAMED ALY (CAIRO, 1923), PP. XIII–XVI, 20–21, 66–67, 75, AND RIVLIN, AGRICULTURAL POLICY.
35. MARSOT, EGYPT IN THE REIGN OF MUHAMMAD ALI, PP.128–130, RIVLIN, AGRICULTURAL POLICY, PP. 203–206, AND DODWELL, THE FOUNDER OF MODERN EGYPT.
36. PANZAC, "THE POPULATION OF EGYPT,.
37. موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، الصناعة، الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة 1996.
38. كتاب الاقتصاد المصري في القرن التاسع عشر للدكتور محمد حسن الدماصي، الجزء الأول، الهيئة المصرية العامة للكتاب، سنة 1994م.
39. دكتورة نوال قاسم: الصناعة في عهد محمد علي وحتى جمال عبد الناصر، مكتبة مدبولي سنة 1987م.
40. أحمد عزت عبد الكريم: تاريخ التعليم في عصر محمد علي، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، سنة 1938.

41. يعقوب أرتين: التعليم العام في مصر، طبعة سنة 1890.
42. أمين سامي باشا: التعليم في مصر، الملحق 5.
43. الوثائق القومية، دفتر رقم (1) معية تركية (11 محرم 1223هـ).
44. الوثائق القومية، محفظة 16 وثيقة رقم 910 (1223هـ).
45. عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الأول، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2000م.
46. عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، الهيئة المصرية العامة للكتاب 2000م.
47. علي شلبي: الريف المصري في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، دار المعارف 1983.
48. كينيث كونو: فلاحو الباشا "الأرض والمجتمع والاقتصاد".
49. محمد فهمي لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي في العصور الحديثة، مكتبة النهضة المصرية 1944.
50. أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية، الهيئة المصرية العامة للكتاب 1995.
51. محمد أمين حسونة: مصر والطرق الحديدية، القاهرة: دار الكتب الاهلية، د.ت.
52. محمد دويدار: الاقتصاد المصري بين التخلف والتطوير، دار الجامعات المصرية 1978م.
53. محمود الدرويش: دين مصر العام 1860، 1929م، مصر المعاصرة، أكتوبر 1965م، العدد 325.
54. محمد عبد الله العربي: قروض الدولة، مكتبة النهضة المصرية، سنة 1952م.
55. جاك أبس جونيور: كتابة التاريخ في مصر القرن التاسع عشر، دراسة في التحول الوطني، الألف كتاب الثاني، العدد 118، الهيئة المصرية العامة للكتاب، سنة 1993م.
56. د. محمد محمد الصياد: النقل في البلاد العربية، جامعة الدول العربية، معهد الدراسات العربية العالية، 1956.
57. الوقائع المصرية، العدد 517، 17 يوليو عام 1873م.

58. الوقائع المصرية بتاريخ 10 أغسطس عام 1871م.
59. صحيفة الكلية الحربية، إصلاحات إسماعيل العظيم، العدد السابع، السنة السابعة، سبتمبر سنة 1950م.
60. الخطط التوفيقية، ج 19.
61. كتاب الري في مصر للمسيو باروا.
62. كتاب إحصاء مصر سنة 1873م.
63. لبنان باشا: مذكرات عن أهم أعمال المنفعة العامة في مصر.
64. فيليب جلاد، قاموس الإدارة والقضاء ج4 طبعة سنة 1892م.
65. إدوين دي ليون، مصر الخديوي.
66. إسماعيل سرهنك: حقائق الأخبار عن دول البحار، الجزء الثاني، القاهرة سنة 1314هـ.
67. مذكرة لمصلحة السكك الحديدية قدمت لمؤتمر الملاحة الدولي سنة 1926م.
68. باتريك أوبريان: ثورة النظام الاقتصادي في مصر.
69. علي بركات (دكتور): رؤية علي مبارك لتاريخ مصر الاجتماعي، القاهرة 1982م.
70. حافظ عفيفي: إسماعيل بمناسبة مرور 50 عامًا على وفاته، القاهرة سنة 1945م.
71. جاك تاجر وجورج جندي: إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية، دار الكتب بالقاهرة سنة 1937م.
72. محمود عمرو: مقال إسماعيل بمناسبة مرور 50 عامًا على وفاته.
73. أحمد عبد الرحيم مصطفى: الخديوي إسماعيل وعلاقاته بالباب العالي، رسالة ماجستير، القاهرة سنة 1950م.
74. الوقائع المصرية، العدد 576، 23 سبتمبر سنة 1874م.
75. التعداد العام للقطر المصري عام 1882.
76. التعداد العام للقطر المصري عام 1897.
77. التعداد العام للقطر المصري عام 1917.
78. تقرير اللورد كرومر عن الحالة المالية والإدارة والحالة العمومية في مصر والسودان سنة 1905.

79. أمين عز الدين: تاريخ الطبقة العاملة من نشأتها حتى عام 1919، دار الكتاب العربي للطباعة.
80. أحمد محمد إبراهيم: الاقتصاد السياسي، الجزء الأول، الطبعة الثانية، مطبعة مصر، 1933.
81. مصر الصناعية، العدد الذهبي الأول سنة 1950، اتحاد الصناعات المصرية، القاهرة، سنة 1950.
82. تقرير لجنة التجارة والصناعة سنة 1916.
83. فاتح عقيل: اقتصاديات ج.م.ع (الإنتاج الصناعي)، منشأة المعارف بالإسكندرية سنة 1967.
84. الإحصاء السنوي للقطر المصري عام 1915.
85. فاطمة علم الدين: تطور وسائل النقل بمصر، الهيئة المصريةالعامة للكتاب، 1989.
86. حلمي أحمد شلبي: تحديث المدن في مصر 1820-1914، الهيئة المصرية العامة للكتاب 1988.
87. أحمد رشدي صالح: دراسات في تاريخ مصر الاجتماعي، الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة 1998.
88. COIVIO, SIR AUCKLAND : MAKING OF MODERN EGYPT. IBID.
89. تقرير جورست عام 1909.
90. علي لطفي: التطور الاقتصادي، دراسة تحليلية لتاريخ أوروبا ومصر الاقتصادي، مكتبة عين شمس، 1985.
91. إحصاءات الإنتاج الصناعي لسنوات (1930، 1937)، مصلحة الإحصاء، مثبت في كتاب محمود متولي، الأصول التاريخية.
92. الإحصاء الصناعي لسنة 1937.
93. رياض فهمي: اقتصاديات ج . ع .م . (الصناعة)، مذكرة رقم 621 معهد التخطيط القومي يناير 66.
94. سليمان نسيم: صياغة التعليم المصري الحديث 1923 . 1952، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1984.

95. أديب ديمتري: مقال الإصلاح أم الثورة في التعليم، مجلة الطليعة، عدد نوفمبر 1968.
96. إجلال محمد خليفة: الصحافة النسائية في مصر بين 1919-1929، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة، 1966.
97. محمد رمزي: القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد القدماء المصريين إلى سنة 1945، القسم الثاني، الجزء الأول والثاني والثالث والرابع، الهيئة المصرية العامة للكتاب 1994.
98. كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن (من 1952 وحتى 1977)، مجموعة أوراق بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1978.
99. الورقة البحثية للدكتورة كريمة كريم، توزيع الدخل بين الحضر والريف في مصر من 1952 حتى 1975، المقدمة في المؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، القاهرة، 23، 25 مارس 1978.
100. د. عبد السلام عبد الحليم عامر: الرأسمالية الصناعية في مصر (من التمصير إلى التأميم) 1957-1961، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1993.
101. إحصاء الإنتاج الصناعي، سنوات 1952، 1966-1967، 1971.
102. موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، (الهجرة الداخلية).
103. محمد أنور السادات: ورقة أكتوبر، هيئة الاستعلامات، القاهرة، 1974.
104. البنك المركزي المصري، التقرير السنوي 1976، مارس 1977.
105. وفاء محمد عبد المنعم عامر: إيكولوجيا المدينة العربية، دراسة في ديناميكية تطور مدينة القاهرة خلال الفترة من عام 1947 حتى عام 1986، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، قسم الهندسة المعمارية، 1990، الباب الثالث، الجزء الثالث.
106. محمود عبد الفضيل: أثر هجرة العمالة المصرية للبلدان النفطية على العمليات التضخمية ومستقبل التنمية والعدالة الاجتماعية في الاقتصاد المصري، الجمعية المصرية للاقتصاد والإحصاء والتشريع، القاهرة، 1980.
107. الكتاب الإحصائي السنوي، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، 1997.

108. محمد حسنين هيكل: ملفات حرب السويس، دار الشروق، 1989.
109. صقر أحمد صقر: الادخار وإستراتيجية التنمية في مصر، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثاني للاقتصاديين المصريين، القاهرة، مارس 1977.
110. دراسة معهد التخطيط القومي عن تقدير الخسائر الاقتصادية التي ألحقها عدوان 1967 وأعقابه بالاقتصاد المصري والتي صدرت بالقاهرة عام 1977 بعنوان: (ADVERSE ECONOMIC EFFECTS RESULTING FROM ISRAELI.
111. AGGRESSIONS AND CONTINUED OCCUPATION OF EGYPTIAN TERRITORIES، A PRELIMINARY EVALUATION . INP. CAIRO. 1977).
112. المؤشرات الاقتصادية للجمهورية العربية المتحدة الصادرة من الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (1965-1961).
113. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، يوليو 1981.
114. د. جودة عبد الخالق: مصر والجات 1994، نظرة استطلاعية، ورقة بحثية مقدمة لمؤتمر (انعكاسات دورة أروجواي على الدول العربية)، مؤتمر قسم الاقتصاد، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، القاهرة 13، 15 يناير 1996، وكذلك د. عبد المطلب عبد الحميد: آلية تعامل القيادات الإدارية مع التحولات الاقتصادية للقرن الحادي والعشرين، بحث منشور ضمن كتاب المؤتمر الثاني لأكاديمية السادات للعلوم الإدارية، القاهرة، ديسمبر 1995.
115. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي (1991، 1996)، يونيو 1997.
116. رأفت شفيق بسادة: تحويلات المصريين المغتربين بالخارج، المورد المفقود والأمل المعقود، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1990.
117. عبد الرحمن فريد: الصادرات المنظورة ودورها في علاج ميزان المدفوعات، العمالة المصرية في الخارج، ندوة تنمية الصادرات وأثرها في الاقتصاد المصري، الإسكندرية، 3 مارس 1983.
118. عبد المجيد عبد اللطيف الهندي: المكونات الرئيسية لحجم وخصائص المصريين في الهجرة الخارجية، ورقة بحثية مقدمة لمؤتمر المكونات الرئيسية لخصائص القوى

العاملة في حركة الهجرة وانعكاساتها على دول الإيفاد والاستقبال، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، القاهرة، 3-5 مارس 1990.

119. محمد فودة، جريدة المساء، العدد 18256 بتاريخ 2007/4/24.

120. إبراهيم نافع، جريدة الأهرام، العدد 43981 بتاريخ 2007/5/7.

121. محمد فودة، جريدة المساء، العدد 18271 بتاريخ 2007/5/9.

122. شريف محمد علي: اقتصاديات المجتمعات العمرانية الجديدة بمصر، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية التجارة جامعة عين شمس، 1998.

123. مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، نشرة البيانات القومية، العدد 4، القاهرة، يوليو 2005.

124. نهى السيد فهمي: المدن الجديدة في مصر - نشأتها وتنميتها ومقترحات بشأن سياسة بديلة، ندوة التنمية الاجتماعية والاقتصادية للمدن الجديدة، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، القاهرة، أبريل، 1986.

125. محمد عبد الكريم علي عبد ربه: تقييم سياسة المجتمعات العمرانية الجديدة في مصر من منظور عام، مؤتمر مستقبل المجتمعات العمرانية الجديدة، مركز الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية ووزارة الدولة للمجتمعات العمرانية الجديدة، ومجلس وزراء الإسكان والتعمير العرب، القاهرة، مايو 1995.

126. شريف محمد علي أحمد: اقتصاديات المجتمعات العمرانية الجديدة بمصر، مرجع سابق، عن وزارة التخطيط، إدارة التخطيط والمتابعة، والخطط الخمسية الثلاث خلال الفترة 1982: 1997م. وكذلك وزارة التعمير والمجتمعات الجديدة والإسكان والمرافق، المدن الجديدة: علامات مضيئة على خريطة مصر، القاهرة، 1989.

127. هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، مبارك والعمران: إنجازات الحاضر لصنع المستقبل، القاهرة، 2002.

128. Mohamed Abd Rabo, New Urban Settlement. Op, cit.

129. هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، مبارك والعمران: إنجازات الحاضر لصنع المستقبل، القاهرة، 2002.

130. مجلس الشعب، التقرير السابع للجنة الإسكان والمرافق العامة، أبريل 2004، عن وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية.

131. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي 1995: 2003، القاهرة، يونيو 2004.

132. غادة إبراهيم نور الدين عبد الحليم: دور المجتمعات العمرانية الجديدة في زيادة تصدير المنتجات السلعية المصرية – دراسة تطبيقية على مدينة العاشر من رمضان، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، 2000 ، نقلًا عن وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية، خريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية 2017 ، ديسمبر 1996.

الفهرس

المقدمة

تقديم – لماذا هذا الكتاب؟ ... ولمن؟ 5

الفصل الأول

الإطار العام للدراسة والمدخل النظري

1- الإطار العام 9
2- الإشكالية وتساؤلات جوهرية 14
3- الأهداف والمنهج 14
4- المنهجية التفصيلية لدراسة وتحليل التطورات في منظومة العمران المصري 16
– أسلوب التصنيف الوظيفي المقترح في الدراسة 17
– تقسيم فترة الدراسة إلى مراحل زمنية متجانسة طبقًا لتوجهات مؤسسة الحكم 18
5- ملاحظات ختامية وعودة لابن خلدون 19
ملاحق الفصل الأول
ملحق رقم (1) 24
ملحق رقم (2) 29

الفصل الثاني

حكم محمد علي – مشروع التحديث في ظل الاستبداد (1805 – 1848م)

1- الأوضاع السياسية والاقتصادية وحالة العمران قبيل عصر محمد علي 35
1.1 نظام إدارة الموارد والثروة وحالة الاقتصاد 35
2.1 حالة العمران ومنظومة المدن المصرية 36
2- محمد علي وسياسة الحكم في مصر 45

1.2 تطور التقسيم الإداري في عهد محمد علي 47
2.2 السياسات الاقتصادية في عصر محمد علي 51
3.2 سياسة الاحتكار ورأسمالية الدولية من النشأة إلى الانهيار 56
3- تأثير سياسات محمد علي وتوجهاته على منظومة العمران المصري 59
1.3 تطور الحجم السكاني 60
2.3 الزراعة والري وفورة العمران 60
3.3 الضرائب والسخرة والتجنيد وأحوال الريف 73
4.3 الصناعة في عهد محمد علي– الصعود الكبير والانهيار السريع وتحولات العمران 78
5.3 النهضة التعليمية وآثارها العمرانية 89
6.3 سياسة محمد علي الخارجية وحروبه ونهاية عصره 92
7.3 رؤية تحليلية عامة لتحولات منظومة العمران في عهد محمد علي 94
ملاحق الفصل الثاني
ملحق رقم (1) 96
ملحق رقم (2) 97
ملحق رقم (3) 100
ملحق رقم (4) 101
ملحق رقم (5) 102
ملحق رقم (6) 103
ملحق رقم (7) 104
ملحق رقم (8) 105
ملحق رقم (9) 105
ملحق رقم (10) 107

الفصل الثالث

ما بعد محمد علي – حكم الأسرة العلوية حتى الاحتلال البريطاني (1848 – 1882م)

خلفاء محمد علي في الفترة من (1848-1882م) 121

1- السياسية والاقتصاد تحت حكم عباس باشا (1848- 1854) 123
1.1 السياسة الخارجية والأمن 123
2.1 الاقتصاد والتجارة 124
2- التطورات السياسية والاقتصادية في عهد سعيد باشا - الركود والانكفاء (1863- 1854) 129
1.2 ثورة النقل والمواصلات - إنشاء السكك الحديدية في مصر في عهد سعيد باشا 129
2.2 السياسة الخارجية والجيش والأسطول 132
3.2 الاقتصاد - الزراعة والصناعة 135
4.2 تراجع التعليم 140
5.2 المشروعات العمرانية 142
3- التحديث والتغريب وتكريس التبعية - عهد إسماعيل باشا (1863- 1879م) 146
1.3 السياسة الخارجية وحالة الجيش والأسطول 146
2.3 النمو الاقتصادي وتحديث البنية الأساسية والخدمات 154
4- نهضة الصناعة وتدهورها 163
5- قناة السويس ومشروعات النقل والخدمات العامة 170
6- ما بعد محمد علي حتي الاحتلال البريطاني (1848- 1882م) - تقلبات السلطة والسياسة وتحولات العمران 178
1.6 التقسيم الإداري في عهد خلفاء محمد علي 178
2.6 تطورات وتحولات هيكل منظومة العمران الحضري 178
ملاحق الفصل الثالث 195
ملحق رقم (1) 195
ملحق رقم (2) 196
ملحق رقم (3) 197
ملحق رقم (4) 198

ملحق رقم (5) 198
ملحق رقم (6) 199
ملحق رقم (7) 199
ملحق رقم (8) 200
ملحق رقم (9) 201
ملحق رقم (10) 206
ملحق رقم (11) 207
ملحق رقم (12) 207

الفصل الرابع

مرحلة الاحتلال البريطاني وحتى الحرب العالمية الأولى (1882 – 1918م)

1- الاحتلال البريطاني – الحدث التاريخي والتداعيات 209
2- السياسات الاقتصادية والزراعة والعمران 211
1.2 التطورات الهيكلية في قطاع الزراعة 211
2.2 الاقتصاد وتحولات العمران 213
3- تأثير التجارة الخارجية على منظومة العمران المصري 217
4- تطور الهيكل الصناعي والتداعيات العمرانية 222
1.4 السياسة والطوائف الحرفية 224
2.4 الهيكل الصناعي وخصائصه 226
3.4 الصناعة وتحولات العمران 233
5- أثر الحرب العالمية الأولى على الاقتصاد المصري 235
6- انطلاق النهضة وتحديث البنية الأساسية والنقل والخدمات والإدارة المحلية 238
1.6 النقل النهري ومنشآت الري 238
2.6 تطور النقل بالسكك الحديدية والطرق الزراعية بين المدن 239
3.6 الترام وأثره في عمران القاهرة والإسكندرية 242

4.6 تحديث المدن والبنادر ونظام الإدارة [1] 247

7- أثر التطورات السياسية والاقتصادية على منظومة العمران المصري في الفترة (1918-1882) 261

1.7 التقسيم الإداري وأحجام المدن وهيكل توزيعها المكاني 261

2.7 التحولات في وظائف المدن وتباعدها ونشأه منظومات العمران الفرعية 278

ملاحق الفصل الرابع 293

ملحق رقم (1) 293

ملحق رقم (2) 295

ملحق رقم (3) 296

ملحق رقم (4) 297

ملحق رقم (5) 298

ملحق رقم (6) 301

ملحق رقم (7) 303

ملحق رقم (8) 304

ملحق رقم (9) 305

ملحق رقم (10) 306

ملحق رقم (11) 308

ملحق رقم (12) 314

الفصل الخامس

بين الحربين العالميتين وحتى قيام ثورة يوليو (1918 – 1952م)

1- الزراعة الري وتطور الملكية الزراعية والعمران 318

(1) لمزيد من التفاصيل يتم الرجوع إلى كتاب فصول في تاريخ تحديث المدن في مصر 1820-1914 لحلمي أحمد شلبي، الهيئة المصرية العامة للكتاب 1988.

2- الصناعة واقتصاد الحرب وتحولات العمران الحضري 335
3- من الكساد الكبير إلى اقتصاد الحرب العالمية الثانية – تطور التجارة الخارجية والداخلية 339
4- أثر التطورات السياسية والاقتصادية والاجتماعية على منظومة العمران المصري في الفترة 346
1.4 التعليم والثقافة والعمران 346
2.4 تطور التقسيم الإداري في الفترة (1918-1952) 350
3.4 التحولات الهيكلية في منظومة المدن المصرية 352
ملاحق الفصل الخامس 389
ملحق رقم (1) 389
ملحق رقم (2) 394
ملحق رقم (3) 395
ملحق رقم (4) 396
ملحق رقم (5) 397

الفصل السادس

من بدايات مشروع التحديث الناصري ومقاربات الاشتراكية حتى ارتدادات الانفتاح الاقتصادي (1952 – 1976م)

1- تحديد الملكية الزراعية والإصلاح الزراعي وتحولات العمران 416
2- الثورة والتأميم والتصنيع – العودة لرأسمالية الدولة 422
1.2 البدايات والمشروعات الحرة (1952 – 1961) 423
2.2 التخطيط الشامل والخطط الخمسية (1961 – 1976) 429
3.2 التصنيع والصناعة في عصر عبد الناصر وتأثيراتها العميقة على هيكل العمران المصري 431
3- تطور التجارة الخارجية وتحولات العمران 436
4- صدمة التحول السريع – تأثير سياسات الانفتاح على منظومة العمران 439

5- تطور قطاعات النقل والخدمات وتأثيرها على منظومة العمران 445
1.5 السكك الحديدية والنقل البري والنهري 445
2.5 قطاع التعليم 451
6- حروب مصر وتداعياتها وتحولات العمران – السويس – اليمن – سيناء 453
7- أثر التطورات السياسية والاقتصادية والاجتماعية على منظومة العمران المصري من ثورة يوليو حتى عصر الانفتاح الاقتصادي 460
1.7 تطورات التقسيم الإداري وأعداد وأحجام المدن 460
2.7 التغيرات الهيكلية في منظومة الحضر المصري – تحولات أحجام ووظائف وأدوار المدن المصرية خلال ربع قرن 480
ملاحق الفصل السادس 498
ملحق رقم (1) 498
ملحق رقم (2) 500
ملحق رقم (3) 503
ملحق رقم (4) 505
ملحق رقم (5) 508
ملحق رقم (6) 510
ملحق رقم (7) 516
ملحق رقم (8) 518
ملحق رقم (9) 522
ملحق رقم (10) 523
ملحق رقم (11) 529

الفصل السابع

سنوات الركود – من الانفتاح إلى طغيان الاقتصاد الليبرالي وتحالف الثروة والسلطة حتى نهاية القرن العشرين

1- التحولات الهيكلية في قطاع الزراعة وطغيان النمو الحضري – تآكل الأرض الزراعية 547

2- انتشار شبكة النمو الصناعي وتطورات قطاع التجارة الخارجية وتحولات العمران الحضري 559
3- إنشاء المدن الجديدة والفرص الضائعة لتصحيح اختلالات هيكل العمران الوطني 570
4- تدهور قطاعات الخدمات والنقل وتداعياتها العمرانية 587
5- تقلبات السياسة والاقتصاد وانتكاسات المشروع الوطني للتنمية والتحديث وانعكاسها على منظومة العمران 595
1.5 انفجار النمو الحضري - تطور أحجام المدن وفئاتها المختلفة 595
2.5 تحولات الوظائف والأدوار في المنظومة الحضرية 610
ملاحق الفصل السابع 638
ملحق رقم (1) 638
ملحق رقم (2) 641
ملحق رقم (3) 644
ملحق رقم (4) 650
ملحق رقم (5) 653
ملحق رقم (6) 661
ملحق رقم (7) 668

الفصل الثامن

السلطة والسياسة والعمران ودورات التاريخ – رسالة خاتمة

1- قراءة تكاملية شاملة لمسار تطور منظومة العمران المصري خلال القرنين التاسع عشر والعشرين 683
2- تطور العمران المصري وبيان الثابت والمتغير 692
3- السلطة والسياسة والتنمية والعمران – العلاقة العضوية الحاكمة والدورات التاريخية 713
4- رسالة ختامية واستشراف للمستقبل 721
المراجع 731

فهرس الأشكال

فهرس الفصل الثاني

شكل رقم (1) أهم المدن المصرية قبيل تولي محمد علي السلطة عام 1805 39

شكل رقم (2) مأموريات القطر المصري عام 1826 49

شكل رقم (3) مديريات القطر المصري عام 1833 50

شكل (4) تطور سكان مصر في الفترة من 1790م إلى 1845م 60

شكل (5) تطور المساحة المنزرعة في الفترة من 1805م إلى 1840م 61

شكل رقم (6) مسار ترعة المحمودية 63

شكل (7) أحجام سكان المدن الكبرى بمصر قبيل عام 1840م 66

شكل رقم (8) تصنيف المدن المصرية عام 1820 69

شكل رقم (9) النسب المئوية لتوزيع العمالة على الصناعات المختلفة في مصر في عصر محمد علي..... 82

فهرس الملحق

شكل رقم (1) الحدود الإقليمية للقطر المصري في عهد محمد علي 109

شكل رقم (2) الحدود الإقليمية للقطر المصري في عهد محمد علي (الشام) 117

تابع شكل رقم (2) الحدود الإقليمية للقطر المصري في عهد محمد علي (مصر) 118

تابع شكل رقم (2) الحدود الإقليمية للقطر المصري في عهد محمد علي (السودان) 119

فهرس الفصل الثالث

شكل رقم (1) شبكة النقل بالسكك الحديدية في عصر سعيد 144

شكل (2) القيمة الاسمية والحقيقية للقروض (بالجنيه الإسترليني) في عهد إسماعيل 150

شكل (3) تطور إنتاج محصول القطن في الفترة (1830- 1880م)..... 155

شكل (4) تطور مساحة الأراضي الزراعية في الفترة (1830- 1880م) 155

شكل (5) مسار الترعة الإبراهيمية في عهد إسماعيل 157

شكل رقم (6) توزيع المدارس الابتدائية في عهد إسماعيل 161

شكل رقم (7) حجم أسرة المستشفيات في عهد إسماعيل 162

شكل رقم (8) توزيع القوي العاملة بالآلاف حسب نوع الصناعة في عهد إسماعيل (القطاع التقليدي) 168

شكل (9) مسار قناة السويس 170

شكل رقم (10) خطوط التلغراف في عهد سعيد 173

شكل رقم (11) خطوط السكك الحديدية في نهاية عهد اسماعيل 177

شكل رقم (12) مديريات القطر المصري عام 1871 م 180

شكل (13) منحنى تطور حجم سكان مصر في الفترة (1800- 1882م) 182

شكل (14) تصنيف الفئات الحجمية للسكان حسب عدد المدن لتعداد 1882م 184

شكل رقم (15) أحجام المدن المصرية 1882 م 188

فهرس الفصل الرابع

شكل رقم (1) تطور أعداد المدن بتعدادات 1882-1897-1917 214

شكل رقم (2) ديجرام يوضح البؤر المركزية لتجميع القطن المصري 221

شكل رقم (3) مديريات القطر المصري في الفترة من 1882 حتى 1917 263

شكل رقم (4) أحجام المدن المصرية عام 1882 272

شكل رقم (5) أحجام المدن المصرية عام 1897 273

شكل رقم (6) أحجام المدن المصرية عام 1917 274

شكل رقم (7) تطور أحجام المدن المصرية في الفترة من 1882 حتى 1917 في المجموعات الفئوية ... 277

شكل رقم (8) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية ذات الوظيفة الأولى زراعة عام 1917 280

شكل رقم (9) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية ذات الوظيفة الأولى صناعة عام 1917 284

شكل رقم (10) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل عام 1917 286

شكل رقم (11) تصنيف المدن في المجموعات الفئوية لحجم السكان حسب النشاط الأول 287

شكل رقم (12) مواقع المحاور والمنظومات الفرعية للعمران المصري عام 1917 292

فهرس الفصل الخامس

شكل رقم (1) تطور الناتج الصافي الصناعي والزراعي خلال فترة الحرب العالمية الثانية 332

شكل رقم (2) التقسيم الإداري للقطر المصري خلال الفترة من 1917-1945 351

شكل رقم (3) تطور عدد سكان مصر 352

شكل رقم (4) التطور في أعداد المدن المصرية 352

شكل رقم (5) تطور الفئات الحجمية للمدن المصرية أعوام 1927-1937-1947..... 356

شكل رقم (6) التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1927..... 361

شكل رقم (7) التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1937..... 362

شكل رقم (8) التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1947..... 363

شكل رقم (9) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة..... 370

شكل رقم (10) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في الفئات الحجمية 371

شكل رقم (11) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 373

شكل رقم (12) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة في الفئات الحجمية 374

شكل رقم (13) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل..... 375

شكل رقم (14) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الفئات الحجمية..... 376

شكل رقم (15) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 378

شكل رقم (16) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات في الفئات الحجمية..... 378

شكل رقم (17) مدن ثبتت على وظيفتها الأولى على الزراعة من 1917 حتى 1947 382

شكل رقم (18) مدن ثبتت على وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية من 1917 حتى 1947 385

شكل رقم (19) مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية من 1917 حتى 1947 388

فهرس الفصل السادس

شكل رقم (1) التقسيم الإداري لمصر عام 1960 462

شكل رقم (2) تطور عدد سكان مصر من تعداد 1947 حتى تعداد 1976 463

شكل رقم (3) تطور أعداد المدن المصرية من تعداد 1947 حتى تعداد 1976 464

شكل رقم (4) تطور الفئات الحجمية للمدن المصرية أعوام 1960-1976 467

شكل رقم (5) التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1960..... 473

شكل رقم (6) التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1976..... 474

شكل (7) توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة على التصنيف الفئوي لحجم السكان 481

شكل رقم (8) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في الفئات الحجمية 482

شكل (9) تطور توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة على الفئات الحجمية 383

شكل رقم (10) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 384

شكل (11) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل..... 485

شكل رقم (12) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الفئات الحجمية 485

شكل رقم (13) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات في الفئات الحجمية..... 487

شكل رقم (14) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 487

شكل رقم (15) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات 1960 489

شكل رقم (16) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات 1976 490

شكل رقم (17) ثبات المدن على وظيفتها الأولي بالتعدادات 1947 – 1960 – 1976 497

شكل رقم (1) التطور في أعداد المدارس والأقسام بالمرحلة الابتدائية والإعدادية..... 518

فهرس الفصل السابع

شكل رقم (1) شكل موقع المدن الجديدة القائمة والمقترحة بمصر عام 2000..... 574

شكل رقم (2) النسبة المئوية لمساهمة المدن الجديدة في الناتج الصناعي 582

شكل رقم (3) مساهمة المدن الجديدة في الإنتاج الصناعي في الفترة بين 1989 و2005 582

شكل رقم (4) تطور ميزانية وزارة التربية والتعليم خلال الفترة من 1980 حتى 1996 588

شكل رقم (5) التطور في أعداد المدارس والأقسام بالمرحلة الابتدائية والإعدادية..... 589

شكل رقم (6) توزيع الجامعات الإقليمية على أنحاء القطر المصري في الفترة من 1976-2000 592

شكل رقم (7) تطور عدد سكان مصر من تعداد 1976 حتى تعداد 1996 595

شكل رقم (8) تطور أعداد المدن المصرية من تعداد 1976 حتى تعداد 1996 596

شكل رقم (9) تطور الفئات الحجمية للمدن المصرية أعوام 1986-1996 598

شكل رقم (10) التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1986..... 603

شكل رقم (11) التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1996..... 604

شكل (12) توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة على التصنيف الفئوي لحجم السكان 610

شكل رقم (13) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة..... 611

شكل (14) تطور توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة على الفئات الحجمية 613

شكل رقم (15) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 614

شكل (16) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل..... 615

شكل رقم (17) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الفئات الحجمية..... 616

شكل رقم (18) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات في الفئات الحجمية..... 618

شكل رقم (19) تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 619

شكل رقم (20) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات عام 1986..... 620

شكل رقم (21) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات عام 1996..... 621

شكل رقم (22) مدن ثبتت على وظيفتها الأولى زراعة بالتعدادات 1976-1986-1996..... 632

شكل رقم (23) مدن ثبتت على وظيفتها الأولى الحضرية بالتعدادات 1976-1986-1996 635

شكل رقم (24) مدن تأرجحت وظيفتها الأولى بين الحضرية والريفية بالتعدادات 1976-1986-1996 637

فهرس الفصل الثامن

شكل رقم (1) تطور عدد سكان القطر المصري من 1800 حتى 1996 684

شكل رقم (2) تطور أعداد مدن القطر المصري من 1800 حتى 1996..... 685

شكل رقم (3) مقارنة بين الوزن النسبي لأحجام المدن خلال ثلاث تعدادات 1882-1947-1996 687

شكل رقم (4) ثبات المدن على وظائفها خلال فترة الدراسة 711

تابع شكل رقم (4) ثبات المدن على وظائفها خلال فترة الدراسة 712

شكل رقم (5) الدورات التاريخية للتطورات السياسة والاقتصادية ومنظومة العمران 715

شكل رقم (6) أثر التطورات السياسية والاقتصادية على منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة 718

فهرس الجداول

فهرس الفصل الثاني

جدول رقم (1) تصنيف المدن المصرية حسب أهميتها النسبية زمن الحملة الفرنسية 37

جدول (2) الصناعات في عهد محمد علي 81

فهرس الفصل الثالث

جدول (1) تطور الصناعة في عهد خلفاء محمد علي (1849– 1882م) 166

تابع جدول (1) تطور الصناعة في عهد خلفاء محمد علي (1849– 1882م) 167

جدول (2) هيكل العمالة وأماكن توطنها وعدد المنشآت في عهد إسماعيل (القطاع التقليدي)* 168

جدول (3) هيكل العمالة وعدد المؤسسات في عهد إسماعيل (القطاع الحديث)* 169

جدول (4) التصنيف الحجمي للمدن المصرية حسب تعداد 1882م 183

فهرس الملحق جدول (1) توزيع المدارس الابتدائية في عهد إسماعيل 203

فهرس الفصل الرابع

جدول رقم (1) المدن التي ظهرت في عام 1882 ولم تظهر في عام 1897 265

جدول رقم (2) المدن التي ظهرت في عام 1897 ولم تظهر في عام 1917 265

جدول رقم (3) المدن التي ظهرت في عام 1917 ولم تكن موجودة في عام 1897 266

جدول رقم (4) مدن استقرت في التعدادات الثلاثة 1882 – 1897 – 1917 268

جدول رقم (5) التصنيف الحجمي للمدن المصرية في تعداد 1882،1897، 1917 277

جدول رقم (6) تصنيف المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في المجموعات الفئوية لحجم

السكان عام 1917 279

جدول رقم (7) توزيع المدن ذات الوظائف الأولى صناعة لعام 1917 281

جدول رقم (8) تصنيف المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة في المجموعات الفئوية لحجم السكان عام 1917 283

جدول رقم (9) توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل لعام 1917 285

جدول رقم (10) تصنيف المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في المجموعات الفئوية لحجم السكان عام 1917 285

فهرس الفصل الخامس

جدول رقم (1) توزيع الملكية في مصر عام 1950 321

جدول رقم (2) شركات برأسمال أجنبي وبمشاركة مع رءوس أموال أجنبية أخرى 327

جدول رقم (3) تطور الصناعة في الفترة (1918 – 1947)..... 328

جدول رقم (4) نسب الاكتفاء الذاتي من الإنتاج المحلي للسلع الأساسية..... 337

جدول رقم (5) مدن كانت موجودة عام 1917 ولم تصنف حضريًا إلى نهاية الفترة 353

جدول رقم (6) مدن ظهرت في تعداد 1927 واستمرت حتى نهاية الفترة..... 354

جدول رقم (7) مدن ظهرت في تعداد 1947 ولم تكن مصنفة حضريًا من قبل 355

جدول رقم (8) مدن ثبتت على تصنيفها الحضري منذ بداية الفترة حتى نهايتها 356

جدول رقم (9) مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة 381

جدول رقم (10) مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية 384

جدول رقم (11) مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى 387

فهرس الملحق جدول رقم (1) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1927..... 400

تابع جدول رقم (1) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1927..... 402

تابع جدول رقم (1) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1927 404

جدول رقم (2) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1937 405

تابع جدول رقم (2) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1937 407

تابع جدول رقم (2) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1937 408

جدول رقم (3) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1947 409

تابع جدول رقم (3) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1947 411

تابع جدول رقم (3) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1947 413

فهرس الفصل السادس

جدول رقم (1) ملكية الأراضي الزراعية قبل سنة 1952 417

جدول رقم (2) متوسط الدخل الحقيقي للفرد في الريف والحضر (1975-1953) بأسعار سنة 1967/1966م 422

جدول رقم (3) القيمة المضافة في الصناعة في سنتي (1957-1952) المؤسسات التي بها 10 عمال فأكثر 425

جدول (4) التوزيع الجغرافي للمنشئات الصناعية (+10عمال) كنسب مئوية من المجموع القومي..... 432

جدول رقم (5) مدن ظهرت في تعداد 1960 ولم تظهر في تعداد 1947 464

جدول رقم (6) مدن ظهرت في تعداد 1976 ولم تظهر في تعداد 1960 466

جدول رقم (7) مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة 494

جدول رقم (8) مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية 495

جدول رقم (9) مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى 496

فهرس الملحق جدول رقم (1) توزيع الاستثمارات المخصصة لقطاع الصناعة في الخطة الخمسية الأولى (60/61-64/65) (القيمة بآلاف الجنيهات)..... 499

جدول رقم (2) جملة الاستثمارات خلال سنوات الخطة الثانية موزعة على القطاعات المختلفة..... 504

جدول رقم (3) المشروعات التي تحققت في عهد الثورة..... 504

جدول رقم (4) تطور وضع التعليم الثانوي 519

جدول رقم (5) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1960..... 534

تابع جدول رقم (5) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1960..... 536

تابع جدول رقم (5) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1960..... 538

جدول رقم (6) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976..... 539

تابع جدول رقم (6) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976..... 541

تابع جدول رقم (6) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976..... 543

تابع جدول رقم (6) جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976 546

فهرس الفصل السابع

جدول رقم (1) مساحات الأراضي التي تم تجهيزها بالمرافق كليًّا وجزئيًّا وتكلفة تجهيزها حتى 2001/6/30 578

جدول (2) عدد الوحدات المنفذة بالمدن الجديدة بواسطة هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة حتى 2003 579

جدول (3)عدد السكان بعض المدن الجديدة عامي 1996 و1997 وفقًا لبيانات هيئة المجتمعات والتعداد العام 580

جدول رقم (4) العمالة المخططة في 2017 والعمالة الفعلية في المدن الجديدة في 2005/6/30 583

جدول (5) رأس المال وقيمة الناتج السنوي وعدد العمال بالمدن الجديدة في 2005/6/30 584

جدول رقم (6) تطور وضع التعليم الثانوي 589

جدول رقم (7) مدن ظهرت في تعداد 1986 ولم تظهر في تعداد 1976 596

جدول رقم (8) مدن ظهرت في تعداد 1996 ولم تظهر في تعدادات 1986 597

جدول رقم (9) تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996 624

تابع جدول رقم (9) تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996 626

تابع جدول رقم (9) تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996 628

تابع جدول رقم (9) تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996 630

جدول رقم (10) مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة 631

جدول رقم (11) مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية 634

جدول رقم (12) مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى 636

فهرس الملحق جدول رقم (1) موقف الميزان التجاري المصري خلال الفترة 1952- 1995 645

فهرس الفصل الثامن

جدول رقم (1) أحجام المدن العشرين الأولى في الترتيب الحجمي خلال الفترة من 1882 حتى 1996 688

جدول رقم (2) استمرار المدن على مدى فترة الدراسة 695

جدول رقم (3) المدن التي ثبتت على وظائف حضرية خلال فترة الدراسة 703

جدول رقم (4) مدن بدأت وظيفتها زراعة وثبتت على الوظيفة الحضرية آخر فترة الدراسة..... 704

جدول رقم (5) مدن ترددت بين وظائف زراعية وحضرية خلال فترة الدراسة 706

جدول رقم (6) المدن التي ثبتت على وظيفة الزراعة خلال فترة الدراسة 707

تابع جدول رقم (6) المدن ثبتت على وظيفة الزراعة خلال فترة الدراسة 709