

## 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 تنحى باطراد وتراجع إلى المؤخرة، بينما أخذت أعراض الاقتصاد الثاني تبرز بالتدرج، حتى احتلت الصدارة، تلك أساسًا كانت مرحلة التغلغل والتوغّل 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"<sup>(1)</sup>. 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"<sup>(2)</sup>.

### 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 تولاها

(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<sup>(1)</sup>.

**سعيد باشا (1854 - 1863):**

ولي سعيد باشا الحكم بعد مقتل عباس الأول، وله من الصفات والخصال ما يخالف كليًا صفات سلفه؛ حيث اتسم بصفات عديدة، أثرت فيما بعد في كل جوانب الحياة المصرية في عهده وما بعده؛ حيث اتسم بطيبة قلبه وسلامة قصده ونيتته، 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 يسيطون أيديهم إلى مرافق البلاد، ويستطيرون على سلطة الحكومة وسيادتها، وصار للقناصل نفوذ لم يكن لهم من قبل في عهد محمد علي وإبراهيم وعباس<sup>(2)</sup>.

**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 العربية<sup>(3)</sup>، فهو يمثل من ناحية عهد تقدم نسبي وعمران، ومن ناحية أخرى عهد القروض المشؤومة، والأغلاط المتلاحقة التي عصفت باستقلال البلاد.

وقد اتسم بالعديد من الصفات الشخصية التي أثرت في حياته وقراراته، فكما يقول الراجعي<sup>(4)</sup> "أنه كان بلا مراء آية في الذكاء والفهم وسرعة الخاطر، وقوة الذاكرة، ومضاء العزيمة، وعلو المهمة، وكان شجاعًا لا يعرف الجبن والإحجام، قوي الشخصية عظيم المهابة"، كما يرى أوين<sup>(5)</sup> أنه أبرز من تولى عرش مصر بعد محمد علي، فقد حفل عهده بالأحداث الجسام التي أثرت تأثيرًا بالغًا في الاقتصاد المصري؛ حيث كان له برنامج الإصلاح 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 شؤون مصر الداخلية (المالية والاقتصادية والسياسية)، ومن ثم تصدع البنيان الاستقلالي لمصر<sup>(6)</sup>، والذي طالما كافح من أجله، ويكفي أنه الخديوي الوحيد من الأسرة العلوية الذي

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

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

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

(4) عبد الرحمن الراجعي: 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<sup>(1)</sup>.

## 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 يؤول إلى ابنه إلهامي<sup>(2)</sup>.

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 كلياً 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 جدًا 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 السياسة الإنجليزية بتعبيد طرق المواصلات بين إنجلترا والهند في مصر، بواسطة إنشاء سكة حديدية تصل الإسكندرية بالقاهرة، ومنها إلى السويس<sup>(3)</sup>.

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 الراجعي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 307.

(2) عبد الرحمن الراجعي: عصر إسماعيل، الجزء الأول، ص 17، 18، مرجع سابق.

(3) عبد الرحمن الراجعي: 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<sup>(1)</sup>، 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 تجبو منذ فرمان عام 1840م.

## 2.1 الاقتصاد والتجارة:

### الأمن الداخلي:

يذكر الراجعي 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<sup>(2)</sup>، 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 جيداً 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 جداً، 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 الإطماء، ولم تمتد إليها يد التطهير إلا في عهد سعيد<sup>(3)</sup>، ويمكن هنا عرض ملمحين أساسيين، كان لهما أثر كبير على وضع القرية المصرية في ذلك العهد وعلاقتها بالمدينة.

### الملح 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 الراجعي: عصر إسماعيل، جزء أول، مرجع سابق، ص 21، وعبد الرحمن البطريق: عصر محمد علي، مرجع سابق، ص 116.

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

- بعض الحقوق على الأراضي التي في حوزتهم، وكان أهم ما جاء فيها<sup>(1)</sup>:
- 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<sup>(2)</sup>، وترك تقدير ذلك للمدير ليحدد مدى اقتدارهم، ومقدار الأرض التي ترد إليهم.
  - حددت اللائحة أن كل تنازل عن حق الانتفاع -سواء كان بالغاروقة<sup>(3)</sup> أو بالمشاركة أو بيع الوفاء- ضرورة أن يثبت كل تصرف مما أباحتها اللائحة في سند مدموغ، يرجع إليه عند وقوع أي نزاع حول الأثر.

وفي عهد عباس لم تحدث أي تغييرات فيما يختص بحيازة الأطنان التي أقرتها اللائحة السابقة<sup>(4)</sup>، 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 تنمين 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<sup>(5)</sup>، 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<sup>(6)</sup>. وأياً 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؛ تأميماً 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)<sup>(1)</sup> - 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 جزءاً من رأس المال الحضري يصب في الريف، حتى أصبح في غضون أعوام قليلة معظم رأس المال الحضري يتحول إلى الريف<sup>(2)</sup>.

- أدى هذا النوع من الشراكة إلى عودة العديد من الفلاحين إلى أراضيهم (قراهم) بعد أن هجروها إلى المدن (البنادر)، خاصة وأن معظمهم ممن أضرروا في أعمال السخرة.

- مثلت هذه اللائحة دافعاً وهمياً، ولكنه قوي جداً نحو هجرة الكثير من سكان القرى الذين فقدوا أراضيهم نحو المدن على أمل تكوين رأسمال كافٍ لعودتهم لأملأهم المسلوقة، ولكنهم غالباً لا يستطيعون ذلك، ويبقون في المدن في أعمال هامشية.

#### الملح الثاني: نزوع عباس نحو إعادة الهيئَة الاحتكارية في المجال الزراعي؛

بعد سقوط الاحتكارات في أواخر عهد محمد علي، نشطت حركة التجارة بين القرية والمدينة، وأصبح شراء المحصول قبل جَنْبِهِ 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 محتكراً 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"<sup>(3)</sup>. 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 سائداً 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 المقترض للمدن كحلقة وسيطة بين الإنتاج الأولي والاستهلاك، سواء كان محلياً أو تصديرياً، خاصة إذا وضع في الاعتبار أن التصدير كان هو الهدف الأول للتجار أو الوكلاء التجاريين للدول الخارجية، فكانت المحاصيل تشحن من القرى إلى الموانئ رأساً، 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 تحديداً.

### الصناعة:

أجمع معظم الباحثين على أن عصر عباس كان عهد ردة عمرانية بوجه عام، وصناعية بوجه خاص، إن صح التعبير، فيذكر الراجحي: "وأفضل ما بقي من المعامل والمصانع التي أنشأها جده؛ بحجة الاقتصاد في النفقات"<sup>(1)</sup>. كما يذكر البطريق: "كان عباس حاكماً غليظ القلب، رجعيّاً ضيق الأقبى، 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"<sup>(2)</sup>. بينما تذكر نوال قاسم: "استمر في سياسة إغلاق المصانع المتبقية من عهد محمد علي، كما استغنى عن المهندسين والعمال؛ بحجة الاقتصاد في النفقات، فوجد أنه أبطل مصنع الطرابيش بنفوه، 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 المخازن، وبعض مصانع الأقمشة؛ لسد حاجة القوات العسكرية، وصنع البنادق بالقاهرة، والمطبعة الأميرية، ومدبغة الإسكندرية"<sup>(3)</sup>.

وجدير بالذكر أن دوافع عباس لإغلاق بعض الصناعات أثرت كثيراً 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<sup>(4)</sup>. 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 الراجحي: 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، ص 167.

الباب المفتوح التي بدأت منذ ذلك العهد<sup>(1)</sup>.

ولنا أن تنخيل حجم ما تعرضت له المدن المصرية خلال هذه الفترة من تذبذبات شديدة جداً 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 لقرانهم كمالا لا أجراء.

### التعليم:

ساءت حالة المدارس عموماً 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 الرافي هو نفيهم من مصر، وانتقى من تلاميذ المدارس التي أقفلها عدداً منهم، أدخلهم مدرسة أنشأها عام 1849هـ وسماها (المفروزة)، إشارة إلى أنه أفرز تلاميذها من بين طلبة المدارس، وكانت هذه المدرسة بمثابة مدرسة تجهيزية حربية<sup>(2)</sup>.

وأشار كثير ممن عاصروا هذه المدرسة إلى الاهتمام البالغ بها في أوائل حكم عباس، إلا أنها لم يطل عمرها، وأصابها الإهمال كغيرها<sup>(3)</sup>.

### التجارة:

#### أولاً: 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<sup>(4)</sup>، واحتل ميناء الإسكندرية مركز الصدارة في عملية التصدير والاستيراد؛ حيث مثل وحدة خلال هذه الفترة نحو 80٪ من عمليات شحن واستقبال الصادرات والوارد، وظهر في هذه الفترة القوة البالغة لتأثير الوكالات التجارية الدولية على عمليات الصادرات والوارد والوصول - كما ذكر سابقاً- إلى قلب مصادر الموارد الأولية بالقرى.

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

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

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

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

## ثانياً: 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 رئيسيين، 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 شوناً 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<sup>(1)</sup>.

كما أقام بعض الرأسماليين بعضاً من الشون الخاصة، أخذت في الازدياد مع الوقت وزوال تأثير احتكار الدولة للتجارة، وتملك معظم هذه الشون الأجانب والأقباط<sup>(2)</sup>.

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<sup>(3)</sup>، ولكن لرغبة التجار (والذين كانوا يتعاملون بنظام النسبته الذي جرّمه 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 الزقايق منذ عهد عباس؛ ومحاولين العودة للشراء من الفلاحين مباشرة، ولكن رفض طلبهم، بل إنه قدم في عهد إسماعيل باشا اقتراحاً بأن تعمم هذه الحلقات على كل مدن (بنادر) القطر، وهو ما تمت الموافقة عليه عام 1882هـ، ولم يكن لزاماً على أصحاب الأقطان بيعها داخل هذه الحلقات، ولكن في حال البيع خارجها لا يكون للبتاع أو المشتري الحق في رفع دعوى لأي نزاع ينشأ بينهم<sup>(4)</sup>.

والجددير 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 سيأتي 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<sup>(1)</sup>.

وتعتبر مصر مثلاً قوياً 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 ممرًا عالمياً سهلاً 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 سهلاً ميسورًا من مراكز إنتاجه إلى موانئ تصديره؛ مما أدى إلى نمو مدن الأرياف التي كانت تجمع عندها الأقطان؛ تمهيداً 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<sup>(2)</sup>، فلم يكديفتح الخط الحديدي بين ليفربول ومانشستر في إنجلترا عام 1830م، حتى أخذ المهندس الأسكتلندي توماس جالواي، الذي كان يعمل في خدمة محمد علي<sup>(3)</sup> 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 بلدي 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 مستخدماً بينها، ونجح فعلاً في إقناعه بإنشاء ذلك الخط، وسافر فعلاً 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<sup>(1)</sup>، كما قام بإنشاء خط حديدي آخر قصير في ضواحي الإسكندرية<sup>(2)</sup> بين المكس ومحاجر الدخيلة<sup>(3)</sup>، وغير ذلك فيما بعد<sup>(4)</sup>.

وفي 2 أغسطس عام 1849م توفي محمد علي، وتولى عباس رسمياً 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، وفعلاً نجحت بريطانيا في تخطيطها، لدرجة أنه قبل صدور فرمان السلطان، 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، ص 1855.

(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 أردباً، وكانت المركبة إذا أطلقت على شريط السكة الحديد تسير تلقائياً حتى تبلغ نهاية الرصيف، فتلقي حمولتها من الحبوب في المجاري الخاصة بالسفن؛ لتهبط إلى عنابرها، وبذلك سهلت عمليات الشحن، وأصبحت سريعة، وقل عدد العمال اللزيمين، 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 عامًا 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، وفعلاً 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 فعلاً 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 طبقاً لمعاهدة سنة 1841م، وأصبحت مصر تسير 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، واندجت 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<sup>(1)</sup>، 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 والقوائد والأرباح والعمولات<sup>(2)</sup>.

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 ل نابليون

(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، فضلاً 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 سهماً<sup>(1)</sup>.

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<sup>(2)</sup>، 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، وقيمتها 28 مليون فرنك<sup>(3)</sup>، بضمن 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 بقرص استهلاك 1٪، بسعر إصدار 92.2٪؛ مما جعل قيمته الحقيقية تصل إلى 2.400.000 جنيه، وخصص لضمن هذا القرض إيرادات الحكومة من مديرتي الغربية والمنوفية<sup>(4)</sup>.

ويلاحظ على هذا القرض أنه تم بالاتفاق المباشر بين سعيد - أو من يمثلونه من رجال الإدارة - والبنك، دون اللجوء إلى حكومات الدول الأجنبية<sup>(5)</sup>، 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 مديرتين 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 PUBLIQUE 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 رؤوس 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 ماليًا، وإلى فقدان الكثير من مواردها؛ ومن ثم فقدان استقلالها الاقتصادي، الذي أدى إلى استعمارها عسكريًا 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 إجباريًا على جميع فئات الشعب الغني والفقير على حد سواء، ولكنه أقر نظام البدل<sup>(1)</sup>، الذي أعاد التجنيد بعد ذلك حكرًا على الفقراء وحدهم، وهو ما أكدته الراجعي على أنه واقع حال الجيش في مصر عام 1932م<sup>(2)</sup>، 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 الراجعي 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"<sup>(3)</sup>.

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 الراجعي: عصر إسماعيل، جزء أول، مرجع سابق، ص 35.

(3) عبد الرحمن الراجعي: 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.

### ثانياً: 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 فوراً في إعادة إصلاح الأسطول العائد لتوه من حرب القرم، ولكن إنجلترا كانت ما زال ماثلاً 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 فرمان المذكور، فأصدر أوامره بتكسير هذه السفن، وبيع أحشائها، وإحراق ما لا يصلح منها، وقام بتسريح ضباط وجنود الأسطول، وعين جزءاً كبيراً منهم في مطابخ قصوره كخدم<sup>(1)</sup>، كما باع بعضاً 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 ثمناً لإنجازاته.

### 3.2 الاقتصاد - الزراعة والصناعة:

ظهرت السمات الأساسية المكونة لشخصية الخديوي سعيد واضحة وجليّة 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 الراجحي: المرجع السابق، ص 38.

في قلوب الأمة المصرية الكريمة" (1).

وقد تجلّت 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 أراضي عام (1855م)؛ لتلافي بعض سلبيات لائحة الأراضي لعام (1847م) التي تم عرضها سابقاً، وخاصة فيما يتعلق بحقوق التوريث وتداول الأرض، إلا أنه نشأت العديد من المشكلات، وتعددت القضايا المعروضة على المديرية بشأن التعامل بالأراضي الزراعية. ومن هنا قضى سعيد باشا بأن يتم إيقاف العمل بلوائح الأطنان القديمة؛ لكثرتها واختلاف ما فيها، وكانت اللائحة السعيدية هي البديل لهذه اللوائح والتنظيمات القديمة.

#### اللائحة السعيدية سنة (1858هـ):

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

كما كان من أهم ما تضمنته هذه اللائحة من قواعد هو إعطاء من نزعت أراضيها الخراجية كلها أو بعضها للمنافع العامة أراضي بدلاً عنها، ولعل ذلك يعد نوعاً 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 مكفولاً لهم من قبل، كما كان تقرير حق الوراثة لأبناء صاحب الأثر المتوفى طبقاً للشريعة الإسلامية، سواء كانوا ذكوراً أو إناثاً، أحد القواعد المهمة التي أرسنها 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 بشرط، منها البناء والغرس أو إنشاء السواقي على هذه الأراضي، حقيقة أن هذه الأعمال لم تكن تيسر إلا

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

للقادريين 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 أمراً 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 حالاً بدون إمهالهم"<sup>(1)</sup>.

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 نفتتها بفعل الميراث؛ مما يفقدها تخصصها المحصولي ونفعها العام، خاصة بعدما أصبح الفلاح حراً 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 معاش موحدة، فلا يقومون بتقسيم أرض العضو المتوفى، ولكن يستمرون في زراعة أرضهم معاً، 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 تفتت الحيازة الجماعية، فإنه لا يجوز انفصال شخص عن هذه البيوت إلا بسبب واضح ومفيد، (حيث نصت اللائحة على ألا يكون الفرز إلا بعدر واضح، بعد التحقق وثبوت العذر)، وهكذا فإن محرري اللائحة السعيدية كانوا على وعي تام بأهمية البيوت الجماعية الكبيرة بالنسبة للاقتصاد الريفي"<sup>(2)</sup>.

ويمكن هنا ملاحظة أن محرري اللائحة السعيدية قد نبهوا إلى نقطتين غاية في الخطورة، دائماً 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.

- تفتتت الملكية الزراعية من خلال عملية التوريث.  
وتكمن الملاحظة هنا في أن هاتين النقطتين هما ما صاحبنا كل قوانين إعادة توزيع ملكية الأرض الزراعية، وعلى الخصوص قوانين الإصلاح الزراعي التي عمل بها في مصر في أواسط القرن العشرين، كما سيلى بيانه في الفصول القادمة.  
وبعد ذلك فإن هناك بعض الإصلاحات الضريبية التي كان لها أثر إيجابي في استقرار أحوال الريف المصري<sup>(1)</sup>، ومن ذلك:

- إلغاء متأخرات الضرائب عن الفلاحين جملة واحدة، وقد بلغت هذه الضرائب نحو 800.000 جنيه، وكما يقول الرافي: فإن ذلك المبلغ ضخماً جداً إذا قيس بثروة ذلك العصر.
- ترغيب الأهالي في سداد الضريبة نقدًا لا عينًا، وبذلك أصبح الفلاح حرًا 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 ماليًا 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 الرافي: عصر إسمايل، جزء أول، مرجع سابق، ص 31، 32.

- بيع ممتلكات الدولة (مصانع - متاجر ... إلخ) في فترة الدراسة، بيع القطاع العام حالياً. وسيأتي بيان هذه المقارنات تفصيلاً 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<sup>(1)</sup>.

وقد أعطى سعيد باشا بعض الشركات والمؤسسات الأجنبية امتيازات للعمل بمصر، ويمكن عرض أبرز هذه الامتيازات في الآتي<sup>(2)</sup>:

- 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 مصنعاً 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 بعضاً من محالج القطن، التي كانت تشكل أكثر الاستثمارات الصناعية ربحية في هذه الآونة، وقد بلغ عدد المحالج التي أنشأها سعيد في هذه الفترة 26 محلجاً، تم توطين معظمها في القاهرة<sup>(3)</sup>.

(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 فرمانات 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 نسبياً 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 أثراً 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 (بها في ذلك أهل الطوائف والحرف) إلى ثلثي عدد العمالة الصناعية في عهد جده منذ خمسين عامًا مضت<sup>(1)</sup>.

وذلك يمثل بشكل واضح تفسيراً باكراً لواقع المدن المصرية الذي يتم قراءته اليوم، من كونها مدناً 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 لاحقاً، 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 نموذجاً مجسداً 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 إيراز هذا الرأي من الفكر إلى العمل"<sup>(2)</sup>، ومن جهة أخرى نراه يقول مبرراً لخاصته سر إغلاقه للمدارس، وعدم اهتمامه بالتعليم بما نصه: "لماذا أفتح إليه أعين الناس؟ إن حكمهم يصح أصعب"<sup>(3)</sup>، فكيف يحاكم يملك مثل هذه الازدواجية في النظرة أن يحقق عمرناً، بينما العمران في رأي ابن

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

(2) عبد الرحمن الراجعي: 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

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 دائماً عند طبقة الأساس، والتي قوامها الأنشطة الأولية حضرياً (الضرورات الحياتية)، ويدل ذلك أيضاً -بطريقة عكسية- على منطوية التكتيف 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 أيضاً مدرسة الطب بقصر العيني، ثم أعاد افتتاحها بعد عامين (1856م)، ومع عدم اكترائه بنشر التعليم بين المصريين، كان يمنح إعانات كبيرة للمدارس الأجنبية التي انتشرت في القاهرة والإسكندرية في تلك الأيام؛ بل كان أيضاً 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) طالباً<sup>(1)</sup>.

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

(1) عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي، مرجع سابق، ص 122، 123، ولزيد 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<sup>(1)</sup>.

ولنا أن تنخيل حركة التعليم التي أصابها الركود والاضمحلال بشكل شبه تام منذ أواخر عهد محمد علي منذ عام (1845م) تحديداً، واستمر حتى نهاية عصر سعيد، أي نحو عشرين عاماً، كانت كفيلاً بأن تعود بمصر مرة أخرى لنقطة البدء عند بدايات القرن التاسع عشر، اللهم إلا ما أنتجته فترة محمد علي وبعثاته الخارجية من طبقة محدودة جداً 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 مقصداً 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<sup>(2)</sup>. وقد قام سعيد باشا بما يمكن أن يقال عنه إعادة حفر لها بالكامل؛ حيث عمل في تطهيرها 115 ألف فلاح لمدة 22 يوماً، تولوا تطهيرها، وأنشأ طلمبات العطف لتغذيتها بالماء باستمرار؛ حتى تسهل الملاحة فيها<sup>(3)</sup>، ويذكر الرافعي أنه من ناتج التطهير فقد تم إنشاء طريق بمحاذاة الترعة وبعرض عشرة أمتار<sup>(4)</sup>، 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 الحنة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 228.

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

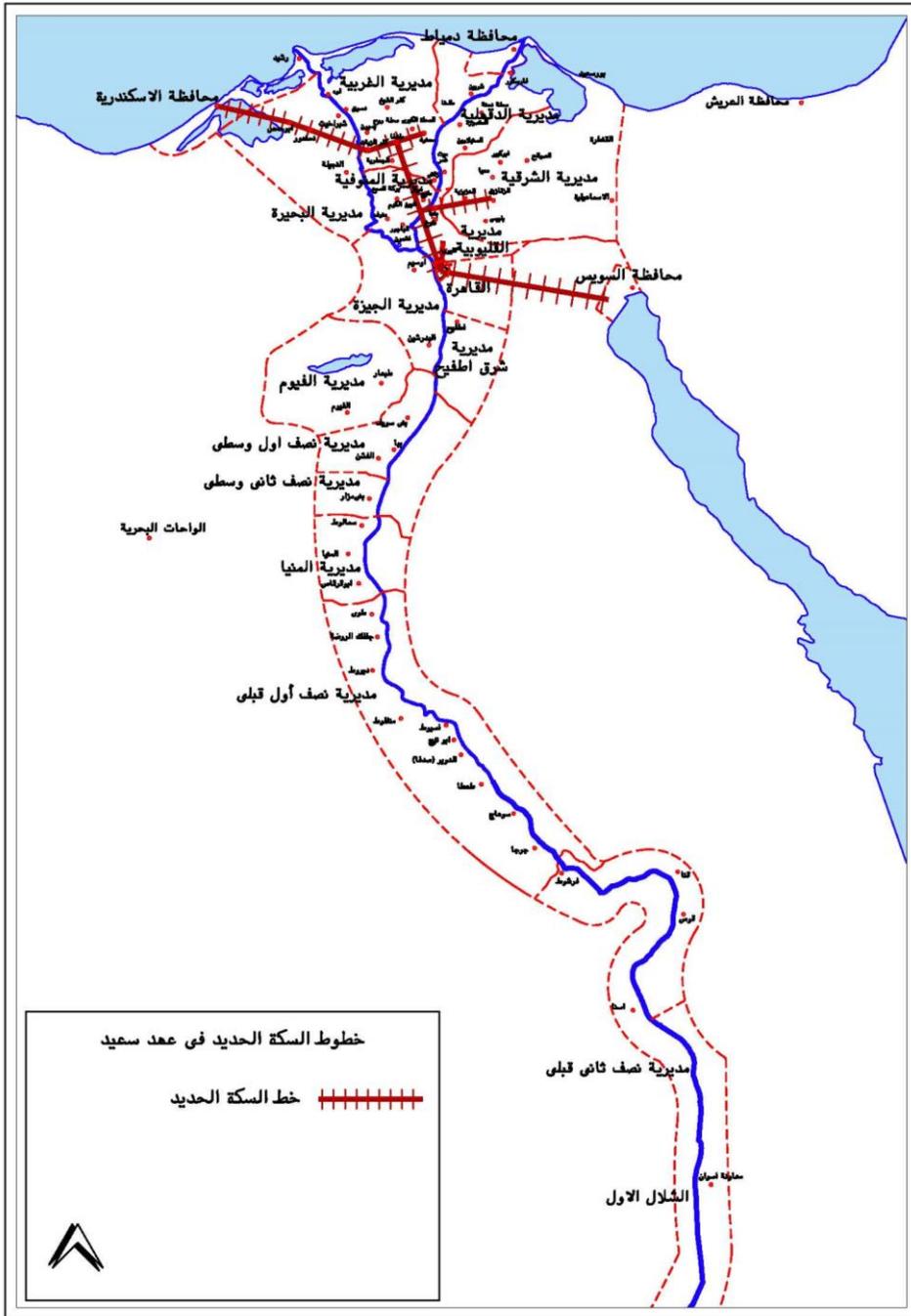
ويرى الراجحي أن نجاح هذا المشروع هو ما شجع ديليسبس على إغراء سعيد باشا بتسخير الآلاف من الفلاحين في حفر قناة السويس؛ حيث انتهى الأمر بتسخير الألوف المؤلفة من الفلاحين في عمل يراه الراجحي عاد بالضرر الويل على مصر والمصريين<sup>(1)</sup>.

#### تطوير شبكة النقل بالسكك الحديدية وتوسعتها:

اغتيال 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 ميلاً 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<sup>(2)</sup>.

(1) عبد الرحمن الراجحي: 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 نتخبروا مع المقامات اللازمة؛ للاهتمام بإتمام بناء المحطة في الإسكندرية بسرعة عظيمة، ولباشرة 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 الموضوعية 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

وفعالاً، تم في عهده إنشاء محطة سكة حديد القباري التي كانت تستخدم للركاب والبضائع معاً 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 فيها بعد<sup>(1)</sup>.

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 بدلاً 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 الخزنة المصرية في ذلك الوقت<sup>(2)</sup>، 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، وإنشاء هذا الخط تم ارتباطاً بأوروبا 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 سعيداً 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 لنزته الخاصة، فكان قد اعتبر طنطا مركزاً لالتقاء بعض تلك الخطوط، وأنشأ الخط من طنطا إلى محلة روح عام 1857م، وأكمله إلى سمند عام 1859م؛ باعتبار أن سمند تقع على فرع دمياط، وبذلك يمكن أن يتصل الخط الحديدي بالملاحة النهرية بميناء دمياط التي كانت الميناء الرئيس لتجارة الشام وتركيا، ثم مد خطاً من بنها إلى الزقازيق عام

(1) محمد أمين حسونة: مصر والطرق الحديدية، ص 120، 121، وأيضاً: 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 موقفاً، 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 رسمياً أول نوفمبر من ذلك العام.

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

1860م، وخطاً من طنطا إلى ميت بره عام 1861م؛ لخدمة أراضيهِ الزراعية، وقام بازدواج خط القاهرة قليب عام 1861م، كما أنشأ خطاً للنزهة يمتد من الإسكندرية غرباً لمسافة 19 كيلو متر عام 1860م (خط مريوط)<sup>(1)</sup>، وفي 6 أغسطس 1860م، منح أحد البريطانيين امتيازاً لإنشاء خط حديدي يربط الإسكندرية بضاحية الرمل<sup>(2)</sup>، وهو الخط الذي تحول فيما بعد ليكون خطاً 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 فرمانات التي يوسع بها نطاق الاستقلال<sup>(3)</sup>، ومن المعلوم أن الأموال التي كانت تدفع للباب العالي كان مصدرها الاستدانة من أوروبا، فهو يستقل بمصر شرقاً بما يهيئ احتلالها غرباً، ويكفي هنا الإشارة إلى إجمالي المبالغ التي قدمت رشوة للباب العالي؛ حيث بلغت طول سني حكمه نحو اثني عشر مليوناً من الجنيهات<sup>(4)</sup>، 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 ألفاً (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 1866م وحتى عام 1955م، وبلغت قيمتها دون فوائدها أكثر من 25 مليون جنيه مصري<sup>(5)</sup>. عموماً 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 الرفاعي: المرجع السابق، ص 77، 78.

(4) عبد الرحمن الرفاعي: المرجع السابق، ص 78، وللمزيد راجع كتاب: الدين العام، مرجع سابق، من ص 22، 29.

(5) عبد الرحمن الرفاعي: 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 فرمان في التالي<sup>(1)</sup>:

- 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 يتغيه الخديوي.
- حق بناء السفن الحربية، ماعدا السفن المدرعة التي يجب لإنشائها تصريح من الحكومة التركية.

ولعل أهم ما يعنينا في هذا فرمان، 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 فرمان 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 فرمان حتى دخلت إنجلترا مصر بجيوشها؛ لتؤسس حلقة جديدة في حلقات التاريخ المصري.

ويمكن هنا الإشارة إلى أن إجمالي الديون (الحقيقية وليست الاسمية) التي تراكت في عصر إسماعيل بلغت نحو 47 مليون جنيه إسترليني، حسب ما ذكره لهيطة<sup>(2)</sup>، بينما في تقدير يحيى محمود<sup>(3)</sup> -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 الترعة ... 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 خسرت مصر وعمرانها من خلال هذه العلاقة المختلة إن صح التعبير.

(1) الوقائع المصرية، العدد 517، 17 يوليو عام 1873 م.

(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 والأناية لم يتخللها أي شعور بالعطف أو بالرفقة أو بالواجب نحو مصر، ومعظم الأوروبيين الذين جاءوا إلى هذه البلاد كانوا من أخط الطبقات، ولم يكن همهم إلا الإثراء على حساب البلاد"<sup>(1)</sup>.

وعلى الرغم من إدراك إسماعيل لهذه الحقيقة إلا أن نزعته نحو كل ما هو أوروبي كصفة شخصية غلبت على أعمال عقله فيما يدور حوله من مجريات الأمور، حتى تنبه لذلك الخطر الداهم في آخر عصره؛ إذ رأى الدول والجاليات الأوروبية التي طالما تودد إليها ويمكن لها من مرافق البلاد، تضطره إلى بيع أملاكه وأملاك عائلته وفاءً لديونه، ورأى النفوذ الأوروبي يشل سلطته، إلى أن انتهى الأمر بأن خلعتة الإرادة الأوروبية عن حكم مصر، ولنا أن نلاحظ أن ما حدث في ذلك العصر تكرر في عصور تالية بأشكال مختلفة<sup>(2)</sup>.

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 ميلاً لفرنسا صاحبة امتياز حفر قناة السويس، بينما إنجلترا صاحبة امتياز خطوط السكك الحديدية، ويذكر الرافي 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 مجحفاً لحق مصر (كما كان متوقفاً)، وإلزامها بدفع تعويضات باهظة (تقدر بالملايين) للشركة<sup>(3)</sup>، 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 الشؤون 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 إنجلترا على مديريات مصر الجنوبية في السودان،

(1) عبد الرحمن الرافي: 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) اسماً لمقدمته في علم الاجتماع (العمران).

(3) عبد الرحمن الرافي: عصر إسماعيل، جز أول، مرجع سابق، ص 89.

حتى انتهى الأمر بأن فرضت عليه تعيين (غوردون باشا) الإنجليزي حاكمًا عامًا على السودان، ويذكر الراجحي 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<sup>(1)</sup>، 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 أملكه الزراعية التي كانت تعرف بالدائرة السنوية حوالي 504 ألف فدان، موزعة على الوجهين القبلي والبحري، وكان يلزمه نفقات باهظة لاستزراعها وربها ونقل محصولها)<sup>(2)</sup>؛ وما زاد من تراكم الديون في عهد إسماعيل هو تطلع الأجانب لتلبية رغبات الخديوي المالية بفوائد ربوية عالية، وسعر إصدار منخفض، كما ساعد نفاذ الفائض المالي لدى كبار التجار، والذي منعهم من شراء سندات الخزنة (حيث تسابق هؤلاء التجار على شراء الأطنان 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<sup>(3)</sup>، وبيانات القيمة الاسمية والحقيقية للقروض في عهد إسماعيل، كما ذكرها يحيى محمود<sup>(4)</sup>، 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:

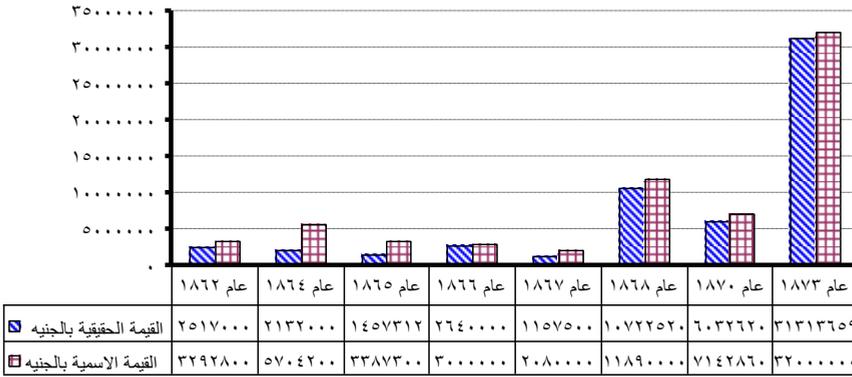
- إن ما حصلت عليه مصر فعلياً لا يزيد عن 81٪ من قيمة القروض التي تحملتها.
- إن أكثر هذه القروض إجحافاً هو القرض من البنك العثماني؛ حيث لم تحصل مصر إلا على أقل من 56٪ من قيمة القرض الذي تحملته.
- إجمالي قروض الخديوي سعيد سنة 1862م لم تمثل إلا حوالي 5٪ من جملة القروض الاسمية.

(1) لمزيد من التفاصيل يمكن الرجوع إلى كتاب يحيى محمد محمود: الدين العام، مرجع سابق، من ص 23 إلى ص 28، وكتاب عبد الرحمن الراجحي: 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 السنوية؛ حيث يشير الأمر رقم (17) لعام 1874م إلى اقتراض 20 ألف جنيه إسترليني لشراء معدات ري للدائرة السنوية.

(3) محمد فهمي لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 151.

(4) يحيى محمد محمود: الدين العام، مرجع سابق، ص 30، نقلاً من الأرشيف الأوروبي، صندوق الدين.



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 ديناً على الدولة، تتحمله الحكومات المتتالية منذ ذلك التاريخ<sup>(1)</sup>.

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، يُخصص 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<sup>(2)</sup>.

وذلك يعني أن نصف أراضي الدولة الزراعية ومرافقها الحيوية تقريباً ظلت رهناً 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 شؤون الحياة بوجه عام والعمليات الإنتاجية بوجه خاص، ولا يخفى ما في ذلك من تأثير على دور المدن، والذي أصبح محكوماً بأهداف تختلف كثيراً 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<sup>(1)</sup> 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 فانار 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 مضافاً 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<sup>(2)</sup>، 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<sup>(3)</sup>.

كما توجه أيضاً إلى الولايات المتحدة الأمريكية، وطلب بعثة عسكرية للاستفادة منها؛ مما يؤكد اهتمام إسماعيل بنقل التطورات العسكرية الحديثة إلى مصر<sup>(4)</sup>.

كما أسس هيئة لترجمة المنشورات العسكرية في يونيو سنة 1864م، عرفت باسم قلم الترجمة بالمدارس العسكرية، يهتم بتزويدها بالمادة العلمية المستحدثة من أوروبا وببقية دول العالم.

(1) الوقائع المصرية بتاريخ 10 أغسطس عام 1871م، وتحويل الأكياس إلى جنهيات 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 شؤون 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 مخزنة من الضعف والارتباك<sup>(1)</sup>.

ويذكر الرافي نقلاً عن إسماعيل باشا سرهنك أن عدد الجيش المصري عام 1873 م بلغ نحو 90 ألف مقاتل من جند وضباط وتلاميذ مدارس عسكرية، وإذا أضيف إليه الجيش الذي كان مرابطاً 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 تماشى في نظام البديل على ما فيه من ظلم، كما رفع مدة التجنيد الإجبارية حتى وصلت إلى 14 سنة، بعد أن كانت عاماً واحداً 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 خلطاتهم من الأجانب وأهل الحضرة، فمثلوا مع عمال السخرة نسبة لا يستهان بها من سكان الحضرة.

#### 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)، وأحى 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 جهوداً كبيرة في إحياء البحرية المصرية، ولكن عقبات جمّة اعترضت سبيله؛ ذلك أن الحكومة التركية رأت البحرية المصرية آخذة بأسباب النشاط والقوة، وعلمت بأن إسماعيل أوصى على ثلاث مدرعات في فرنسا، ومدرعتين آخرين في النمسا، وأن هذه المدرعات قد تم صنعها، وأرسل الخديوي

(1) عبد الرحمن الرافي: عصر إسماعيل، جزء أول، مرجع سابق، ص 181.

سنة 1868م طواقمها من الضباط والبحارة ليتسلموها، فاعترضت على تسليمها، وتذرت بأن الفرمانات لا تبيح لمصر إنشاء السفن الحربية المدرعة، فانتهى الخلاف بأن ابتاعتها تركيا لنفسها.

وكان هذا الاعتراض يبعاز 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 العزيفية؛ 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 سعاة 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 بالغاً درجة كبرى من التقدم.

وكان لبواخر (الشركة العزيفية) 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، وحوّلها إلى إدارة من إدارات الحكومة عرفت بمصلحة (وابورات البوستة الخديوية)، فاستمرت مطردة، واتسع نطاق أعمالها، وصار لها من البواخر الكبيرة ست وعشرون باخرة<sup>(1)</sup>، تحوب 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، النাকা، الفيوم، البحيرة، الشرقية، الدقهلية، طنطا، شندي، شين، كوفيت، دسوق، سمنود، المنيا، الجعفرية، مسير، المنصورة، المحلة، النجيلة، دمنهور، الزقازيق، الحجاز، الحديدة، ينبع، القصير، سواكن، مصوع.

(فابريقة) في ترسانة الإسكندرية؛ للقيام بما تحتاجه من الإصلاح، وبقيت هذه الإدارة الكبيرة ببواخرها وملحقاتها - كالحوض وفابريقة الترسانة - ملكًا للحكومة، إلى أن باعته في عهد الاحتلال، إلى شركة إنجليزية، بأبخس الأثمان، فانتقلت تلك المنشآت البحرية العظيمة، وهذه الثروة القومية الضخمة، إلى أيدي الإنجليز، وأُنزل 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 داخليًا والمؤثرات الخارجية الضاغطة والمستمرة، وبين بعض النجاحات وكثير من الإخفاقات في تحقيق هذا التوازن، فإنه تمت صياغة السياسات الداخلية في عهده.

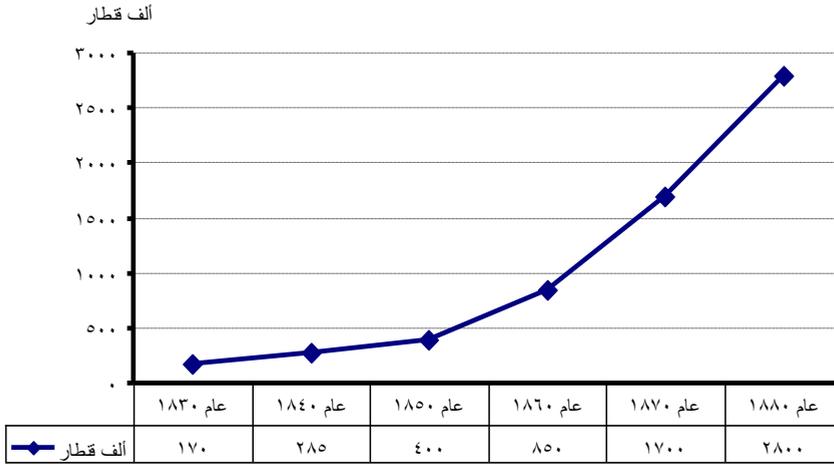
الزراعة والري:

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 تصنع 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.

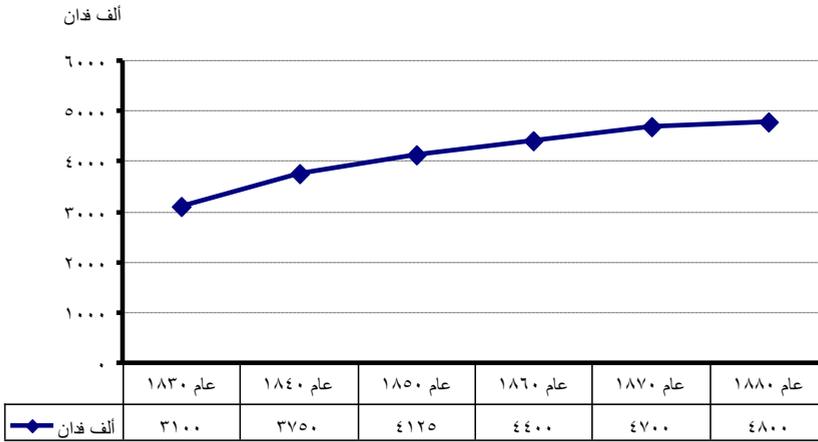
ويظهر هنا تأثير الحرب الأهلية الأمريكية (1861-1863م) التي حرمت السوق العالمية من مصدرها الأكبر؛ حيث خلفت ما أطلق عليه "مجاعة القطن" على دفع زراعة القطن في مصر قدمًا، حتى وصل عام 1880م إلى نحو 2.8 مليون قنطار<sup>(1)</sup>، غير أن هذا التوسيع كان بلا شك على حساب زراعة الحبوب، وخاصة القمح، والذي أصبح باطراد 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 التربة 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 للملكيات 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<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup>، 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، فمثلاً 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<sup>(3)</sup>.

واحتكار الأجانب لمعظم محصول القطن في نهاية عصر إسماعيل وعدم تنوع المحاصيل والرغبة الشديدة في تصدير القطن الخام، كل ذلك وإن كان صاحبه بعضاً من النشاط التجاري داخلياً ومعظمه خارجياً، إلا أن ذلك لم يكن ليساعد المدن على النمو الحضري المأمول؛ حيث إنه يمكن القول إنه أصبحت هناك ثروة تناسب عكسياً 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<sup>(4)</sup>، فإن المنظومة الاقتصادية في هذه الفترة لم تكن دافعاً نحو ازدهار المدن فعلياً؛ بل إن تطورها كان ظاهرياً 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 كثيراً 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<sup>(5)</sup>.

#### - 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، ص 145، 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.



منها، وأكمل إسماعيل حفرها، طبقاً لما تم الاتفاق عليه بينها، وهذه الترعَة تروي مديرتي القليوبية والشرقية وجهات قناة السويس.

#### - الترعَة الأخرى؛

ومن أهم أعمال الري في ذلك العهد إصلاح رِيَّاح المنوفية الذي أنشئ في عهد سعيد باشا، وإعادة حفره وتعميقه، وبناء قناطره، وقد اجتمع لهذا العمل نحو ثمانين ألفاً من العمال والفلاحين، وتم حفره من الفم إلى التقائه ببحر شبين سنة (1868م) في مدة ستين يوماً<sup>(1)</sup>، ولما تم حفره تحولت منابع جميع الترع التي كانت تأخذ مياهها من النيل، فصارت تستمد مياهها من الرياح المذكور، وصار أهم مصدر للري في مديرتي المنوفية والغربية، وفي سنة 1870م أصلحت طلمبات العطف وزيدت قوتها، فصار في مقدورها تغذية ترعة المحمودية يومياً بثمانمئة ألف متر مكعب من المياه<sup>(2)</sup>.

وأنشئت عدة ترع بالشرقية وبالبحيرة والقليوبية وبالدهليّة، كل ذلك أثر كثيراً 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:

- الترعَة 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 صالحاً للملاحة النيلية- ساعدت كثيراً 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.

سبيلي 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 جداً في أعمال حفر وتطهير الترع (بالإضافة إلى مشروع قناة السويس وباقي مشروعات المنافع العامة)، وقد أثر ذلك كثيراً على توزيع السكان، فعلى سبيل المثال فقد كان هناك 100 ألف عامل يعملون بالسخرة في حفر التربة الإبراهيمية لمدة ست سنوات<sup>(1)</sup>، وكذلك كان هناك ثمانون ألفاً يعملون في رِيّاح المنوفية لمدة ستين يوماً، ومما يذكر أن عمال السخرة هم نواة تكون مدينة الزقازيق؛ حيث إن نشأة هذه المدينة كانت مركزاً 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<sup>(2)</sup>، وعنيت الحكومة بالمحافظة على جسور النيل والترع.

- إصلاح القناطر الخيرية، وقد ظهر خلل في بعض عيون القناطر الخيرية سنة 1867م<sup>(3)</sup>؛ بسبب ضغط المياه، فوجه إسماعيل عنايته لمعالجة هذا الخلل، وأنجز هذا الإصلاح في عهد إسماعيل.

والجددير بالذكر أن إصلاح القناطر الخيرية جعلها تصل بالمساحة المروية رِيّاً دائماً 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 تماماً في عهد إسماعيل؛ حيث بلغت تكلفة الإصلاح 1.2 مليون جنيه؛ مما جعله يتوقف عن إصلاحها حتى قامت حكومة الاحتلال بإصلاحها عام 1883م<sup>(4)</sup>.

#### ثانياً: مجالس تفتيش الزراعة ووزارة الزراعة:

قرر إسماعيل إنشاء مجالس بالأقاليم، سميت (مجالس تفتيش الزراعة)، منها مجلسان بالوجه البحري،

(1) عبد الرحمن الراجحي: 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<sup>(1)</sup>، والغرض منها البحث في الوسائل الكفيلة بتحسين الزراعة وإنائها، وتوزيع مياه الري، وكان تأليفها تنفيذاً لقرار مجلس شورى النواب، وأنشئت وزارة الزراعة للعناية بالشئون الزراعية عامة، وجعلت مرجعاً لمجالس تفتيش الزراعة.

### التعليم:

تولى إسماعيل الحكم ومعظم المدارس التي أنشأها محمد علي مقلعة، ولم يكن باقياً منها سوى مدرسة الطب والصيدلة ومدرسة الولادة (القابلات)، ومدرسة حربية، ومدرسة ثانوية، وأخرى ابتدائية، ومدرسة البحرية بالإسكندرية، فبعث النهضة العلمية من مرقدتها، ونفخ فيها روح الحياة والنشاط، وأعاد تأليف ديوان المدارس (وزارة المعارف)، ووجه همته إلى إنشاء المدارس على اختلاف مراتبها وفنونها<sup>(2)</sup>؛ حيث تنوعت المدارس التي أنشأها بين عسكرية، وعالية، وابتدائية، وتخصصية<sup>(3)</sup>. 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<sup>(4)</sup>، فزادها إسماعيل إلى أربعين ألفاً، ثم بلغت - كما ذكر علي باشا مبارك<sup>(5)</sup> - 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 مجانياً، 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 جميعاً 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 الراجعي: 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، ص 89.





## 1 - نهضة الصناعة وتدهورها:

قام جمال حمدان<sup>(1)</sup> 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، فضلاً عن المصانع الحربية بالطبع، غير أن محاولة محدودة في الاتجاه العكسي حدثت تحت إسماعيل، ولكنها كانت أساساً 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 لخمومية تصنيع هذا المحصول محلياً بل موضعياً؛ أي فقط لاستحالة تصديره خاماً، كذلك فلقد كانت هذه الصناعة تحدم أساساً مصالح إسماعيل الخاصة، الدائرة السنية، ممثلة في أبعاديات القصب المركزة في مصر الوسطى بوجه خاص والمنيا بوجه أخص، فكان هناك أكثر من 60 مصنعاً للسكر، وكان الإنتاج يغطي الاستهلاك المحلي، ويترك فائضاً كبيراً 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 مستقطباً معظمه في الدلتا وحدها تقريباً، 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 والمدابع والورق والملابس والطرايش والمخازن، وأخيراً الماء والغاز... إلخ، وهي في كل ذلك كانت محدودة العدد والقوة للغاية.

### أولاً: عوامل تطور النشاط الصناعي في عهد إسماعيل:

هناك عدة عوامل ساعدت كثيراً 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 جيداً في ذلك العهد.
- وفرة المحصول الزراعي، وخاصة محصول القطن، أدى بشكل مباشر إلى إنعاش صناعات حلج وكبس القطن.
- تأثرت مصر كثيراً 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.
- انعاش 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<sup>(1)</sup>:

حلج القطن وكبسه:

يعتبر أهم ما يميز صناعة حلج القطن وكبسه هو تحولها كيميائيًا؛ 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 الحتة<sup>(2)</sup> 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<sup>(3)</sup>:

اهتم إسماعيل بصناعة الغزل والنسيج، فأنشأ مصانع لنسج القطن والنبيلة والصوف، كما أنشأ مصانع أخرى لصنع الأبسطة والفتة، فكانت الحكومة تملك مصنعين للمنسوجات الصوفية والقطنية؛ أحدهما في بولاق، والآخر في شبرا، وبلغ عدد العمال بهذه المصانع يومئذ 1612 عاملاً، وكان يصرف منها للعساكر البرية والبحرية<sup>(4)</sup>.

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<sup>(5)</sup>.

صناعة الورق والطباعة:

أنشئ سنة 1870م -ولأول مرة- في مصر مصنع للورق بالقرب من المطبعة الأهلية ببولاق<sup>(6)</sup>، وبلغ عدد عمال هذا المصنع 220 عاملاً، وكانت مصر تستورد الورق بأنواعه المختلفة قبل إنشاء المصنع، والجدير بالذكر أن الهدف الأساسي لإنشاء هذا المصنع كان إنتاج الورق اللازم للف السكر المنتج محليًا. كما اهتم إسماعيل كثيرًا بفن الطباعة<sup>(7)</sup>.

(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 مصلحتنا الترسانة والسكة الحديد ما يلزمها من الجلود من المدبغة المذكورة بدلًا من الاستيراد، وكان في القاهرة عام 1875 م مدبغة أخرى للإنتاج المحلي، ولكن طاقتها لم تتعد نصف طاقة مدبغة الإسكندرية<sup>(1)</sup>.

صناعة السكر<sup>(2)</sup>:

في بداية هذه الفترة نقص إنتاج السكر؛ نتيجة للتوسع في زراعة وإنتاج القطن، وتشير الإحصاءات إلى انخفاض صادراته من 29.276 ألف قنطار سنة 1853 م إلى 10.90 ألف قنطار سنة 1866 م<sup>(3)</sup>، ولكن بعد اهتمام إسماعيل بمحصول السكر زاد إنتاجه بصورة كبيرة جدًا، 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 جدًا، بينما أنشأ محمد علي 3 مصانع للسكر<sup>(4)</sup>، كان إنتاجها محدودًا، ولم يكن لها أثر كبير في الاستهلاك المحلي؛ لأن السكر الوارد من الخارج كان أجود وأرخص ثمناً<sup>(5)</sup>. كما اهتم إسماعيل ببعض الصناعات المتنوعة الأخرى، مثل صناعة الطرابيش، وصناعة البناء، وطحن الحبوب، هذا بالإضافة إلى عدد لا بأس به من الصناعات الصغيرة<sup>(6)</sup>.

(1) أحمد الحنته: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 184.

(2) انظر ملاحق الفصل الثالث، ملحق رقم 7.

(3) أحمد الحنته: 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)<sup>(1)</sup>

الموقع	السنة	العدد	نوع الصناعة
القاهرة	1862	إضافة 26 محلجًا إلى 24 من قبل	حلج وكبس القطن
الإسكندرية	1873	67 مطحنًا	طحن الحبوب
القاهرة	1873	31 مطحنًا	
ما بين القاهرة والإسكندرية	1873	700 مطحن	
القاهرة	1870	إنشاء مصنع للورق	الورق والطباعة
القاهرة	1866	إضافة ماكينات للمطبعة الأميرية	
القاهرة	1866	مطبعة أركان الجيش المصري	
القاهرة	1860	المطبعة الأهلية القبطية	
القاهرة	في عهد إسماعيل	مطبعة المعارف	
القاهرة	في عهد إسماعيل	مطبعة وادي النيل	
الإسكندرية	في عهد إسماعيل	المطبعة الوطنية	
القاهرة	في عهد إسماعيل	المطبعة الوهابية	
القاهرة	في عهد إسماعيل	2 مصنع للمنسوجات القطنية والصوفية	
-----	في عهد إسماعيل	2 مصنع لغزل القطن وإنتاج الأقمشة البيضاء	
القاهرة	في عهد إسماعيل	مصنع أقمشة قطنية	الغزل والنسيج
القاهرة	في عهد إسماعيل	إنشاء مزرعة للتوت 1000 فدان	صناعات تحويلية
القاهرة	في عهد إسماعيل	إنشاء معمل حرير	
دمياط	في عهد إسماعيل	تأسيس 160 دكانًا لنسج الحرير	
دمياط	في عهد إسماعيل	تأسيس 62 دكانًا لصناعة الحرير	

(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)<sup>(1)</sup>

الموقع	السنة	العدد	نوع الصناعة
الإسكندرية	1870	إنشاء مصنع جديد	دباغة الجلود
القاهرة	1875	مدينة القاهرة	
بني سويف	1872	إنشاء 1 معمل جديد للسكر	السكر
مديرية المنيا	1872	إنشاء 9 معامل جديدة للسكر	
مديرية أسيوط	1872	إنشاء 1 معمل جديد للسكر	
مديرية قنا	1872	إنشاء 3 معامل جديدة للسكر	
مديرية الفيوم	1872	إنشاء 3 معامل جديدة للسكر	البناء
القاهرة	1866	7 ماكينات لمعمل البلاط والطوب	
قليوب	في عهد إسماعيل	مصنع للطوب	
الإسكندرية والسويس	في عهد إسماعيل	تجديد ترسانة الإسكندرية - إنشاء سفن حربية - إنشاء حوض عام من الحديد لإصلاح السفن بالإسكندرية - إتمام حوض ميناء السويس الذي بدأه سعيد باشا	ترسانات
الإسكندرية	في عهد إسماعيل	توسيع نطاق معامل الأسلحة	معمل أسلحة
القاهرة	في عهد إسماعيل	إصلاح مصنع البارود	مصانع بارود
القاهرة	في عهد إسماعيل	إنشاء مصنع جديد	مصانع بنادق
القاهرة	في عهد إسماعيل	إنشاء معمل جديد	معمل خرطوش وقنابل
القاهرة	في عهد إسماعيل	إنشاء مصنع جديد	مصانع لصب المدافع
القاهرة	في عهد إسماعيل	85 مسبك حديد	معمل معادن أهلية
		73 معمل نحاس	
		80 محل تبيض	
		240 محل صانغ	
		ومحلات حدادين وسلحدارية	
الإسكندرية	في عهد إسماعيل	6 مسابك حديد	معمل معادن أهلية
		43 محل حدادة	
		20 محل نحاس	
		93 محل صياغة	

### ثالثاً: 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 توظيف 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 والعلية.

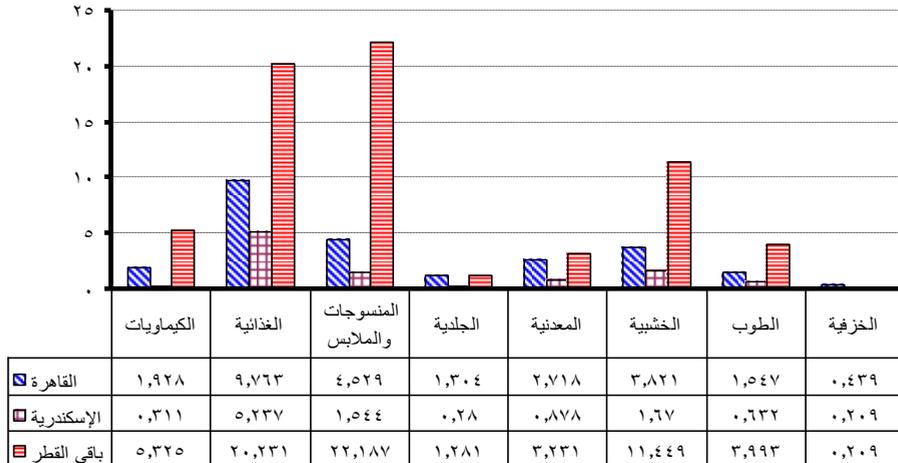
(1) البيانات الأساسية بالجدول من كتاب: نوال قاسم، تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق.

(2) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس - صناعة، ص 16، 17.

جدول (2) هيكل العمالة وأماكن توطنها وعدد المنشآت في عهد إسماعيل (القطاع التقليدي)<sup>(1)</sup>

عدد المنشآت	القوى العاملة بالآلاف						نوع الصناعة
	النسبة %	باقي القطر	النسبة %	الإسكندرية	النسبة %	القاهرة	
208	7.86	5.325	2.96	0.311	7.40	1.928	الكيمويات
1366	29.88	20.231	49.92	5.237	37.48	9.763	الغذائية
518	32.77	22.187	14.72	1.544	17.39	4.529	المنسوجات والملابس
186	1.89	1.281	2.67	0.280	5.01	1.304	الجلدية
546	4.77	3.231	8.37	0.878	10.43	2.718	المعدنية
120	16.91	11.449	15.92	1.670	14.67	3.821	الخشبية
22	5.90	3.993	6.02	0.632	5.94	1.547	الطوب
14	0.31	0.209	1.99	0.209	1.69	0.439	الخزفية
	%100	67.711	%100	10.491	%100	26.049	المجموع
				104.251			المجموع الكلي

### العمالة بالآلاف



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 السنوية (ممتلكات الخديوي والعائلة المالكة).

جدول (3) هيكل العمالة وعدد المؤسسات في عهد إسماعيل (القطاع الحديث)<sup>(1)</sup>

عدد المؤسسات	عدد العمال بالآلاف	الصناعة
2	-	الغذائية (خبز - بسكوت)
22	-	سكر
3	1.617	منسوجات
3	-	جلدية
7	-	معدنية (ترسانة بحرية)
1	0.062	طوب
1	0.182	خزفية
1	0.218	ورق
40	20.79	المجموع

#### رابعاً: 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 أيضاً في عهد إسماعيل، خاصة بعد أن غرق في الديون الخارجية؛ مما أدى إلى حدوث ارتباك في الاقتصاد المصري آنذاك، وأقلل 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 المتفعين والسماسرة، الذين لا تمهمهم 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 أيضاً لإنشاء بنية أساسية صناعية، إلا أن نشأة هذه الصناعة في ظل اقتصاد متخلف وتابع جعل احتمال قيام صناعة قوية أمراً غير قائم؛ مما كان له الأثر لفترة طويلة في تاريخ مصر.

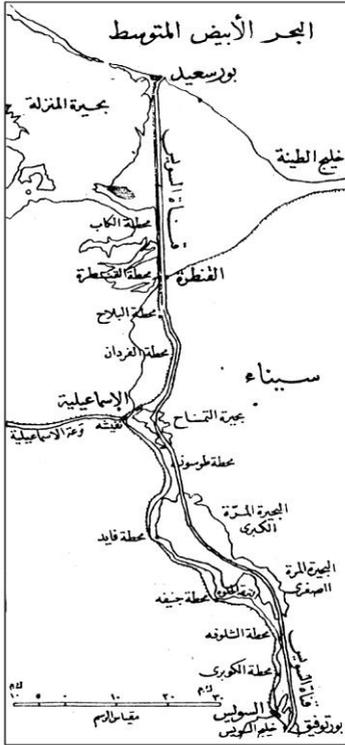
وتقول نوال قاسم: "وهكذا كان حال الصناعة في هذه الفترة؛ حيث عانت من الإهمال والتخلف، وعلى الرغم من إنشاء بعض المصانع - في عهد إسماعيل - إلا أنها قد روعي في شأنها أن تكون مريحة، وذلك بأن

(1) يشير القطاع الحديث إلى الصناعات التي أقامها الخديوي إسماعيل والعائلة المالكة فيما يسمى بالدائرة السنوية.

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 أجناب أو مصريون، واستمرت في الوجود حتى منتصف القرن العشرين<sup>(1)</sup>.

## 2- قناة السويس ومشروعات النقل والخدمات العامة

منح سعيد امتيازًا بحفر القناة في 30 نوفمبر سنة 1854م<sup>(2)</sup>، وكان هذا الامتياز يتضمن شروطًا فادحة وقاسية ومحجفة بالدولة المصرية، أهمها<sup>(3)</sup>:



شكل (9) مسار قناة السويس

- 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 5/4 العمال اللازمين لحفر القناة، على
- تأخذ الحكومة 15% من أرباح الشركة.

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 142.

(2) محمد فهمي هبطة: 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<sup>(1)</sup>:
- يبلغ طول قناة السويس 164 كيلو متراً، 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<sup>(2)</sup>.

#### المشروعات العامة في عهد إسماعيل:

##### أ- المتحف المصري:

أنشأ محمد علي داراً للآثار بجهة الأزبكية، ثم نقلت إلى بولاق، وتم توسعتها 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 أمراً بإنشاء دار الآثار العربية سنة 1869م؛ ليجمع فيها ما كان مبعثراً 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، متقدماً 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 الراجعي: مرجع سابق، من ص 93 إلى ص 107.

(2) لمزيد من التفاصيل راجع أندريه ريمون في كتابه: القاهرة، مرجع سابق، وكذلك عبد الرحمن الراجعي 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:

أولاً: التلغراف:

وعملت الخطوط التلغرافية التي بدأ إنشاؤها في عهد سعيد باشا، وتألقت 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<sup>(1)</sup> إلى أن طول الخطوط التلغرافية سنة 1872م في مصر والسودان 5582 كيلو متر، وطول أسلاكها 11.951 كم<sup>(2)</sup>.

ويبلغ 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 خطًا تلغرافيًا بحريًا من الإسكندرية إلى مالطة وصقلية فأوروبا، وخطًا 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 برًا 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.



## النقل والمواصلات بالسكك الحديدية:

توفي سعيد باشا في 18 يناير 1863م، تاركاً إدارة السكك الحديدية مختلة، وجاء إسماعيل باشا إلى الحكم، ولا يمكن نكران فضلته 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 ليتمكن القول إن ما أنشأه من خطوط حديدية كانت الأساس التي بنيت عليها الخطوط في العقود 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<sup>(1)</sup>، وعين لها مديراً ذا كفاءة عالية، وبذل جهوداً ضخمة في مد السكك الحديدية في جميع أنحاء القطر المصري، حتى لقد بلغ ما أنشئ منها في عهده فقط حوالي 1200 ميل، طبقاً لإحصائيات بعثة كيف، التي نشرت في تقريره<sup>(2)</sup>، والتي قدرت نفقات إنشائها بمبلغ 13.200.000 جنيه، بواقع 11000 جنيه للميل الواحد، والواقع أنه منذ أن تولى إسماعيل الحكم لم تتوقف أبداً أعمال تشييد وبناء السكك الحديدية<sup>(3)</sup>، وتشير بيانات خطوط السكك الحديدية التي أنشئت في عهد خلفاء محمد علي<sup>(4)</sup> 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 العقود التالية لا يكاد يذكر، كما يوضح كيف وصل خط سكك حديد الوجه القبلي إلى أسبوط، ثم توقفه (شكل رقم 10)، ويمكن هنا تسجيل بعض النقاط:

- في عام 1868م تم إنشاء خط الزقازيق - الإسماعيلية، مخترقاً وادي الطوميلات، وتفرع منه عند نفيشه خط إلى السويس، وأدى هذا إلى الاستغناء عن خط القاهرة السويس المباشر عام 1869م، وتمت إزالته تماماً 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 السنبلوين، 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 ميلاً، هذا الجدول قدمته مصلحة السكك الحديدية عام 1926م لمؤتمر الملاحه الدولي، ونشر في

كتاب الرفاعي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، ص 13.

(3) الخطط التوفيقية ج7، ص 87.

(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 كساح 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 وافتتحتها للاستغلال عام 1906م.

وقد لخص جمال حمدان<sup>(1)</sup> 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 مذهلاً 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 السياسة 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 السياسة 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 مئاة 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، أولاً بتحويل ملكيته إلى الدائرة السنية بالاغتصاب والطرْد؛ سداً للضرائب الباهظة، وثانياً بتحويل الدائرة السنية نفسها إلى ملكية الأجنبي، فكان الفلاح في التحليل الأخير هو الذي يمول الرأسمالي الأوروبي، ويسدد للمرابي الأجنبي، ومن الناحية الأخرى كان الفلاح أيضاً 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 مبرراً ومهدداً للاستعمار الأجنبي في النهاية كان مسهلاً ومساعداً له بعد ذلك، من حيث إنه قدم البيئة الحضارية الصالحة لوجوده ونشاطه، ولكن أيضاً خدمة للتنمية المستقبلية لعقود طويلة".



## 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 المديریات، 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 أطفیح إلى مديرية الجيزة، وتم إلغاء مديرية شرق أطفیح، 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 أسبوط (وتضم الروضة، ملوي، ديروط، منفوط، أسبوط، أبوتيج، الدوير، أنوب، 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 أسبوط - مديرية جرجا - مديرية قنا - مديرية إسنا.

وكان يوجد غير هذه المديریات 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" بندراً (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"، النحرية، سنبه "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 عكسيًا 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 المتحوّلة إلى قرى عادت مرة أخرى لتصنف كمدن، ولكن في مرحلة متأخرة جدًا، 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.

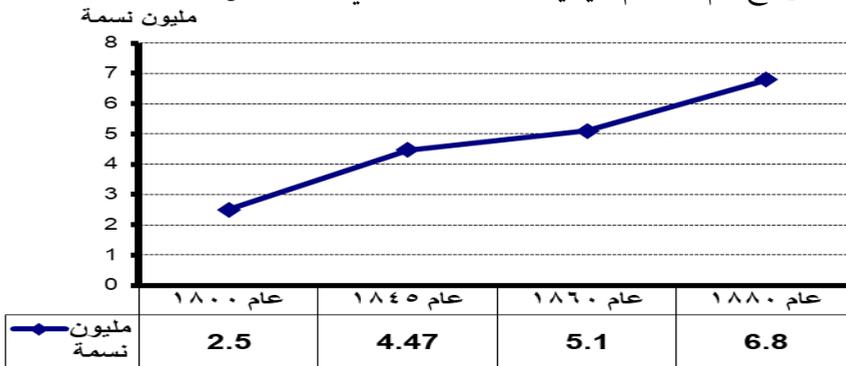


- وهناك عدة عوامل أثرت في هذه التحولات، أهمها الآتي:
- طبيعة التخصص المحصولي، والإفراط في زراعة القطن على حساب باقي الحاصلات الزراعية؛ مما أفقد بعض هذه التجمعات قدرتها على تجميع وتصريف هذا المحصول ذي الطبيعة الحجمية الخاصة، وقد كانت هذه المدن تعد قائمة على شون للغلال والتجميع، أقيمت قبل تولي محمد علي، ودعمت في عهده.
  - القرى التي تحولت حديثاً 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 دوراً رئيساً 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، وتتعد عن أخرى، فكان لذلك عظيم الأثر في استمرار بعض المدن وانزواء أخرى.
  - أثرت قناة السويس كثيراً 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 الترعة، 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 استكمالها 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 أسبوط) 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 عموماً، 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 جداً، 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<sup>(1)</sup>.



شكل (13) منحنى تطور حجم سكان مصر في الفترة (1800-1882م)

(1) عبد الرحمن الراجحي: عصر إسماعيل، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 297.

وبلغ عدد السكان خمسة ملايين نسمة عام 1859م، أي في أواخر حكم الخديوي سعيد<sup>(1)</sup>، ثم بلغ عددهم 6.806.381 حسب نتائج تعداد عام 1882م، وخلال هذه الفترة الممتدة لم يكن نمو السكان منتظماً؛ 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:

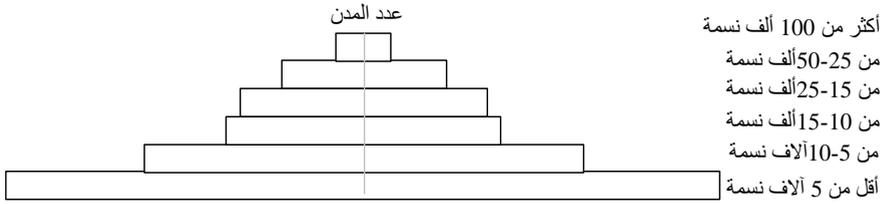
جدول (4) التصنيف الحجمي للمدن المصرية حسب تعداد 1882م

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		
		الدلتجات	682		
		المحمودية	4533		
		التجيلة	3432		
		الإبراهيمية	2723		
		الصوالج	1282		
		مينا القمح	2308		
		القصير	2430		
		ببا الكبرى	3525		
		السنيلابين	4983		
من 10 - 15 ألف نسمة	10	دكرنس	4428		
		ميت سمونود	4372		
		بلطيم	4286		
		شربين	4643		
		كفر الشيخ	3910		
		محلة منوف	3640		
		شبين القناطر	2719		
		بركة السبع	2554		
		إبنوب	4230		
		صدفا	3381		
		العريش	3923		
		من 15 - 25 ألف نسمة	9	أشمون	6752
				تلا	9653
				برديس	8063
إدفو	5790				
أسوان	6421				
السمادون	5193				
المجموع	147484				
جرجا	14819				
ظهظا	13787				
قوص	10585				
ميت غمر	11375				
فوه	10390				
زفتى	11087				
سمنود	11550				
أبوتيج	10770				
بني سويف	10085				
السويس	11175				
منفلوط	13232				
المجموع	128855				
من 25 - 30 ألف نسمة	9	أخميم	18792		
		قنا	15402		
		دمنهور	23353		
		الزقازيق	19815		
		بورسعيد	21296		
		شبين الكوم	16250		

(1) عبد الرحمن الرفاعي: المرجع سابق، ص 297 (نقلًا عن إحصاء مالك كون في كتابه: مصر كما هي، ص 21).

16293	منوف		
15900	المنيا		
19378	رشيد		
166479	المجموع		
26942	المنصورة	6	من 25 - 50 الف نسمة
33750	طنطا		
25799	الفيوم		
27823	المحلة الكبرى		
31575	أسيوط		
34044	دمياط		
179933	المجموع		
	-	-	من 50 - 100 الف نسمة
374338	القاهرة	2	أكثر من 100 الف نسمة
231396	الإسكندرية		
605734	المجموع		
1312320	إجمالي عدد السكان		

3620	الأقصر		
83835	المجموع		
8480	أرمنت	20	من 5 - 10 الآلاف نسمة
8774	سوهاج		
7871	طما		
7988	فرشوط		
6311	الرحمانية		
7322	بلبيس		
9956	سنورس		
5991	الفيشن		
8447	المنزلة		
5040	فارسكور		
6853	دمسوق		
5581	كفر الزيات		
8354	بنها		
8644	قليوب		



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 سابقاً، وأكبر مدن هذه الفئة سكاناً هي السنبلوين (4983 نسمة)، وأقلها سكاناً هي أبو حمص (591 نسمة)، ويتضح هنا أن التصنيف الحضري الريفى الذي كان معمولاً 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 مدناً.

ويلاحظ على مدن هذه الفئة انتشارها الواسع في جميع أرجاء دلتا النيل؛ بحكم تخصصها في تجميع محصول

## 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 حجمياً 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 إيجابياً بقرها من مدينة بورسعيد الناشئة، كما تأثرت بلبيس بالمنظومة العمرانية الجزئية لمدن القناة (بورشعيد 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 تنظم في منظومة جزئية عامرة بالنشاط التجاري وأعمال التشييد والبناء، بينما أرمنت استفادت كثيراً من صناعات السكر التي توطنت بها في عصر إسماعيل؛ أما الفشن (وعلى الرغم من وجود محطة سكة حديد بها) إلا أنها كانت قد فقدت كثيراً 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 فارقاً كبيراً 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 منفوط، 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 سبباً 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 جداً، وأنها مركز للتجارة، وحتى وصفها بواثو: "بأنها مركز تجارة الدلتا"<sup>(1)</sup>، بالإضافة لكونها تعد من أهم مدن الحج بمصر، وتسبق في ذلك كلاً 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 أيضاً أن مدينة دمياط على الرغم من أنها جاءت في المرتبة الأولى حجمياً 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 مقراً 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 سوقاً رائجة لهذه التجارة، إلا أن وصلها بخطوط السكك الحديدية قد فاق في تأثيره كل الآثار السلبية المترتبة على ذلك؛ بل أصبحت ولمدة عقدين تالين هي المنفذ الأساسي لكل ما وقع جنوبها إلى باقي القطر المصري.

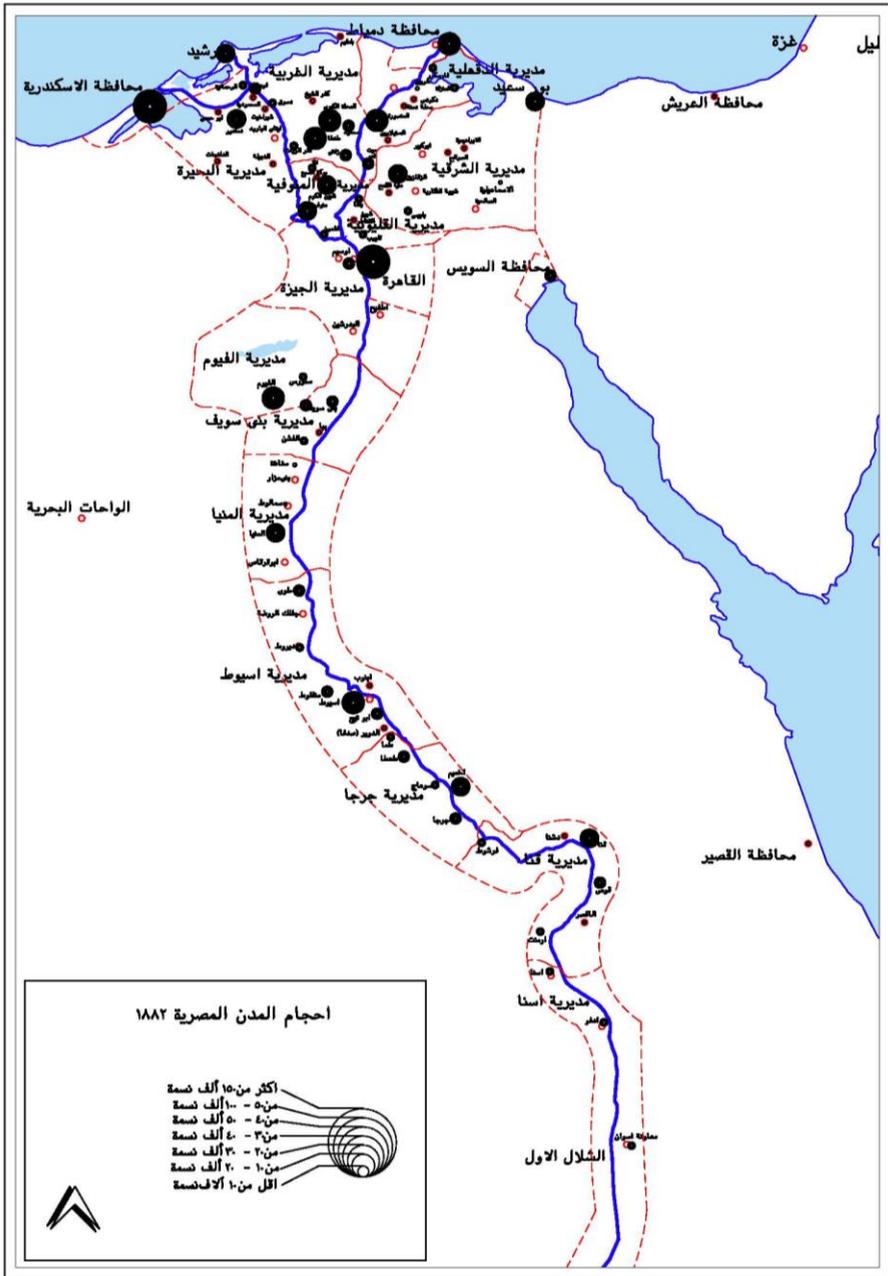
الفئة أكثر من 50 ألفاً:

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 التكتيف الحضري في العاصمتين، والغريب في الأمر أن هذه النسبة (المختلفة هيكلياً) تكاد تقارب نفس النسبة حسب بيانات التعداد العام 1996م، على الرغم من أن الفارق الزمني بينها 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 اقترنت الإسكندرية كثيراً 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 قليلاً 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 جزءاً كبيراً من سكان الإسكندرية نزحوا إليها أصلاً 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 الأجنب 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 ألفاً (ربع سكان الإسكندرية)، وفي القاهرة نحو 30 ألفاً، 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 وتحول 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<sup>(1)</sup>.

وكانت المراكز التجارية للمناطق الزراعية التي نمت بشكل كبير خلال الفترة من 1846 إلى 1882، هي مدن طنطا والمنصورة ودمنهور والزقازيق التي أنشئت حديثاً<sup>(2)</sup>.

وقد أخذت رقعة هذه المدن ذاتها في الازدياد بعد أن دب فيها العمران، فمدينة طنطا مثلاً التي أصبحت السوق الرئيس لمساحة كبيرة من الأراضي المزروعة بالقطن، بلغت مساحتها 180 فدأناً في عام 1875، بعد أن كانت مساحتها في عام 1854 لا تزيد عن 73 فدأناً<sup>(3)</sup>.

وكان لهذا النمو الهائل في مجال التجارة الداخلية وقيام المراكز التجارية داخل المدن أثره الكبير في جعل التجار الأوروبيين -الذين كانوا يتنقلون بين المدن- يستقروا داخل هذه المدن، فاستقروا في مدن المنصورة ودمنهور وشبين الكوم والزقازيق وطنطا، وغيرها.

وأصبحت الزقازيق مركزاً مهماً 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 موسى، وبعد أن استقر فيها أيضاً مشايخ بدو وأعيان من قرى مجاورة، وبعد أن شيد فيها الأجناب 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.<sup>(1)</sup>

وأصبحت مدينة دمنهور مركزًا زراعيًا مهمًا 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<sup>(2)</sup>.

وتركز التجار الأجانب أيضًا في مدينة طنطا، وامتلكوا وابورات حلج القطن بها، كذلك في مدينة شبين الكوم؛ حيث تركز نحو 160 تاجرًا من الأوروبيين.

والجددير بالذكر أن مدن الوجه البحري هي التي انحصرت 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<sup>(3)</sup>.

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<sup>(4)</sup>.

(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<sup>(1)</sup>، 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 شؤون التجارة الخارجية في الإسكندرية من الأجانب<sup>(2)</sup>.

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 مهمًا في حياة المدينة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، كما توافد إلى المدينة أبناء مديريات الشرقية والغربية والقليوبية وجرجا وأسيوط وسوهاج وقنا وأسوان<sup>(3)</sup>.

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 1882 م، وإعادة حركة التعمير إليها<sup>(4)</sup>.

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<sup>(5)</sup>، وارتبط ذلك بتحويل طريق الحجيج من القصير إلى السويس، بعد إصدار أمر سعيد باشا في عام 1859، ومرور المحمل النبوي بالسويس لأول مرة عام 1861 م، 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 1897/4/25 م.

(5) ج. بير، المرجع السابق، ص 285.

وتمدد خط السكة الحديد من القاهرة في عام 1858م<sup>(1)</sup>، 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 11098 من الوطنيين و2400 من الأجانب، في مقابل 1500 نفس فقط عام 1833م<sup>(2)</sup>، وبالرغم من هذا النمو الهائل الذي شهدته مدينة السويس في أواخر الستينيات، فإنه مما يلاحظ أن انتعاش التجارة في مدينة بورسعيد قد أثر سلباً على الحركة التجارية في مدينة السويس.

ولم تتأثر السويس وحدها بالحركة التجارية الهائلة في مدينة بورسعيد؛ بل تأثرت مدينة الإسكندرية أيضاً، التي كانت أكثر الموانئ المصرية تأثراً 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 أيضاً؛ باعتبارها مركزاً تجارياً هائلاً لتجارة الترانزيت البرية، التي كانت تعتبر المركز التقليدي لها<sup>(3)</sup>.

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 مركزاً مهماً من مراكز المعاملات التجارية للمديريات المجاورة.

- ظهور مدن فتيحة، 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، ج 12، ص 71-73.

(3) عبد الرحمن الراجحي: عصر إسماعيل، الجزء الأول، ص 190-2، ط 2، 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 الأجناب 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 مقرًا للحكم والإدارة، فيتردد عليها الأعيان من القرى لحل المشاكل التي يتعرضون لها، كما أصبحت مراكز تجارية للتوزيع والاستهلاك الترفيهي، 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 فعليًا في أدوار متبادلة ومتكاملة أصبح واقعًا مع بداية عمل خطوط السكك الحديدية في مصر، فقد كانت المديرية منزلة، 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 تنخيل على سبيل المثال كم تستغرق رحلة من أسبوط 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 متراً، وفي الوجه القبلي نحو 100 كيلو متر، ومع توفر شبكة النقل المناسبة، فإن الارتباطات الإقليمية بين التجمعات قد أصبحت واقعاً ملموساً، وهو ما كان يجب أن تنشأ عنه هيراركية وظيفية تحدد أدوار التجمعات بشكل تلقائي مع مرور الزمن.

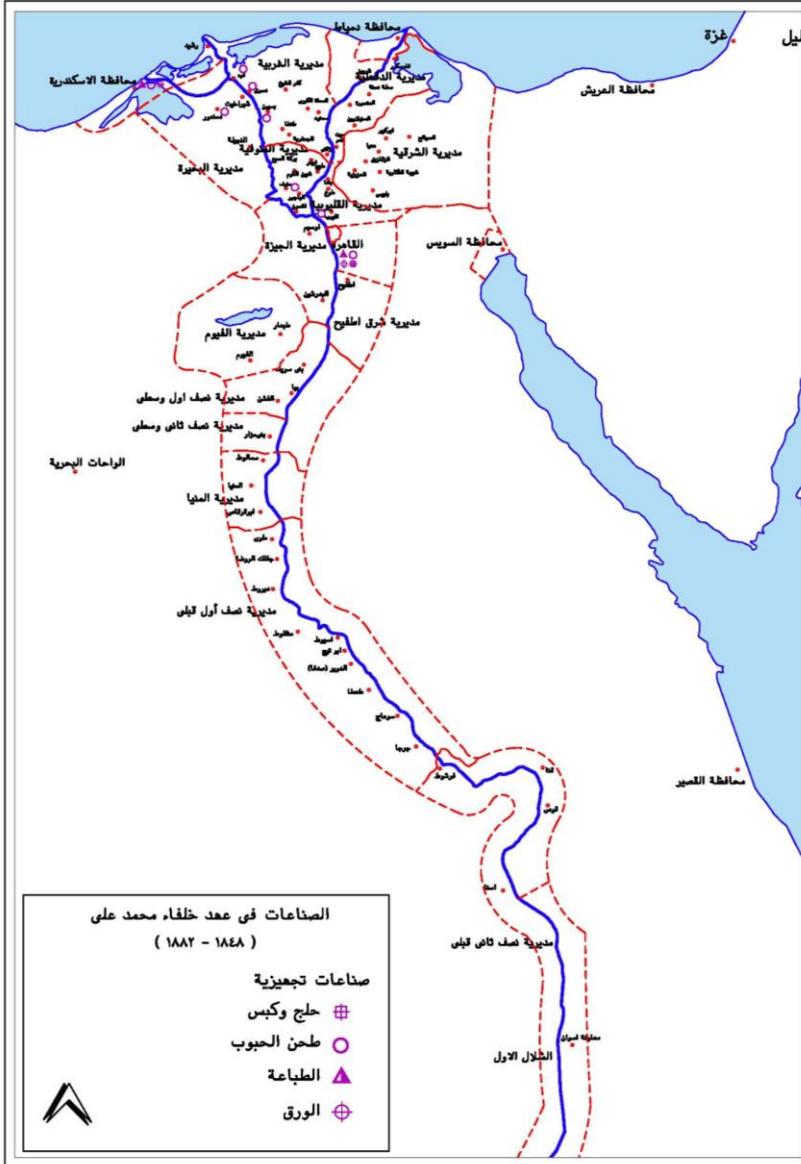
### ديناميكية تطور منظومة العمران المصري في الفترة من (1848-1882م):

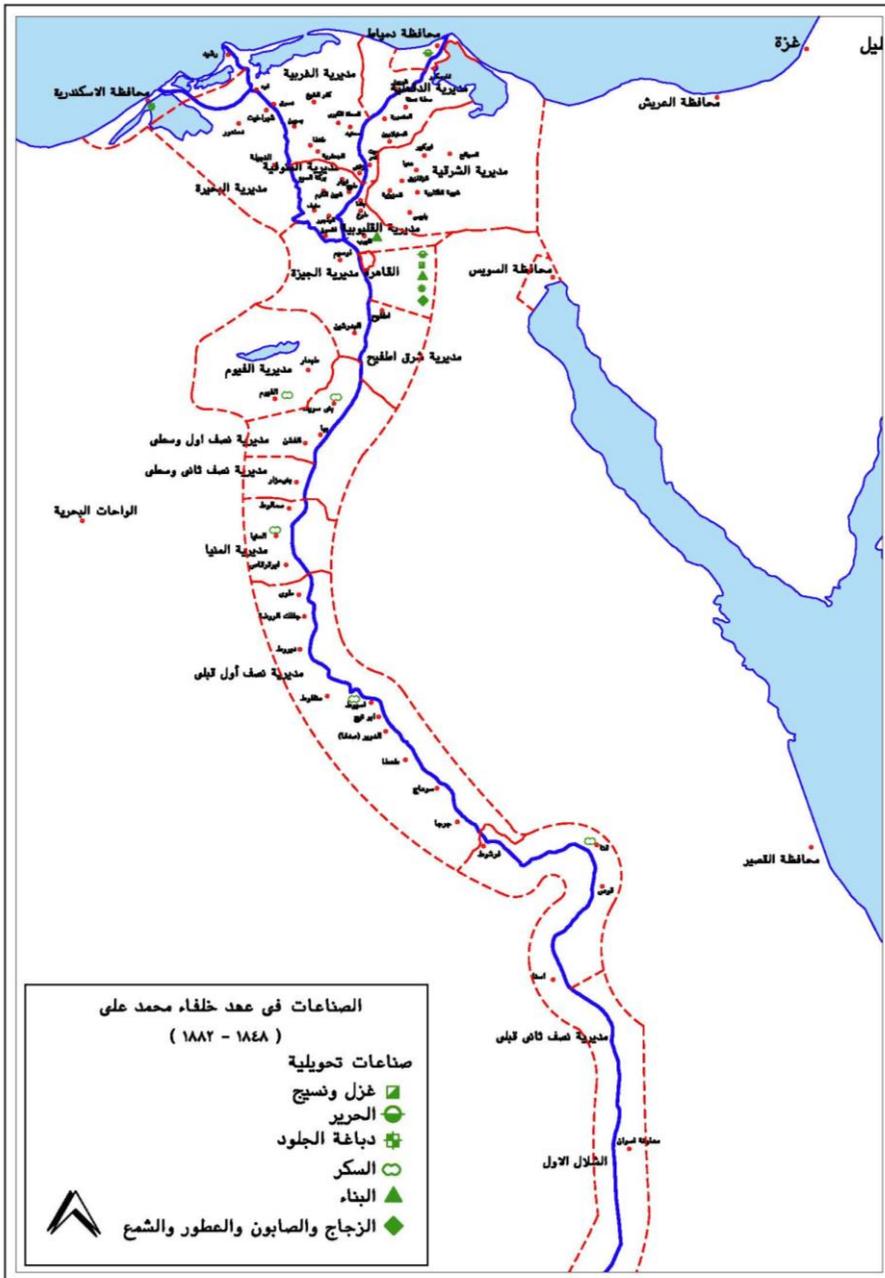
تلخص ديناميكية عمل منظومة العمران المصري في هذه الفترة في النقاط التالية:

- مدن متوسطة وصغيرة الحجم، تعمل على تجميع المحاصيل من الأراضي الزراعية ثم نقلها 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 انطلاقاً 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 (٢) الصناعات التحويلية في عهد خلفاء محمد علي (١٨١٢-١٨٤٨م)



**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 سنويًا من القطن نحو 3 آلاف قنطار، ومن الأقمشة 35 ألف ثوب، كما أنشأ مصنعًا خاصًا بالدائرة السنوية لإنتاج الأقمشة القطنية<sup>(1)</sup>، 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<sup>(2)</sup>. 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<sup>(3)</sup>.

**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)<sup>(4)</sup>.
- 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<sup>(5)</sup>.

(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<sup>(1)</sup>، وكان بها نحو 150 عاملاً، 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<sup>(2)</sup>، وكذلك المطابع التي أنشئت في عهد إسماعيل، وهي مطبعة جمعية المعارف، ومطبعة وادي النيل، والمطبعة الوطنية بالإسكندرية، والمطبعة الوهايبية.

**ملحق رقم (7)****صناعة السكر في عهد إسماعيل:**

كان منهج إسماعيل باشا في إقامة هذه الصناعة يتضمن إقامة 22 مصنعاً متطوراً، بطاقة قدرها 3.250 مليون قنطار،<sup>(3)</sup> وتم استيراد المعدات من أوروبا، كما تم تعميق وتطهير ترعة الإبراهيمية بطول 250 كم من أسبوط 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 أسبوط، وخطوط النقل تؤدي إلى العزب المملوكة له؛ وذلك لتسهيل نقل القصب إلى المصانع<sup>(4)</sup>، وقد تم بناء 17 معملاً للسكر، موزعة كالاتي: (معمل في بني سويف و9 في مديرية المنيا وواحدة في مديرية أسبوط و3 بمديرية قنا و3 بمديرية الفيوم، بمجموع 17 مصنعاً للسكر)<sup>(5)</sup>. 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 مصحوباً 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) الرفاعي: 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 مولا، وهذا أقل مما كان مخططاً له<sup>(1)</sup>، 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 سنوياً<sup>(2)</sup>.

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 يومياً نحو 15 ألف طوبة، وكانت مصر حتى ذلك الوقت معتمدة في مبانيها على الطوب النقي والأحمر البلدي والأحجار المنحوتة<sup>(3)</sup>، وبلغ إنتاج مصنع الطوب بقلوب 4.700.000 طوبة سنوياً، وكانت أحجاره تستخرج من محاجر المقطم والمكس بالإسكندرية<sup>(4)</sup>، 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 و700 ما بين الإسكندرية والقاهرة، وقد تحولت إلى مصانع تدار بالبخار<sup>(5)</sup>، وكان استهلاك مخبز القاهرة ببولاق 64.931 ألف إردب من الدقيق سنة 1871م، ومخبز الإسكندرية 52.806 ألف إردباً، وهذان المخبران يموانان المصالح الحكومية، وخاصة الجيش، إلى جانب عدة مخابز حكومية أخرى في كل من القاهرة والإسكندرية<sup>(6)</sup>.

ومن الصناعات الأخرى التي كانت موجودة في مصر في عهد إسماعيل صناعة الصابون والزجاج واستخراج العطور والشمع بالقاهرة<sup>(7)</sup>.

(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 عاماً 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 عاماً 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<sup>(1)</sup>، وكان الصناع عرضة لأقسى أنواع المعاملة وعدم الإنصاف، وغالبًا ما كانوا يعجزون عن دفع الضرائب المستحقة عليهم؛ ومن ثم كانوا لا يجدون الإمكانيات المادية التي تمكنهم من الاستمرار في عملهم، فتدهورت أحوالهم. وقد كان هناك نحو 198 طائفة من أصحاب الحرف والصناعات المختلفة في عهد إسماعيل، وبلغ عدد العاملين بها نحو 63.487 ألف شخص<sup>(2)</sup>.

## 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 أوقفت 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 غالباً 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<sup>(1)</sup>، وبلغ عددهن سنة 1874م أربعمائة تلميذة، وأسست مدرسة أخرى للبنات في القرية 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 والحرس، للبنين والبنات، أسست سنة 1875م.

#### د- المدارس الثانوية:

- المدرسة التحضيرية بالعباسية: أسست سنة 1863م، ثم نقلت إلى درب الجمايز سنة 1868م، وعرفت بالخدوية.

(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 أنشأها 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

تاريخ التأسيس	اسم المدرسة
أسست سنة 1863	مدرسة المبتدیان بالعباسية: أنشئت سنة 1863م، ثم نقلت إلى الناصرية ثم إلى المنيرة
أسست سنة 1863	مدرسة رأس التين الابتدائية بالإسكندرية
أسست سنة 1868	مدرسة طنطا (بنها)
أسست سنة 1868	مدرسة أسيوط
أسست سنة 1872	مدرسة بني سويف
أسست سنة 1873	مدرسة المنيا
أسست سنة 1872	مدرسة القرية
أسست سنة 1873	مدرسة الجمالية
أسست سنة 1879	مدرسة الحسينية
أسست سنة 1874	مدرسة باب الشعرية
أسست سنة 1879	مدرسة عابدين
أسست سنة 1879	مدرسة مصر القديمة
أسست سنة 1872	مدرسة أبو العلا ببولاق (عباس)
أسست سنة 1872	مدرسة السيدة زينب (محمد علي)
أسست سنة 1873	مدرسة شيخون
أسست سنة 1872	مدرسة العقاديين
أسست سنة 1872	مدرسة النحاسين
أسست سنة 1879	مدرسة الإمام الشافعي
أسست سنة 1872	مدرسة الحبانة
أسست سنة 1876	مدرسة رشيد
أسست سنة 1879	مدرسة الفشن

ويضاف إلى هذه المدارس مدرسة (الصلبية)، وقد كانت مكتباً 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 أيضاً، ومدرسة (خليل أغا)، أنشأها كبير أغات والدة إسماعيل، قرب المسجد الحسيني بالقاهرة، ثم انتقلت أخيراً 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 طالباً، 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 إكليزيكية لتعليم اللاهوت واللغات القبطية والطقوس الدينية، ونشطوا إلى تعليم البنات، فأنشئوا لذلك مدرستين؛ واحدة بحارة السقاين، وأخرى بالأزبكية، وقد منح إسماعيل مدارس الأقباط مساعدات جمّة، 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:

كثرت عدد المدارس الأوروبية التي فتحتها البعثات الدينية للبنين والبنات، فبلغ عددها في عهد إسماعيل 70 مدرسة<sup>(1)</sup>، ولم تنتشر في أي عهد بمثل ما كثرت في عهده، وقد خرجت عددًا كبيرًا من رجال الأعمال والمهنيين وموظفي الحكومة، وخاصة موظفي البريد والسكك الحديدية والمحال التجارية والبنوك وتراجمه القنصليات والمحاكم المختلطة، ونال كثير منهم الحماية الأجنبية بواسطة القناصل، فصاروا في حكم الأجانب في انتمايتهم 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 بالتمارين 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

عدد الأسرة	المستشفيات
25	شبين الكوم
55	الزقازيق
50	المنصورة
25	بنها
25	الجيزة
30	القناطر الخيرية
50	بني سويف
10	الفيوم
30	أسيوط
25	سوهاج
25	قنا
25	إسنا
15	دنقلة
38	كسلا
320	بربر
35	الأبيض (كردفان)
60	سنار
70	الخرطوم

عدد الأسرة	المستشفيات
1153	القاهرة - المستشفى الأميري
150	القاهرة - المستشفى الأوروبي
350	الإسكندرية - المستشفى الأميري
150	الإسكندرية - المستشفى الأوروبي
60	الإسكندرية - المستشفى اليوناني
80	الإسكندرية - مستشفى الدياكونيس
50	رشيد
45	بورسعيد
34	الإسماعيلية
40	السويس: المستشفى الأميري
50	السويس: المستشفى الأوروبي
25	القصر
40	سواكن
41	مصوع
50	دمنهور
51	العطف
30	طنطا
25	المحلة الكبرى

## ملحق رقم (11)

## الخطوط التلغرافية في مصر في عهد إسماعيل

طول الخط بالكيلو متر	عدد الأسلاك	الخطوط
223 <sup>(1)</sup>	6	من مصر إلى الإسكندرية
80	2	من مصر إلى ضواحيها
28	2	من القاهرة إلى قليوب والقناطر الخيرية
455	2	من القاهرة إلى غزة (فلسطين) بطريق بنها
242	1	من القاهرة إلى السويس بطريق بنها
154	2	من القاهرة إلى المنصورة بطريق قليوب
144	4	من القاهرة إلى السويس رأساً
14	2	من بنها إلى سراي ميت بره
197	2	من بنها إلى الزقازيق فالسويس
115	2	من طنطا إلى طنطا فدمياط
53	2	من طنطا إلى زفتي
74	2	من طنطا إلى دسوق
30	2	من طنطا إلى شبين الكوم
74	1	من الإسماعيلية إلى بورسعيد
41	1	من القنطرة إلى بورسعيد
*90	2	من دمنهور إلى العطف ورشيد
276	2	من القاهرة إلى المنيا
144	2	من المنيا إلى أسيوط
225	2	من أسيوط إلى قنا
257	2	من قنا إلى أسيوط
188	2	من قنا إلى القصير
337	2	من أسوان إلى وادي حلفا

## ملحق رقم (12)

## حصر خطوط السكك الحديدية التي أنشئت في عهد خلفاء محمد علي

طوله كم	السنة التي أنشئ فيها	الخط
الخطوط التي أنشئت في عهد عباس وسعيد:		
107	1854	من القباري (الإسكندرية) إلى كفر الزيات
18	1855	من كفر الزيات إلى طنطا
86	1856	من طنطا إلى القاهرة
2 <sup>(2)</sup>	1858	من القاهرة إلى السويس رأساً
18	1859	من طنطا إلى كفر الزيات
14	1861	من القاهرة إلى قليوب
10	1861	من بنها إلى ميت بره
37	1860	من بنها إلى الزقازيق
14	1857	من طنطا إلى محلة الروح
21	1859	من محلة روح إلى سمند
الخطوط التي أنشئت في عهد إسماعيل:		
64	1864	من دمنهور إلى القباري
41	1865	من بنها إلى طنطا
43	1865	من كفر الزيات إلى دمنهور
31	1866	من قليوب إلى بنها
7	1865	من القاهرة إلى سراي القبة

(1) عن كتاب إحصاء مصر سنة 1837م، ص 185.

(2) ثم ألغى سنة 1869م بعد إنشاء خط مصر - الإسماعيلية - السويس.

طوله كم	السنة التي أنشئ فيها	الخط
13	1865	من القاهرة إلى المحطة
4	1865	خط الجبل الأحمر
16	1870	من المكس إلى محاجر الدخيلة
66	1876	من سيدي جابر إلى رشيد
3	1876	من المعمورة إلى أبو قير
10	1865	من قليوب إلى القناطر الخيرية

طوله كم	السنة التي أنشئ فيها	الخط
28	1866	من شبين الكوم إلى طنطا
52	1865	من محلة روح إلى دسوق
78	1868	من الزقازيق إلى الإسماعيلية
91	1868	من نقيشة إلى السويس
37	1870	من الزقازيق إلى بنها
63	1865	من قليوب إلى الزقازيق
70	1865	من الزقازيق إلى المنصورة
34	1869	من أبو كبير إلى الصالحية
17	1863	من سمنود إلى طلخا
66	1869	من طلخا إلى دمياط
14	1876	من محلة روح إلى طنطا
17	1875	من قلين إلى كفر الشيخ
32	1865	من محلة روح إلى زفتى
4	1872	من بولاق الدكرور إلى بشتيل
116	1872	من بشتيل إلى إتياي البارود
238	1867	من بولاق الدكرور إلى المنيا
48	1870	من المنيا إلى ملوي
82	1874	من ملوي إلى اسيوط
1	1870	توصيلة معمل ببا
1	1875	توصيلة النيل إلى اسيوط
38	1868	من الواسطة إلى الفيوم
24	1869	من الفيوم إلى أبو كساه
25	1872	من باب اللوق إلى حمامات حلوان