

الفصل الرابع

مرحلة الاحتلال البريطاني وحتى نهاية الحرب العالمية الأولى

(1882-1918م)

1 - الاحتلال البريطاني – الحدث التاريخي والتداعيات:

عندما تولى الخديوي توفيق الحكم -بعدهما تنازل إسماعيل له عن العرش رسمياً في 30 يونيو 1879م (قبل أن يغادر إلى منفاه بإيطاليا)، كانت مصر في أشد الحاجة إلى حاكم رشيد ينقذها مما أوصلها إليه إسماعيل، ويساير بإخلاص نهضة البلاد الفكرية والدستورية التي ظهرت بوادرها في أواخر حكم إسماعيل، غير أن توفيق لم يكن هو رجل الساعة، فهو ضعيف الشخصية، محدود الفكر، يتهيب القوى الأجنبية التي استطاعت أن تعزل أباه، والتي أصرت على تعيينه بالذات⁽¹⁾.

فكان متخاذلاً لا يستطيع مقاومة التدخل الأجنبي في شئون مصر، ومعتزاً بفضل إنجلترا عليه في التدخل لدى الباب العالي لتعيينه خلفاً لأبيه، وهو يرى أن الحكومة قد امتلأت بالموظفين الأجانب الذين يتضاعف عددهم في جميع مرافق الدولة، ويرى المحاكم المختلطة التي كان من حقها مقاضاة خديوي مصر إسماعيل والحكم عليه في قضايا، ثم تحكم الدولتين الأوروبيةتين (إنجلترا - فرنسا) في أخص شئون الحكم، والعدوان على السيادة الشرعية العليا بعزل حاكم البلاد، فرأى توفيق أن ذلك يمكن أن يكون مصيره، فأثر السلامة، وخضع خضوعاً كاملاً للمستعمرين من الإنجليز والفرنسيين الذين كانوا يتنافسون على النفوذ في مصر، ولكنه أسلم زمام أمره للإنجليز⁽²⁾.

الاحتلال الإنجليزي لمصر [15 سبتمبر 1882م]:

وباستعراض الظروف الاقتصادية والسياسية التي كانت سائدة في الربع الأخير من القرن التاسع عشر نستطيع أن نتأكد أن احتلال إنجلترا لمصر كانت تدعمه وتحفزه ظروف اقتصادية بحثة متمثلة أساساً في عاملين⁽³⁾:

العامل الأول:

الصدام الذي وقع بين حكومة مصر (يمثلها الخديوي إسماعيل) وبين رأس المال الأجنبي، الذي كان رأس المال الإنجليزي أحد أقطابه في عملية سداد الديون؛ حيث ظهر التناقض واضحاً بين مصالح الاثنين؛ مما حتم ضرورة ضرب الدولة المصرية، مثلما حدث من قبل عندما تعارضت مصالح رأس المال الأجنبي مع دولة محمد علي، فتم ضربها سنة 1840م، بواسطة رأس المال

(1) عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي، مرجع سابق، ص 193.

(2) المرجع السابق، ص 194.

(3) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 162، 166.

الأوروبي، يتزعمه رأس المال الإنجليزي، ولكن سنة 1882م كان بواسطة رأس المال الإنجليزي منفردًا.

ولقد فطن الخديوي إسماعيل -أخيرًا- إلى محاولات رأس المال الأجنبي؛ للسيطرة على شئون مصر الداخلية، وتأكيد تبعيتها له، وذلك من خلال محاولات سداد الديون التي فرضها رأس المال الأجنبي على مصر، تلك الشروط التي تتضمن إخلالًا بسيادة مصر على أراضيها، والهيمنة على أمورها الاقتصادية والمالية، وهو ما رفضه الخديوي رفضًا قاطعًا، فوقع الصدام والتناقض بين مصلحته ومصلحة رأس المال الأجنبي، فتحتم ضربه واستقطاعه.

ولكن جاء الرفض متأخرًا بعد أن سلم الخديوي مصر متاعًا حلالًا إلى رأس المال الأجنبي الذي استنزفها تمامًا في عمليات سداد أقساط الديون، ابتداءً بتحويل الفائض الاقتصادي كله إلى الخارج، ورهن أراضيها وقناة السويس، ثم القيام ببيع هذه الأراضي وحصص مصر في قناة السويس لرأس المال الأجنبي، وانتهت بتسليم الفلاح المصري (المنتج المباشر) للرأسمالي الأجنبي؛ ليوافقه مواجهة مباشرة معزولاً عن مورد الإنتاج الأساسي، وهو الأرض التي تحولت عن طريق عمليات التركيز والتفتيت إلى سلعة صالحة للمبادلة، وخاضعة لقوانين الربح، تلففتها بنوك الرهن الأجنبية - التي استثمرت بصورة واضحة في ذلك العهد- ليتم رهن الأراضي، فيشري أصحاب هذه البنوك من الأجانب، ويزداد الفلاح فقرًا، ويصبح صغار الملاك من المصريين من المعدمين، ويخسرون في معركتهم مع المستثمر صاحب رأس المال؛ لتتأكد تبعية مصر⁽¹⁾.

جاءت هذه الصحوه للحكومة المصرية متأخرة، وحدث الصدام بين مصالحها وبين مصالح رأس المال؛ الأمر الذي استلزم التدخل لضربها؛ وذلك لتأكيد تبعية مصر واندماجها في السوق الرأسمالي العالمي، كاقْتِصَاد تابع يخضع لسيطرة رأس المال الإنجليزي.

العامل الثاني:

تزايدت احتياجات إنجلترا للقطن المصري، وضرورة استمرار وروده إلى المصانع الإنجليزية، إلى جانب اهتزاز مركز إنجلترا في صناعة النسيج، واحتياجها إلى سوق يؤمن بتصريف الفائض من منتجاتها الصناعية.

فقد أدت الحرب الأهلية الأمريكية سنة 1860م إلى انقطاع صادراتها من القطن الخام؛ حيث كانت أمريكا هي أكبر مصدر له في منتصف القرن التاسع عشر، إلى جانب أنه بعد انتهاء الحرب الأمريكية كانت صناعة النسيج المحلية بها قد نمت مما زاد من كمية القطن الخام الذي يستهلك محليًا في الولايات المتحدة ذاتها؛ حيث أصبح ما تستهلكه داخليًا من القطن الخام سنة 1873م ثلاثة أمثال

(1) محمد دويدار: الاقتصاد المصري بين التخلف والتطور، مرجع سابق، ص 142.

ما كانت تستهلكه سنة 1860م⁽¹⁾؛ مما قلل بدوره من صادرات إنجلترا من المنتجات القطنية المصنوعة، فقدت إنجلترا مصدرًا مهمًا للمادة الخام، إلى جانب سوق لتصريف منتجاتها، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، فإن القطن الهندي الذي يعد بديل القطن الأمريكي كان أقل جودة وكفاءة؛ حيث إنه قصير التيلة وغير نظيف؛ نتيجة لوجود الكثير من الشوائب والحصى به، ولذلك رفضته مصانع لانكشير، مستندة إلى أنه يتلف الآلات، ويقصر من عمرها، إلى جانب أن نوعية منتجاته النهائية لم تكن ترضي ذوق المستهلك الإنجليزي.

كما كانت تكاليف انتقال المادة الخام من داخل الهند إلى الساحل ثم خلال رأس الرجاء الصالح إلى أوروبا تكاليف مرتفعة جدًا؛ مما أدى إلى زيادة تكلفة استخدامه بالمقارنة بالقطن المصري، الذي كان طويل التيلة، ذا كفاءة مرتفعة جدًا تضاهي القطن الأمريكي، إلى جانب رخص تكلفة انتقاله، هذا مع اهتزاز موقف إنجلترا في صناعة النسيج داخل أوروبا؛ نظرًا لتقدم ونمو هذه الصناعة في باقي القارة الأوروبية؛ مما زاد من المنافسة، وجعلها في غير صالح إنجلترا على أسواق توريد القطن الخام، وأسواق تصريف المنسوجات المصنوعة⁽²⁾.

من هذا التحليل تستطيع التعرف إلى مدى أهمية مصر الاقتصادية لإنجلترا، فهي أولاً مصدرًا لا ينضب للقطن الخام، وهي ثانيًا سوق لتصريف المنتجات الإنجليزية، وهذا فإن احتلال إنجلترا لمصر لا يضمن هذه الميزات فحسب، ولكنه يعني تحويل اتجاه الأنشطة الحكومية إلى زيادة المنطقة المزروعة قطنًا، من خلال الإنفاق الكبير على مشروعات الري والأعمال الزراعية ووسائل تحسين المحصول (البذرة - السماد)؛ حتى تتحول مصر إلى مزرعة قطن كبيرة؛ لتغذية احتياجات ورغبات القوى الاستعمارية، إلى جانب قتل قوى الاحتلال لأي محاولة للتقدم والنمو الصناعي؛ ضمانًا لاستمرار مصر سوقًا لتصريف منتجات إنجلترا الصناعية.

2. السياسات الاقتصادية والزراعة والعمران:

1.2 التطورات الهيكلية في قطاع الزراعة:

وجهت الحكومة عنايتها الشديدة للإنتاج الزراعي، وقد زاد هذا الإنتاج بتحسين وسائل الري، والتوسع في زراعة القطن، وزيادة مساحة الأراضي الزراعية، مع تنظيم الشؤون الزراعية.

بالنسبة للري:

كان هدف حكومة الاحتلال من أعمال الري التي قامت بها تعميم الري الدائم، وحجز مياه الفيضان؛ لتصل المياه إلى أكبر مساحة من الأرض القابلة للزراعة لاستصلاحها وزراعتها، فيزداد

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 164.

(2) جاد ليبب: بناء الاقتصاد المصري، مرجع سابق، ص 58، نقلًا من تقرير هنري ليكونت عن القطن المصري.

الإنتاج الزراعي، ومن أجل ذلك قامت بإنشاء العديد من القناطر والسدود، كما قامت بإعادة حفر وتعميق بعض الترغ.

وبدأت إنشاء قناطر أسويط سنة 1898م، وتمت سنة 1902م⁽¹⁾، كما تم إصلاح وترميم القناطر الخيرية سنة 1891م⁽²⁾، وإنشاء قناطر زفتى سنة 1908م، وحفر الرياح التوفيقي، وتعميق الرياح المنوفي، وتطهير رياح البحيرة، وتم إنشاء قناطر إسنا سنة 1908م⁽³⁾.

ومن أعظم أعمال الري لهذه الفترة إقامة خزان أسوان، الذي بدأ إنشاؤه سنة 1898م، وتم سنة 1902م، ولم يكن الغرض من حجز المياه رفعها إلى الترغ مما هو الحال في القناطر الأخرى، وإنما كان الغرض منه تخزين المياه أيام الشتاء؛ للانتفاع بها وقت التحريق⁽⁴⁾.

وقد كانت النتيجة المباشرة للاستثمار في مشروعات الري الكبرى زيادة المساحة القابلة للزراعة من 4.700.000 فدان في بداية هذا العهد إلى 5.472.920 فدان سنة 1913م⁽⁵⁾، كما زادت المساحة المحصولية، في حين أن زيادة المساحة المنزرعة بلغت نحو 800 ألف فدان، وأن المساحة المحصولية قد زادت بمقدار 3 ملايين فدان تقريباً، وهذا يعني زيادة الاتجاه نحو التوسع الرأسي، عن طريق زيادة عدد مرات زراعة الأرض سنوياً.

وقد تولدت بعض الأخطار - في الأجل القصير - نتيجة إمداد الأرض الزراعية بكميات متزايدة من

الري، تمثلت في الآتي:

- توفير المزيد من المياه الصيفية قد سمح بتحويل نحو 3/1 أراضي الدلتا من نظام الدورة الزراعية الثلاثية إلى الثنائية؛ بحيث أصبح القطن يزرع كل سنتين بدلاً من ثلاث سنوات فيما بين سنة 1894م وسنة 1907م؛ مما كان له أثره الضار على خصوبة الأرض.

- حدثت زيادة محسوسة في منسوب مياه الرشح (المياه تحت السطحية)، لا تتناسب مع جهود نظام الصرف؛ مما أدى إلى انخفاض غلة القطن، الذي حدث قبل سنوات الحرب العالمية الأولى⁽⁶⁾.

(1) لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 193.

(2) OWEN: COTTON AND EGYPTIAN ECONOMY, OP. CIT., P. 212.

(3) جمال سعيد: التطور الاقتصادي في مصر، مرجع سابق، ص 159.

(4) لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 395.

(5) جمال سعيد: التطور الاقتصادي في مصر، مرجع سابق، ص 159.

(6) R. OWEN: THE ATTITUDES OF BRITISH OFFICIALS TO THE DEVELOPMENT OF THE EGYPTIAN ECONOMY (1882, 1922), P. 83.

2.2 الاقتصاد وتحولات العمران:

تلخصت التطورات الهيكلية في مجال الزراعة في الآتي:

- 1- تطورات في المساحة المزروعة والمساحة المحصولية.
- 2- تطورات في نظام الري.
- 3- تطورات في التخصيص المحصولي.
- 4- تطورات في ملكية الأرض.
- 5- تطورات في هيكل العمالة الزراعية.

وقد كان لكل من هذه التطورات تأثيراته المباشرة وغير المباشرة على منظومة العمران المصري، كما

يلي:

توضح الأرقام التي تم عرضها سابقاً مدى التطور الحادث في المساحة المنزرعة والمحصولية، فبينما زادت المساحة المنزرعة نحو 800 ألف فدان في حوالي 30 سنة، وهو ما يعني زيادة سنوية في مساحة الأرض المزروعة قدرها 27000 فدان، وهو معدل كبير بكل المقاييس في ذلك العصر، زادت المساحة المحصولية نحو 3 ملايين فدان في خلال 16 سنة، وهو ما يعني زيادة المساحة المحصولية سنوياً حوالي 200 ألف فدان، وهو رقم هائل، كانت له تداعياته البيئية الظاهرة والباقية إلى اليوم، سواء على خصوبة الأرض أو الدورة الإنتاجية، وتبعاً لهذه الزيادات تأثر العمران الحضري على ثلاثة محاور أساسية، هي:

أ- عدد التجمعات الحضرية.

ب- وظائف بعض التجمعات الحضرية.

ج- توظيف فائض رأس المال الحضري.

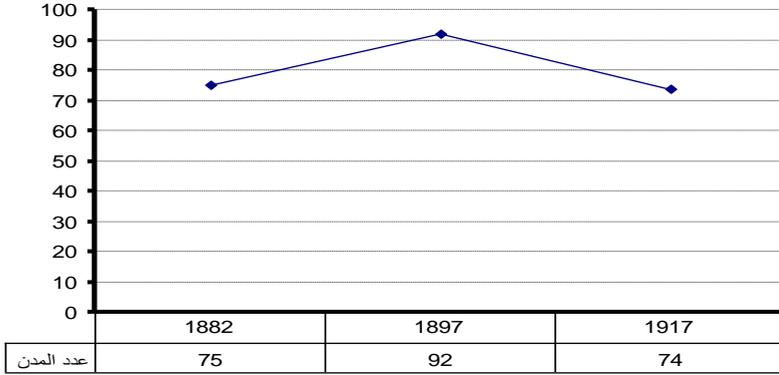
أولاً: عدد التجمعات الحضرية:

مما لا شك فيه أن توسع الرقعة الزراعية هو زيادة في مساحة المعمور المصري، وبلغت مساحة المعمور المصري في ذلك الوقت نحو 30 ألف كم²؛ أي نحو 7.5 مليون فدان، وهو ما يعني أن زيادة قدرها 800 ألف فدان تعني حوالي 12٪ من مساحة المعمور المصري كله، وقد تطلب ذلك تطويراً في إعداد مراكز الخدمة والتوزيع والإدارة، وتشير الأرقام بالتعدادات إلى ذلك بوضوح. فعدد المدن (البنادر) بتعداد 1882 بلغ 75 بندراً⁽¹⁾، بينما بلغ عدد هذه المدن 92 بندراً⁽²⁾ في تعداد

(1) التعداد العام للقطر المصري عام 1882.

(2) التعداد العام للقطر المصري عام 1897.

1897، وانخفض عدد البنادر المسجلة في تعداد 1917 إلى 74 بندراً⁽¹⁾ (شكل رقم 1)؛ وذلك لأسباب ستعرض لها لاحقاً.



شكل رقم (1) تطور أعداد المدن بتعدادات 1882-1897-1917

ومن الملاحظ هنا أن عدد البنادر، الذي بلغ 92 بندراً في عام 1897، مثلت أماكن أساسية لتجميع وبيع القطن في حلقات مخصصة لذلك، ويذكر الشرييني⁽²⁾: (وفي 9 ذو القعدة عام 1282 هـ صدر أمر عال بالموافقة على قرار المجلس الخاص بإنشاء الحلقات في بنادر الأقاليم القبلية والبحرية)، ثم يقول: (وتولت مجالس المديرية الإشراف على تلك الحلقات التي كانت بمثابة أسواق صغيرة، تركزت في الأقاليم الرئيسية المنتجة للقطن، فأنشئت 92 حلقة في عدد من المراكز والبنادر).

ثانياً: وظائف بعض التجمعات الحضرية:

ومن خلال رؤية تحليلية بسيطة، يمكن إدراك أثر التوسعات الزراعية والتخصص المحصولي على توجيه توطن المحلات الحضرية، والمرتبطة أساساً بهذه الدورة المحصولية، والتجارة والصناعة الناشئة عليها، وهو ما يعني أن ديناميكية عمل هذه المستقرات الحضرية يرتبط في الأساس بالقطن ومنظومته (الزراعية والتجارية والصناعية)؛ ومن ثم فإن أي اضطراب ينشأ في سوق القطن هو في الواقع اضطراب في منظومة العمران الكلية لهذه التجمعات، سواء على مستوى عمرانها الداخلي، أو تشابك علاقاتها الخارجية، وهو ما انعكس على تصنيف العديد من التجمعات من خلال تحديدها إدارياً بين كونها قرى أو مدن.

(1) التعداد العام للقطر المصري عام 1917.

(2) أحمد الشرييني: تاريخ التجارة المصرية، مرجع سابق، ص 155، 156.

وهنا يجب الإشارة إلى الدلالات الرقمية التي تضمنها تعداد عام 1897، فيذكر التعداد أن الجهات المعدة للسكن (مدن ونواحي وعزب وكفور) قد زادت بنسبة كبيرة، فبعد أن كان عددها عام 1882 يبلغ 13109 تجمعاً، أصبح في تعداد عام 1897 يبلغ 17696 تجمعاً؛ أي أن عدد التجمعات زاد بمقدار 35٪ عما كان عليه في تعداد 1882، وتشير الأرقام أيضاً إلى أن عدد المدن (البنادر) ارتفع من 75 مدينة عامة 1882 إلى 92 مدينة عام 1897، وهو ما يعني أن معظم التجمعات الناشئة هي - في الواقع - تجمعات ريفية، والمديريات التي شملت أكبر نمو بالنسبة للجهات المسكونة هي بالترتيب:

أ- بالوجه البحري:

- 1- مديرية الشرقية؛ حيث يبلغ النمو 1360 جهة مستجدة.
- 2- مديرية البحيرة؛ حيث يبلغ النمو 1056 جهة مستجدة.

ب- الوجه القبلي:

- 1- مديرية الفيوم؛ حيث يبلغ النمو 529 جهة مستجدة.
- 2- مديرية النوبة؛ حيث يبلغ النمو 202 جهة مستجدة.

وتجب هنا ملاحظة مهمة جداً للتأكيد على الاستنتاجات بخصوص تأثير التوسع الزراعي على العمران، وهي أن جميع المديريات التي سجلت زيادات كبيرة في عدد التجمعات السكانية المستجدة هي المديريات التي لها ظهير صحراوي، أمكن التوسع الأفقي عليه زراعياً، في حين أن المديريات الداخلية لم يتم تسجيل مثل هذه الزيادات، وهذا بالطبع أثر على معدلات النمو السكاني بهذه المديريات، مقارنة بالمديريات الأخرى، فمثلاً نجد نسبة الزيادة السنوية لسكان مديرية الشرقية في فترة التعدادين المشار إليهما بلغت 4.3٪ سنوياً، بينما بلغت في مديرية البحيرة 4٪ سنوياً، وفي الفيوم 4.6٪، وفي النوبة 3٪، وهي بذلك تتفوق على معظم مديريات القطر المصري من حيث النمو السكاني، بما في ذلك محافظتي القاهرة والإسكندرية.

ثالثاً: توظيف فائض رأس المال الحضري:

تبعاً للسياسة الاقتصادية العامة للدولة، فإن الفوائض الرأسمالية التي تكونت عند المصريين في هذه الفترة قد أعيد استثمارها مرة أخرى في شراء ملكيات زراعية واسعة، أو للمضاربة في بورصة القطن، وخاصة في ظل تخوف رأس المال الوطني من المجازفة في دخول المجال الصناعي في ظل إخفاق هذا القطاع؛ بفعل النظام الضريبي والجمركي الذي فرضته حكومة الاحتلال على جميع السلع على حد سواء.

وبذلك أصبحت دورة رأس المال تدور في فلك واحد، أو في دائرة مفرغة من الأرض إلى القطن، ومن القطن إلى التجار (ومعظمهم أجنب)، وذلك - بلا شك - أثر تأثيراً مباشراً في عدم

تطور المدن أو تحديثها، اللهم إلا في القليل النادر (وهو ما سنذكره في حينه)، وتركت الأمور المتعلقة بالأنشطة الحضرية في يد الأفراد الأجانب وشركاتهم، وهو ما كان يعني أنه عند تحول هؤلاء الأجانب عن نشاطهم إلى آخر، فإن المدينة تفقد أوجه النشاط الحضري بها، وتترك اسمًا بلا مسمى، ومثال ذلك مصنع السكر، الذي كان قد شيد في (صدفا) بمديرية أسيوط، الذي أغلق بعد أن تأسست شركة السكر والتقطير في أواخر القرن التاسع عشر، وجمعت مصانع السكر، واتخذت من الحوامدية مقرًا لها، وكان من نتيجة ذلك أن تحولت صدفا من مدينة عام 1882 إلى قرية عام 1897. أما الحوامدية فقد تحولت في اتجاه عكسي خلال نفس التعدادين (ذلك بغض النظر عن الخصائص الموقعية لكل من التجمعين)، ونفس الحال بالنسبة (للصف) من مديرية الجيزة؛ حيث تحولت من مدينة إلى قرية خلال نفس الفترة بعد إغلاق مصنعي الطوب والبلاط اللذين كانا قد شيئا بها، وعلى أي حال فإن سرعة التحول مع الضعف النسبي لأسبابه ليس له دلالة إلا هشاشة البناء الحضري في معظم التجمعات الحضرية في منظومة العمران المصري، ويكفي القول إنه في الفترة من 1882 وحتى عام 1918 (36 سنة) تم تسجيل 78 حالة تحول من قرية لمدينة والعكس، فإذا كنا نتحدث عن عدد من مدن لم يتجاوز 92 مدينة على أفضل تقدير خلال التعدادات الرسمية لهذه الفترة، فلنا أن نتخيل حجم ومدى التذبذب والاضطراب في عمل منظومة العمران المصري في هذه الفترة.

بعد استعراض التطور الذي حدث في قطاع الزراعة في تلك الفترة، نجد أن هذا التطور قد نتج عنه عدة نتائج:

- تأكيد هيمنة محصول القطن على الاقتصاد المصري؛ حيث زادت المساحة المزروعة قطنًا، بينما نقصت المساحة المزروعة قمحًا، وهذا تحول مصر تمامًا من دولة مكتفية ذاتيًا من الحبوب والمحاصيل الغذائية إلى دولة مستوردة لها.
- وتأكد تحويل الفائض العيني للاقتصاد المصري من المواد الغذائية إلى القطن، وزاد اعتمادها على القطن؛ لأنه هو المحصول الذي يؤمن لها الغذاء.
- أدت التحسينات في الزراعة وأعمال الري الضخمة إلى نقص خصوبة الأراضي الزراعية، وزيادة احتياجها من الأسمدة والبذور، كما أن زيادة الاتجاه للإنتاج الزراعي وتنميته إلى جانب قانون إلغاء السخرة، أدى إلى زيادة الطلب على قوة العمل، وهكذا تحولت معظم قوى الإنتاج إلى سلع صالحة للمبادلة.
- كما أن نمط تطور الملكية الزراعية قد أكد تغيير علاقات الإنتاج من خلال تحول الأرض إلى سلعة، يمكن التخلي عنها على أساس من الملكية الخاصة.

وهكذا أدت التطورات الحادثة في القطاع الزراعي إلى تأكيد وجود هيكل اقتصادي، يتم فيه الإنتاج أساساً استجابة لاحتياجات خارجية (احتياجات السوق الدولية بصفة عامة، ورأس المال المهيمن فيه بصفة خاصة).

ولكي يتمكن من الاستجابة لهذا النوع الخاص من الاحتياجات الخارجية لا بد من تحول الشكل العيني للفائض الاقتصادي، وتغير قوى وعلامات الإنتاج؛ ليصبح الاقتصاد المصري اقتصاد مبادلة من الدرجة الأولى، ويتأكد اندماجه في الاقتصاد الرأسمالي العالمي كمصدر للقطن ومستورد للمواد الغذائية.

3- تأثير التجارة الخارجية على منظومة العمران المصري:

تطورت التجارة في هذا العهد، وتقدمت تقدماً ملحوظاً، ويرجع ذلك إلى الاعتبارات الآتية:

- نمو الإنتاج الزراعي، وبخاصة المنتج من القطن، وتصدير أغلبيته إلى الخارج.
- تقدم طرق المواصلات البرية والسكك الحديدية، وبخاصة في المناطق الزراعية؛ مما ساعد على نقل المحاصيل الزراعية من أماكن زراعتها بالسكك الحديدية.
- زيادة الاعتمادية من النقل البحري؛ حيث أصبحت مصر تعتمد اعتماداً كلياً في نقل صادراتها وواردها على سفن الدول الأجنبية، فقد كانت حالة الأسطول التجاري المصري المعروف بوابورات البوستة الخديوية، قد ساءت إلى درجة بالغة، في حاجة إلى الإصلاح والتجديد، فقامت الحكومة ببيعه فيما بعد بمبلغ 150.000 جنيه لشركة إنجليزية، إلى جانب ترسانة الإسكندرية ومرفأ السويس⁽¹⁾.

ويوضح تطور التجارة الخارجية لمصر فيما بين سنة 1885 وسنة 1913 الآتي:

- ارتفاع نسبة تصدير محصول القطن وبذرتيه من إجمالي قيمة الصادرات المصرية من نحو 78٪ سنة 1885م إلى نحو 90٪ سنة 1913م، وبذلك يصبح اقتصاد البلاد تحت رحمة أسعار القطن في الأسواق العالمية، فالمتبع لأرقام الصادرات والواردات يجد أن أي زيادة في قيمة الصادرات تعقبها زيادة مماثلة؛ بل تربو عنها في قيمة الواردات⁽²⁾، وترجع تبعية الزيادات في الواردات إلى الزيادات في الصادرات إلى ظاهرة نقص الإنتاج القومي، ففيما عدا المواد الغذائية لا يمكن للإنتاج المحلي أن يشبع -إلا في حدود ضئيلة- حاجات الاستهلاك الأخرى؛ لذلك تضطر مصر لأن تستورد من الخارج أكثر السلع ذات الضرورة القصوى مثل الملابس.

(1) هيطة: تاريخ مصر الاقتصادي في العصر الحديث، مرجع سابق، ص348.

(2) R. OWEN: THE MIDDLE EAST IN WORLD ECONOMY, CIT., P. 241.

ولما كان دخل مجموع الزراع في مصر لا يكفي غالباً لأن يمكنهم حتى من شراء الضروريات، فإن كل ارتفاع -ولو كان ضئيلاً- في قيمة القطن يدفع الزراع الذين يرتفع دخلهم تبعاً لذلك، لشراء المزيد من المنتجات اللازمة؛ لإشباع حاجات ضرورية وأولية، أما الطبقات الأكثر ثراء التي لا تنقصها ضرورات الحياة، فإن ارتفاع دخلها من زيادة قيمة القطن يدفعها لشراء كماليات وأدوات ترف لا تنتج إلا في خارج القطر -في معظم الأحيان- وهذا يزيد بدوره من كمية البضائع المستوردة⁽¹⁾، وهكذا نظرًا لقصور الإنتاج المحلي وعدم كفايته، فإن كل ارتفاع في قيمة القطن -وبالتالي في الدخل القومي- يترجم بارتفاع مباشر في قيمة الواردات، والعكس بالعكس بطبيعة الحال، وهذا فقد نتج عن هيمنة القطن على اقتصاد مصر أن يصبح اقتصادها تحت رحمة تقلب أسعاره في الأسواق العالمية.

- تجد أن قيمة الصادرات قد زادت من 12.548.000 جنيه سنة 1885م إلى 32.652.000 جنيه سنة 1913م؛ أي زادت بمقدار 160% تقريباً، بينما زادت الواردات من 7.964.700 جنيه سنة 1885م إلى 26.523.800 جنيه في سنة 1913م؛ أي زادت بمقدار 230% من قيمتها في البداية، وهذا يعني أن مقدار الزيادة في قيمة الواردات يربو 1.5 مرة من قيمة الزيادة في الصادرات، وترجع زيادة نسبة الزيادة في الواردات عن نسبة الزيادة في الصادرات إلى استيراد مصر -في ذلك العهد- لبعض الغلات الزراعية كالقمح والسكر والدخان، وهذا بطبيعة الحال يرجع إلى التوسع في زراعة القطن على حساب الغلات الزراعية الأخرى، إلى جانب تزايد عدد السكان، وانخفاض أسعار السكر العالمية، إلى جانب تحريم زراعة الدخان بمصر.

- بلغت قيمة الواردات من المنسوجات وحدها سنة 1913م 7.178.000 جنيه؛ أي ما يقرب من 3/1 قيمة الواردات⁽²⁾، وهكذا إن دلت النسب المذكورة سابقاً على شيء فإنما تدل على زيادة الصلات مع العالم الخارجي، وزيادة وتأكيد اندماج مصر في العالم الرأسمالي كمنتج لمادة أولية هي القطن، وتأكيد تبعية مصر للاقتصاد العالمي؛ فهي تعتمد أساساً في تغذية الأفراد وكسائهم على مدى قدرتها على تزايد إنتاجها من القطن، وهذا تحولت مصر إلى مزرعة كبيرة للقطن، تغذي الاقتصاد الرأسمالي العالمي، وعلى رأسه مصانع إنجلترا، وكان هذا أهم أهداف السياسة الاقتصادية لحكومة الاحتلال.

- نلاحظ تزايداً في أرقام الواردات من المواد الغذائية من 720.000 جنيه سنة 1885م إلى 3.321.000 جنيه سنة 1913م؛ أي زادت نسبتها من إجمالي الواردات المصرية 9% تقريباً إلى

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 180.

(2) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 81.

12.6٪ تقريباً سنة 1913م، وهذا يعني تأكيد تحول مصر من منتج ومصدر للمواد الغذائية في عهد محمد علي، إلى مستورد لها في عهد خلفائه، وأيضاً تأكيد تحول الفائض الاقتصادي العيني من المواد الغذائية إلى القطن.

وأخيراً، فإننا نجد أن إنجلترا كانت أكبر عميل لمصر، سواء كان ذلك في الصادرات أو الواردات، غير أنه -إن كان معظم القطن المصري من نصيب إنجلترا- إلا أنه بمرور الزمن وازدياد اندماج الاقتصاد المصري كاققتصاد مبادلة في العالم الرأسمالي ازدادت الكميات التي تأخذها منه الدول الأخرى، وبخاصة ألمانيا والولايات المتحدة وسويسرا؛ مما أدى إلى انخفاض نصيب إنجلترا من مجموعة الصادرات المصرية من 63٪ سنة 1885م إلى 43٪ سنة 1913م⁽¹⁾.

أما بالنسبة للواردات فكانت لإنجلترا أيضاً المرتبة الأولى، على الرغم من انخفاض نصيبها من الواردات المصرية من 37.5٪ في المدة من سنة 1885 إلى سنة 1889 إلى 30.5٪ سنة 1913م⁽²⁾، ويرجع انخفاض نصيب إنجلترا في كل من صادرات وواردات مصر إلى تقدم صناعة النسيج في البلاد الأوروبية الأخرى (غير إنجلترا) من جهة، وإلى زيادة إنتاج مصر من جهة أخرى، ولكن هذا لا يؤثر إطلاقاً في كون إنجلترا أكبر شريك لمصر في التجارة الخارجية.

وهكذا تميزت هذه الفترة بتأكيد تبعية الاقتصاد المصري كجزء من الاقتصاد الرأسمالي العالمي، وعلى الأخص للاقتصاد الإنجليزي كاققتصاد أم.

أثر السياسة الاقتصادية للتجارة الخارجية على منظومة العمران المصري في الفترة من 1882 حتى 1918:

بعد استعراض أهم ملامح وتوجهات التجارة الخارجية في هذه الفترة، فإنه يمكن التأكيد على أن التجارة الداخلية كانت -في واقع الحال- استجابة مباشرة لمتطلبات التجارة الخارجية، فأساس التجارة ومحورها يدور حول القطن في الصادر، والمواد الغذائية والمصنعة من جانب الوارد، ويدفعنا ذلك إلى توضيح النظام العام للتجارة الداخلية باختصار شديد فيما يلي:

- أدى الرواج الشديد لتجارة القطن إلى إنشاء بورصات خاصة بالمضاربة في هذا السوق، وعليه أنشئت البورصات في أماكن تركّز الإنتاج (طنطا - كفر الزيات - دمنهور - المنصورة - بنها - المحلة الكبرى - محلة أبي علي - منوف - زفتى)⁽³⁾. ويلاحظ هنا أن جميع هذه المدن (باستثناء محلة أبي علي التي كانت قرية) هي من المدن التي ثبتت على وظيفتها الحضرية خلال الفترة من

(1) أحمد الحنته: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن 19، مرجع سابق، ص 312.

(2) أحمد الحنته: مرجع سابق، ص 312.

(3) أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية...، مرجع سابق، ص 301، 302.

1882 وحتى 1918، وحيث بلغ عدد المدن التي ثبتت على تصنيفها الحضري في هذه الفترة (50) مدينة (سيأتي بيانها).

- استلزمت عملية تجميع القطن (كما ذكر سابقاً) استحداث أسلوب إنشاء الحلقات التي يتم فيها البيع من المزارعين إلى التجار، وبلغ عددها في هذه الفترة 92 حلقة (وقد امتد نشاط الحلقات بعد ذلك ليشمل قطاع صيد الأسماك، ومن أشهرها حلقة السمك بالقاهرة ودمياط والسويس والإسكندرية، وهي تمثل أسواقاً دائمة للجمله بهذه المدن، بينما كانت تمثل أسواقاً أسبوعية في المدن الأقل حجماً مثل: (المنزلة - البرج - البرلس ...)(1).
- أدى رواج حركة الوارد من الحبوب الغذائية إلى إعادة نشاط شون الحاصلات الزراعية والمستودعات، والتي كان قد أنشأها محمد علي، وهذا الرواج أدى إلى تكوين العديد من الأنشطة الحضرية لمدن اتخذت من التخزين (مدن المستودع) نشاطاً لها، ومن أهم المدن التي لعبت هذا الدور في بداية القرن العشرين هي مدينة أسيوط؛ حيث كانت تعتبر المحطة الرئيسة للتجارة الخارجية للجنوب المصري والسودان؛ حيث تقع عند نهاية طريق درب الأربعين الآتي من السودان، وعند نهاية خط السكة الحديد القادم من القاهرة(2)، وظلت أسيوط هكذا حتى قيام الحرب العالمية الأولى، ولم تكتف بتجارة السودان وجنوب مصر فقط؛ بل شملت التجارة الواردة من وإلى الواحات والمغرب العربي، ومنها يتم توزيعها إلى جميع مدن مصر(3). وينطبق القول بالنسبة لأسيوط على كل من قنا وقفت وقوص، وإن كانت بدرجة أقل؛ حيث شكلت هذه المدن مع القصير محور تجارة الصعيد مع الساحل العربي(4)، وتؤكد دور هذه المدن بعد مد الخط الحديدي إلى ما بعد أسيوط وحتى أسوان.
- تركزت أهم أسواق الغلال في القاهرة من خلال ساحل روض الفرج، وساحل أثر النبي، والساحل الجديد بإمبابة، وساحل القمح الصغير ببولاق، وساحل القمح بمصر عتيقة، كما لم تخلُ المدن المهمة من أسواق غلال دائمة، وأهم هذه الأسواق على الإطلاق كان سوق دشنا بالوجه القبلي، وسوق المنصورة بالوجه البحري، كما كان هناك مكان مخصص بمدينة أخميم لبيع أصناف الغلال كل يوم(5).

(1) لمزيد من التفاصيل راجع كتاب: أحمد الشرييني: تاريخ التجارة المصرية، ص 127، 128.

(2) أحمد الشرييني، المرجع السابق، ص 418.

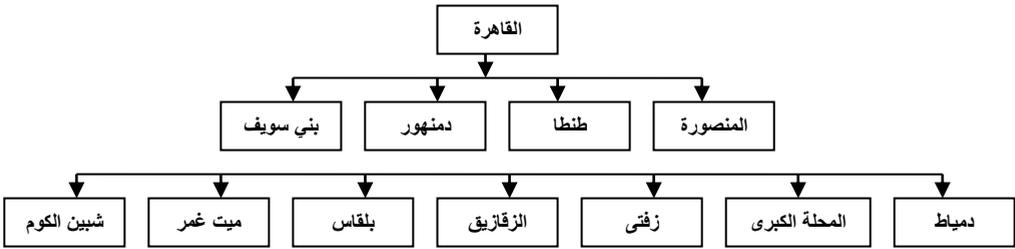
(3) أحمد الشرييني، المرجع السابق، ص 411.

(4) أحمد الشرييني، المرجع السابق، ص 415.

(5) لمزيد من التفاصيل، راجع: أحمد الشرييني: تاريخ التجارة المصرية، من ص 119 إلى ص 158.

ويمكن من ذلك استخلاص بعض النتائج المهمة، والتي نوجزها في التالي:

- نظام التجارة الخارجية، والذي كان أساسه القطن، وهو محصول ذو طبيعة حجمية خاصة، تطلب وجود نظام عمراني خاص، يتلخص في وجود بؤر مركزية للتجميع، وانحصرت هذه البؤر في المنصورة وطنطا ودمنهوور في الدلتا، وبنى سويف في الوجه القبلي، وكلها تدور حول المركز الأكبر في القاهرة، ثم يلزم هذه البؤر مجموعة أخرى من المراكز الفرعية اللازمة لحلج القطن وكبسه قبل تجميعه في البؤر المركزية، وتمثلت أهم هذه المراكز الفرعية في (دمياط والمحلة الكبرى وزفتى والزقازيق وبلقاس وميت غمر وشبين الكوم)، ويلاحظ أن جميعها في الوجه البحري، كما أن هذه المراكز الفرعية كانت تتطلب مراكز أخرى تسبقها لتجميع خام القطن من المزارعين، وهو الدور الذي كانت تلعبه باقي المدن تقريباً، خاصة الوجه البحري وشمال الصعيد.



شكل رقم (2) ديجرام يوضح البؤر المركزية لتجميع القطن المصري

- أدى نشاط الحركة التجارية إلى نمو غير مسبوق في مدن الموانئ، خاصة الناشئة (بور سعيد والإسمايلية)؛ حيث سجلت أعلى نسبة زيادة سكانية سنوية في الفترة من 1882 حتى 1897؛ حيث سجلت نسبة زيادة في هذه الفترة قدرها 2.4٪، وهو ما يقل عن نسبة الزيادة السنوية العامة للجمهورية، والتي بلغت حوالي 2.9٪، ويرجع ذلك إلى إحكام الأجانب قبضتهم على المدن الحديثة؛ بحيث أصبحت وكأنها مستوطنة خاصة بالأجانب وكبار الملاك، ومنع ذلك تيارات الهجرة إلى المدينة بشكل نسبي.

- نظرًا لطبيعة البضائع والخامات المتداولة في تجارة الصادر والوارد والدول المستهدفة بهذه التجارة، فإن بيانات تعداد 1897 تشير بوضوح إلى انخفاض عدد سكان كل من دمياط ورشيد إلى ما يقرب من 13٪ من جملة السكان عام 1882⁽¹⁾.
- تأكد دور كل من (أسيوط وقنا وقوص وقفط) كمراكز تجارية لربط الشرق العربي والغرب (الواحات والمغرب العربي)، والجنوب (تجارة السودان) بشبكة التجارة الداخلية والخارجية للقطر المصري.
- أثرت حركة التجارة واتجاهاتها المطلوبة في تحديد مسارات خطوط السكك الحديدية والطرق الزراعية الرابطة بين المدن، وبذلك فإن شبكة العلاقات الوظيفية بين المدن وبعضها أصبحت محكومة بالخصائص والأدوار التي تتطلبها دورة القطن، بدءًا من زراعته وحتى تصديره، وتشكل النسق العمراني العام للقطر المصري في ضوء ذلك، واستمر لعدة عقود قد تبلغ قرنًا من الزمان، وبالتأكيد فإن دورة عمل (ميكانيزم) هذا النسق قد لا تكون صالحة في حالة دورة إنتاجية أخرى لا يكون القطن عمادها.
- بعض المدن التي كانت تقوم على أسواق أو حلقات تجارية أصبح مصيرها محكومًا بقرار إداري، سواء ببقاء السوق من عدمه، وهو ما حدث في حاله مدينة المنزلة وغيرها، عندما اتخذ قرار عام 1902 بتحرير المصايد وحرية البيع داخل أو خارج الحلقات، وكذلك تعديل نظام الالتزام في إدارة الأسواق، ونظرًا لهشاشة البناء الحضري، فإن أي تعديل - ولو كان طفيفًا- في نظام إدارة النشاط الحضري كان يؤدي لانهار البناء تمامًا، ولو مؤقتًا.

4- تطور الهيكل الصناعي والتداعيات العمرانية:

كما ذكر سابقًا، فإن السياسة الاقتصادية للاحتلال كانت تهدف إلى تحويل اقتصاد مصر إلى اقتصاد مبادلة متخصص في إنتاج القطن، ودججه في الاقتصاد الرأسمالي العالمي كإقتصاد تابع، وعلى ذلك لم تحظ الصناعة بأي اهتمام من جانب سلطات الاحتلال، ولم تستفد مصر من التقدم الفني والمخترعات الحديثة التي تحققت في أوروبا وأمريكا، وهبطت مكانة الصناعة بالنسبة للزراعة، وتحمل محصول القطن وحده أعباء توفير حاجيات الشعب ذي الزيادة السكانية المطردة. ويمكن تصور الحالة التي وصلت إليها الصناعة المصرية في هذه الفترة من خلال عرض سلسلة التراجعات والإغلاقات التي قامت بها حكومة الاحتلال، فقد قامت بإغلاق الترسانات الحربية التي أقيمت في عهد محمد علي، وتحسنت في أيام الخديوي إسماعيل، وبيعت آلاتها ومعداتنا، كما

(1) يرجع الجزء التحليلي بتعداد 1897 النقص في عدد سكان دمياط في الأساس إلى أنه كان يوجد بها حامية عسكرية كبيرة عام 1882، لم تكن موجودة في التعداد الذي تلاه.

أغلقت المصانع الحربية التي كانت تمد الجيش بحاجاته من الذخيرة والأدوات الحربية، وكذلك ألغت مغازل القطن، ومصانع النسيج الحكومية، ودار سك النقود، ومصانع الورق ببولاقي⁽¹⁾. ويمكن القول هنا إنه بتوفر رأسمال بأيدي كبار الملاك للأراضي الزراعية، وتحول توجه الطلب السلعي لديهم (وهم الذين يمثلون القوة الشرائية الحقيقية) إلى المنتجات الكمالية والرفاهية، والتي تنتج في الخارج (تقليدًا لسلوك الأجانب)، فإن ذلك أدى إلى توليد الحالة التي عانت وتعاني منها الصناعة المصرية إلى اليوم، وهي ما عرفت وتعرف (بعقدة الخواجة)، والتي رسخت في نفوس المصريين إحباطًا ويأسًا من أن المنتج الوطني لا يمكن أن يضاهاه - في يوم من الأيام - مثيله الأجنبي.

وعلى أي حال، فإن سياسة الاحتلال أدت إلى القضاء على الصناعات الأهلية الصغيرة، يمكن الاستدلال على ذلك بما قاله اللورد كرومر في تقريره عام 1905⁽²⁾، فيقول ما نصه: "إن المنسوجات الأوروبية تحل محل المنسوجات الوطنية، وبانقراض المنسوجات الوطنية أخذت الوطنية تنقرض أيضًا، والاختلاف ظاهر وواضح لكل من يقارن الحالة الحاضرة بالحالة التي كانت منذ 10 أو 15 سنة؛ إذ يجد المرء بونًا شاسعًا وفارقًا مدهشًا، فالشوارع التي كانت مكتظة بدكاكين أرباب الصناعات والحرف من غزالين ونساجين وعتادين وصباغين ... إلخ. ومن على شاكلتهم قل عددهم، وقامت على أطلالها مقاه ودكاكين صغيرة مملوءة بالبضائع الأوروبية".

وفي سبيل القضاء التام على الصناعة القائمة، أو أي أمل في صناعة قادمة، اعتمد الاحتلال سياسة جمركية وضرائبية مخططة؛ بحيث تقتل كل إمكانات الصناعة الوطنية، فقد تبنت هذه السياسة المبدأ القيمي لا النوعي⁽³⁾؛ أي تؤخذ الرسوم موحدة على الواردات جميعًا بحسب قيمتها، بغض النظر عن نوعها، وبذلك فرضت رسومًا على استيراد الفحم -وقود الصناعة في ذلك الوقت- تساوي نفس الرسوم التي فرضت على أي مادة أخرى، وفي الوقت نفسه أخضعت المصنوعات القطنية لرسم إنتاج مماثل للرسم الجمركي، وكان الكل 8٪، وبهذا وذاك وضعت المصنوعات المحلية مع المستوردة مع الوقود على مستوى واحد من القدرة على المنافسة، وحتى زراعة الدخان، التي كانت صناعة مصرية مهمة، حوربت بالضرائب الفادحة، ثم منعت تمامًا بدعوى تحقيق حصيلة لخزانة الدولة من الرسوم الجمركية المرتفعة على الوارد.

(1) أحمد الحنة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 133.

(2) تقرير اللورد كرومر عن الحالة المالية والإدارة والحالة العمومية في مصر والسودان سنة 1905، ص 144، 145.

(3) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 29.

ويرى د. جمال حمدان أنه على الرغم من هذه السياسة الخانقة للصناعة الوطنية، فإن هناك بعضًا من الصناعات قاومت أو قامت؛ حيث يقول (1): "ورغم هذه السياسة الضارية أفلتت قلة من الصناعات، فقاومت أو قامت، بعضها بحكم الضرورة، مثل مصانع السكر الوطنية الجذور في التربة، ومثل محالج ومكابس القطن الحديثة التي لا مفر منها محليًا قبل التصدير، وبالتالي أيضًا مصانع عصر بذرة القطن والزيت فالصابون، والبعض الآخر بحكم تغير الموضة والذوق أو المنافسة الأجنبية، مثل نسج القطن والصوف والحريير والكتان التي زادت بالفعل على أساس الغزل المستورد" (2).

1.4 السياسة والطوائف الحرفية؛

أثرت الأسباب السابقة في اضمحلال الطوائف واختفاء بعضها؛ بسبب ما قد نجم عن التأثيرات التي حدثت في فترة ما بعد محمد علي وحتى الحرب العالمية الأولى، حيث حدثت في تلك الفترة مؤثرات داخلية ناتجة على صدور قرارات ولوائح للحرف، ومؤثرات أخرى خارجية، متمثلة فيما أحدثته أوروبا بمصر، من غزو صناعي... إلخ.

فقد برز في فترة ما بعد محمد علي وحتى الحرب العالمية الأولى، ازدياد المنافسة الأجنبية، وتفوقها على طوائف الحرف، التي كانت تفتقر إلى التمويل؛ بل وتعاني في تلك الفترة من ضعف نفوذها، حيث حرمت من بعض حقوقها.

فإذا كانت بعض الإجراءات الإدارية قد سلبت الطوائف بعض مقوماتها الأساسية، فإن هناك عوامل اقتصادية مهمة في تلك الفترة، قد عملت على زعزعة كيان الطوائف، وتمثل أخطر تلك العوامل وأهمها في تغلغل الرأسمال الأجنبي، وما أحدثه ذلك التغلغل من تغيرات كبيرة في المجتمع، ولا شك أن هذه المشاريع الإنتاجية أيضًا قد استخدمت بعض الحرفيين في مرحلة التدهور الطائفي (3).

فقد حمل أرباب الصناعة الجدد، حلم تصفية المشاريع الصغيرة لفتح السوق أمامهم؛ مما يعني حلمهم بالقضاء على الحرف والحرفيين، كما أن إيقاف المشروعات الصناعية الحكومة بعد محمد علي، وتسريح حرفييها المحتكين بالأوروبيين وغير المتدربين على التقاليد الحرفية، جعلهم بالإضافة إلى المشاريع الأجنبية معول هدم للنظام الحرفي.

(1) جمال حمدان: المرجع السابق، ص 30.

(2) يذكر الدكتور عبد السلام عبد الحلیم عامر في كتابه طوائف الحرف في مصر 1805، 1914 (مرجع سابق) رؤية مغايرة لما تم فهمه من قبل معظم المؤرخين المصريين لتقرير اللورد كرومر لعام 1905 المشار إليه سابقًا؛ حيث يرى أن كرومر كان مهتمًا باستنهاض الحرف المصرية، ويمكن في ذلك مراجعة كتابه المذكور من ص 211 إلى ص 217.

(3) أمين عز الدين: تاريخ الطبقة العاملة من نشأتها حتى عام 1919، دار الكتاب العربي للطباعة، ص 38، 39.

وإذا أضيف ذلك إلى تدفق المنتجات الأوروبية والأوربيين إلى مصر، والذي تركّز في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، نجد أنه من السهل فهم ما حدث من غروب لكثير من فروع الحرف المحلية، التي عانت كثيراً نتيجة للمنافسة الأوروبية، مثل إنتاج الأواني النحاسية، وصناعة العاج، والحفر على الخشب أو المعدن، وأعمال الصباغة بلون النيلة... إلخ.

كما تدهورت صناعة النسيج بأسبوط؛ بسبب منافسة الأقمشة الأوروبية، والوضع نفسه كان ينطبق على مناطق أخرى للحرف التقليدية، مثل: دمياط والسويس وبنى سويف⁽¹⁾ (وإن كانت هذه المدن قد عاودت نشاطها الصناعي مرة أخرى؛ بفعل تأثيرات الحرب).

ومع ذلك، فإن القيود والاحتكارات التي فرضتها الطوائف الحرفية لم تنته على يد الأوروبيين وحدهم؛ فقد ازداد في تلك الفترة تدخل الدولة في شؤون الحرفيين بلوائحها وقراراتها لهم، بشكل جعل للطوائف في تلك الفترة شكلاً ومضموناً آخر غير ما عرفت به، فقد وضح فيها ضعف مشايخ الحرف أمام سلطاتها، وكذا انفتاح الحرفيين على الدولة؛ بل والاستعانة بها على المشايخ، إلا أن ذلك لم يقض على كل العادات والتقاليد الحرفية التي أمكن استنهاض بعضها فيما بعد، خاصة في فترة التمصير.

وقد نتج عن تدخل الدولة ميوعة النظام الطائفي والحرفي، فقد أدت بتسهيلات التي منحتها للجمهور كي يدخل الحرف إلى ترهل بنائها الطائفي؛ حيث أفقدته شيئاً آخر من أهم خصائصه، وهو تحديد العمالة، مع ضياع أخطر ما في العادات والتقاليد الحرفية، ويمكن اعتبار ذلك من أهم دوافع تيارات الهجرة التي تدفقت على القاهرة، ومن بعدها سائر المدن، وهو التفاف أبناء الحرفة حول شيخهم وأشياء أخرى كثيرة من تطوير وإعادة إنتاج الفن الصناعي.

وربما ساعد على ذلك ضريبة المهن الحرة (الباتنتا) التي فرضت عام 1890⁽²⁾؛ حيث عملت على إضعافه، بسبب عجز كثير من الصناع على احتماها، لفقرهم وقلة مكاسبهم، بالإضافة إلى أن نظام الطوائف قد تأثر إلى حد بعيد بإنشاء المحاكم الأهلية، حيث عده البعض ضربة لنفوذ مشايخ الحرف⁽³⁾.

فقد قرر دكريتو 9 يناير من عام 1890 (الباتنتا) حرية الحرف⁽⁴⁾، كما ألغى التزام التمرين، فأصبح لا يؤلف بين أفراد الحرفة الواحدة سوى جماعات اختيارية⁽⁵⁾؛ نتيجة لإباحته لكل شخص أن يمارس أي حرفة، حتى إن ذلك الوضع قد دفع بأحد المؤرخين إلى القول إنه قد تم إلغاء الطوائف

(1) المرجع السابق، ص 305.

(2) وتسمى أحياناً، عوائد رخص على الصنائع، أو ضريبة التصاريح الحرفية.

(3) راشد البراوى وآخرون، مرجع سابق، ص 151.

(4) بمعنى أنه أباح لكل شخص أن يمارس أي صناعة أو حرفة.

(5) أحمد محمد إبراهيم، الاقتصاد السياسي الجزء الأول، الطبعة الثانية، مطبعة مصر، 1933، ص 150، ص 151.

الحرفية في عام 1892، وأن ذلك الإلغاء لم يكن أكثر من إشارة إلى اختفاء الصناعات المحلية، لتحل محلها الصناعات الأوروبية⁽¹⁾، وربما شجعه على ذلك الحرمان التدريجي للطوائف من معظم مهامها، عن طريق صدور قرارات رسمية، وبشكل متدرج قبل صدور ذلك الدكرتو؛ حيث قام بتلك المهام أجهزة الدولة وإدارتها، أو مؤسسات اجتماعية واقتصادية جديدة، إلا أن نظام بعض طوائف الحرف كان يسمح لها رسمياً بممارسة الأشراف الفعال حتى الحرب العالمية الأولى؛ حيث اختفت بعدها⁽²⁾. فمع استمرار بعض طوائف الحرف حتى الحرب العالمية الأولى، سواء لتنظيمها، أو لحاجة المجتمع إليها، إلا أن هناك عوامل عامة -غير ما ذكر- قد ساعدت على تدهور النظام الطائفي، وقد أدت كلها إلى اعوجاج مسيرة الطوائف وهيكلها وبنائها العام، حتى أطاح الغزو الصناعي الأجنبي بجزء منها، وأطاحت الحرب العالمية الأولى بالبعض الآخر.

2.4 الهيكل الصناعي وخصائصه:

وتشير بيانات تطور الصناعة في هذه الفترة⁽³⁾ إلى الآتي:

أولاً: الصناعات التجهيزية⁽⁴⁾:

1- حلج القطن وكبسه: بالنسبة لحلج القطن قد أدخلت تحسينات على وسائل الحلج، وقد تم ذلك أولاً بإدخال تحسين على طريقة نقل الحركة، ثم أدخل تحسين على طريقة فرز البذرة، أي أنه تم تطور في الفن الإنتاجي لهذه الصناعة.

وبالنسبة لصناعة كبس القطن تم إدماج 7 مصانع في مصنع واحد سنة 1889، ثم تألفت عدة مصانع أخرى في السنوات التالية بمجرد نمو كمية المحصول، وازدياد عدد بيوت التصدير⁽⁵⁾. وقد بلغ عدد شركات الحلج في ذلك الوقت نحو 7 شركات، وكانت أهم الشركات العاملة هي شركة حلاجي الأقطان المصرية، كما كانت هناك بعض المصانع الخاصة، من أمثلتها مصنع الحلاجة في المنصورة ومصنع الحلاجة في الزقازيق⁽⁶⁾.

2- صناعة الزيوت: أسس جماعة من رجال الأعمال في الإسكندرية سنة 1889 شركة مصرية تحت اسم شركة الزيت والصابون المصرية، وكان الغرض منها صناعة الزيوت من بذرة القطن

(1) محمد أنيس، تطور المجتمع المصري، مرجع سابق، ص 81، حيث كان لقيام المنشآت الحديثة في ميدان المرافق والصناعة أثر في تدهور الطوائف والصناعات الحرفية.

(2) ج. بير، مرجع سابق، ص 311، ص 312.

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

(4) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 2.

(5) مصر الصناعية، العدد الذهبي الأول سنة 1950، اتحاد الصناعات المصرية، القاهرة، سنة 1950، ص 213.

(6) الحنة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن 19، مرجع سابق، ص 209.

والصابون⁽¹⁾، وأنشأت هذه الشركة مصنعًا للزيت في الإسكندرية، وآخر في كفر الزيات سنة 1901، ومن هذا التاريخ بدأ تاريخ ميلاد صناعة زيت بذرة القطن الحديثة في مصر؛ فقد كانت بذرة القطن وغيرها من البذور الزيتية تعصر قبل ذلك بوسائل بدائية، كما كان بمصر مصنع لاستخراج زيت السمسم، وهو مصنع خاص (أهلي) أنشئ بالمنصورة سنة 1897.

كما كانت هناك صناعات تجهيزية أخرى، مثل طحن الحبوب، وتنقية الصوف، وكانت المطاحن تدار بالآلات البخارية، وبعضها يدار بمحركات طراز ديزل تشتغل بالبتروال النقي أو بالمازوت، كما كانت هناك بعض الورش لتتقنية الصوف البلدي وفرزه وكبسه في أكياس تشحن إلى ليفربول وجنوه، وغيرهما من بلدان أوروبا⁽²⁾.

ثانيًا: الصناعات التحويلية⁽³⁾؛

- صناعة الغزل والنسيج: كانت صناعتا الغزل والنسيج منتشرين في جميع أنحاء القطر المصري، وبقيت طوال هذا العصر من أهم الصناعات الصغيرة، ويمكن القول إن صناعة الغزل كانت "صناعة منزلية"، بينما صناعة النسيج كانت "صناعة ريفية"؛ حيث كانت طائفة النساجين تستخدم نفس الأنوال التي كان يستعملها أجدادهم⁽⁴⁾، واعتمد النساجون على العائلات في مدهم بالخياط المغزولة اللازمة لصناعتهم؛ مما أدى إلى توزيع المادة الخام اللازمة لصناعة النسيج على عدد كبير من الصناع الذين أقاموا مصانعهم الصغيرة في نفس الجهة التي يعيش فيها هؤلاء الموردون، وترتب على ذلك انتشار مصانع النسيج الصغيرة في جميع أنحاء القطر، أما الصناعة الكبيرة وبداية إيجاد صناعة النسيج الميكانيكية فيرجع الفضل فيها إلى شركتين تأسستا قبل نهاية القرن 19؛ الأولى هي شركة القطن المصرية تأسست سنة 1899، وموقعها القاهرة، والثانية هي شركة الغزل والنسيج المصرية الإنجليزية، وتأسست أيضًا سنة 1899، ومقرها الإسكندرية، ولكن نجد أن الشركة الأولى، وهي شركة الأقطان المصرية لم تلق نجاحًا يذكر، ولم تدفع فوائد للمساهمين لها، وتم تصفيتها سنة 1907⁽⁵⁾.

- وهكذا نجد أن قرار لورد كرومر بفرض الضريبة قضي على إمكانية نجاح مثل هذه الصناعة في مصر، وهذا دليل أكيد على سياسة الاحتلال الإنجليزي تجاه الصناعة، الذي كان واضحًا منذ

(1) البراوي وعليش: التطور الاقتصادي في مصر، مرجع سابق، ص 165.

(2) الحنة: تاريخ مصر الاقتصادي، مرجع سابق، ص 210.

(3) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 3.

(4) البراوي: التطور الاقتصادي، مرجع سابق، ص 151.

البداية، وهو الذي أعلن أن صالح مصر وإنجلترا معاً عدم وجود صناعة قطنية محمية في مصر،¹ أيضاً خوف كرومر من حدوث اضطرابات ونزاع داخل إنجلترا إذا ما قامت صناعة نسيج محمية في مصر، مثلما حدث عندما سمح بتأسيس مصانع النسيج في الهند، فتعرضت الحكومة الإنجليزية لهجوم عنيف من جانب أصحاب مصانع لانكشير، وفي حقيقة الأمر إذا كانت صناعة الغزل والنسيج المصرية قد استطاعت أن تبقى وتظل قائمة، فإن هذا لا يرجع إلى نجاحها في تخطي عقبة الحماية، وإنما يرجع إلى توافر الطلب المحلي على منتجاتها وعدم معرفة الصناعة الأجنبية لنوعية هذه المنتجات، وحتى لو عرفت بنوعيتها فإنه من غير المعقول أن تقوم الصناعات الأوروبية بتعديل نظامها وفقاً لطلب المستهلكين في مصر في تلك الفترة، فالصناعة الأوروبية آنذاك كانت تنتج الأنواع التي تتمتع بالقبول العام في العالم أجمع، أي أنها كانت معنية بالمنتجات النمطية ذات الأسواق المتسعة، وعلى هذا فإن صناعة الغزل والنسيج المصرية لم تستمر في الوجود إلا لظروف خاصة، وهو ما متعها بحماية طبيعية، لولا وجودها لفضي نهائياً على هاتين الصناعتين اللتين قامتتا في مصر منذ زمن.

• وأخيراً، فقد كان أهم مراكز توطن صناعة الغزل والنسيج في مصر في تلك الفترة هي المحلة الكبرى، القاهرة، الإسكندرية، أخميم، أسيوط، وكان يوجد مراكز للصبغة عادة بجانب مراكز النساجة⁽¹⁾.

• صناعة السكر: يرجع الفضل في إنشاء صناعة السكر الحديثة في مصر إلى الخديوي إسماعيل - كما فصلنا في الفصل السابق - ولكن لاقت هذه الصناعة بعض الصعوبات في أواخر عهد الخديوي إسماعيل؛ نتيجة لانخفاض الإنتاج مع ارتفاع التكلفة؛ لانصراف الزراع عن زراعة السكر واستبداله بالقطن، ولكن في بداية العقد الثامن من القرن التاسع عشر لاقت صناعة السكر بعض الانتعاش؛ وذلك نتيجة لعمل التطوير في أسلوب الإدارة في المصانع القائمة؛ مما عكس أثره على زيادة الإنتاج ونقص التكلفة⁽²⁾، وحققت الصناعة بعض الأرباح؛ مما شجع على اجتذاب رؤوس أموال جديدة إليها، ففي سنة 1891 أنشأ جماعة من المصريين مصنعاً في الحوامدية لتكرير السكر وفي سنة 1893، قررت هذه الجماعة صناعة السكر الخام أيضاً، وأطلقت على نفسها اسم شركة السكر والتكرير المصرية، وفي سنة 1892 تألفت شركة أخرى باسم الشركة العامة لمصانع السكر في الوجه القبلي؛ نتيجة لإدماج مصانع الدائرة السنية، وأنشأت مصنع السكر (بالشيخ فضل)، وذلك على أنقاض

(1) تقرير لجنة التجارة والصناعة سنة 1916، ص 124.

(2) OWEN : COTTON IN THE EGYPTIAN ECO, .. OP. CIT., P. 295.

المصنع القديم الذي كان مملوكاً للدائرة السنية، ثم في سنة 1895 أنشأت الشركة مصنعاً آخر في نجع حمادي⁽¹⁾، وفي سنة 1897 اتحدت شركة السكر والتكرير المصرية مع الشركة العامة لمصانع السكر في الوجه القبلي، وصارت شركة واحدة باسم الشركة العامة لمصانع السكر⁽²⁾ والتكرير بالقطر المصري⁽³⁾، وفي سنة 1903 اشترت هذه الشركة المصانع التسع المتبقية التابعة للدائرة السنية؛ وذلك بغية تركيز الصناعة⁽⁴⁾، ولكن بعد تدخل الحكومة أعيد تكوينها سنة 1906، وتم عمل بعض التطوير بها مثل تخفيض الطاقة القصوى للمصانع، عن طريق إغلاق 6 من المصانع الأصلية⁽⁵⁾، وكان توطن هذه الصناعة غالباً في الوجه القبلي في أماكن متفرقة بجوار مصادر خاماتها، وذلك أمر طبيعي يتمشى مع المنطق الاقتصادي؛ حيث إنها صناعة لا تحتمل خاماتها تكاليف النقل الطويل، إلى جانب أن جودتها تقل بالتخزين، أما اختيار أماكن مصانع التكرير فكان في الغالب بالقرب من القاهرة والدلتا، أي أنه بجانب الأسواق.

- صناعة الطرابيش: أسس أحد المصريين سنة 1902 مصنعاً للطرابيش، وحاول أن يجعل هذا المصنع متمشياً مع أحدث أساليب هذه الصناعة، فاستحضر سنة 1908 خبراء في صناعة الطرابيش من إسطنبول، واستورد الآلات الحديثة من النمسا وألمانيا وفرنسا⁽⁶⁾، وابتدأ المصنع في إنتاجه المتميز من أجود أنواع الطرابيش قبل سنة 1914.
- صناعة الصابون: كان جانب كبير من زيت بذرة القطن يستعمل في صناعة الصابون، ويرجع ما أحرزته صناعة الصابون من النجاح النسبي إلى الحصول على مادتين أوليتين وطنيتين بسعر معقول، وهما الزيت من معاصر زيت بذرة القطن والصدود الكاوية التي تنتجها شركة الملح والصدود المصرية بوادي النطرون.
- شركة الملح والصدود المساهمة المصرية: وهي من الصناعات الغذائية، تأسست هذه الشركة سنة 1899، كما قامت هذه الشركة بتأسيس شركة الملح المتحدة المساهمة سنة 1907، وقد منحت امتياز استغلال المصانع والملاحات في المكس سنة 1899

(1) تقرير لجنة التجارة والصناعة، سنة 1916، ص 177، 178.

(2) فاتح عقيل: اقتصاديات ج.م.ع (الإنتاج الصناعي)، منشأة المعارف بالإسكندرية سنة 1967، ص 35.

(3) بينما يشير تقرير لجنة التجارة والصناعة إلى أن بعض المالبين المصريين هم أصحاب هذه الشركات، تشير بعض المراجع الأجنبية نقلاً عن (MAZUEL) أن الشركتين اللتين اتحدتا كانتا برأسمال فرنسي، راجع كتاب نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 194.

(4) مصر الصناعية، العدد الذهبي، مرجع سابق، ص 185.

(5) BARBOUR: THE GROWTH, LOCATION AND STRUCTURE OP. CIT., P. 65.

(6) تقرير لجنة التجارة والصناعة سنة 1916، مرجع سابق، ص 156.

لاستخراج الملح وبيعه، وقد مدت الشركة خطاً حديدياً طوله 10 كم لنقل منتجات الملاحات، وللشركة خط حديدي يبلغ مع فروعه 75 كم طويلاً، وهو يصل وادي النطرون بالخطاطبة، وتتكون منتجات هذه الشركة من الآتي:

الزيوت والكسب - الصابون - المستحضرات الكيميائية - المواد الدهنية - الملح - العبوات - آلات الطباعة⁽¹⁾.

• صناعة مواد البناء والأسمنت: وتعد صناعة الأسمنت من الصناعات الكبيرة، بينما كانت صناعة البناء بصفة عامة من الصناعات الصغيرة، وتأسست شركة بلجيكية لصناعة الأسمنت في مصر بالمعصرة، بالقرب من حلوان سنة 1900؛ حيث كانت المادة الخام متوافرة في هذه المنطقة بكميات كبيرة⁽²⁾. وكانت هناك مصانع أخرى لمواد البناء، مثل مصنع سورناجا الذي تأسس سنة 1895، ويقوم بإنتاج المنتجات الآتية⁽³⁾:

- الطوب المصنوع بآلات على اختلاف أنواعه من التوريد.
- الأنابيب وملحقاتها المصنوعة من الفخار الرملي والأدوات الصحية وغيرها.
- الأدوات المصنوعة من الفخار الذي يقاوم النار.
- الجير المائي والأسمنت.
- الجبس الرمادي والأبيض.

وهناك شركة للطوب الأسمنتي سنة 1910، وهي شركة الطوب المساهمة المصرية، التي حلت محل شركة الطوب بالقاهرة بعد تصفيتها، وأعيد تنظيم هذه الشركة سنة 1911 تنظيمًا كلياً، واستطاعت أن تجد سوقاً واسعاً لمنتجاتها، وكانت تمتلك مزرعاً للطوب بالعباسية.

• صناعة الورق وفنون الطباعة: قامت حكومة الاحتلال - متمشية في ذلك مع سياستها في محاربة الصناعة - بإلغاء مصنع الورق الحكومي، الذي ظل يمد دواوين المصالح الحكومية والتجارية بالمهمات المكتبية منذ تأسيسه سنة 1870، وقد أغلق هذا المصنع بحجة الاقتصاد في النفقات، تلك الحججة التي تذرع بها كرومر للقضاء على كل صناعة وطنية تتعارض مع سياسة تخصص البلاد في الزراعة وإنتاج القطن، وقد أنشأ المصنع الإيطالي بالإسكندرية لصنع ورق اللف الخشن.

(1) المرجع السابق، ص 168، 169.

(2) جمال سعيد: التطور الاقتصادي لمصر، مرجع سابق، ص 169.

(3) OWEN : COTTON AND THE EGYPTIAN ECO., OP. CIT., P. 298.

- صناعة الخشب: وهي تعد من الصناعات الصغيرة، وكان عدد ورش النجارة في مصر قبل سنة 1908 1163 ورشة نجارة⁽¹⁾، على أنه من الملاحظ في هذه الصناعة لم تتأثر كثيرًا بسبب السياسة التي وضعتها إدارة الاحتلال لمصر، ولم تتعرض لمنافسة جديدة من البضائع الأوروبية؛ نتيجة لارتفاع تكلفة النقل والحزم والشحن والتفريغ، وكلها مصاريف تضاف إلى أثمانها؛ مما يرفع أسعارها بالنسبة للصناعة المحلية، وبذلك كانت من الصناعات التي تتمتع بحماية طبيعية.
- صناعة الجلود: وهي من الصناعات الصغيرة، وكانت المدابغ منتشرة في جميع أنحاء القطر، خصوصًا في القاهرة والإسكندرية، وكان عددها حوالي 200 مدبغة⁽²⁾، ومعظمها ناقص المعدات، يشتغل بأجهزة عتيقة، ويتبع الطرق المتخلفة في الإنتاج.
- صناعة السجائر: بعد أن احتكرت حكومة تركيا الدخان (ريجبي)، أدى ذلك إلى هجرة كثرة متزايدة من الأخصائيين الأجانب، واختار عدد منهم الإقامة في مصر، وفي سنة 1906 كان هناك نحو 55 إلى 60 مصنعًا للسجائر، تدرج من ورش بها عدد قليل من العمال، إلى مصنع كبير، مثل مصنع جاناكليس، الذي بلغ عدد العمالة به سنة 1906 نحو 400 عامل، زاد سنة 1908 إلى 500 عامل⁽³⁾. ووضعت اللبنة الأولى لصناعة النيبذ سنة 1903 بواسطة رجل أجنبي يسمى نسطور جاناكليس، وبعد أبحاث دامت قرابة 25 عامًا أمكن عرض باكورة إنتاجه من النيبذ المستخرج من حقول جاناكليس.
- صناعة الكحول وملحقاتها (الكيمووية): أنشأ (مسيو كوزيكا) وشركاه سنة 1892 / 1893 مصنعًا للكحول في طره، وفي سنة 1894 قامت تعديلات في المصنع فزاد إنتاجه، ومنذ سنة 1914 بدأ المصنع في إنتاج أملاح البوتاسيوم الخام⁽⁴⁾.
- صناعة البيرة: أنشأت شركة بلجيكية سنة 1897 شركة مساهمة، مقرها في بروكسل، ومركز إدارتها وعملها في الإسكندرية مصنعين؛ أحدهما في القاهرة والآخر في الإسكندرية، باسم بيرة الأهرام (التاج)⁽⁵⁾.

(1) المصدر السابق، ص 264.

(2) تقرير لجنة التجارة والصناعة سنة 1916، مرجع سابق، ص 147.

(3) OWEN : COTTON AND THE EGYPTIAN ECO., OP. CIT., P. 298.

(4) الحقة: تاريخ مصر الاقتصادي بالقرن 19، مرجع سابق، ص 216.

(5) نجد أن مصر الصناعية، العدد الذهبي ص 175 تذكر أن اسمها بيرة الأهرام، بينما يذكر د. الحقة، مرجع سابق (ص 217) أن

اسمها (التاج)، ويبدو أنها في البداية كان اسمها التاج، ثم تغير إلى بيرة الأهرام.

- صناعة الحلوى: أنشأ أحد المصريين بالمنصورة مصنعًا للحلوى الوطنية سنة 1905، واشتغل بعمل الحلاوة الطحينية والملبن وأصناف شتى من الحلوى وما على أشكالها⁽¹⁾. وأدخل الإنتاج الميكانيكي على صناعة الحلوى قبل الحرب العالمية الأولى، وأخذت المصانع في إنتاج الأصناف المعروفة بالحلوى الإفرنجية من الكرمولات والملبسات، واستخدمت مطاحن ميكانيكية لطحن السمسم، واستخراج الطحين، وصناعة ذلك الصنف القديم من الحلوى الشعبية بواسطة الخزانات التي تدار بمحركات ميكانيكية⁽²⁾، كما بدأت صناعة "الشيكولاته" في مصر على نطاق ضيق سنة 1912.
- صناعة الأعجنة الصناعية: دخلت صناعة الأعجنة الغذائية (المكرونه بأنواعها) لمصر في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين على يد الإيطاليين، وقد أخذ عنهم بعض المصريين هذه الصناعة.
- صناعة القوى الكهربائية: بالنسبة لشبكات توزيع التيار الكهربائي في المدن المصرية، أنشئت شركة (ليون) سنة 1893/1892 بالقاهرة والإسكندرية على التوالي أولى شبكات لتوزيع الكهرباء وبين سنتي 1899، وسنة 1903 رخصت 7 مدن أخرى لشركة (ليون) وشركات غيرها في استغلال شبكات التوزيع الكهرباء في دوائرها⁽³⁾، وقد بلغ عدد الشركات العاملة في قطاع القوى الكهربائية أربع شركات، قيمة رءوس أموالها نحو 139 ألف جنيه، وأهمها شركة (ليون) وشركة النور والقوى الكهربائية وشركة كهرباء الوجه البحري⁽⁴⁾.
- صناعة الأدوية (المستحضرات الصيدلانية): أول من أنشأ صناعة المستحضرات الصيدلانية في مصر هو (بيت أ. جالتي وولده) بالإسكندرية، وقد كان (لبيت جالتي) في أواخر القرن التاسع عشر معدات لا بأس بها، منها مطاحن لسحق العقاقير، ومعاصر لاستخراج الزيوت الطبية، وأنبيب لتقطير المياه العطرية، وكانت الصناعة الصيدلانية -وهي غير تامة التكوين في ذلك الوقت- تعمل في القسم الداخلي من الصيدلية الخاصة به بالإسكندرية⁽⁵⁾.

(1) الحنة: تاريخ مصر الاقتصادي، ق 19، مرجع سابق، ص 218.

(2) مصر الصناعية، العدد الذهبي سنة 1950، مرجع سابق، ص 182.

(3) مصر الصناعية، العدد الذهبي سنة 1950، مرجع سابق، ص 253.

(4) محمد رشدي: التطور الاقتصادي لمصر، مرجع سابق، ص 205.

(5) مصر الصناعية، العدد الذهبي سنة 1950، مرجع سابق، ص 145.

- صناعة الزجاج: كانت هناك محاولة للخديوي توفيق في وادي النطرون لإنشاء مصنع للزجاج لم يطل لمدة، ولم تنجح محاولة أخرى مصدرها جهود خاصة أيضًا بذلت سنة 1897 بالإسكندرية⁽¹⁾.

ثالثًا: الصناعات الاستخراجية (التعدينية)⁽²⁾:

اكتشفت آبار البترول بالگردقة ورأس غارب سنة 1913، وتأسست الشركة المصرية لاستخراج وتجارة الفوسفات في الإسكندرية سنة 1912، برعوس أموال إيطالية، وباشرت استغلال مناجم الفوسفات بالقصير بعد الحرب العالمية الأولى⁽³⁾. وقد كانت هناك بعض الشركات التعدينية لاستخراج المعادن المصرية قد وصل رأسها نحو 34 ألف جنيه سنة 1902، وزاد إلى 882 ألف جنيه سنة 1907، ثم إلى ما يقرب من 2.4 مليون جنيه سنة 1914، وبلغ عدد المشتغلين بصناعة التعدين نحو 4.112 عاملاً، أو نحو 0.2% من جملة القوى العاملة في مصر في ذلك الوقت⁽⁴⁾.

3.4 الصناعة وتحولات العمران:

الصناعة تلي الخدمات مباشرة في قمة هرم النشاط الحضري، وهي المحرك الأساسي للتفاعلات الحضرية داخل وخارج المدن، وها نحن ندرك -بعد ما سبق عرضه- أن معظم المدن المصرية لم تعد كونها مراكز خدمات وإدارة لمساحات زراعية شاسعة، أو مراكز لتجميع الحاصلات وخاصة القطن وتوزيعه، وهي في ذلك تميل إلى التكوين الحضري بفعل الموضع، ولم تلعب تأثيرات الموقع دورًا واضحًا في وظائف معظم مدن منظومة العمران المصري.

كما أننا نرى أن المدن المصرية تنتقل من الزراعة إلى التجارة الخارجية مباشرة، دون المرور على الصناعات التحويلية، وهذا من أهم خصائص المجتمعات المتحولة لتوها من قرى إلى مدن، ولكن أن تظل معظم المدن المصرية نحو قرن من الزمن أو يزيد تتحرك ببطء شديد على متصل ريفي حضري مبتدؤه الحركة من الريف إلى الحضر، ثم تعود إلى بداياتها، ثم تتحرك وتعود إلى بداياتها، فإن هذا ضد التطور الطبيعي لتكوين المدن وتلقائية نموها، وذلك لا يمكن حدوثه إلا من خلال تدخلات قسرية في النشأة، ثم تدخلات أشد قسراً في التطور، ولعل ما سبق ذكره عن تطور قطاع الصناعة في مصر هو تاريخ صريح لمثل هذا التدخل القسري، فما تلبث صناعة أن تقوم حتى تنتهي، قبل أن ترسخ في البيئة المحلية لتصبح جزءاً من آلياتها الحياتية، ولعل خير دليل على ذلك القول هو أن المدن التي قاومت

(1) المرجع السابق، ص 123.

(2) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 4.

(3) مصر الصناعية، العدد الذهبي سنة 1950، مرجع سابق، ص 110.

(4) فاتح عقيل: اقتصاديات مصر، مرجع سابق، ص 38.

الارتداد على المتصل الريفي الحضري هي تلك المدن التي أخذت الصناعة فيها فرصة زمنية كافية لاكتساب آليات الدفع التلقائي والاستمرار الحتمي، وهو ما توصل إليه كل من التحليل الوصفي والكمي، فإذا علمنا أن القاهرة وحدها كانت تستحوذ على أكثر من 30% من العاملين بالصناعة داخل المدن على مستوى القطر المصري في هذه الفترة، بينما استحوذت الإسكندرية على نحو 16% من العاملين بالصناعة داخل المدن، فذلك يعني أن عدد العاملين بالصناعة في باقي القطر يعد وزنهم النسبي ضئيلاً ليمكن من ترسيخ دعائم التحضر في المحلات التي تقوم بها صناعة، فعلى سبيل المثال: كيف يستطيع مصنع للسكر يعمل به 77 عاملاً في أرمنت، التي بلغ عدد سكانها عام 1917 أكثر من 18 ألف نسمة أن يؤثر حضرياً في هذا التجمع؟!!

وعلى أي حال، فإن قيام الحرب العالمية الأولى سنة 1914 قد أثر تأثيراً مباشراً في تعديل هيكل العمالة، كما سيتم توضيحه، وأكبر شاهد على ذلك هو أن العمالة الصناعية التي زادت نحو 100 ألف عامل خلال ستين عاماً (من 1846 وحتى 1907) زادت مثلهم أو يزيد خلال عشر سنوات في الفترة (من 1907 وحتى 1917)؛ حيث بلغ عدد العاملين في الصناعة في تعداد 1917 (489.695) عاملاً، بما يمثل نسبة قدرها 10% تقريباً من إجمالي عدد المشتغلين في نفس التعداد، والمؤشر النسبي هنا لا يمثل دلالة نسبية سلبية بالضرورة؛ وذلك لأن الارتفاع النسبي للعاملين في قطاع الزراعة هو الذي يؤثر في هذه النسبة، ولكن يبقى أن هناك أعمالاً صناعية تمت في خلال عشر سنوات استوعبت نحو 115 ألف عامل جديد، وهذه الأعمال الصناعية توطنت في المدن القائمة أصلاً لخدمة الاحتلال أثناء الحرب، وهو ما يعد بداية دخوله للتركيز الصناعي داخل بعض المدن، كما سيلي بيانه في الفصول القادمة.

ومن المؤشرات الجيدة لقطاع الصناعة في هذه الفترة -على قلتها- هو دخول بعض الصناعات الجديدة؛ كصناعة الأدوية وبعض الكيماويات، وأهم ما في تلك الفترة هو دخول مصر عصر التعدين لأول مرة، وكذلك ترسيخ بعض الصناعات القائمة على ضرورات موضعية حتمية، تفرضها طبيعة المواد الخام ووسائل النقل المتاحة، وخير مثال على ذلك مدينة المحلة الكبرى، والحوامدية بعد نشأتها، وقلوب كذلك.

ولذلك نجد أن تكثيف صناعة الغزل والنسيج الحديثة بمدينة المحلة الكبرى منذ عهد محمد علي واستمرارها رغم ما أصاب صناعتها من تدهور، هو الذي مكنها من مقاومة التوجهات السياسية لحكومة الاحتلال، وهو الذي جعلها الهدف الأول لعملية تمصير الصناعة في زمن لاحق وقريب، وكذلك بعض المدن التي قامت على صناعة السكر، واستمرت لضرورات حتمية، مثل المنيا وقوص ودشنا.

ولذلك فإنه من الإنصاف القول إن الحكم على كفاءة منظومة العمران الحضري المصري في ذلك الوقت يجب ألا يتجاهل البعد الزمني للنشأة والتطور للتجمعات موضوع الدراسة، وكما ذكر سابقاً يكفي القول إنه خلال 35 عامًا (من 1882 وحتى 1917) تم رصد 78 حالة تحول من قري إلى مدن والعكس، وهو ما يعني اضطراباً شديداً في الحركة على المتصل الريفي الحضري. وإذا أخذ الأمر جانب التحليل الكمي للصناعة القائمة في مصر في تلك الفترة، فإننا نجد أنه حتى عام 1907 لم تمثل الصناعة نسبة أكثر من 11٪ من إجمالي القوى العاملة؛ حيث بلغ عدد العاملين بالصناعة 376 ألف نسمة، ولنا أن نتخيل أنه في عهد محمد علي كان عدد العاملين بالصناعة يبلغ نحو 230 ألف نسمة، وذكر في تقارير أخرى نحو 270 ألف نسمة، أي أن عدد العاملين في الصناعة زاد نحو 100 ألف نسمة خلال ستين عامًا، في حين أن عدد السكان زاد من 4.5 مليون تقريباً عام 1846 إلى نحو 11.3 مليون نسمة عام 1907، أي أنه في الوقت الذي تضاعف فيه السكان مرتين ونصف (250٪) لم يزد عدد العاملين بالصناعة إلا بمقدار حوالي النصف (50٪) وهو ما يعني أن الزيادة في السكان تبلغ خمسة أضعاف الزيادة في عدد العاملين بقطاع الصناعة، وهو ما يعني ردة حضرية حقيقية، على الرغم من الارتفاع الملحوظ في عدد المدن فيما بين فترتي المقارنة.

5. أثر الحرب العالمية الأولى على الاقتصاد المصري: الزراعة؛

صادف اندلاع الحرب جني محصول القطن المصري، وأدت عوامل الاضطراب التي كانت سائدة إلى قلة الطلب عليه؛ ومن ثم انخفضت أسعاره بمقدار الثلث تقريباً⁽¹⁾، وعلى ذلك فقد فزعت الحكومة وعمدت إلى إصدار قانون يحدد المساحة التي ستزرع قطناً بثلث الزمام لأي مزارع⁽²⁾، وكان هذا التحديد يهدف إلى تحقيق غرضين:

- تحويل جزء من الأراضي التي كانت تزرع قطناً إلى زراعة الحبوب؛ إذ خشيت الحكومة من انقطاع الوارد من القمح ودقيقه بسبب الحرب، هذا إلى جانب أن الحكومة عمدت إلى تحريم تصدير المواد الغذائية؛ لكي لا تصدر الكمية الزائدة.
- تقليل الكمية المعروضة من القطن؛ لكي يرتفع ثمنه، وقد أدت هذه السياسة إلى نقص المساحة المزروعة قطناً من 1.755.000 فدان عام 1914 إلى 1.186.000 فدان عام

(1) جمال سعيد: التطور الاقتصادي، مرجع سابق، ص 182.

(2) البراوي وعليش: التطور الاقتصادي في مصر، مرجع سابق، ص 195.

1915، كما زادت المساحة المزروعة قمحًا من 1.253.000 إلى 1.534.000 فدان سنة 1915.

فقد ارتفعت أسعار القطن خلال سنوات الحرب العالمية الأولى ارتفاعًا ملحوظًا، حتى بلغت عام 1918/1919 ثلاثة أضعاف ما كان عليه عام 1913، وفي عام 1917 ارتفعت أثمان المواد الغذائية ارتفاعًا ملحوظًا؛ لوجود جيوش الحلفاء في مصر، وانقطاع الوارد من المواد الغذائية من الخارج.

وعلى هذا فقد سنت الحكومة في عام 1917 قانونًا يحرم تصدير المواد الغذائية، كما أنها لجأت مرة أخرى عام 1918 إلى تحديد المساحة المزروعة قطنًا بثلاث الزمام، وذلك على الرغم من ارتفاع أسعار القطن، وأدى ذلك إلى نقص المساحة المزروعة قطنًا عام 1918 بمقدار 300 ألف فدان تقريبًا عن العام السابق عليه، وازدادت المساحة المزروعة قمحًا وذرة عام 1918 بمقدار 295 ألف فدان عن العام السابق عليه.

وهكذا أدت الحرب إلى تغير في النسب التي احتلها القطن والقمح والأرز من مساحة المحصول؛ حيث نقصت نسبة مساحة القطن إلى المساحة الكلية من 32.2% عام 1914 إلى 18.8% عام 1918⁽¹⁾.

التجارة الخارجية:

خلال السنة الأولى للحرب انكمش حجم الصادرات والواردات، فقد انخفضت قيمة الواردات بمقدار 59%، والصادرات بمقدار 56%⁽²⁾، كما شهدت الفترة نفسها تدهورًا في نسب التبادل الدولية.

وعلى الرغم من انخفاض قيمة الصادرات والواردات المطلقة في السنة الأولى للحرب، إلا أن قيمتها ارتفعت ارتفاعًا ملحوظًا في السنوات التالية؛ فقد بلغ متوسط قيمة الواردات خلال الفترة 1914-1918 نحو 31.30 مليون جنيه، منخفضة عن متوسط قيمة الصادرات في نفس السنوات، الذي بلغ 35.4 مليون جنيه، بمقدار 4 ملايين من الجنيهات سنويًا⁽³⁾. وخلال هذه الفترة كان ميزان المدفوعات في صالح مصر؛ وذلك لقيام القوات البريطانية الموجودة في مصر بالإتفاق على نطاق واسع؛ حيث بلغ مجموع ما أنفقته 83.9 مليون جم في السنوات 1915-1919.

(1) جمال سعيد: مرجع سابق، ص 182، بينما يذكر البراوي أنها كانت 23.3% سنة 1914، ويتفق مع جمال سعيد في 18.8% سنة 1918، مرجع سابق، ص 195.

(2) فاتح عقيل: اقتصاديات ح.م.ع، مرجع سابق ص 41.

(3) جمال سعيد: مرجع سابق، ص 186، وراشد البراوي، مرجع سابق، ص 193.

وهكذا فإن تطور التجارة الخارجية في هذه الفترة يعكس أن ميزان المدفوعات كان لصالح مصر، ونتيجة لعدم إمكانية إنفاق هذا الرصيد على السلع الأجنبية؛ لتعذر استيرادها، فقد استخدم هذا الرصيد حتى انتهاء مدة الحرب في دفع المتأخر على الفلاحين من الضرائب وأقساط الديون العقارية، كذلك فقد هرع الأفراد إلى شراء الأراضي والمنازل؛ مما أدى إلى ارتفاع أثمان الأراضي الزراعية ارتفاعاً كبيراً، وأدى إلى ارتفاع الأسعار بصفة عامة ارتفاعاً جنونياً.

وبذلك تكون الحرب قد أسهمت في تعميق التناقض الطبقي بين المصريين؛ فقد زاد الأغنياء غنى عن طريق زيادة دخولهم، سواء من القطن أو من غيره، وزاد الفقراء فقراً؛ نتيجة الارتفاع المتوالي في الأسعار.

الصناعة:

كان للحرب العالمية الأولى أثر كبير على بعث النهضة الصناعية في مصر من جديد؛ فقد ألقت الحرب العالمية الأولى ضوءاً كاشفاً على عيوب الاقتصاد المصري، ومدى ضعفه؛ نتيجة اعتماده كلية على التخصص في إنتاج وتصدير المحصول الواحد، واستيراد معظم السلع تامة الصنع من البلدان الأجنبية، فلما قامت الحرب عزلت الاقتصاد عن العالم، فكان عليه أن يكتفي ذاتياً، وذلك بتنوع الإنتاج بقدر الإمكان، وظهور الحاجة الملحة والسريعة إلى الصناعة، فكما ذكرنا من قبل قد انخفضت الواردات بنسبة 59٪ عن العام السابق في بداية الحرب؛ مما أدى إلى تشجيع الصناعة لسد النقص في الواردات، كما أن هذا النقص قد أدى أيضاً إلى ازدياد الطلب على السلع الموجودة فعلاً؛ مما رفع أسعارها لتحقيق المزيد من الأرباح لمنتجيتها؛ مما شكل حافزاً قوياً على تصنيعها داخلياً، هذا إلى جانب اتساع نطاق السوق المحلية؛ نتيجة لزيادة الطلب الناتج من وجود أعداد كبيرة من الجنود الحلفاء في مصر، إلى جانب الطلب الناتج من المصريين أنفسهم، الذين ارتفعت دخولهم نتيجة لارتفاع أسعار محصول القطن ارتفاعاً فاحشاً في السنوات الأخيرة من الحرب، كما أن قيام الحرب وانقطاع معظم الواردات كان بمثابة تعريفه جمركية حتمية لحماية السلع التي كانت تصنع في مصر على مجال ضيق في الفترة السابقة على الحرب، فنمت وازدهرت.

هذا إلى جانب ظهور بعض الصناعات الجديدة التي لم تكن معروفة من قبل؛ وذلك للاستفادة من ارتفاع الأسعار، وعدم وجود المنافسة الأجنبية، وهكذا نرى أن ظروف الحرب العالمية الأولى عام 1914 قد أعادت للصناعة المصرية روح الحياة، على الرغم من ضآلة البيانات المتاحة عن الصناعة في ذلك الوقت، إلا أنه مما لا شك فيه أن الإنتاج الصناعي قد زاد خلال فترة الحرب، على الرغم من صعوبة استيراد السلع الرأسمالية والوسيطية. فهناك بيانات عن ظهور سلع صناعية جديدة منذ بداية الحرب العالمية الأولى، تضمنت منتجات خشبية، وسجاجيد، وأنواعاً معينة من

المنسوجات والملابس⁽¹⁾، كما أن هناك بعض الصناعات قد توسعت أثناء هذه الفترة، مثل صناعة المنسوجات؛ فقد زادت الخيوط المستوردة فيما بين عامي 1915، 1916؛ مما يعد مؤشرًا للتوسع في هذه الصناعة⁽²⁾، كما أن الواردات من الأثاث قد نقصت من 118000 جم عام 1913 إلى ما قيمته 20.000 عام 1915، وهذا أكبر مما يعكسه نقص الاستهلاك نتيجة الحرب.

وفي النهاية نستطيع تلخيص أثر هذه الحرب على الاقتصاد والصناعة المصرية في الآتي:

- توجيه النظر إلى مواطن الضعف في الاقتصاد المصري.
- تنبيه الأذهان إلى أهمية وجود صناعات محلية، تكون جزءًا بارزًا من الإنتاج والدخل القومي في مصر.
- الإيمان بخطورة الرسوم الجمركية كسلاح مهم لحماية الصناعات المحلية من منافسة مثيلاتها من الصناعات الأجنبية، وقد أدى إلى تبلور هذه الظاهرة ما كان من أثر الحرب العالمية الأولى؛ باعتبار أنها حماية جمركية غير مباشرة تمتعت بها الصناعات القائمة آنذاك.
- توافر رؤوس الأموال المصرية لتمويل المشروعات الصناعية، وبدء ظهور الرأسمالية الوطنية.

وأخيرًا فإن التطور الصناعي الذي حدث خلال الحرب العالمية الأولى لا يعد دليلًا قويًا على قيام الصناعة، بقدر ما يعد دليلًا على إمكانية وجودها.

6. انطلاق النهضة، وتحديث البنية الأساسية والنقل والخدمات والإدارة المحلية:

تعد وسائل النقل والمواصلات من أهم المؤثرات على العمران، إن لم تكن أهمها على الإطلاق؛ فحسب تعبير ابن خلدون (الطريق أصل العمران)، وما لا يمكن إنكاره أن الفترة من عام 1882 وحتى عام 1918 شهدت تطورًا هائلًا في وسائل النقل والمواصلات في مصر، وتعد امتدادًا حقيقيًا لثورة النقل الحديدي والمائي التي أسسها الخديوي إسماعيل، سواء بإنشائه أكثر من 2000 ميل من السكك الحديدية، أو بإتمامه حفر قناة السويس، وشق الترعة الإسماعيلية والترعة الإبراهيمية.

1.6 النقل النهري ومنشآت الري؛

وتشير بيانات الممرات الملاحية في الكباري وأهوسة الملاحة النهرية بالخزانات والقناطر⁽³⁾، إلى أنه في 31 ديسمبر عام 1914 كان إجمالي أطوال الترعة الموجودة بالقطر المصري تبلغ 24496 كم، لم يكن يصلح منها للملاحة سوى 3205 كم، وبلغ طول المصارف 5926 كم، لم يكن يصلح منها

(1) تقرير عن (EXPOSITION DES INDUSTRIES EGYPTIANS) مقالة مصر المعاصرة باللغة الفرنسية، عدد 28 نوفمبر سنة 1916، ص 434، 435 سنة 1926.

(2) S. RODWAN : CAPITAL FORMATION IN EGYPT, Co. CIT., p. 179.

(3) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق 5.

للملاحة سوى 200 كم⁽¹⁾، ومعظم هذه المجاري الملاحية يصعب استخدامها خلال فترة السدة الشتوية (الفترة من 26 ديسمبر - 14 فبراير).

وهذه الشبكة الممتدة من الترع والمصارف بقدر ما أسهمت في ربط العديد من التجمعات العمرانية، إلا أنها مثلت قواطع قوية داخل جسم المعمور المصري، حتى أن الحدود الإدارية والزمادات الزراعية كانت تحدد حسب مسارات الترع والمصارف، سواء الرئيسة منها أو الفرعية، وظلت جهود الربط بين التجمعات العمرانية بطرق برية أو من خلال السكك الحديدية تدور في إشكالية أن الوصل البري قد يقطع الخط الملاحي، ومع هذه الإشكالية برزت جهود حقيقية في هذه الفترة لتسهيل الملاحة النهرية مع إنشاء الكباري والجسور، وذلك من خلال إنشاء الممرات الملاحية في الكباري والأهوسة الملاحية النهرية بالخزانات والقناطر، وليس أدل على توضيح مدى ما قدمته تلك الأهوسة من خدمة لحركة الملاحة النهرية من ذكر متوسط عدد السفن التي مرت على الرئيسة منها خلال الأعوام من 1911 - 1914، والذي يتضح منه أن متوسط عدد المراكب الشراعية والبخارية التي مرت منها خلال تلك الفترة كان في حدود 70.000 سفينة ذهابًا وإيابًا، وإن كان قد هبط إلى 59.000 سفينة سنة 1914؛ بسبب ظروف الحرب العالمية الأولى.

2.6 تطور النقل بالسكك الحديدية والطرق الزراعية بين المدن:

لم يحدث تطور يذكر في مجال إنشاء وصيانة السكك الحديدية بمصر خلال الفترة التي تلت نهاية عهد إسماعيل وحتى عام 1904 (تاريخ عقد الاتفاق الودي الإنجليزي الفرنسي)؛ وذلك لندرة الموارد المالية المتاحة لذلك في ضوء مخصصات الإنفاق التي حددها صندوق الدين، وقد قامت الحكومة المصرية قبل عقد هذا الاتفاق وبعده بعدة محاولات لتفادي الآثار السلبية لعدم توافر الموارد المالية اللازمة لهذا القطاع المهم (السكك الحديدية)، ولذلك قامت بمنح عدة امتيازات لشركات خاصة؛ لتقوم بأعمال تنفيذ خطوط السكك الحديدية وصيانتها، وبلغ عدد هذه الشركات (7) شركات، لم يتبق منها عام 1914 (قيام الحرب العالمية الأولى) إلا ثلاث شركات⁽²⁾، وهي حسب الأهمية:

- شركة سكة حديد الدلتا الضيقة.
- شركة سكة حديد الفيوم الضيقة.
- شركة سكة حديد الوجه البحري.

وقد قامت هذه الشركات الثلاثة (بما ضمته من شراء لباقي أصول الشركات الأخرى) بإنشاء

(1) الإحصاء السنوي للقطر المصري عام 1915، ص 147.

(2) لمزيد من التفاصيل يمكن مراجعة كتاب فاطمة علم الدين: تطور وسائل النقل، مرجع سابق، ص 55، 88.

العديد من الخطوط، التي أسهمت بشكل كبير في ربط التجمعات العمرانية، وخاصة في الدلتا والفيوم، وتشير بيانات الخطوط الأساسية لشركة سكة حديد الدلتا الضيقة في 1914/12/31 خطوط عرض 75 سم⁽¹⁾ أن الشركة أنشأت 997 كم حتى عام 1914، منها 244 كم غرب الدلتا، و365 كم شرق الدلتا، و388 كم وسط الدلتا، وغطت بذلك جميع مديريات الوجه البحري فيما عدا المنوفية. كما بلغ عدد ركاب هذه الخطوط عام 1905 4.683.000 راكب⁽²⁾، وارتفع عدد الركاب ليصل إلى 7.134.262 عام 1913، إلا أن عدد الركاب انخفض في نهاية عام 1914 ليصل إلى ما كان عليه تقريباً عام 1905 (وذلك لظروف الحرب العالمية الأولى)⁽³⁾، كما آلت للشركة إدارة وتشغيل خط حلوان عام 1898، قبل أن تستعيده الحكومة المصرية عام 1914، ويبلغ طول هذا الخط عام 1914 (40 كم)، ويبلغ عدد ركابه نحو مليون ومائة ألف راكب، كما بلغ حجم البضائع المنقولة على هذا الخط 295.958 طن⁽⁴⁾. ويتضح مما سبق أن حجم الحركة في الدلتا كلها يساوي تقريباً عام 1907⁽⁵⁾ حوالي رحلة واحدة فقط لكل نسمة في العام، وهذه المعدلات وإن كانت منخفضة جداً في الحالتين، فإنها تعبر عن واقع الحال في مدى الترابط الإقليمي في ذلك الوقت، وصلته الوثيقة بطبيعة النشاط المفرط في المحلية في الدلتا (الزراعة)، خاصة وأن إجمالي عدد المحطات التي وجدت في الدلتا هذه الفترة بلغ 216 محطة، في حين بلغ عدد المحطات بالقاهرة 9 محطات فقط.

وتشير بيانات خطوط شركة حديد الفيوم خط عرض 75 سم، والتي بدأت عملها فعلياً عام 1900، واتخذت من مدينة الفيوم مركزاً بدائرة تتفرع منها الخطوط إلى الشمال الغربي (الشواشنة)، ومنها ما هو إلى الجنوب الغربي (الغرق السلطاني)، وإلى الجنوب (فلمشاة)، وإلى الجنوب الشرقي (اللاهون)، وبلغ عدد ركاب هذه الخطوط مجتمعة نحو تسعمائة ألف راكب عام 1913؛ حيث بلغ إجمالي أطوال الخطوط 168 كم، و 21 محطة.

وأخيراً شركة سكة حديد الوجه البحري المساهمة، والتي تعمل في مديرتي الدقهلية والشرقية؛ حيث بلغ طول خطوطها 109 كم، وعدد محطاتها 22 محطة، وامتدت خطوطها من المطرية إلى المنصورة، وجهات أخرى عن طريق طنطا، وبلغ عدد ركابها نحو مليون راكب عام 1913.

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

(2) اللورد كرومر، تقرير عام 1905.

(3) فاطمة علم الدين: تطور النقل والمواصلات بمصر، مرجع سابق، ص 56.

(4) الإحصاء السنوي للعام للقطر المصري عام 1915، ص 196، 198.

(5) بلغ عدد سكان جميع مديريات الدلتا عام 1907 (دون مديرية المنوفية) 4475660 نسمة، بينما سكان القاهرة 678433 بنفس العام.

وتشير بيانات تطور أطوال خطوط وعدد محطات سلك حديد الحكومة المصرية 1905 - 1914 (الخطوط الرئيسية)، وكذلك الشكل النهائي للخطوط الحديدية الحكومية الرئيسة والإضافية، وخط الواحات عام 1914⁽¹⁾ إلى ملاحظة الآتي:

- تشير الأرقام بوضوح إلى أن الهدف الأول من إنشاء هذه الخطوط التي أقامتها أو أدارتها الشركات الثلاثة سابقة الذكر هو نقل البضائع قبل الركاب، ويتضح ذلك أيضًا من خلال اختيار مواقع المحطات، والتي ركزت على أماكن تجميع المحاصيل قبل الركاب، وعليه فإننا نجد الكثير من محطاتها تقع في قرى وتتعدى بنادر، وإن كان ذلك لا ينفي أن هذه الخطوط أسهمت في تطور بعض القرى، لتتحول فيما بعد إلى مدن، مثل (الدلنجات - شبرامت - كفر الدوار - قطور - نبروه - ديرب نجم ... إلخ) بالنسبة للدلتا، وكذلك (طامية) بالنسبة للفيوم، أما بالنسبة للقاهرة فإن خط حلوان - بلا شك - هو الذي أسس لتشكيلها الجديد بامتدادها جنوبًا فيما بعد، حيث كان امتدادها الطبيعي يتجه شمالًا حتى بداية الاحتلال البريطاني.

- تنوعت المواصفات الفنية للخطوط التي أنشئت في هذه الفترة، وخاصة من حيث عرض السكة، فتنوعت في ثلاثة مقاسات، ابتداء بالعرض الطبيعي 1.435 متر، وحتى عرض 75 سم (خط الفيوم)، وهذا التنوع خلق نوعًا من الفصل بين الشبكات يحول دون ترابطها إقليمياً، وإذا كان ذلك يمكن تفاديه بالنسبة للركاب، فإنه يصعب كثيرًا في نقل البضائع، كما أن ذلك لم يمكن الدولة من الاستفادة من هذه الخطوط فيما بعد، إلا بعد عمليات إحلال وتجديد، وإعادة تصميم، قد تعادل في تكاليفها مصاريف الإنشاء الأول.
- تكثيف حركة التشييد والإنفاق على المرافق خاصة في مجال النقل، تركزت في الدلتا، وهو ما يعد إضافة لتعميق هوة التباين الحضري بين الوجه القبلي والبحري الذي يكتسب ميزة موقعية نسبية؛ بحكم قربه من القاهرة التي تعد أكبر مركز إداري وتجاري وصناعي بالقطر (العاصمة).

وبالإضافة لما تم ذكره، فإن هناك خطوطاً أخرى تم إنشاؤها في هذه الفترة، مثل خط الواحات الخارجة، والذي يمتد من مواصلة الواحات شمال نجع حمادي بحوالي 15 كم؛ ليسير إلى الواحات الخارجة مسافة 195 كم، وتم افتتاحه عام 1908، وكذلك خط قنا أسوان، والذي افتتح عام 1898⁽²⁾، وبذلك بدأت الحركة السياحية إلى الأقصر وأسوان في التدفق، كما قامت الحكومة بمد وازدواج وإنشاء بعض الخطوط الحديدية الجديدة.

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

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

3.6 الترام وأثره في عمران القاهرة والإسكندرية:

ينظر معظم الباحثين أن تاريخ مصر المدون هو في الواقع تاريخ القاهرة، كما يرى ذلك د. جمال حمدان؛ بينما ترى الدكتورة فاطمة علم الدين أن تاريخ مصر المدون لا يتعدى تاريخ المدن الكبرى فيها؛ حيث تقول (1): "الواقع أن تاريخ مصر المدون لا يتعدى كونه تسجيلًا لحياة المدن الكبرى، والتي كانت إما عواصم سياسية أو مراكز بحرية تجارية، أما المدن التي تليها في الحجم فكانت عبارة عن عواصم تابعة، تقوم ببعض المهام الإدارية، ولكن لم يكن لها أي تأثير يذكر في مجريات الأمور، إلا في بعض الحالات النادرة"، وهي بذلك تكون قد تخطت رؤية جمال حمدان لمصر (القاهرة) إلى مصر القاهرة والإسكندرية والسويس وبورسعيد). وعلى أي حال، سواء كانت مدن مصر ما بعد القاهرة والإسكندرية قد أثرت في مجريات الأمور بشكل مباشر أو غير مباشر، فإننا -ومن خلال بحثنا هذا- نرى أن الذي شكل عمران القاهرة والإسكندرية والسويس وبورسعيد هم سكان هذه المدن المتوسطة الصغيرة بهجراتهم المتتالية والمتوالية إليها؛ بحثًا عن نموذج آخر للحياة وطرق العيش، فمعظم السياسات التي تم عرضها في الفصول السابقة تكاد تكون تصب في اتجاه واحد، وهو مصر كلها ريف حضره القاهرة والإسكندرية.

وهذه السياسات وما أضيف إليها فيما بعد كرسست هذا الاتجاه، ونعرض هنا إلى جانب من وسائل النقل والمواصلات داخل المدن، مما يعكسه ذلك من مظاهر التحضر في المدن المصرية، ويمكن هنا باختصار شديد عرض بعض هذه المظاهر في النقاط التالية:

- يذكر كرومر في تقريره عام 1900: "تبلغ مساحة الشوارع في القاهرة 2.789.742 مترًا مربعًا، المرصوف منها بالحصى 1.361.024 مترًا مربعًا، وباقي الشوارع غير مستوية كما كانت منذ مئات السنين".
- وبعد مرور خمس سنوات يذكر في تقريره عام 1905: "أما مجموع الطرق والشوارع في مصر (القاهرة) فيبلغ 2.833.000 متر مربع، 47٪ منها غير مرصوف، و28٪ منها مرصوف بالمكدام، و23.7٪ مفروشة بأحجار صماء، و1.25٪ مفروشة بالأسفلت"، وهو ما يعني أن ما تم زيادته من شوارع في القاهرة هو في حدود 52.000 متر مربع، وأن نصف الطرق تقريبًا ما زال كما هو منذ مئات السنين، فإذا كان هذا هو حال القاهرة، فما بالنا بباقي بنادر القطر المصري؟!!

(1) فاطمة علم الدين: تطور النقل والمواصلات، مرجع سابق، ص 89.

- أما في الإسكندرية فنظرًا لإقامة معظم الأجانب بمصر فيها، فإنه قامت عدة جهود للارتقاء بحالة الطرق، وأسست لجنة القومسيون البلدي المختلط للتجارة⁽¹⁾ للاهتمام بالمرافق، وخاصة الطرق، كما أصدر هذا القومسيون لائحة المباني عام 1909؛ لتكون أول قانون تنظيمي فعلي لأعمال البناء بمصر، وكان نتيجة ذلك أن بلغت مساحة الشوارع المرصوفة بالأسفلت نحو 572 ألف متر مربع، والمرصوفة المكدام نحو 575 ألف متر مربع، وهي تمثل معظم شوارع الإسكندرية.
- أما بالنسبة لوسائل النقل فإنه حتى سنة 1860 لم يكن يعرف للنقل داخل المدن إلا الخيول والبغال والجمال، قبل أن ينشأ الخط الحديدي بنحلوان، وخط الرمل بالإسكندرية، وفي عام 1897 بدأ العمل في خط ترام الإسكندرية وهي بذلك تلي خطوط ترام القاهرة بنحو 3 سنوات؛ حيث بدأ تشغيله عام 1894⁽²⁾، وتعد هذه النقلة النوعية في تطور وسائل النقل داخل المدن من أهم المؤثرات العمرانية؛ لأنها أثرت على العمران خارج هذه المدن، وهو ما سنتناوله بتفصيل نسبي. كان يوجد الترام في أربع مدن مصرية فقط حتى عام 1914، وهذه المدن هي (زفتى، بورسعيد، القاهرة، الإسكندرية).
- ترام زفتى: كان يوجد في زفتى ترام يجر بالمواشي، يبلغ طوله 2.5 كم، وكان يستخدمه صاحب امتيازته في نقل الركاب والبريد، إلا أنه قرر تلقائيًا الاستغناء عن نقل الركاب، وتشغيل الخط في نقل الأقطان بين وابوري الحليج الموجودين في تلك الجهة ومحطة سكة حديد زفتى. وهنا يجب تسجيل ملاحظة - في غاية الأهمية - هي أن هذا التحول من نقل الركاب إلى نقل القطن هو - في الواقع - ردة حضرية في مدينة وجدت منذ عام 1882، كما يؤكد على ما توصلنا إليه من أن نقل البضائع كان الدافع الأول لتطوير شبكة النقل، وخاصة أن الأمر كان متروكًا برمته لأصحاب الامتيازات.
- ترام بورسعيد: ظل خط ترام بورسعيد يعمل عن طريق الخيول، دون دخول أي تطورات تذكر عليه حتى عام 1914، وكان يقطع مسافة قدرها 12 كم، ومما يدل على حيوية هذا الخط أن عدد الركاب الذين استخدموه عام 1913 بلغ نحو 1.1 مليون راكب، وزاد هذا العدد خلال الحرب العالمية الأولى زيادة طفيفة تقدر بنحو 10 آلاف راكب⁽³⁾، ويعد من الحالات النادرة التي لم تتأثر بظروف الحرب، بالمقارنة بباقي وسائل النقل. وهنا أيضًا يجب تسجيل ملاحظة مهمة، وهي أن البيئة الكلية للتجمع هي المؤثر الأول في طبيعة تصنيفه حضريًا، وما يستلزم ذلك من مظاهر

(1) لمزيد من التفاصيل يمكن الرجوع إلى كتاب: جبريل بايير: دراسات في التاريخ الاجتماعي لمصر الحديثة، ترجمة د. عبد الخالق شاهين، ص 373، 375، وكذلك تقرير غرفة الإسكندرية التجارية لسنة 1949، قسم التراث السكندري، ص 85.

(2) المقصود هنا الترام الذي يعمل بالكهرباء؛ لأنه كان سابقًا يجر بالخيول.

(3) الإحصاء السنوي العام لسنة 1915، مرجع سابق، ص 209.

تحضر، فالاختلاف واضح بين حالة ترام بورسعيد وحالة ترام زفتى، على الرغم من أن عدد سكان زفتى عام 1917 بلغ 15523 نسمة، جاءت بها في المرتبة 36 بعد الإسماعيلية مباشرة في سلم الترتيب الحجمي للمدن المصرية عام 1917، والذي يضم 73 مدينة (كما سيلي عرضه تفصيلاً).

- ترام الإسكندرية: قام بتشغيل ترام الإسكندرية شركتان، هما شركة ترام الإسكندرية، وشركة سكة حديد الإسكندرية والرمل، وامتدت خطوط الشركتان عام 1914 إلى 26 كم للأولى، و13 كم للثانية، وبلغ عدد ركاب الشركة الأولى لنفس العام أكثر من 17 مليون راكب، والثانية أكثر من 11 مليون راكب لنفس العام، وكانت تعمل بالكهرباء منذ عام 1904. ويرجع الباحثون الفضل في التطور الهائل والمتسارع لنمو الإسكندرية إلى خطوط الترام هذه، حتى أن الدكتور/ صبحي عبد الحكيم يرى أن الإسكندرية تدين بالفضل في نموها إلى عاملين أساسيين، هما: التربة المحمودية التي حفرها محمد علي، والترام الذي أسسه الخديوي عباس لنفسه، ثم تم تعميمه وتطويره، ضارباً مثلاً واضحاً لذلك بعمران ضاحية الرمل⁽¹⁾.
- ترام القاهرة: يعد هذا الترام بحق من أهم العوامل التي أدت إلى النمو العشوائي للقاهرة، وآثاره ما زالت قائمة حتى الآن (ستعرض لها شرحاً)؛ لأن تسيير هذه الخطوط دون وجود ضوابط للعمران حولها أو بالقرب منها هو ما أنتج أغلب الظواهر العمرانية التي نراها اليوم (ولو أن هذه الحالة درست بعناية قبل مد خطوط مترو الأنفاق في وقتنا الحاضر، لأمكن تدارك الكثير من الآثار التي صاحبت ذلك وتصاحبه إلى الآن). وتم منح شركة بلجيكية امتيازاً باسم (شركة ترام القاهرة) عام 1894، وكان الامتياز معنياً بمد 8 خطوط تعمل بالكهرباء⁽²⁾، تتفرع غالبيتها من ميدان العتبة؛ الأول إلى بولاق، والثاني إلى القلعة، والثالث إلى باب اللوق فالناصرية، والرابع إلى العباسية عن طريق الفجالة، والخامس إلى مصر القديمة، والسادس إلى فم الخليج ثم الروضة، والثامن من ميدان قصر النيل إلى كوبري الليمون. ولكن الشركة لم تكتف بذلك، فقامت عام 1897 بردم الخليج الناصري لمد خط من السيدة زينب إلى غمرة، وعام 1897 أيضاً مدت خطاً من الجزيرة إلى الهرم، وعام 1902 مدت خطاً إلى شارع شبرا ثم روض الفرج، ثم سيرت خطوط لها على كوبري عباس عام 1903، وبذلك تم ربط القاهرة بالجزيرة من خلال خط الترام، وتعد هذه المرحلة هي المرحلة القاعدية دون شك لتكوين القاهرة الكبرى، وما لذلك من تداعيات عبر السنين من خلال تكوين المجتمع المدني للقاهرة، والذي صنفه جمال حمدان عام 1978 بأنه

(1) صبحي عبد الحكيم: الإسكندرية، مرجع سابق، ص 166.

(2) فاطمة علم الدين: تطور وسائل النقل، مرجع سابق، ص 110.

ثاني أكبر مجمع مدني في العالم بعد ملبورن. وقد بلغ عدد ركاب خطوط الترام بالقاهرة عام 1914 أكثر من 53 مليون راكب على خطوط بلغ طولها 63 كم.

• ترام هليوبوليس (مصر الجديدة): يعد هذا الترام نموذجًا يحتذى به في إمكانية توجيه العمران باستخدام وسائل النقل، كما أنه يمثل نموذجًا مستمرًا حتى الآن لعدم تقدير الأجهزة الحكومية للقيمة الحقيقية للأرض، ويكفي هنا القول إن البارون إيمان قام بشراء 25 كيلو مترًا مربعًا من منطقة واحات عين شمس (مصر الجديدة حاليًا)؛ بغرض إنشاء حي جديد في هذه المنطقة، واشترى الأرض من الحكومة المصرية بسعر جنيه واحد للقدان، أي أن أرض مصر الجديدة كلها بيعت بمبلغ 5950 جنيه، أقل من ستة آلاف جنيه مصري، ثم قام بتقسيم الأرض، وإعادة بيعها بمبلغ 40 قرش للمتر المربع، أي بمبلغ إجمالي حوالي عشرة ملايين جنيه مصري.

على أي حال قام البارون باستغلال خط الترام الممتد أصلًا من العتبة إلى العباسية، واستكماله حتى هليوبوليس عام 1910، وبلغ عدد ركاب هذا الترام نحو مليون وستمائة ألف راكب عام 1914، وكانت هذه بداية النمو باطراد في اتجاه الشمال الشرقي.

الآثار التي ترقبت على إنشاء ترام القاهرة:

ليس من سبيل المبالغة القول إن ترام القاهرة هو الذي منحها هذا الشكل التشريحي الذي نراها في معظمها عليه إلى اليوم، كما أثر عليها خارجيًا بأن جعلها قطبًا جاذبًا أضعاف ما كانت عليه قبله، فالقاهرة التي كانت حتى عام 1907 يبلغ سكانها حوالي 680 ألف نسمة، ففز عدد سكانها إلى حوالي 800 ألف نسمة عام 1917، بزيادة قدرها 18٪، ثم إلى نحو مليون ومائة ألف عام 1927، بزيادة قدرها حوالي 37٪، وقد صحب ذلك نشاط واسع في حركة العمران والبناء، فأقبل كثير من المواطنين والأجانب على الاتجار في مواد البناء، وقامت مصانع للطوب والبلاط، وتزايد عدد النجارين والبنائين، إلى آخر المهن المتعلقة بالعمران، ومع انهيار نظام طوائف الحرف، فإن ذلك فتح الباب على مصراعيه لهجرة متدافعة نحو القاهرة من جميع أنحاء القطر المصري⁽¹⁾. كما أثر ذلك في عدة ظواهر ومظاهر، وهي:

- 1- ازدهار غير مسبوق في الحركة التجارية بالقاهرة، وخاصة في منطقة العتبة والأزبكية.
- 2- تحريك قلب العاصمة من عابدين إلى الأزبكية، وعليه تم تكوين وسط البلد الحالي، الممتد من عابدين وباب اللوق إلى العتبة والأزهر.

(1) لمزيد من التفاصيل راجع كتاب: محمد سيد كيلاني: ترام القاهرة، ص 42 وما بعدها.

- 3- حدوث حراك اجتماعي واسع لنزوح طبقة من الارستقراطية من القلب القديم إلى الضواحي (مصر الجديدة التي تأسست عام 1905، والمعادي التي تأسست عام 1906)، ويكفي القول إنه بعد إنشاء الضاحيتين وقبل اكتمالهما بلغ عدد سكانها نحو 9000 نسمة.
- 4- بدأت مع هذه المرحلة رسم خريطة إيكولوجية للقاهرة، تقوم على الطبقة، وهي مستمرة إلى اليوم.
- 5- ساعد وجود نقاط التقاء خطوط الترام على تكوين التجمعات الشعبية، التي أدت بدورها إلى تكوين تنظيمات اجتماعية وطنية؛ كالنقابات والجمعيات الأهلية، كما كانت ركيزة لانطلاق العمل الوطني مكانيًا، كما حدث خلال ثورة 1919م.
- 6- رسخ وجود الترام -سواء في القاهرة أو في الإسكندرية- التفاوت الحضري الرهيب بين العاصمتين وباقي القطر المصري.
- 7- أوجد الترام -ولأول مرة- في مصر نوعًا من المضاربة العقارية على أرض البناء، حيث زادت أسعار الأراضي في وسط المدينة إلى ما يربو على ثلاثة أضعاف خلال الفترة من 1900 إلى 1910.
- 8- أدى الترام -كما ذكر سابقًا- إلى ربط القاهرة شمالًا بمدخل مديرية القليوبية، وجنوبًا بمديرية الجيزة، وما لبث أن التحم ثلاثهم مكونين القاهرة الكبرى.
- 9- بدأ طوفان الهجرة الداخلية إلى القاهرة من باقي القطر المصري، ومن مدنه خصوصًا.

الطرق الزراعية بين المدن:

ظلت الطرق الزراعية بين المدن مهملة خلال السنوات السبع الأولى للاحتلال، إلا أن رغبته في زيادة الإنتاج الزراعي دفعته عام 1889 إلى الاهتمام بإنشاء هذه الطرق، وتشير بيانات الطرق الزراعية بالقطر المصري -مصنفة حسب الدرجة عام 1914- إلى أنه خلال الفترة من 1890 إلى 1895، تم إنشاء حوالي 1805 كم، وبذلك بلغ إجمالي أطوال الطرق الزراعية بمصر 2552 كم عام 1905.⁽¹⁾

وهذه الطرق الزراعية دليل آخر على التباين في الإنفاق على المرافق العامة بين الوجه البحري والقبلي؛ فبينما شيد نحو ألف كيلو متر من الطرق الزراعية من الدرجة الأولى بالوجه البحري، لم يشيد كيلو متر واحد بالوجه القبلي، وهذا التجاهل التراكمي للإنفاق على البنية الأساسية للوجه القبلي هو الذي أوصله وأوصل مدنه إلى حالة متردية مشهودة حتى يومنا هذا.

(1) تقرير اللورد كرومر عام 1905.

4.6 تحديث المدن والبنادر ونظام الإدارة⁽¹⁾؛

ترجع الزيادة في عدد السكان الحضريين في مدينتي القاهرة والإسكندرية عن غيرهما من المدن إلى التنمية الحضرية الهائلة فيها، ففي أعقاب افتتاح قناة السويس عام 1869 تزايدت في القاهرة أنشطة التنمية، ويذكر أندريه ريمون: "أن التزايد السكاني السريع قد حتم القيام بجهد عمراني هائل؛ لذا عرف قطاع البناء في القاهرة ازدهارًا مذهلاً، وسمحت المنشآت العمرانية للقدررة السكنية للمدينة القديمة باستيعاب القادمين الجدد، فازداد عدد سكان حي "الجمالية" 44788 شخصًا بين 1882 و 1927، وبلغت الزيادة في الدرب الأحمر 52544 شخصًا".

فإذا أضفنا إلى ذلك أن القاهرة أصبحت عاصمة مستقلة عن تركيا، ومركزًا للإدارة الاستعمارية، ولكبريات الشركات والمنشآت الأجنبية، بالإضافة إلى مكانتها التقليدية المستمدة من دورها الثقافي والديني، تبين لنا أن القاهرة تطورت كمركز هائل للإدارة الحكومية، وأن هذا الجهاز الإداري الذي تكون في أعقاب الاحتلال كان في حاجة إلى خدمات عديدة، وبالتالي توفرت عوامل الجذب للمهاجرين إليها من الريف من القرى القريبة ومن الصعيد النائي، ويذكر اللورد كرومر في تقريره السنوي عام 1892: "أنني أتصور أنه يوجد بالفعل ميل لتخصيص نسبة كبيرة لا داعي لها من الأموال المتاحة لإدخال تحسينات على العاصمة؛ مما يعود بالضرر على المدن في الأقاليم، التي لا تهتم الحكومة كثيرًا بمصالحها، رغم أنها تستحق هذا القدر من الاهتمام من جانب الحكومة".

أما مدينة الإسكندرية فقد تحولت آنئذ إلى مدينة أشبه بالمدن الأوروبية، وكان الأوروبيون يفضلون سكنها، وأصبح بها ميدان أشبه بمركز للحي الأوروبي، يضم القنصليات والكنائس والمكاتب المهمة والمتاجر التي تعرض بها البضائع الأوروبية، وأصبحت العاصمة التجارية لمصر، بالرغم من المخاوف التي ظهرت في ستينيات القرن التاسع عشر بعد افتتاح قناة السويس وظهور مدينة بور سعيد، فقد خشي البعض أن ينتقل الثقل التجاري إلى هناك، ولكن محصول القطن هو الذي حمى مدينة الإسكندرية من هذا المصير.

من الواضح إذن أن مدينتي القاهرة والإسكندرية تزايدت معدلات السكان الحضريين بهما، بحيث تحولت المدينتان إلى أكبر تجمع للسكان الحضريين في مصر، أما مدن الدلتا (طنطا ودمههور والزقازيق والمنصورة) فإنها لم تشهد نفس الدرجة من النمو، بل ربما انخفض معدل السكان فيها؛ بسبب انتعاش المدن الساحلية (بور سعيد، الإسماعيلية، السويس) في السبعينيات من القرن التاسع عشر، على حين تدهور الوضع أكثر من ذي قبل في دمياط ورشيد.

(1) لمزيد من التفاصيل يتم الرجوع إلى كتاب: فصول في تاريخ تحديث المدن في مصر 1820، 1914، حلمي أحمد شلبي، الهيئة المصرية العامة للكتاب 1988.

وفي الزقازيق تزايد عدد السكان، وازدهرت الحركة التجارية، وأصبح بالمدينة بنوك تجارية، وعدد من الوابورات للطحين وحلج الأقطان وصناعة الثلج.

وفي مدن مصر الوسطى ومصر العليا، أصبحت مدن بني سويف وقنا من مناطق الجذب السكاني، بعد تزايد دورهما كمركزين إداريين مهمين؛ مما أدى إلى نموها النسبي، ومدينة قنا بصفة خاصة؛ إذ إنه بالإضافة إلى مكانتها الإدارية تزايدت أهميتها باعتبارها مكاناً يقام فيه أهم الموالد الدينية السنوية (مولد عبد الرحيم القناوي)، وتوجد بها صناعة تقليدية مزدهرة، هي الفخار والخص، علاوة على كونها مركزاً تجارياً لمساحة شاسعة من الأراضي.

التحسينات الحضرية:

تأخر الاهتمام بإدخال مظاهر التجديد في المدن، على الرغم من التغييرات الاقتصادية والاجتماعية التي تمت منذ منتصف القرن التاسع عشر، ولعل أهم ما نجم عن إلغاء الاحتكار في عصر سعيد، هو الحاجة إلى إدخال التحسينات الحضرية في المدن بعد الظهور التدريجي لسوق العمالة الحرة، فأصبحت المدن المصرية عند بداية الثمانينيات في حاجة ماسة إلى تنظيم احتياجات المدن إلى التجديد، ففي فبراير عام 1882 أصدرت الحكومة لائحة الإدارة العمومية، فيما يختص بمصلحة التنظيم، والتي تشتمل على 16 بنداً بشأن إنشاء مجالس التنظيم في المدن المصرية، ولكن هذه اللائحة لم تأخذ في الاعتبار إلا مدن (القاهرة والإسكندرية وبور سعيد والإسماعيلية والسويس ودمياط ورشيد).

والمجالس التي نصت اللائحة على إنشائها تعكس الحاجة إلى إدخال التسهيلات الحضرية في هذه المدن، كما تعكس - من ناحية أخرى - زيادة مشاكل التنمية الحضرية داخل هذه المدن، والحاجة إلى وضع حلول لها، ومما يلاحظ أنه بالرغم من أن القاهرة والإسكندرية قد تركزت فيها أنشطة التنمية الحضرية بدرجة أكبر من غيرهما، فإن هناك العديد من المشروعات في مجال التحديث قد أدخلت إلى المدن الأخرى، ففي 12 مايو عام 1886، وافقت الحكومة على تشكيل لجنة للنظر في رغبة الأهالي في المدن والبنادر لإقامة بعض المشروعات العامة، مثل إنشاء السكك الحديدية والإنارة والسلخانات والأسواق، وكان الأهالي قد طلبوا تنفيذ هذه المشروعات بالجهود الذاتية، وبلاشتراك مع وزارة الأشغال العمومية.

وفي حين كانت الدوائر البلدية في القاهرة والإسكندرية تمارس نشاطها على هذا النحو كانت بقية المدن والبنادر في حاجة إلى تذليل العقبات التي تحول دون زيادة العمران فيها، فتولى كبار الأعيان والتجار فيها (في المنصورة ودمياط وطنطا) توجيه نظر الحكومة إلى أنهم لا يبايعون في فرض ضرائب

عليهم؛ من أجل تنفيذ أشغال الصرف، وإنشاء المجاري، ومد المدن بالمياه النقية والإنارة، وصيانة الشوارع والطرق وتنظيفها.

وبالرغم من هذه الرغبة العارمة في إدخال التحسينات الحضرية في المدن، كانت الحكومة ترى أنه ليس هناك ما يمنع من التوسع في مشاريع العمران وتحسين المدن، طالما أن ذلك لا يرهق ميزانية الدولة، وأن نسبة الإعانة التي تساهم بها الحكومة تساعد في نجاح تحديث المدن، وقد جاء ذلك بوضوح في تقرير اللورد كرومر، الذي ذكر أن الحكومة المصرية قررت منح مبلغ قدره 10.000 جنيه مصري؛ لإفناقه على التحسينات في تسع مدن إقليمية في مصر، وأنه سيتم تعيين لجان صغيرة في كل مدينة؛ لوضع مشاريع الميزانيات المحلية، فإذا ما اتضح نجاح هذا النظام، فإنه قد يصبح بالإمكان تعميم هذا النظام على مدن أخرى.

وكان اللورد كرومر يلعب دورًا أساسيًا في توجيه عملية التحديث داخل هذه المدن، ويدل فيها برأيه، ويقدر -على نحو ما أشرنا منذ قليل- أن الحكومة لا تعطي العناية الكافية لمدن الأقاليم، وتقتصر اهتمامها على العاصمة، وتناول في عديد من تقاريره مسائل التحديث والعقبات التي تمر بها، فتحدث عن عدم رغبة المصريين في دفع الضرائب اللازمة لتحسين الخدمات البلدية، وأنه كان من أسباب بطء حركة التحديث، وقال في تقريره عام 1893: "إنه مما لا شك فيه أن فرض الضرائب المحلية البلدية يتيح الفرصة أمام تنفيذ احتياجات السكان المحليين، إلا أنني أخشى أن ينقضي وقت طويل قبل أن يدرك سكان المدن مدى أهمية مشاريع الصرف ومشروعات الإمداد بالمياه النقية، بحيث يوافقون على فرض ضرائب محلية على أنفسهم لتحقيق هذه الأغراض"، وفي عام 1898 كتب يقول مرة أخرى: "إنني لا أنصح بفرض ضرائب من أجل أهداف تعتبر سابقة لأوانها من وجهة نظر الرأي العام في الدولة، إلا أنني بالطبع، لا أذهب إلى حد القول إنه لا ينبغي القيام بأي إصلاحات في مصر إلا إذا ظهرت رغبة جماهيرية أكيدة وتلقائية في تنفيذها، وفي نفس الوقت... إذا أردنا لمصر تقدمًا حقيقيًا مستمرًا فإنه يجب إعطاء فسحة من الوقت للسكان بوجه عام لاستيعاب الأفكار التي تعتبر جديدة بالنسبة للجيل الحالي، والتي كانت غير مألوفة بالمرّة لسلفهم".

أما بالنسبة لمسألة تخصيص مبالغ كبيرة في الميزانية للعاصمة، وميل الحكومة إلى ذلك في ميزانياتها، وهو ما أشار إليه اللورد كرومر في تقريره، وفي الوقت نفسه إعطاء النزر اليسير لمدن الأقاليم، فإن ذلك كان يعود على المدن الأخرى بالضرر دون شك، ويجعل أهالي هذه المدن يشعرون بأن الحكومة لا تهتم بمصالحهم، ويدل في الوقت ذاته على أمرين؛ الأول: أن القاهرة والإسكندرية في عام 1882 وما بعده تزايدت فيهما التنمية الحضرية أكثر؛ مما جعل الفارق الحضري يزداد اتساعًا بينها وبين بقية المدن، سواء في مجال التجديدات الحضرية أو التوسعات العمرانية، أو بمعنى آخر

انتهى تقريباً بشكل حاسم التوازن في النمو الحضري بين هاتين المدينتين وبقية المدن الأخرى، وانفردت القاهرة خصوصاً بمزية أنها مدينة استعمارية بها المنشآت الأجنبية، ومركز للإدارة الاستعمارية، وعرفت تحديثاً ونموً بالتالي متسارعين، والأمر الثاني هو أن مظاهر التحديث التي أدخلت إلى بقية المدن - خاصة التي استمرت مراكز تجارية للحاصلات الزراعية في الوجه البحري، أو تلك التي استمدت مكانتها من وجود بعض الصناعات التقليدية بها مثل الفخار والخوص في قنا، أو المدن البحرية مثل بور سعيد والسويس - قد انتشرت فيها مظاهر التحديث بدرجة بطيئة، وتركز معظمها في الأشغال الكبرى التي تخدم أعمال الري، وازدهار زراعة القطن، مثل السدود، أو بعض التسهيلات الحضرية الطفيفة داخل المدن.

إِثْنَاء المَجَالِسِ البَلَدِيَّةِ وَالْمَحَلِّيَّةِ:

كانت توجد مجالس تنظيم في كافة المدن المصرية تقريباً التي تزايد عدد سكانها بتأثير من الهجرة منذ بداية الستينيات من القرن التاسع عشر، إلا أن أبرز خطوة تمت هي أنه تكون لأول مرة مجالس بلدية ومحلية في المدن، تكون أداة للنظر في وسائل تحديث المدن والبنادر وسبل تطويرها، بخلاف مجالس التنظيم التي كانت لها صبغة رسمية أكثر، وبعيدة عن أي مشاركة كبيرة من جانب الأعيان والتجار في المدن والأقاليم.

وتحت تأثير نشاط تجار الإسكندرية تقريباً، وجدنا الأعيان والتجار في عدد من المدن يتقدمون بالتماسات؛ تهدف إلى اتخاذ الترتيبات على غرار ما حدث في الإسكندرية، ففي مدينة المنصورة تقدم الأعيان والتجار في 8 يونيو عام 1881 بطلب يهدف إلى تنفيذ أشغال الصرف، وإقامة شبكات مياه المجاري، علاوة على تنفيذ عمليات الإنارة وصيانة الشوارع والطرق.

ولم تمر فترة طويلة على سماح الحكومة لأعيان وتجار المنصورة بإقامة هذا المجلس حتى وافقت على إقامة مجلس مماثل في مدينة طنطا في 27 أغسطس عام 1884، يقوم بتنظيم أعمال النظافة وصيانة الشوارع، وقرر الأعيان لهذا الغرض تحصيل ضريبة اختيارية من أصحاب الدكاكين والبيوت.

وحدث شيء مماثل في مدينة دمياط عام 1887؛ حيث طلب الأهالي موافقة الحكومة على تحصيل ضرائب على البضائع المستوردة إلى مدينتهم والمصدرة منها، وأن تستخدم هذه الأموال في تنفيذ المشاريع البلدية، مثل تليط الشوارع ونظافتها، وغير ذلك من التحسينات البلدية المهمة.

واعتباراً من عام 1893 فصاعداً، كانت تشكل لجان محلية جديدة عامًا بعد عام، طبقاً للمنح الحكومية المتاحة، ولكن ظلت هذه اللجان تعاني من العجز المالي؛ مما جعل نشاطها محدوداً للغاية، ومع ذلك كانت مسائل التحديث تطرح بإلحاح واضح؛ مما جعل بعض المجالس أو اللجان مثل

مجلس المنصورة في عام 1896 يطلب من الحكومة فرض ضرائب اختيارية، تزيد من موارد المجلس؛ حتى ينهض في تأدية مهمته نحو إدخال المظاهر الحديثة إلى المدينة.

على كل حال، بالرغم من هذه الزيادة النسبية في عملية التحديث في الفترة من 1882-1897، إلا أن هناك عوامل جعلت التنمية الحضرية لا تسير بخطى سريعة، ولعله من المهم هنا التعرض لأسباب النقص في التحضر الذي كانت تعاني منه المدن والبنادر في تلك الفترة، ويمكننا أن نوضح التفسيرات وراء ذلك، فقد سار تيار التحضر أو التحديث ببطء لأسباب اقتصادية أيضاً، فنمط الإنتاج يعد مسئولاً بدرجة كبيرة عن ذلك؛ حيث شهدت تلك الفترة ذروة التنمية الزراعية، ولا نبالغ إذا قلنا إنها كانت سنوات ازدهار الزراعة -خاصة زراعة القطن-؛ مما جعل مسائل التحديث تحتل مرتبة ثانية، والأصل أن الطبقة التي كان على عاتقها مهام التحديث كانت مشغولة بهذه التنمية الزراعية؛ مما جعل وجود أفكار للتحديث يأتي في مرحلة متأخرة.

فإذا أضفنا إلى ذلك النقص الهائل في التنمية الصناعية في تلك الآونة؛ بسبب الظروف غير الملائمة للتصنيع، وعدم وجود حماية للصناعة؛ لأن حرية مصر في فرض التعريفات الجمركية كانت مغلولة، حتى أن صناعة المنسوجات القطنية كانت الظروف غير ملائمة لقيامها؛ مما جعل التنمية الصناعية في حالة يرثى لها. ونظراً لوجود هذين العاملين اللذين أديا إلى نقص التنمية الحضرية، فقد لاحظنا ثباتاً إن لم يكن تدهوراً في عدد السكان، ولم تحافظ بعض المدن على زيادة عدد سكانها، وبقي عدد قليل من المدن الصغيرة التي استفادت من موقعها في مناطق شهدت تنمية زراعية، مثل دمنهور، التي شهدت مزيداً من أعمال التنمية الزراعية؛ بسبب موقعها، وبلقاس التي دخلت مجال التوسع الزراعي في ذلك الوقت؛ بسبب موقعها في شمال الغربية.

كذلك احتفظت الموانئ البحرية بمركزها مثل بور سعيد؛ حيث ظلت نسبة السكان بها نفس النسبة تقريباً، وبلغ عدد سكانها 49.884 نسمة.

وفي بداية القرن العشرين (1897 - 1907) اتضحت ملامح هذا التأخر في التنمية الحضرية في المدن والبنادر بشكل أوفى، فأخذت المدن التي كانت تعد بسبب التجارة ووضعها التقليدي مثل طنطا وقنا مثلاً، تشهد تدهوراً في عدد سكانها، أما بالنسبة لطنطا فقد عانت من تدهور أهمية المولد الذي يقام سنوياً بها نتيجة لفرض قيود على تجارة العبيد وتطور المواصلات إلى مدن أخرى، تحولت إلى فروع أخرى مهمة في التجارة، فلم يعقد المولد لأسباب صحية، ولما كانت المدينة تعتمد بشكل أساسي على المولد والتجارة، فقد شهدت أسواقها في هذه السنوات تدهوراً ملحوظاً ونقصاً في عدد السكان، وبالنسبة لقنا هجر الكثيرون من المديرية بلادهم إلى مدن أخرى، مثل بور سعيد التي ظلت تحافظ على وضعها.

وحدث الشيء نفسه بالنسبة لمدن أخرى في مصر العليا، مثل أسيوط؛ حيث توقفت التجارة مع السودان أثناء ثورة المهدي، ومنعت تجارة العبيد، وشهدت الصناعة التقليدية في المدينة تدهورًا ملحوظًا؛ نتيجة منافسة البضائع الأوربية، وتحولت الأعداد التي كانت قد أخذت تكتظ بها المدن عند بداية الثمانينيات من القرن التاسع عشر ناحية أخرى غير الإقامة في المدن الكبرى، فاتجهت إلى حيث توجد المشروعات العامة، مثل تشييد القناطر، واستكمال إنشاءات سد أسوان مثلًا في عام 1902، خصوصًا من سكان أخميم وقنا.

وهكذا بدأت تتقلص رقعة المنطقة الحضرية من جديد عند بداية القرن العشرين في المدن والبنادر، باستثناء بورسعيد، تحت وطأة زيادة التنمية الزراعية وتدهور التنمية الصناعية؛ مما جعل هذه المدن والبنادر عند أواخر الحرب العالمية الأولى في مستوى محدود جدًا من التحديث.

تحديث الأبنية والشوارع (1882 - 1918)؛

في 13 مارس عام 1884 أصدرت الحكومة أوامرها بربط الضرائب على الأملاك، وتحددت بجزء واحد من اثني عشر جزءًا من قيمة الإيجار، وأن تقدر قيمة الإيجار بمعرفة لجان مختلطة، تجتمع كل سنتين لتقدير إيجار الأبنية الجديدة وما أضيف إلى الأبنية القديمة، وكل ثماني سنوات يعاد تقدير الإيجار على جميع الأملاك، وقرر هذا الأمر أيضًا أن عدد المدن التي تربط العوائد على مبانيها هي 41 مدينة، ثم أضيف إليها مدينتان، فبلغ عددها 43 مدينة، وهذه المدن، ثلاث مدن على قنال السويس، وعشرون في الوجه البحري، وثمان عشرة في الوجه القبلي، بالإضافة إلى القاهرة والإسكندرية.

وفي عام 1907 كتب السير (الدون غورست) إلى السير (إدوارد جراي) يقول: "صرف مبلغ 59279 جنيهًا مصريًا في تحسين مدينة القاهرة، وبين الأعمال التي عملت فيها رصف شوارع الأحياء الوطنية بالأسفلت، وبناء الأرصفة على ضفة النيل، وإنشاء شوارع جديدة.

وكانت الحكومة قد أصدرت أوامرها في 24 مارس عام 1886 بأخذ أراضٍ من بعض المدن؛ بغرض المنفعة العامة، تخصص لشق الشوارع فيها، كما أصدرت الحكومة في 17 أغسطس عام 1889 لائحة التنظيم، التي بمقتضاها أمكن إخضاع حركة البناء وال عمران المتزايدة في المدن لإشرافها، وأمكن -بناء على هذه الأوامر- أخذ أراضٍ عديدة تم تخصيصها للشوارع والحارات والعطف في مدن القاهرة والإسكندرية والزقازيق وطنطا والمنصورة والسويس والحيزة والفيوم وبني سويف والمنيا والفشن وقنا وإسنا وأسوان.

وكانت نظارة الأشغال العمومية قد وافقت في 31 يناير عام 1884 على إقامة عدة شوارع وحواري في مدينة الزقازيق، أما مدينة طنطا فقد وافقت نظارة الأشغال العمومية على إقامة عدد من الشوارع والطرق الحديثة فيها في الفترة من عام 1884 إلى 1885.

وفي مدينة المنصورة أقيم 28 شارعًا وحرارة بعد تصديق نظارة الأشغال العمومية على الرسوم الخاصة بهذه الشوارع في عام 1885.

كما أقيم في عام 1885 في مدينة السويس 32 شارعًا، ووافقت نظارة الأشغال العمومية في عام 1885 على إقامة شوارع في مدن الجيزة وبني سويف والمنيا والفيشن وقنا وأسيوط وإسنا وأسوان. وقد تتابعت فيما بعد قرارات إقامة الشوارع والحواري والأزقة في المدن، وبالرغم من أن حركة الامتداد العمراني في المدن كانت أبطأ منها في القاهرة والإسكندرية، فإنه مما يلاحظ أن مدناً مثل المنصورة والزقازيق وطنطا والسويس وأسيوط وبني سويف قد شهدت امتداداً عمرانياً نشطاً، بالقياس إلى مرحلة ما قبل ثمانينيات القرن التاسع عشر، على حين بدأت بعض المدن الأخرى الإقليمية تشهد أيضاً امتداداً عمرانياً؛ بتأثير من حركة التبادل التجاري بين المدن بعد امتداد شبكة موصلات الشبكة الجديدة، وإنشاء الطرق البرية، ومن هذه المدن شين الكوم وبنها وميت غمر والمحلة الكبرى وسمنود وجرجا وبلبيس ومنوف وكفر الزيات وسوهاج، والتي أقيم فيها شوارع جديدة وميادين، وتولت مصلحة التنظيم الإشراف على شق هذه الشوارع، وإقامة هذه الميادين، وأمكن إجراء العديد من التعديلات على الشوارع القديمة، وإضافة التعديلات الحديثة إليها، أو إلغاء بعض الطرق بها طبقاً للاتحة التنظيم.

وهكذا نرى أن تخطيط الشوارع كان يخضع لنظام يقوم على استحداث أحياء لم تكن موجودة من قبل، وأصبح من الممكن رؤية أحياء منفصلة في صورة شوارع أو حارات لها كيانها المستقل، فكل حي يوجد به السوق والمسجد ولم تعد المدن كما كانت من قبل؛ حيث لم يكن هناك ثمة فارق بين الريف والمدن، وتدرجياً أصبحت هذه المدن في بداية القرن العشرين تختلف نسبياً عن المناطق الريفية المحيطة بها، وفي الوقت نفسه بدأ يظهر في المدن - وخاصة في كبرياتها - حد فاصل بين قطاع تقليدي وقطاع حديث، وأصبح القطاع التقليدي ذا طابع وطني على المستوى الاقتصادي والاجتماعي، والقطاع الحديث أشبه بالمدن الأوروبية من حيث التنظيم والبناء.

ومما يدل على حاجة الحكومة إلى مواجهة التطورات الاقتصادية في المدن بالتوسع في مجال التنمية الحضرية، هو الزيادة السكانية في المدن عام 1907 وما بعده، فقد ازدادت تلك النسبة للسكان بدرجة ملحوظة، خصوصاً في مدينتي القاهرة والإسكندرية مجتمعين؛ حيث بلغ عدد سكانها في تلك الفترة 60% من مجموع سكان المدن الحضرية، وقد تسببت الزيادة في عدد سكان المدن في كثرة الطلب على المساكن، خصوصاً في المدن الكبرى، وحين حدثت الأزمة المالية في مصر عام 1907، كان من أهم مظاهرها ارتفاع الأجور، التي أثرت في أثمان أراضي البناء، فاندفع الناس إلى شرائها في المدن وضواحيها، وتألقت شركات كثيرة للتجار بالأبنية.

يتبين إذن أن حركة التوسع العمراني في المدن في الفترة من 1907 إلى 1914 كانت عاجزة عن مواجهة المتطلبات في الزيادة السكانية في مدينتي القاهرة والإسكندرية بصفة خاصة؛ بسبب الظروف الاقتصادية، أما بقية المدن فكانت تعاني من نفس المشكلة، ولكن بدرجة أقل؛ بسبب أن الزيادة السكانية بها لم تكن على درجة الزيادة في كل من القاهرة والإسكندرية، وليس في ذلك غرابة، فلم يبرز إلى الوجود قبل الحرب العالمية الأولى مدينة أخرى على غرار القاهرة والإسكندرية، حتى مدينة طنطا التي شهدت أعلى زيادة في عدد السكان لم يزد سكانها عن 50 ألف إقليلاً.

ومما يلاحظ أن تطوير وتحديث مدينة القاهرة في سنوات ما قبل الحرب العالمية الأولى لم يكن ليلم لولا التجهيزات الكبيرة التي أنشئت؛ فقد أدى ظهور السيارة في المدينة عام 1903 إلى زيادة العناية بعملية تعبيد الطرق، التي ارتفعت في مدينة القاهرة من 30.600 متر مربع عام 1882 إلى 3.408.000 في عام 1927، لكن تركز هذا في المدينة الجديدة التي أنشئت في غرب وشمال المدينة، وظلت شبكة الطرقات في المدينة القديمة على حالتها، وبقيت الشوارع الكبيرة التي أقيمت في المدينة القديمة مثل شارع الخليج أو شارع الأزهر غير كافية، وفي الإسكندرية تزايدت مساحة الطرق المعبدة في جهات الأحياء الجديدة أكثر من الأحياء الوطنية بشكل واضح؛ مما جعل الوطنيين يثيرون هذه المسألة في المجلس البلدي الذي كان يقع تحت سيطرة الأجانب، ويطالبون بالعناية بأحيائهم على غرار الأحياء التي يقطنها الأجانب.

وجرى العمل في عام 1913 أيضاً في إقامة عدد من المباني والكباري في المدن والبنادر، سواء كانت مدارس أو محاكم أو مستشفيات، في القاهرة وطنطا وأسيوط وقنا وبنها بنفقة مقدارها 298000 جنيه مصري، فأقيمت في طنطا مدرسة ثانوية، وفي القاهرة مدرسة المعلميات في بولاق، وبعض الترميمات في الانتكحانة، ومستشفى في قنا، ومحكمة في أسيوط، ومدرسة ثانوية في أسيوط أيضاً، وسجن في بنها.

ولا شك أنه بالرغم من هذه المحاولات التي بذلت من جانب الحكومة في الفترة السابقة على الحرب العالمية الأولى، قد أدت إلى إحداث تطوير ونمو في المدن، ولكن أدى ضعف الاعتماد المالي وغياب نظام المجالس البلدية في مدينة القاهرة - فلم يكن بها مجلس بلدي حتى ذلك الوقت - إلى جانب ضعف تأثير هذه المجالس في مسألة التحديث، أدى ذلك كله إلى أن إيقاع التحديث في المدن جاء بطيئاً، وظل تأثيره ضئيلاً للغاية على المدن.

التحديث في مجال تعبيد الطرق ووسائل الاتصال والتنقل في المدن (1882 - 1918)؛ كانت مسألة إنارة المدن من المسائل التي أعطتها مجالس البلديات والمجالس المحلية أهمية فائقة، ففي عام 1905 قدمت بلدية دمنهور اقتراحًا لحكومة لإنارة البندر بالغاز، ووافقت الحكومة على منح البلدية المذكورة مبلغ 5000 جنيه مصري؛ لتجربة إنارة البندر بغاز منسفيد. وكلما توفرت مبالغ باذرت الحكومة إلى تقديم العون المالي إلى المجالس البلدية في مدن القطر المختلفة من أجل هذا الغرض.

وفي عام 1907 أعطى المجلس الأعلى الذي يجتمع في نظارة الداخلية، ويراقب أعمال المجالس البلدية 100.000 جنيه مصري، سلفة للمجالس المحلية؛ حتى يتيسر لها القيام بالإصلاحات البلدية، خصص منها 10.000 جنيه مصري لأعمال الإنارة في المدن. وكانت المدن تضاء بمصابيح الغاز، لذلك كان يعد إدخال النور الكهربائي إلى المدن المصرية تطويرًا ملموسًا وتجديدًا هائلًا.

وفي عام 1899 قررت بلدية الإسكندرية مطالبة شركة الغاز بالمدينة تنفيذ تعهداتها باستبدال نور الغاز بالنور الأبيض، وتعميم الإنارة به في جميع جوانب الثغر.

وفي المدن المصرية الأخرى طالب الأهالي بإدخال النور الكهربائي إلى مدنها، واعتمدت الحكومة المبالغ اللازمة لتنفيذ هذا المشروع، ففي عام 1911 قدمت الحكومة سلفة إلى بلدية دمنهور لهذا الغرض، كما وافقت على إنارة المدن الأخرى مثل الزقازيق وأسيوط وبنى سويف وطنطا وغيرها بالنور الكهربائي، واعتمدت المبالغ اللازمة لهذا الغرض، فاعتمدت لمدينة أسيوط 4.500 جنيه، و 10.000 جنيه لمدينة دمياط و 6.000 جنيه لمدينة الزقازيق، و 3.000 جنيه لمدينة بلييس، و 30.000 جنيه لمدينة بني سويف؛ لإتمام مشروع الشرب والنور الكهربائي.

أما مد خطوط التليفونات في المدن المصرية، ففي يناير عام 1883 وافقت الحكومة لشركة التليفون الشرقية الإنجليزية على إقامة خطوط تليفون في مدن بورسعيد والسويس والإسماعيلية والزقازيق والمنصورة وطنطا بعد القاهرة والإسكندرية.

وفي عام 1902 تم الاتصال لأول مرة بين القاهرة والإسكندرية، بعد مد أسلاك التليفون بين المدينتين.

أما تسيير "مركبات الأتوموبيل"، فقد طلبت إحدى الشركات الإنجليزية من نظارة الأشغال العمومية أن تأذن لها في عام 1904 في تسيير مركبات الأتوموبيل في شوارع العاصمة والإسكندرية؛ لنقل الركاب من مكان إلى آخر، كما طلبت شركة يونانية الإذن لها بتسيير مركبات في القاهرة والإسكندرية أيضًا لنقل البضائع لتسهيل التجارة.

وكانت المدن الأخرى -خصوصاً الكبرى، مثل المنصورة وطنطا والزقازيق وأسيوط وغيرها- قد شهدت في الفترة من 1907 إلى 1914 حركة واسعة نسبياً في مجال رصف الشوارع؛ مما جعل بعضها يطالب بإدخال الترام إليها؛ من أجل تنشيط حركة التجارة، وكوسيلة من وسائل الحضارة الحديثة في الاتصال، فطالب أعيان مدينة طنطا مثلاً بإدخال خطوط الترام إلى المدينة، ولكن الحكومة لم توافق على هذا الطلب؛ بحجة أن الشوارع ضيقة وغير صالحة لهذا الغرض.

وهكذا نرى أن إجراءات التحديث في مجال تعبيد الطرق ووسائل الاتصال والتنقل داخل المدن قد سارت في مدينتي القاهرة والإسكندرية بمعدل أعلى منها في بقية المدن، وأن الأهالي في المدن الأخرى كانوا يطالبون من أن لآخر بأن تحظى مدنها بما تتمتع به القاهرة والإسكندرية، ولكن يلاحظ أن مسألة الأموال اللازمة لتنفيذ هذه المشاريع كانت عقبة في أحوال كثيرة أمام تنفيذها.

التعليق:

تردى مستوى التعليم بكل درجاته بشكل غير مسبوق في هذه الفترة؛ فحكومة الاحتلال ترى أن التعليم سيؤدي إلى زيادة نزعة الاستقلال لدى الشعب، وليس أدل على ذلك القول مما جاء في مضبطة جلسة مجلس شورى القوانين بتاريخ 24 ديسمبر سنة 1894⁽¹⁾: "إن نشر التعليم قد تردى كلياً عما كان عليه قبل ذلك، ويجسن بنا أن نقول إن القابضين على زمام نظارة المعارف وإداراتها قد سعوا بكل اجتهاد إلى تقليل التعليم وسد أبوابه بكل حيلة في وجه الأمة".

ويذكر اللورد كرومر أهداف سياسته التعليمية؛ حيث يقول⁽²⁾: "غرض الحكومة في السنين الأخيرة مزدوج؛ فقد كان قصدها الأول نشر التعليم البسيط بقدر الطاقة بين الذكور والإناث، بحيث يتألف هذا التعليم من دروس ابتدائية في الحساب واللغة العربية"، وذلك معناه تشجيع الكتابات على حساب المدارس (التي ألغيت مجازتها)، على الرغم من أنه يعترف في تقريره لسنة 1911 فيقول: "برغم أن قيمتها التعليمية قليلة، ومعلميها في الغالب فقراء يكتسبون معاشهم بقراءة القرآن، وبرغم أنها في الغالب من بيوت غير مستوفية الشروط الصحية ضئيلة النور، وبرغم أن معلميها لا يقومون بواجباتهم، فإن الحكومة تشجعها".

وكان من أثر هذه السياسة التعليمية أن حدثت زيادة كبيرة في أعداد الكتابات في هذه الفترة؛ حيث كان عددها 1.161 كتاباً عام 1880 ارتفعت إلى 11.014 كتاباً عام 1907 ثم إلى 13.445 كتاباً سنة 1910.

(1) أحمد رشدي صالح: دراسات في تاريخ مصر الاجتماعي، الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة 1998، ص 82.

(2) تقرير اللورد كرومر سنة 1901.

واعتمدت حكومة الاحتلال أيضًا سياسة تقييرية في الإنفاق على التعليم في هذه الفترة، ويكفي الإشارة هنا إلى أن إجمالي ميزانية الدولة خلال الربع قرن التالي لبدء الاحتلال البريطاني لمصر بلغ حوالي 200 مليون جنيه مصري، بينما بلغت ميزانية التعليم خلال هذه السنوات الخمس والعشرين حوالي 2.801.000 جنيه مصري، أي حوالي 1.4٪، وهي ما تقل كثيرًا عن أيام إسماعيل؛ حيث كانت النسبة المنصرفة على التعليم تساوي 8.7٪ من الميزانية العامة.

وذلك في حقيقة الأمر يعني تراجعًا شديدًا في مجال التعليم، والذي هو قاطرة التحضر بلا شك، فإن ذلك يؤثر على عمران مصر بشكل مباشر؛ فكيف تقوم مدينة أو تحولات هيكلية في الثقافة المجتمعية نحو التحضر وهذا هو حال التعليم؟!؛ حيث لم يتوقف تطوره خلال ربع قرن فحسب؛ بل تدهور بشكل غير مسبوق، وكان لذلك تداعياته الحقيقية على المحاور التالية:

- زيادة وتعميق الفجوة الطبقية بين أفراد المجتمع.
- توليد طبقة تكنوقراط من رحم الطبقة الأرستقراطية، وهو ما أدى إلى وجود تباينات شديدة داخل المجتمع الواحد في المدينة الواحدة؛ بل إن هناك قرى تحولت إلى مدن لمجرد إقامة أسرة أو أسرتين من هذه الطبقة بها؛ لرعاية أملاكهم الزراعية.
- ذابت الفوارق الظاهرية والضمنية نسبيًا بين أهم خصائص المدن (المتوسطة) والقرى التابعة لها.
- توقف التطور في أساليب وأدوات الإنتاج؛ نتيجة سوء التعليم، وهو ما ينتج عنه تخلف حضري تراكمي.
- امتلاك فئة محدودة جدًا للثروة والتعليم، مع وجود تباين شديد في المصالح؛ أي الافتقار إلى تكوين خريطة حضرية (إيكولوجية)، توزيع مكوناتها مرتبط في الأساس بتوزيع طبقة الملاك أو بمواقع مصالحهم المباشرة، بغض النظر عن التجانس الحضري الذي لم يتكون عبر عقود نتيجة التدخلات القسرية؛ لغرض التوزيع بدوافع سياسية اقتصادية لفترة من الزمن، ولكن مع طول هذه الفترة بدأت ملامح هذا التوزيع ترسخ في العمران، مكونة عددًا لا بأس به من أشباه المدن.

ويمكن عرض نموذج للتضاد بين رؤية سياسة الحكم من جانب، والرغبة الشعبية من جانب آخر؛ حيث يرى كرومر أنه ليس من الحكمة اتباع سياسة واسعة النفقات في التعليم؛ حتى لا يؤدي

ذلك إلى فرض ضرائب جديدة⁽¹⁾، في حين يقول مصطفى كامل: "إن كل ملهم يزيد على حاجة المصري لا ينفق في سبيل التعليم فهو ضائع سدى، والأمة محرومة منه بغير حق"⁽²⁾.

وأخيراً فإن أهم ما أنجز في هذه الفترة بحق هو إنشاء الجامعة الأهلية عام 1908، والتي كان مصطفى كامل قد دعا إليها منذ عام 1906، والتي تم إنشاؤها بالتبرعات الأهلية، والتي ساهم فيها بقدر كبير تبرع الأميرة فاطمة بنت إسماعيل بستائة فدان لإنشاء الجامعة عليها، وهذه الجامعة التي تولاها ورعاها الأمير فؤاد (الملك فؤاد فيما بعد) كانت بداية حلقة جديدة من حلقات التحول الاجتماعي في مصر كلها، كما أنها أيضاً وضعت ثقلاً هائلاً في الوزن المركزي للقاهرة، مقارنة بسائر القطر المصري⁽³⁾.

التحديث في مجال الصحة (1882 - 1918)؛

في عصر إسماعيل (1863 - 1879) أنشئت مستشفيات عديدة في مدن وبنادر مصر، ففي القاهرة والإسكندرية أنشئت مستشفيات للأوروبيين، مثل المستشفى الأوروبي في القاهرة، وكان يوجد به 150 سريرًا، والمستشفى الأوروبي في الإسكندرية، وبه 150 سريرًا أيضاً، وفي الإسكندرية أقيمت مستشفيات أخرى للأوروبيين، مثل المستشفى اليوناني ومستشفى الدياكونيس، بخلاف المستشفى الأميري، كما أنشئت مستشفيات أخرى في مدن وبنادر القطر في رشيد وبورسعيد والإسماعيلية والسويس (أقيم بها مستشفى أوروبي أيضاً)، والقصر ودمنهور والعطف وطنطا والمحلة الكبرى وشبين الكوم والزقازيق والمنصورة وبنها والجيزة والقناطر الخيرية وبنى سويف والفيوم وأسيوط وسوهاج وقنا وإسنا.

وصدر في 15 فبراير عام 1883 أمر عال بتشكيل إدارة لمصلحة الصحة العمومية، تكون تابعة لظارة الداخلية، وفي 13 أبريل عام 1885 صدر أمر بتشكيل مصالح الصحة العمومية في أنحاء القطر، كما قامت الحكومة بتدعيم مصالح الصحة بالمدن والبنادر بالأطباء والصيديات.

والجدير بالذكر أن الوعي الصحي في المدن كان ضئيلاً للغاية في تلك الآونة، ولم يكن الأهالي يعترفون بقيمة التداوي في المستشفيات، ولكن منذ بداية القرن العشرين بدأنا نجد الإقبال من جانب الأهالي على المستشفيات بغرض العلاج؛ بل قام أعيان المدن بإنشاء بضعة مستشفيات في المدن والبنادر على نفقتهم. حيث بني مستشفى الأمراض المعدية في طنطا، ووقف عليه الأوقاف، وبنى مستشفى قلوب، ومستشفى المنصورة، ثم اكتتب أعيان أسيوط بخمسة آلاف جنيه مصري

(1) أحمد رشدي صالح: دراسات في تاريخ مصر الاجتماعي، مرجع سابق، ص 80.

(2) عبد الرحمن الراجعي: مصطفى كامل، ص 231.

(3) لمزيد من التفاصيل يمكن مراجعة الكتب التالية:

- صياغة التعليم المصري الحديث، للدكتور سليمان نسيم.

- المتدربون الساميون في مصر ودورهم في نشر التعليم، د. ماجدة محمد محمود.

لإنشاء مستشفى للرمد في مدينتهم، وأعيان منفلوط الذين أعدوا في عام 1907 المبالغ اللازمة لإقامة مستشفى في مدينتهم.

ويشير تقرير السير الدوون غورست عام 1907 إلى أن أعمال المستشفيات في جميع القطر آخذة في الازدياد، والإقبال عليها مطرد يدعو إلى الارتياح، وأضاف: "لقد بلغ عدد الذين عولجوا في المستشفيات 165.000، في مقابل 128.000 عام 1906"، ثم أشار إلى مستشفى المجاذيب ومستشفيات الرمد، وقال: "إن الحكومة تقوم ببناء مستشفى للرمد في مدينة طنطا، وآخر في أسيوط".

كما خفت وطأة الطاعون؛ بسبب التدابير الصحية التي اتخذت؛ حيث جهزت كل مديرية بالمعدات اللازمة للتطهير، ويشير تقرير عام 1909 إلى أن مكافحة الطاعون على مدى عشر سنوات قد عاد بفوائد كثيرة.

وفي عام 1909 انخفضت نسبة الوفيات بين الأطفال في المدن؛ بسبب التدابير الصحية، وفي مجال مكافحة الملاريا، ابتدأت منذ عام 1902 الحكومة في اتخاذ التدابير اللازمة لهذا الغرض، والتي ترتب عليها نجاح واضح في مدن بورسعيد والسويس والإسماعيلية، بما أفضى إلى تحسين في الصحة العمومية. وبعد قيام مجالس المديرية في 1911 أخذت في إقامة مستشفيات أخرى دائمة في الزقازيق والمحلة الكبرى وكفر الزيات، وأنشأ مجلس مديرية الغربية ومجلس مديرية أسيوط مستشفيات نقالة، ويشير التقرير الذي نشر في عام 1912 إلى أن مما يدل على زيادة الاهتمام بتحديث الأمور الصحية إنشاء مستشفى دائم في عاصمة كل مديرية لعلاج الرمد، تنشئه المديرية وتنفق عليه الحكومة.

ويستفاد من التقرير المنشور في عام 1913، والذي أعده الفيكونت كتشنر أيضًا: "إن القطر المصري في عام 1913 أصبح يوجد به 13 مستشفى عمومي، تتولى إدارتها مصلحة الصحة العمومية، وأن عدد الأسرة فيها بلغ 2409، وأنه قد بني مستشفى في قنا يسع 52 سريراً، ويراد إنشاء مستشفى مثله في دمياط، وبلغ عدد الصيدليات التابعة لمصلحة الصحة 45، وأنه توجد 11 مستشفى خاصاً بالرمد".

تحديث المجارى والصرف الصحي في المدن:

في عام 1888 ذكر مدير الصحة أنه من الضروري كسح المواد البرازية في أرض مناسبة تخصص لذلك، على غرار ما يحدث في برلين وهولندا وخلافهما، وانتقد الطريقة التي يتم بها التخلص من هذه المواد البرازية، عن طريق تصريفها في النيل أو الترغ المتصلة به، وأضاف: "كفي برهاناً على ذلك تزايد الوفيات التي حصلت في المدن والبنادر".

تدل المذكرة التي أرسلها وكيل نظارة الداخلية إلى مجلس النظار في 27 يوليو عام 1892 على رغبة الحكومة في تجنيب البلاد ويلات الأوبئة، والحد من ارتفاع الوفيات في المدن، يقول: "إن إفساد المياه المعتدة للشرب في البلاد من الأمور المتعلقة بالصحة العمومية، ومن أعظم الأسباب لبلوغ عدد الوفيات 85 في الألف في مدينة طنطا".

وفي 9 نوفمبر عام 1892 أصدرت الحكومة أوامرها بإدخال التحسينات الصحية على مراحيض الجوامع والحمامات العمومية في عدة مدن، هي أسيوط وشبين الكوم والفيوم والزقازيق ورشيد وبنها والمنيا ومدنهور ودمياط والسويس وبنى سويف وطنطا والجيزة والمنصورة وبور سعيد.

وحتى عام 1914 لم تكن توجد مجار على طراز حديث في المدن، ولكن كانت القاهرة والإسكندرية خصوصاً تواصلان الجهود لإقامة شبكة مجارٍ على أحدث النظم، ففي القاهرة بحثت العديد من المشروعات بخصوص الصرف الصحي في عام 1899، ونظر مجلس النظارة في عام 1907 المشروعات المقدمة من مستر جراهام؛ بل ونظر أحد عشر مشروعاً آخرين مقدمة من آخرين، وصدق مجلس النظارة على تعيين (كاركيت جيمس) مهندس بلدية بمباي؛ بغرض إقامة مجارٍ لمدينة القاهرة، بتكاليف مقدارها 1.251.735 جنيهاً مصرياً.

وفي المدن والبنادر الأخرى كان إنشاء المراحيض العمومية والبالوعات والخزانات الصماء وغيرها بداية للتوسع في مجال العناية بإصلاح هذه البنادر، واتساع الأعمال الصحية بها على وجه العموم.

تحديث السلخانات في المدن والبنادر:

لم يكن يوجد في المدن والبنادر في مصر حتى أوائل ثمانينيات القرن التاسع عشر سلخانات عمومية لذبح المواشي؛ بل كانت العادة قد جرت على أن بعض الجزارين يقومون بالذبح في منازلهم، وآخرين أمام حوانيتهم، ونظرًا لتفشي الأوبئة، وتدهور الحالة الصحية في البلاد؛ بسبب عدم العناية باتخاذ الإجراءات الكافية للحفاظ على الصحة العمومية، رأت الحكومة في يونيو عام 1881 النظر في إحداث أو إقامة سلخانات عمومية.

وفي 24 ديسمبر عام 1890 أعدت الحكومة لائحة السلخانات ومحلات الجزارة، وبالرغم من صدور لائحة السلخانات ومحلات الجزارة، فإن عدد السلخانات التي أقيمت طبقاً للائحة كان قليلاً.

وفي 8 فبراير عام 1894 أصدرت الحكومة أوامرها بشأن ترميم وبناء السلخانات، عن طريق خصم مبالغ من عوائد الذبيح.

واعتبرت الحكومة منذ عام 1904 أن نزع الأراضي بقصد إقامة السلخانات عليها يعد من المنافع العمومية، وكان مجلس الصحة بوزارة الداخلية قد قدم اقتراحاً في هذا الشأن، واقترح أيضاً

إقامة مستودعات بالقرب من مواقع السلخانات في العديد من المدن والبنادر، مثل طوخ وسهالوط وقويسنا. وفي عام 1906 أقيمت سلخانات عمومية في مناطق أخرى، مثل منيا القمح وبنى مزار. وبحلول عام 1914 كانت هناك شبكة من السلخانات العمومية في العديد من المدن والبنادر، وكانت الحكومة في أوائل يناير عام 1909 قد وافقت على نقل إيرادات السلخانات في بعض المدن والبنادر من ميزانية الحكومة إلى ميزانية المجالس البلدية والمحلية، بدعوى أن موارد هذه المدن لا تكفي للقيام بما عليها من النفقات، وتولت المجالس البلدية والمحلية تحصيل هذه الإيرادات في مدن بنها وشبين الكوم ومنوف ودمنهور ورشيد وطنطا والمحلة الكبرى وزفتى وكفر الزيات والمنصورة وميت غمر ودمياط والزقازيق والحيزة وبنى سويف والفيوم وسنورس والمنيا وأسيوط وأبو تيج ومنفلوط وسوهاج وجرجا وطهطا وأخميم وقنا والأقصر وأسوان والسويس.

7. أثر التطورات السياسية والاقتصادية على منظومة العمران المصري في الفترة [1882-1918]:

بعد عرض التطورات التي مرت بها القطاعات الاقتصادية، وأهم الخدمات والمرافق في مصر في هذه الفترة، والسياسات الحكومية التي دفعت نحو هذه التطورات، فإن قراءة تأثير كل هذه التطورات على منظومة العمران المصري يعد صورة تجميعية لآثار هذه التطورات مجتمعة، وقد أثرت هذه التطورات على منظومة العمران المصري من كل جوانبها (الحجم - التباعد - الوظيفة)، كما أنها أثرت أيضًا في عملية التحول الحضري برمتها، سواء من الريف إلى الحضر أو العكس، إضافة إلى أنها جعلت العديد من المدن المصرية تقع على الطرف السالب للمتصل الريفي الحضري (في اتجاه الريف أكثر منه في اتجاه الحضر)، وبدأت تتأكد ظاهرة أشباه المدن، والتي مثلت - وتمثل إلى الآن - عددًا لا بأس به من جملة المدن المصرية في مختلف فترات الدراسة، وسيتناول هذا الجزء تحليل منظومة العمران المصري في هذه الفترة في ضوء التطورات السابق ذكرها.

1.7 التقسيم الإداري وأحجام المدن وهيكل توزيعها المكاني:

في الفترة من 1882م - 1918م لم يتغير التقسيم الإداري كثيرًا عما كان سابقًا، فكان هناك تغيير في أسماء المديرية، وضم بعضها للآخر، خاصة في مديريات الوجه القبلي، بينما استقرت مديريات الوجه البحري على آخر تقسيم سنة 1833م، ففي عام 1896م ضمت مديرية إسنا إلى مديرية قنا، وتم إلغاء مديرية إسنا، فكان التقسيم الإداري لمصر كالتالي:

في الوجه البحري:

مديرية القليوبية - مديرية الشرقية - مديرية الدقهلية - مديرية الغربية - مديرية المنوفية - مديرية البحيرة.

في الوجه القبلي:

مديرية الجيزة - مديرية الفيوم - مديرية بني سويف - مديرية المنيا - مديرية أسيوط - مديرية جرجا - مديرية قنا.

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

عدد المدن المكونة لمنظومة العمران:

تفاوت العدد الرسمي للمدن المصرية خلال هذه الفترة، وأخذ في الزيادة والنقصان بهيئة شديدة الاضطراب، وإن كان لها دوافعها وأسبابها، فقد كان عدد المدن والبنادر المصرية في التعداد الرسمي لعام 1882 (وهو بداية هذه الفترة) 75 مدينة وبندرًا، ثم ولدواعي التوسع الزراعي الكبير (أفقياً)، زادت المساحة المزروعة خلال هذه الفترة نحو 800 ألف فدان، وأيضاً لدواعي ترسيخ دعائم السيطرة والتحكم لسلطة الاحتلال على جميع أنحاء القطر المصري، فإننا نجد أن عدد المدن المصرية قد ارتفع إلى 92 مدينة وبندرًا في تعداد عام 1897، ثم ولدواعي الحرب العالمية الأولى وضرورات تركيز نقاط التموين والإمداد، وتوجيه الحركة ووسائل النقل في اتجاه خدمة الوحدات العسكرية، فإننا نجد أن عدد المدن قد انخفض إلى 74 مدينة وبندرًا في تعداد عام 1917، وهذه الزيادة والنقصان في أعداد المدن والبنادر تعد من الدلائل الأساسية على أن المدن المصرية في هذه الفترة كانت تنطبق على معظمها أنها مدن قرار، وليست مدنًا نشأت ونمت من خلال خصائصها الموقعية أو الموضعية؛ بل هي تنشأ بدوافع مؤقتة وبمؤثرات مشروطة تكتسب منها وظيفتها.

وفي هذا السياق، فإن أهم أسباب تطور المدن ونموها، هو استمرار مؤثرات نشأتها لفترة من الزمن، تكون كافية لخلق نوع من الاستقرار الحضري، الذي يملك قوة تلقائية تضمن سلامة ونمو البنية الحضرية للمدينة، وهو الأمر الذي افتقدته الكثير من المدن المصرية في هذه الفترة، ويكفي القول -كما ذكر سابقاً- أنه خلال 35 عامًا شهدت منظومة العمران المصري 76 حالة تحول من مدن إلى قرى، ومن قرى إلى مدن.

فتعداد 1882 الذي ضم 75 مدينة وبندرًا، نجد من هذه المدن 10 مدنًا صنفت في التعداد الذي يليه (عام 1897) كقرى، والجدول رقم (1) يوضح بيان هذه المدن، وذلك إما لأن هذه المدن لم تكن إلا كمستقرات لكبار الملاك الزراعيين حتى عام 1882، فصنفت كمدن أو بنادر لتتال قسطاً من الخدمات الحضرية؛ بفعل القوة السياسية والمالية لساكنيها، فلما تغيرت خرائط توزيع الملكية الزراعية مع بدايات عهد الاحتلال أعيد توزيع أصحاب الأملاك على مستقرات أخرى، وإما لأن مناطق الامتداد الزراعي قد أحاطتها من كل جانب، فأصبح دورها الزراعي أكثر من دورها الحضري، ومما يدل على ذلك أن خمس مدن منها (50% من هذه المدن) تقع داخل مناطق الامتداد الزراعي المستحدث في مديرتي الشرقية والبحيرة.

جدول رقم (1) المدن التي ظهرت في عام 1882 ولم تظهر في عام 1897

اسم المديرية	اسم المدينة	التسلسل
مديرية البحيرة	أبو المطامر	6
مديرية المنوفية	بركة السبع	7
مديرية الغربية	شربين	8
مديرية أسيوط	صدفا	9
مديرية قنا	فرشوط	10

اسم المديرية	اسم المدينة	التسلسل
مديرية الشرقية	الإبراهيمية	1
مديرية البحيرة	الدلتاجات	2
مديرية البحيرة	الرحمانية	3
مديرية الجيزة	الصف	4
مديرية البحيرة	المحمودية	5

أما تعداد 1897 الذي ضم 92 مدينة، فإنه هو الآخر شمل 22 مدينة، لم تظهر في التعداد الذي يليه كمدن؛ بل كقرى، و جدول رقم (2) يوضح بيان هذه المدن، وبالنظر إلى هذه المدن المتحوّلة إلى قرى، نجد أنها مدن أهمّلت كثيراً من حيث مدها بالخدمات الحضرية، أو بمظاهر تحديث المدن التي ذكرناها سابقاً؛ وذلك لأن هذه المدن صُنفت في الأساس كمدن لدواعي الحماية والسيطرة الأمنية لسلطة الاحتلال على معظم أرجاء القطر، وهذه المدن بصغر حجمها السكاني وعدم توفر مزايا موقعية تؤهلها للمساهمة في المجهود الحربي خلال زمن الحرب العالمية الأولى، ولانحسار بعض الصناعات الموقعية في بعضها (كصناعة السكر في أبو قرقاص ودشنا)، أو لاتباع سياسة اقتصاديات التجميع في بعض الصناعات المتعلقة بحلج القطن، بما أدى إلى إغلاق بعض هذه المحالجات في الدلتا (مثل المحالجات الصغيرة بكفر صقر)، وأهم من ذلك هو انسحاب عدد كبير جداً من جنود الاحتلال البريطاني من هذه المدن للمشاركة في الحرب، وهو ما كانت تقوم على وجودهم المدينة في الأساس (مثل مدن الصعيد دشنا وإدفو وديروط وأبنوب...).

جدول رقم (2) المدن التي ظهرت في عام 1897 ولم تظهر في عام 1917

اسم المديرية	اسم المدينة	التسلسل
مديرية المنيا	أبو قرقاص	12
مديرية الشرقية	كفر صقر	13
مديرية المنيا	مغاغة	14
مديرية قنا	إدفو	15
مديرية الفيوم	إطسا	16
مديرية بني سويف	ببا	17
مديرية كفر الشيخ	بلطيم	18
مديرية الجيزة	تاج الدول	19
مديرية قنا	دشنا	20
مديرية أسيوط	ديروط	21
مديرية البحيرة	شبراخيت	22

اسم المديرية	اسم المدينة	التسلسل
مديرية قنا	التوفيقيّة	1
مديرية الجيزة	الحوامدية	2
محافظة الصحراء الغربية	الخارجة	3
محافظة سيناء	العريش	4
مديرية الجيزة	العياط	5
محافظة القصر	القصر	6
محافظة القتال	القطرة	7
مديرية بني سويف	الواسطي	8
مديرية البحيرة	إيتاي البارود	9
مديرية أسيوط	أبنوب	10
مديرية البحيرة	أبو حمص	11

وقد ظهرت في تعداد 1917 مدن لم تكن موجودة في تعداد 1897، بلغ عددها 17 مدينة، منها مدينتان ظهرتتا في تعداد 1882، وهما مدينتا (أخميم وفرشوط)، والمدن التي تم إضافتها خلال هذا

التعداد كلها تجاوزت حاجز 10 آلاف نسمة، ولا يمكن اعتبار ذلك معيارًا للتحول الحضري؛ لأن هناك قرى سجلت عدد سكان تخطى هذا الحجم السكاني ولم تصنف كمدينة. واحتلت معظم هذه المدن مؤخرًا الترتيب الحجمي للمدن عام 1917؛ حيث احتلت 14 مدينة من هذه المدن المضافة المراتب الحجمية من الرتبة 61 وحتى الرتبة 74.

جدول رقم (3) المدن التي ظهرت في عام 1917 ولم تكن موجودة في عام 1897

اسم المديرية	اسم المدينة	التسلسل	اسم المديرية	اسم المدينة	التسلسل
مديرية جرجا	جهينة	10	مديرية المنوفية	أبيار	1
مديرية أسيوط	دلجا	11	مديرية البحيرة	ادكو	2
مديرية بني سويف	بوش	12	مديرية المنوفية	البتانون	3
مديرية الفيوم	سنهور	13	مديرية أسيوط	القنايم	4
مديرية قنا	فرشوط	14	مديرية الشرقية	القرين	5
مديرية المنوفية	مليج	15	مديرية أسيوط	القوصية	6
مديرية المنوفية	سرس الليانة	16	مديرية الجيزة	أوسيم	7
مديرية جرجا	المنشأة	17	مديرية الغربية	محلة مرحوم	8
			مديرية الغربية	بسيون	9

وباستعراض المدن - كما يوضحها الجدول رقم (3) - نجد أنها لا تحمل خصائص موقعية مميزة، على الرغم أنها احتلت محل بعض المدن الضالعة في القدم (إدفو وببا ودشنا)، والتي احتلت المرتبة 29، 36، 46 على الترتيب خلال تعداد 1897، والأمر المستغرب الآخر هو عدم تصنيف الحوامدية كمدينة في تعداد 1917، على الرغم من نشأة صناعة السكر بها منذ نهايات القرن 19، بل وتركزها فيها، وهو ما أعطاهما قوة الدفع الحضري فيما بعد، كأحد المدن الصناعية العملاقة بالقطر المصري.

ويمكن لتفسير ذلك التحول القول باحتمالين؛ الأول: هو ضرورات عسكرية كانت لازمة وقت الحرب، والثاني هو التوزيع المكاني لاستقرار قوى الإقطاع الزراعي المستفحل، ومما لا شك فيه أيضًا أن شبكة خطوط السكك الحديدية الزراعية قد أسهمت بشكل فعال في تطور بعض المحلات العمرانية على حساب الأخرى، التي كان اعتمادها على النقل النهري وحده، ومن أمثلة ذلك (إيتاي البارود - شبراخيت - بلقاس) التي صنف كمدن في تعداد عام 1897، ولكن لم تساعد تلك الخطوط هذه المدن على الاستمرار في التصنيف الحضري؛ نظرًا لأن الهدف الأول من إنشائها كان هو نقل البضائع (الحاصلات الزراعية) على حساب نقل الركاب (كما سبق توضيحه)، ومن ثم عادت هذه المدن مرة أخرى للتصنيف كقرى في تعداد عام 1917 (أي بعد افتتاح الخطوط الحديدية المارة بهذه المدن بنحو 15 عامًا). وهو نموذج قوي جدًا لغلبة التوجهات السياسية حتى على أهم آليات النمو الحضري، ممثلًا في خطوط السكك الحديدية، بمعنى أن تأثير السياسة العامة للدولة كان سالبًا في اتجاه النمو الحضري، سواء على المستوى الكمي أو الكيفي.

وعموماً فإن سياسة حكومة الاحتلال -سواء من الإنجليز أو بعض المصريين تجاه المدن المصرية- كانت سلبية بدرجة كافية لتحجيم النمو الحضري الحقيقي لهذه المدن، سواء الناشئة أو الراسخة، ويكفي هنا الإشارة إلى ما ذكره د. حلمي أحمد شلبي⁽¹⁾ " أن بعض أعضاء المجالس البلدية والمحلية يرى أن التدابير الصحية داخل المدن من الأمور المتعبة جداً التي تقتضي نفقات طائلة، وأنه لا يحسن الإقبال عليها إلا في المستقبل البعيد"، وذلك يعبر بصدق عما آلت إليه أحوال المدن المصرية في هذه الفترة؛ حيث يؤكد هذا الكلام بقوله⁽²⁾: " واختلف الحضور - أي من الأجانب والوطنيين - حول سرعة سير عملية التحديث داخل المدن؛ ولكنهم رأوا أن المدن المصرية ما زال أمامها وقت طويل إلى أن تستوعب مظاهر التحديث الحضري".

كل ذلك بلا شك جعل العديد من المدن المصرية مسميات بلا معنى حضري؛ بل وظائف مؤقتة أو ضغوط زائلة، والإشكالية الحقيقية هي استمرار هذه الحالة حتى بعد انتهاء فترة الاحتلال البريطاني، وقد يكون لذلك تداعياته إلى اليوم؛ حيث يذكر إينور بيرتر⁽³⁾ " أن ما قاله روزشتين نقلاً عن كرومر بأن الاحتلال البريطاني يتميز بأنه لو احتل بلدًا فإنه لا بد أن يترك أثره عليه لمائة عام أخرى، هو خير مدخل لشرح واقع الاستعمار البريطاني لمصر".

والمدن التي حافظت خلال جميع التعدادات في هذه الفترة على تصنيفها الحضري بلغت 49 مدينة، كما يوضحها جدول (4)، ويلاحظ أن هذه المدن تتركز في الدلتا؛ حيث بلغ عددها بالدلتا 26 مدينة، بينما بالوجه القبلي بلغ 18 مدينة، بالإضافة إلى مدن القنال الثلاثة والقاهرة والإسكندرية والجيزة، ويتضح أن معظم هذه المدن هي عواصم مديريات وموانئ، كما يلاحظ أن جميعها بلغ عدد سكانها أكثر من 10 آلاف نسمة؛ حيث سجلت أسوان أقل عدد سكان بين هذه المدن؛ حيث بلغ عدد سكانها 10031 نسمة عام 1917.

(1)، حلمي أحمد شلبي: فصول في تاريخ تحديث المدن في مصر، مرجع سابق، ص 172.

(2)، حلمي أحمد شلبي، المرجع السابق، ص 163.

(3) إينور بيرتر: الاستعمار البريطاني في مصر، ترجمة: أحمد رشدي صالح، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1998، ص 9.

جدول رقم (4) مدن استقرت في التعدادات الثلاثة 1882 - 1897 - 1917

اسم المديرية	اسم المدينة	التسلسل	اسم المديرية	اسم المدينة	التسلسل
مديرية المنوفية	تلا	26	محافظة القاهرة	القاهرة	1
مديرية جرجا	جرجا	27	محافظة الإسكندرية	الإسكندرية	2
مديرية الغربية	دسوق	28	مديرية الجيزة	الجيزة	3
مديرية البحيرة	دمنهوور	29	مديرية قنا	إسنا	4
محافظة دمياط	دمياط	30	محافظة القتال	الإسماعيلية	5
مديرية البحيرة	رشيد	31	مديرية قنا	الأقصر	6
مديرية الغربية	زفتى	32	مديرية الشرقية	الزقازيق	7
مديرية الغربية	سمنود	33	مديرية الدقهلية	السنبلاوين	8
مديرية الفيوم	سنورس	34	محافظة السويس	السويس	9
مديرية جرجا	سوهاج	35	مديرية المنيا	الفتن	10
مديرية المنوفية	شبين الكوم	36	مديرية الفيوم	الفيوم	11
مديرية جرجا	ظما	37	مديرية الغربية	المحلة الكبرى	12
مديرية الغربية	طنطا	38	مديرية الدقهلية	المطرية	13
مديرية جرجا	طهطا	39	مديرية الدقهلية	المنزلة	14
مديرية الشرقية	فاقوس	40	مديرية الدقهلية	المنصورة	15
مديرية الغربية	فوه	41	مديرية المنيا	المنيا	16
مديرية القليوبية	قليوب	42	مديرية أسيوط	أبو تيج	17
مديرية قنا	قنا	43	مديرية قنا	أرمنت	18
مديرية قنا	قوص	44	مديرية قنا	أسوان	19
مديرية الغربية	كفر الزيات	45	مديرية أسيوط	أسيوط	20
مديرية أسيوط	ملوي	46	مديرية المنوفية	أشمون	21
مديرية أسيوط	منفلوط	47	مديرية الشرقية	بليس	22
مديرية المنوفية	منوف	48	مديرية القليوبية	بنها	23
مديرية الدقهلية	ميت غمر	49	مديرية بني سويف	بني سويف	24
			محافظة القتال	بورسعيد	25

كما يلاحظ أن معظم هذه المدن ذات أدوار وظيفية واضحة نوعاً ما، سواء من حيث كون بعض منها مراكز تجارية بحكم الموقع، أو يحوي صناعة محلية مرتبطة بموقع المادة الخام (القطن - القصب) أو موانئ بحرية، ويلاحظ هنا أن المدن التي قدر لها الاستمرار على تصنيفها الحضري هي تلك المدن التي تكاملت خصائصها الموضوعية مع طبيعة السياسة الاقتصادية المتبعة في هذه الفترة بوجه عام، حيث كان من نتيجة هذا التكامل التأهيل الحضري النسبي لهذه التجمعات من خلال الربط بشبكات المواصلات (خطوط سكك حديدية - مجاري مائية - طرق زراعية)، ومن خلال توطين بعض الأنشطة الخدمية الحضرية بداخلها (كالمستشفيات العامة والمحاكم)، وهو ما ولد لهذه التجمعات نوعاً من القدرة الذاتية على مقاومة التحول العكسي حضرياً، وإن كان بنسب متفاوتة، والدليل على ذلك أن هذه المدن استمرت على سلم التدرج الحضري دون أن تتحول أي منها حتى تعداد عام 1996، أي أن عمر هذه المدن إدارياً الآن قد تجاوز القرن بكثير.

أحجام المدن وهيكل توزيعها المكاني:

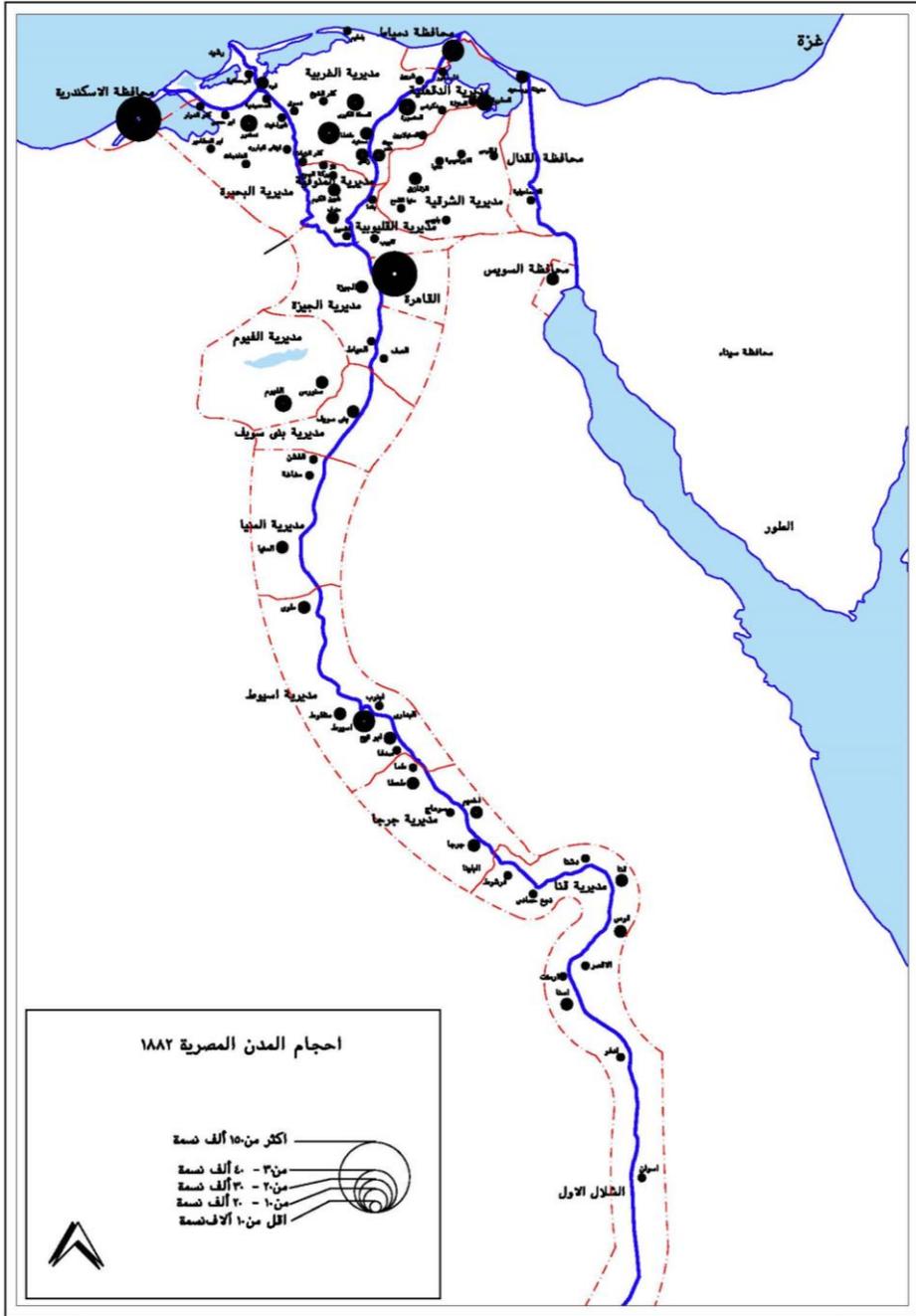
تفاوتت أحجام المدن المصرية تفاوتاً شديداً، خاصة بين قمة الهرم الحجمي، والذي مثلته القاهرة، وقاعدته التي تبادل العديد من المدن احتلالها خلال التعدادات المختلفة، ولكن الشكل العام لتطور الأحجام السكانية للتجمعات الحضرية يعكس بوضوح طبيعة التطورات السياسية والاقتصادية التي مرت بها مصر خلال هذه الفترة، ويلاحظ ذلك في الآتي:

- احتلال القاهرة والإسكندرية المرتبة الأولى والثانية طوال هذه الفترة، وهو أمر منطقي جداً لكون القاهرة العاصمة والإسكندرية أهم منفذ تجاري ومركز للأجانب، ولكن أن تمثل القاهرة وحدها أكثر من ثلث عدد سكان جميع حضر القطر المصري في ذلك الوقت، وأن تمثل مع الإسكندرية نحو 50% من سكان الحضر، فإن ذلك دليل واضح على ترسيخ المركزية داخل العاصمة، وهو ما أظهره العرض السابق لتركيز معظم الصناعات بالقاهرة والإسكندرية، وكذلك وسائل المواصلات والخدمات العامة، وأكبر دليل على أن سياسة الاحتلال كانت تدعم هذا التوجه هو ما تمت الإشارة إليه سابقاً في اعتماد ميزانيات تحديث المدن بمصر، ففي الوقت الذي اعتمد أكثر من مائة ألف جنيه؛ لتحسين البيئة الحضرية بالقاهرة والإسكندرية، نجد أن ما تم اعتماده لتحسين 9 مدن إقليمية في سائر القطر كان عشرة آلاف جنيه فقط، وذلك على الرغم من إعلان كرومر "أنه يجب الإنفاق على تحسين باقي المدن الإقليمية خصماً من هذه التكاليف بالقاهرة"، وعليه فإن التكتيف الحجمي بالقاهرة والإسكندرية كان رغبة سياسية وضغطاً طبقياً، كان من أهم نتائجه توجيه تيارات الهجرة العاتية من جميع أنحاء مصر إلى العاصمتين.
- جاءت بورسعيد في المرتبة التالية مباشرة للقاهرة والإسكندرية عام 1917، وهي بذلك قفز حجمها قفزة هائلة (تكاد تكون مماثلة لنمو الطفرة للإسكندرية خلال ثلاثينيات وأربعينيات القرن 19)، فقد بلغ عدد سكانها عام 1882 نحو 17 ألف نسمة، احتلت بها المرتبة رقم 14 في التصنيف الحجمي للمدن المصرية، ولكنها حققت نسبة زيادة سنوية مذهلة خلال الفترة من 1882 وحتى 1897، بلغت 9.9% سنوياً، حيث وصل عدد سكانها إلى أكثر من 42 ألف نسمة لتحتل المرتبة الرابعة بعد القاهرة والإسكندرية وطنطا (التي تحركت من المرتبة الرابعة إلى الثالثة؛ لتحل محل دمياط، التي تراجعت لتحتل المرتبة 11)، ثم تحرك بورسعيد لتحتل المرتبة الثالثة عام 1917 على حساب مدينة طنطا، التي تراجعت لتحتل المرتبة الرابعة، بينما تواصل دمياط تراجعها لتحتل المرتبة 14، بمعنى أن المرتبة التي بدأت بها مدينة بورسعيد هذه الفترة هي نفس المرتبة التي انتهت عندها مدينة دمياط (الأولى صعوداً والثانية هبوطاً). ولعل ذلك مثال في غاية الوضوح للأثار السياسية والاقتصادية عمرانياً، فمدينة دمياط فقدت دوراً تجارياً

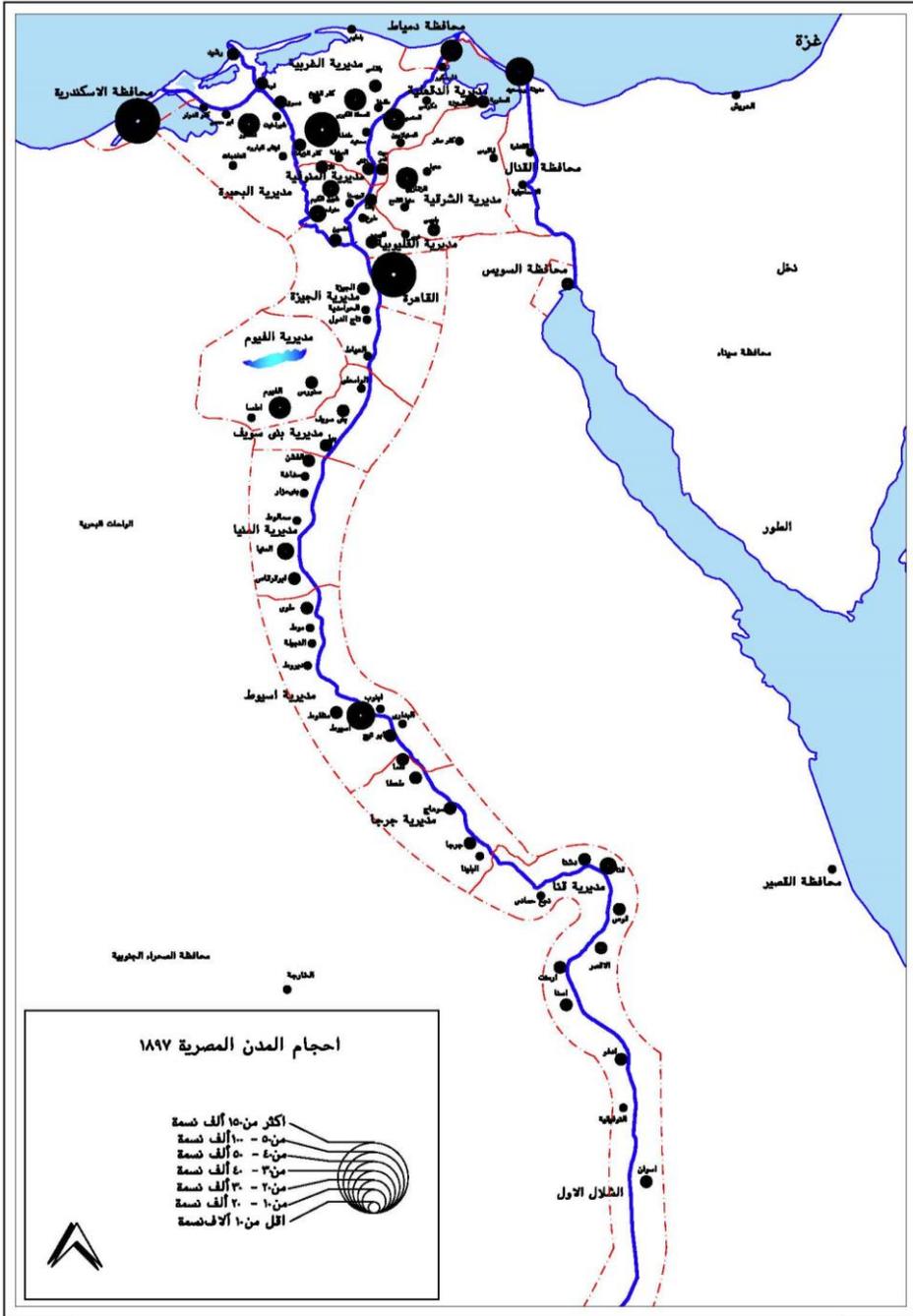
مهمًا جدًا لحساب مدينة بورسعيد بعد افتتاح قناة السويس، ومع الإهمال الشديد لتطوير ميناء دمياط، ولهجرة الحاميات العسكرية دمياط وتمركزها في بورسعيد، ثم نزوح الأجانب للسكن إلى جوار مصالحهم التجارية، كل ذلك أدى إلى تبادل الأدوار الحضرية بين دمياط وبورسعيد، وهي نفس الحالة التي سبقتها بأكثر من نصف قرن بين رشيد والإسكندرية، وهنا يجب الإشارة إلى أن رشيد التي كانت حتى عام 1820 تحتل المرتبة الثانية بعد القاهرة مباشرة، أصبحت تحتل المرتبة 24 عام 1917؛ أي أنها في نحو قرن من الزمن تراجعت 22 رتبة حجمية. ولكل هذه التراجعات والطفرات الحجمية علاقة مباشرة بالتطورات السياسية والاقتصادية، فالمدن الثلاث التي حققت طفرات حجمية انعكست على تطور رتبته في منظومة العمران المصري، كلها كانت نتائج مشروعات وعلاقات، تمثل وجهي مقابلة، حتى لو كانت هناك أسباب أخرى، وتمثل هذه المقابلات في الآتي: (بورسعيد - قناة السويس)، (الإسكندرية - الترعة المحمودية)، (طنطا - شبكة السكك الحديدية بالدلتا).

- ومن الملاحظ أيضًا أن مدينة السويس تطور حجمها تطورًا هائلًا خلال هذه الفترة. فبعد أن كانت تحتل المرتبة 22 عام 1882، أصبحت تحتل المرتبة 9 عام 1917، محققة أعلى نسبة زيادة سنوية (بعد الإسماعيلية) بين عام 1897 وعام 1917 بلغت 4.02 سنويًا حيث كاد عدد سكانها أن يتضاعف خلال هذه الفترة. ويلاحظ طبعًا أن كل ذلك بفعل تأثير قناة السويس، وتمركز الأجانب وقوات الاحتلال في هذه المدن، خاصة زمن الحرب الأولى، ويظهر تأثير الحامية العسكرية في حالة الإسماعيلية أكثر منه في حالة السويس؛ حيث السويس ميناء رئيس، بينما الإسماعيلية تعد مركز خدمة ذا ظهور زراعي ممتد.
- تعد حالة المحلة الكبرى نموذجًا آخر لأثر التطورات السياسية والاقتصادية لهذه الفترة، فبعد أن كان عدد سكانها عام 1882 يبلغ 27823 نسمة تحتل بها المرتبة السادسة حجمًا، فإنها تراجعت عام 1897 لتحتل المرتبة العاشرة، ويبلغ عدد سكانها 31791، بنسبة زيادة سنوية أقل من 1٪ سنويًا، ثم المرتبة 11 في تعداد 1917، ولولا تأثيرات الحرب الأولى واضطرار سلطات الاحتلال لزيادة الإنتاج الصناعي لخدمة الحرب لواصلت المحلة تدهورها، فالمحلة اكتسبت مكانتها الحجمية في الأساس من خلال ركيزة صناعية محورها الغزل والنسيج، ومع بداية الاحتلال تم إهمال الصناعات الوطنية، وعلى رأسها الغزل والنسيج (كما سبق توضيحه)، وكان معه تدهور الوضع الحضري لمدينة المحلة الكبرى، وإن كانت الحرب قد وضعت حدًا لذلك التدهور، حيث كانت المحلة فيها بعد المحور الأساسي ونقطة البدء في عملية تمصير الإنتاج كما سيلي بيانه.

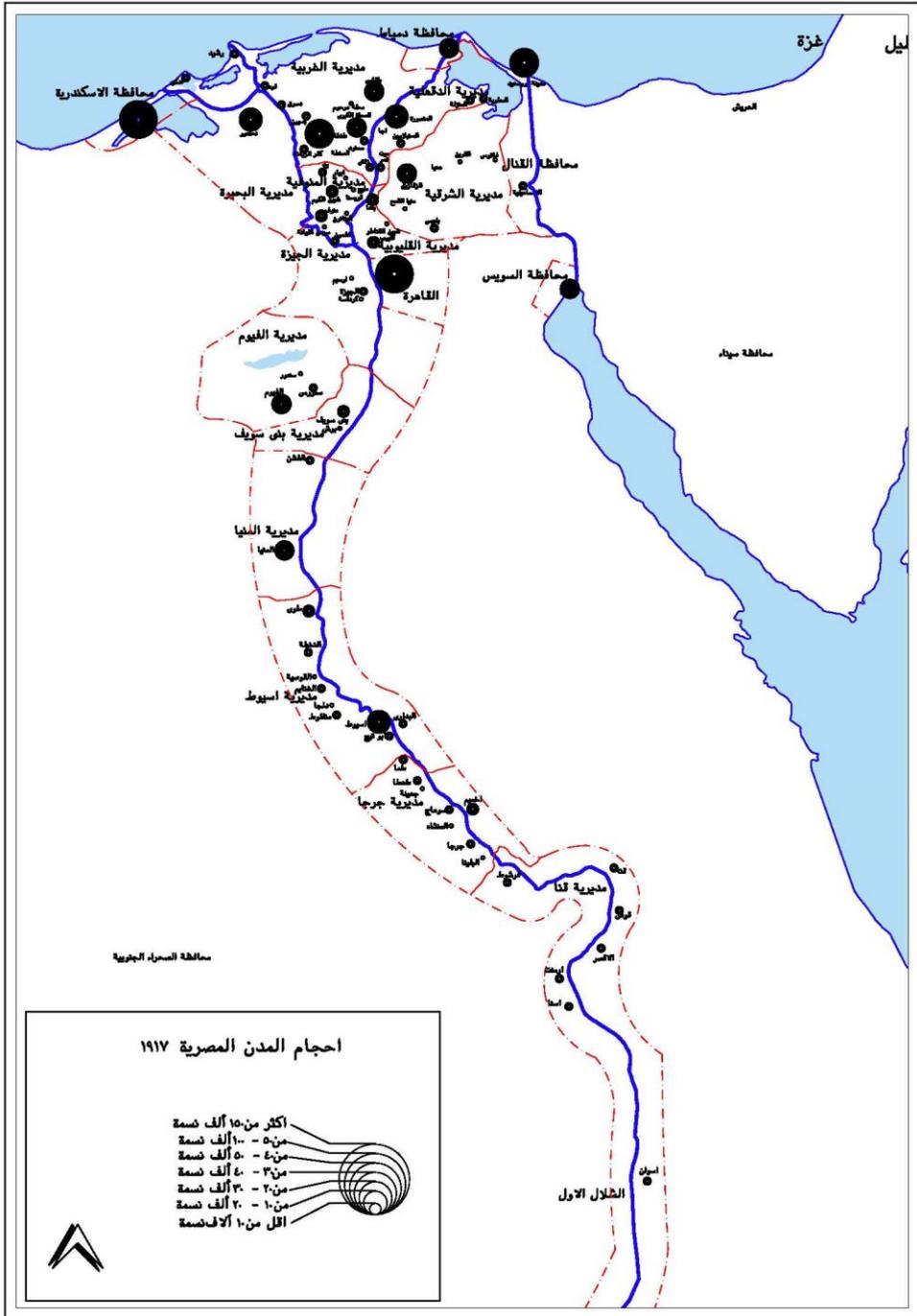
- أما بالنسبة لأسيوط، فإن موقعها التجاري المميز، خاصة بعد أن انتهى إليها خط السكة الحديد الذي أنشأه إسماعيل، وكذلك تدعيم سياسة الاحتلال لفكرة إنشاء مركز بمصر لتجارة الصادر والوارد من السودان، كل ذلك دعم مدينة أسيوط، وهو ما منحها ثباتاً من حيث الرتبة والحجم تقريباً خلال هذه الفترة، فقد جاءت في المرتبة الخامسة، واستمرت على ذلك وكما كانت سياسة الاحتلال داعمة للاستقرار الحضري في مدينة أسيوط خلال هذه الفترة، فإنه سيكون سبب تراجعها في الفترات التي تلي ذلك، خاصة بعد تحويل تجارة السودان الأساسية إلى داخل السودان، وتحويل تجارة الواحات إلى الفيوم، من خلال السكك الحديدية، كما سيبي بيانه.



شكل رقم (4) أحجام المدن المصرية عام 1882



شكل رقم (5) أحجام المدن المصرية عام 1897



شكل رقم (6) أحجام المدن المصرية عام 1917

الهيكل العام لتوزيع المدن المصرية حسب تطوراتها الحجمية:

وتشير بيانات توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في ثلاث مراحل متتالية في (1882، 1897، 1917)⁽¹⁾ إلى الآتي:

• أن معظم مدن الوجه القبلي أخذت في التراجع، وهو نتاج طبيعي للتركيز الأساسي على الدورة الإنتاجية للقطن خلال هذه الفترة (زراعياً وتجارياً وصناعياً)، وحيث إن القطن لا يزرع بشكل أساسي في الوجه القبلي، فإن معظم مدنه تراجعت، بما فيها مدينة الجيزة، والتي كانت تحتل المرتبة 20 عام 1882، لتصبح في المرتبة 33 عام 1917، أما أهم هذه التراجعات فكانت من نصيب المدن الآتية:

- طهطا التي تراجعت من الرتبة 19 إلى الرتبة 30.
- منفلوط التي تراجعت من الرتبة 21 إلى الرتبة 45.
- قوص التي تراجعت من الرتبة 29 إلى الرتبة 47.
- أبو تيج التي تراجعت من الرتبة 28 إلى الرتبة 49.
- فنا التي تراجعت من الرتبة 17 إلى الرتبة 22.
- جرجا التي تبادلت ربتها مع سوهاج؛ حيث كانت الأولى في المرتبة 18 عام 1882 لتصبح في المرتبة 26 عام 1917، والثانية تصبح في المرتبة 27 عام 1917 بعد أن كانت في المرتبة 35 عام 1882، ومثل ذلك بداية التركيز الإداري والتجاري في سوهاج على حساب جرجا، والذي انتهى إلى احتلال سوهاج مكان عاصمة مديرية جرجا (محافظة سوهاج الآن).
- ولم تظهر إلا مدينتان فقط من الوجه القبلي ضمن المراتب العشرة الأولى؛ حيث جاءت أسبوط في المرتبة الخامسة (التي حافظت عليها طوال هذه الفترة)، والفيوم في المرتبة الثامنة (وحافظت عليها أيضاً طوال هذه الفترة).

• بالنسبة لمدن الوجه البحري فقد حدث تطور كبير لبعض المدن، في مقابل تراجع واضح لمدن أخرى، وبدأت بعض المدن تأخذ مكانة حضرية استمرت فيما بعد، ومن أهم المدن التي تطور حجمها خلال هذه الفترة الآتي:

- مدينة بنها، التي احتلت الرتبة 17 بعد أن كانت في الرتبة 39 عام 1882.
- مدينة قليوب، التي احتلت الرتبة 21 بعد أن كانت في الرتبة 36 عام 1882. ولا يمكن إغفال تأثير قرب كلا المدينتين من القاهرة على هذا التطور الإيجابي.

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

- مدينة بلقاس التي كانت في الرتبة 16 عام 1897، وأصبحت في الرتبة 10 عام 1917.
 - مدينة السنبلالوين التي كانت في الرتبة 50، وأصبحت في الرتبة 39 عام 1917.
- ويلاحظ أن بنها وقلوب تطورتا على دعائم صناعية تطلبتها الظروف الراهنة، فالأولى تطورت على التجارة والصناعات الغذائية الناشئة لضرورات الحرب، والثانية على صناعة مواد البناء، وخاصة الطوب؛ لإمداد القاهرة باحتياجاتها خلال طفرة التشييد والبناء التي أوجدتها نشأة الضواحي الحضرية بهليوبوليس والمعادي، وما تلا ذلك من امتدادات عمرانية هائلة للقاهرة على الأطراف، وتكثيف وإحلال في القلب.
- كما يلاحظ أن مدينتي بلقاس والسنبلالوين تطورتا على أساس زراعي، وإن كانت بلقاس قد أصبحت سوقاً مهمة لتجارة القطن، ومركزاً لتجميعه، متأثراً بقربه من المنصورة التي بها ثالث أهم بورصة للقطن بالقطر المصري في ذلك الوقت.
- أما أهم المدن التي تراجعت في هذه الفترة، فكانت كالآتي:
- مدينة دمياط، التي تراجعت بشدة بين عام 1882، وعام 1897؛ حيث احتلت المرتبة 11 بعد أن كانت في المرتبة 3، ثم واصلت تراجعها عام 1917 لتحتل المرتبة 13، ولكن الرصيد الحضري لمدينة دمياط أهّل هذه المدينة على التكيف مع الأوضاع المستجدة (بعد حفر قناة السويس)؛ حيث بدأت تتحول عن التجارة إلى الصناعة، أي أنها كانت في هذه المرحلة في طور التحول الوظيفي إلى رتبة حضرية أعلى في الوقت الذي تحول حجمها إلى رتبة أقل، وهو ما ساعدها فيما بعد على المحافظة على رتبته الحجمية، وإلى الآن.
 - المحلة الكبرى؛ حيث تراجعت من الرتبة 6 عام 1882 إلى الرتبة 11 عام 1917 (كما سبق القول).
 - زفتى؛ حيث تراجعت من الرتبة 25 عام 1882 إلى الرتبة 38 عام 1917، وذلك لتأثير زفتى بنفس الظروف التي مرت بها المحلة الكبرى، إضافة إلى العلاقة الوظيفية الأكيدة بينهما، من خلال تكامل خطوط إنتاج الغزل والنسيج.
 - المطرية، وهي نموذج شديد التراجع؛ حيث تراجعت من الرتبة 10 عام 1882 إلى الرتبة 31 عام 1917، وذلك بالطبع يرجع إلى طبيعة الأرض بزمامها الزراعي؛ حيث لم تكن قادرة على التوسع الرأسي في زراعة القطن، والذي بلغ أقصى معدلاته في هذه الفترة (تضاعف إنتاج القطن ثلاثة أضعاف)، وعليه فإن الأنشطة المتعلقة بالقطن نمت في باقي المدن الأخرى، وهي لم تستطع مجاراتها في ذلك.

• تعد مدن القنال الثلاثة (بورسعيد - الإسمايلية - السويس) من أهم المدن التي اتسمت بالتطور الحجمي الهائل في هذه الفترة؛ بفعل قناة السويس كمجرى ملاحى تجارى مهم، وكمركز للقيادة والسيطرة لقوات الاحتلال على أهم مجرى ملاحى إستراتيجى خاصة وقت الحرب، ويمكن عرض تطورها كالاتى:

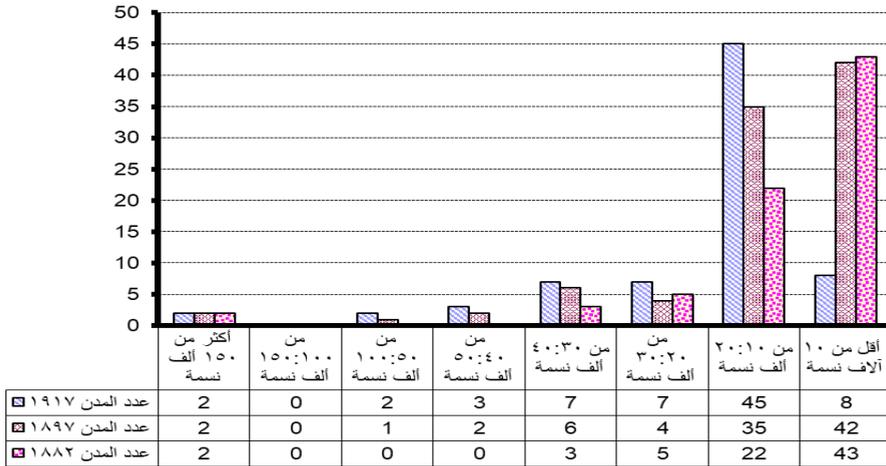
- بورسعيد: تطورت لتحتل المرتبة الثالثة بعد أن كانت في المرتبة 14 عام 1882.
- السويس: تطورت لتحتل المرتبة 12 بعد أن كانت في المرتبة 24 عام 1882.
- الإسمايلية: تطورت لتحتل المرتبة 37 بعد أن كانت في المرتبة 60 عام 1882.

وعلى ما سبق، وفي ضوء أن المحددات المكانية لم تكن هي العائق أمام النمو الحضري (كما هي الآن) حيث إن الأرض كانت متاحة لنمو هذه المدن إذا كانت قادرة على ذلك، بيد أن انعكاسات السياسة العامة للدولة خلال هذه المرحلة هو بالتأكيد الذي وجه عملية النمو الحضري بكل أشكاله.

والجدول (5) يوضح التصنيف الحجمي للمدن المصرية في هذه الفترة، والذي يتضح منه الخلط الواضح في هيراركية انتظام المدن وانحرافها الشديد تجاه القمة والقاع.

جدول رقم (5) التصنيف الحجمي للمدن المصرية في تعداد 1882، 1897، 1917

الفئة (بالآف)	150(+)	150:100	100:50	50:40	40:30	30:20	20:10	10(-)	الإجمالي
عدد المدن 1882	2	0	0	0	3	5	22	43	75
عدد المدن 1897	2	0	1	2	6	4	35	42	92
عدد المدن 1917	2	0	2	3	7	7	45	8	74



شكل رقم (7) تطور أحجام المدن المصرية في الفترة من 1882 حتى 1917 في المجموعات الفئوية

وقد بدأت تتولد مجموعة من المنظومات الفرعية التكاملية في دورة الإنتاج، بحيث تمثل كل منظومة فرعية (بمدنها) جزءاً في منظومة العمران الكلي (الأساسية)، وإن كانت المنظومة الكلية والفرعية محكومة في ديناميكية عملها، وفي علاقاتها التبادلية بمحصول القطن أولاً وأخيراً.

2.7 التحولات في وظائف المدن وتبايدها ونشأة منظومات العمران الفرعية:

سيتم الاعتماد على المنهج الكمي في تحديد وظائف المدن، باستخدام أسلوب إحصائي يعتمد على عدد العاملين بكل نشاط اقتصادي، وحساب معامل توطن هذا النشاط من خلال مقارنة أفقية هي: النشاطات الأخرى بنفس المدينة، ومقارنة رأسية على المتوسط العام لنسبة هذا النشاط بالنسبة لجميع المدن، وعلى ذلك يتم ترتيب توطن الأنشطة الاقتصادية تنازلياً حسب قيمة معامل توطن لكل نشاط بكل مدينة.

وبناء على ذلك المنهج - وباستخدام بيانات تعداد 1917 (حيث يعد أول تعداد رسمي تفصيلي نسبياً) - تم تحديد وظائف المدن، والتي اعتمدت على تلخيص الأنشطة الاقتصادية في أربعة أنشطة أساسية، هي: الزراعة - الصناعة - التجارة والنقل - الخدمات.

ونظراً لأن تعداد 1917 لم يحتو على بيانات تفصيلية لأنشطة الخدمات، فإنه تم تصنيف المدن وظيفياً خلال هذه الفترة إلى ثلاث فئات وظيفية (مدن صناعية)، (مدن تجارة ونقل)، (مدن زراعية)، على أن يدخل التصنيف الرابع (الخدمات) من خلال التعدادات التالية، كما سيتم التركيز هنا على الوظيفة الأولى، بمعنى عدم استخدام المركب الوظيفي إلا عندما تتجاوز قيمة معامل التوطن الواحد الصحيح في أي من الأنشطة التالية للنشاط الأول.

التصنيف الوظيفي للمدن حسب معامل توطن نشاطها الاقتصادي الأول سنة 1917⁽¹⁾؛ أولاً: المدن ذات الوظيفة الأولى زراعية:

بلغ عدد هذه المدن 50 مدينة بنسبة حوالي 67.6%، لعام (1917)⁽²⁾؛ أي أن أكثر من ثلثي مدن مصر في هذه الفترة تعمل بالزراعة، وهي نتيجة طبيعية للسياسة العامة للاحتلال؛ حيث إن الاقتصاد المصري أصبح اقتصاداً تابعاً، محوره القطن، وبالتالي فإن المجالات الأخرى للأنشطة الاقتصادية محدودة للغاية، إلا فيما يتعلق بالدورة الاقتصادية للقطن، سواء بتخزينه أو تجارته أو كبسه وحلجه. وهو ما جعل من هذه المدن في (معظمها) مستقرات بشرية لخدمة زراعة القطن وتصريفه.

ويلاحظ في ذلك تركيز هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 20 ألف (40 مدينة)، كما يوضح ذلك جدول رقم (6)، ووجود 10 مدن موزعين على الفئات الحجمية من 20 - 50 ألف نسمة،

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

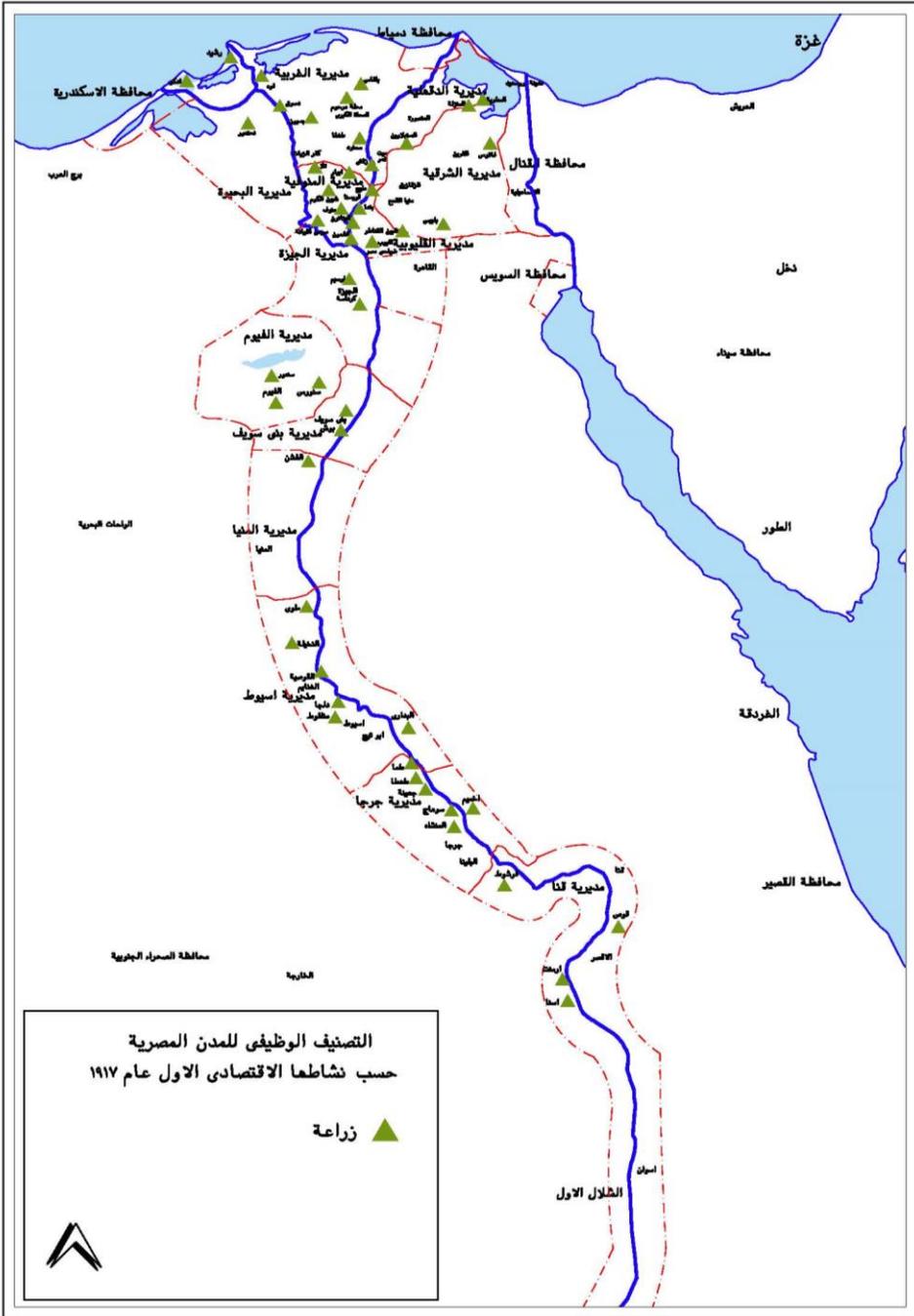
(2) انظر ملاحق الفصل الرابع، ملحق رقم 11.

والمستغرب أن مدناً مثل دمنهور (المرتبة السابعة حجمياً) والفيوم (المرتبة الثامنة حجمياً) وبلقاس (المرتبة العاشرة حجمياً) تأتي ذات وظيفة زراعية، وإن دل ذلك على شيء فإنه يدل على طغيان زراعي على حساب باقي الأنشطة الحضرية، حتى فيما يتعلق بقطاع الخدمات، الذي يفترض أنه يتناسب طردياً مع حجم السكان، وذلك يدل على أن السياسة العامة للاحتلال كانت تؤدي إلى تعريف الحضر، إن صح التعبير.

جدول رقم (6) تصنيف المدن ذات الوظيفة الأولى زراعية في المجموعات الفئوية لحجم السكان عام 1917

الإجمالي	10 (-)	20:10	30:20	40:30	50:40	100:50	150:100	150 (+)	الفئة بالآلاف التشط الأول زراعية
50	6	34	7	2	1	0	0	0	

ويلاحظ أن المدن ذات الوظيفة الأولى زراعية التي سجلت حجم سكان أكبر من 20 ألف جاءت كلها ذات مركبات وظيفية باستثناء (دمنهور - ملوي - شبين الكوم)، ويمكن هنا تفسير حالة دمنهور، وهي التي بلغ عدد سكانها عام 1917 أكثر من 40 ألف نسمة، أنها لم تكن قادرة على المنافسة حضرياً مع الإسكندرية، وكلما تولدت فيها صناعة صغيرة تقوم على الغزل والنسيج، سارع تجار الإسكندرية من الأجانب بإجهاض كل هذه المحاولات، وعليه فإن قربها من الإسكندرية هو الذي أثر في تأخر دخولها على سلم الوظائف الحضرية في هذه الفترة، وإن كان هذا التأثير السلبي سيتحول إلى تأثير إيجابي خلال مرحلة التمصير، كما سيلي شرحه. ولكن المؤكد أن هذه المدن الكبيرة -وبفعل الحجم- قد أوجدت لها مركباً وظيفياً (باستثناء دمنهور)، فجاءت الفيوم (زراعية صناعية)، وجاءت بلقاس (زراعية وتجارة ونقل).



شكل رقم (8) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية ذات الوظيفة الأولى زراعية عام 1917

ثانياً: المدن ذات الوظائف الأولى صناعة:

وتشير بيانات توزيع المدن ذات الوظائف الأولى صناعة لعام (1917) إلى أنه بلغ عدد هذه المدن 12 مدينة، بنسبة 16.2% من جملة مدن مصر في هذه الفترة، وتركزت معظم هذه المدن في الفئة من 10 - 20 ألف نسمة (7 مدن).

جدول رقم (7) توزيع المدن ذات الوظائف الأولى صناعة لعام 1917

مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)						عدد السكان	المدينة	الرتبة
م. التوطن	النشاط الثالث	م. التوطن	النشاط الثاني	م. التوطن	النشاط الأول	1917		
0.54	زراعة	0.68	تجارة ونقل	1.00	صناعة	44247	أسيوط	5
0.42	زراعة	1.03	تجارة ونقل	1.07	صناعة	36094	الزقازيق	9
0.72	تجارة ونقل	0.92	زراعة	1.45	صناعة	32266	المحلة	11
0.27	زراعة	0.94	تجارة ونقل	1.46	صناعة	30984	دمياط	13
0.58	زراعة	0.60	تجارة ونقل	0.79	صناعة	19850	قنا	22
0.70	زراعة	0.82	تجارة ونقل	1.00	صناعة	18225	جرجا	26
0.87	تجارة ونقل	0.97	زراعة	1.03	صناعة	17361	ميت غمر	29
0.18	تجارة ونقل	3.71	زراعة	5.90	صناعة	13136	الغنايم	46
0.72	زراعة	1.02	تجارة ونقل	1.04	صناعة	12183	أبو تيج	49
0.51	زراعة	1.04	تجارة ونقل	1.14	صناعة	11670	كفر الزيات	52
0.18	تجارة ونقل	4.70	زراعة	5.79	صناعة	10783	القرين	63
1.13	تجارة ونقل	1.15	زراعة	7.39	صناعة	6389	منيا القمح	60

وهذا يدل على أن الصناعات التي قامت عليها هذه المدن هي صناعات أولية، غير قادرة على خلق مجال للعمال المساعدة. وهو ما يتماشى تماماً مع سياسة الاحتلال الرامية إلى عدم تطوير الصناعة، أو خلق مجالات صناعية تكون قادرة على المنافسة، وبالنظر إلى خريطة توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة يمكن بسهولة ملاحظة الآتي:

- شملت هذه الفئة مدن (أسيوط - الزقازيق - المحلة - دمياط - قنا - ميت غمر - أبو تيج - منيا القمح - جرجا - القرين - كفر الزيات - الغنايم). أي خمسة مدن منها في الوجه القبلي، وسبعة منها في الوجه البحري، والملاحظ أن هناك مدينتين من هذه المدن هي لتوها داخلية في التصنيف الحضري (القرين من مديرية الشرقية والغنايم من مديرية أسيوط)، والأولى كانت قد ازدهرت فيها صناعة نسج الحرير، باستخدام خيوطه الواردة من الشام، أو غزل خيوطه من خلال الحرير الخام الوارد من مزارع وادي الطميلات، الذي كان استصلحه واستزرعه محمد علي لهذا الغرض (وإن كان ضعف إنتاجه جداً خلال هذه الفترة)، وبذلك شاركت القرين مدينة الزقازيق في هذه الصناعة المهمة (التي انتقلت بعد ذلك كلياً إلى القاهرة خلال مرحلة التمهيد (كما سيرد ذكره)، وعموماً فإن ظروف الحرب هي التي اضطرت سلطات الاحتلال لتشجيع هذه الصناعة في ذلك الوقت، بعد أن كانت على وشك الاندثار نهائياً.
- أما مدينة الغنايم فإن الصناعة نشأت بها بتأثير من مدينة أسيوط، التي أوجدت لها مكاناً صناعياً بعد تدهور حالة التجارة بها (كما سبق القول)، وهي في ذلك تشبه دمياط إلى حد بعيد؛ حيث

احترفت أسيوط (ومعها الغنايم) بعض الصناعات اليدوية، والتي من أهمها صناعية البسط (السجاد والكليم)، وحققت بها شهرة واسعة، استمرت حتى يومنا هذا، (وكانت نموذجاً لمدينة دمنهور فيما بعد حيث بدأت تطورها صناعياً)، وكانت أسيوط قد احترفت هذه المهنة من خلال علاقاتها التجارية مع الواحات وشبه جزيرة العرب.

- مدينة دمياط: احترفت مهنة ساعدتها عليها طبيعة المواد التي كانت تقوم بالتعامل معها من خلال ميناؤها وأهمها الأخشاب، والصناعات الخشبية كما يذكر جمال حمدان أنها من الصناعات المحمية طبيعياً؛ نظراً لارتفاع تكلفة النقل في ذلك الوقت، وعلى ذلك تأسست الصناعات الخشبية في دمياط كبديل لحالة التدهور التي أصابت قطاع التجارة بفعل تأثير قناة السويس. ونشطت هذه الصناعة جداً في مرحلة التمصير وترسخت، حتى أصبحت دمياط ذات شهرة تكاد تكون عالمية في هذا المجال في وقتنا الحاضر.

- مدينة المحلة: كانت في هذه الفترة في أشد مراحل تعثرها؛ نتيجة الضغوط الداخلية على الصناعة المصرية، ولكن ظروف الحرب تطلبت زيادة الإنتاج من النسيج؛ حيث توقف استيراده كلياً، ومن هنا بدأت المحلة الكبرى نحو الانطلاق لمرحلة أخرى من الإنتاج، استمرت بعد ذلك، وينطبق القول نفسه على ميت غمر، وإن كان بدرجة أقل.

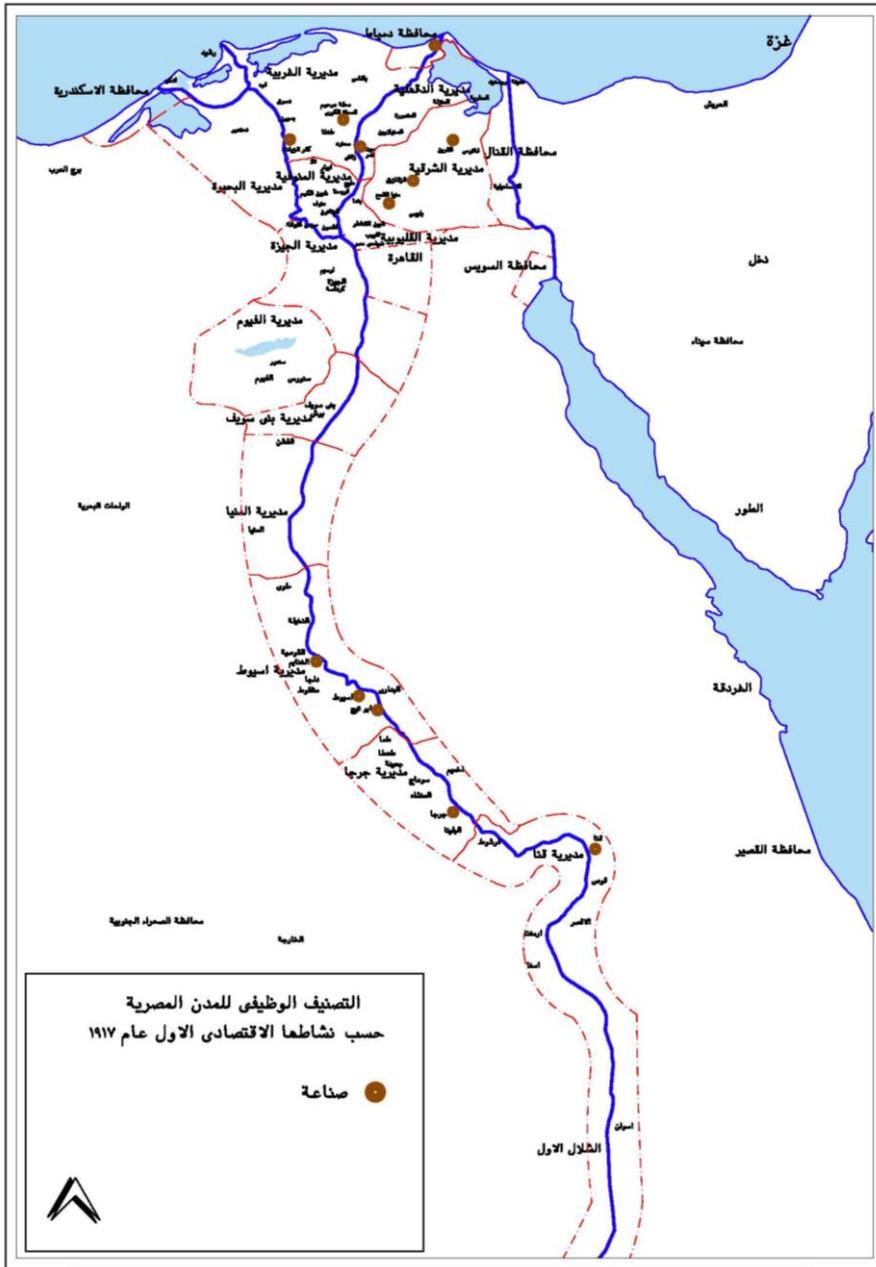
- قنا: قامت بها صناعة قديمة جداً، تعتمد على الفخاريات المصنوعة من طمي النيل الذي يتراكم دوماً في أيام الفيضان، وشكلت هذه الصناعة تكاملاً مع حركة التجارة النشطة التي قامت بقنا خاصة، من خلال محور قنا القصير شبه جزيرة العرب، ولكن بعد تحول معظم تجارة القصير إلى السويس بعد حفر قناة السويس، فقدت قنا أهم مواردها الحضرية عبر التجارة، فأصبحت صناعة الفخاريات هي النشاط الأساسي لهذه الصناعة، والتي ساعد على استمرارها، رغم ما أشرنا إليه وجود مزار مهم جداً بقنا (مسجد عبد الرحيم القناوي)، الذي كان يفد إليه سنوياً أكثر من مائة ألف زائر.

- أما كفر الزيات فكانت باكورة المدن الصناعية الحقيقية التي نشأت في هذه الفترة أيضاً على القطن، ولكن بالأحرى على بذرة القطن؛ حيث أقيمت فيها معاصر كبرى لزيت بذرة القطن، تم استخدامها في صناعة الصابون بأنواعه، وما لبثت مصانع كفر الزيات حتى دخلت مرحلة التمصير من أوسع أبوابه، وأصبح إنتاجها يغطي القطر المصري كله في غضون سنوات قليلة.

جدول رقم (8) تصنيف المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة في المجموعات الفئوية لحجم السكان عام 1917

الجملة	10 (-)	20:10	30:20	40:30	50:40	100:50	150:100	150 (+)	الفئة (بالآلاف)
	12	1	7	0	3	1	0	0	النشاط الأول صناعة

ولكن يجب التأكيد هنا على أن ظروف الحرب هي التي ساعدت هذه المدن على الاستمرار في الإنتاج، خاصة وأنه ما إن انتهت الحرب حتى كانت الرأسمالية الوطنية قد استعدت لاستنهاض الصناعة في مرحلة تالية، وعليه فإنه يمكن القول إن هذه المدن (أو بعضها) وعلى الرغم من محدودية إنتاجها، وبدائية وسائل إنتاجها، وعدم قدرتها على تخليق مجال للعمالة حتى ذلك الوقت، إلا أنها مثلت قاعدة الانطلاق الصناعي المصري، والتي استمرت منذ ذلك التاريخ وحتى الآن.



شكل رقم (9) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية ذات الوظيفة الأولى صناعة عام 1917
 ثالثاً: المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل:
 وتشير بيانات توزيع المدن ذات الوظائف الأولى تجارة ونقل لعام (1917)، إلى أنه بلغ عدد المدن التي جاءت الوظيفة الأولى بها تجارة ونقل 12 مدينة، تشمل أكبر المدن من حيث الحجم

السكاني؛ حيث ضمت هذه الفئة (القاهرة - الإسكندرية - بورسعيد - طنطا - المنصورة - السويس - المنيا - الأقصر - الجيزة - الإسماعيلية - أسوان - البلينا)، وبذلك فإن هذه الفئة ضمت أكبر أربع مدن في القطر المصري، بالإضافة للمنصورة، التي جاءت في المرتبة السادسة حجمياً.

جدول رقم (9) توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل لعام 1917

الرتبة	المدينة	مقارنة رأسية (معاملات توظف الأنشطة بكل مدينة)					عدد السكان	
		م.التوظف	النشاط الثالث	م.التوظف	النشاط الثاني	م.التوظف	النشاط الأول	1917
1	القاهرة	0.26	زراعة	1.07	صناعة	1.07	تجارة ونقل	790939
2	إسكندرية	0.15	زراعة	0.96	صناعة	1.34	تجارة ونقل	444617
3	بورسعيد	0.14	زراعة	0.92	صناعة	2.00	تجارة ونقل	75404
4	طنطا	0.48	زراعة	0.85	صناعة	1.01	تجارة ونقل	64880
6	المنصورة	0.29	زراعة	0.95	صناعة	1.02	تجارة ونقل	42589
12	السويس	0.52	زراعة	0.76	صناعة	1.95	تجارة ونقل	30996
14	المنيا	0.67	زراعة	0.86	صناعة	1.05	تجارة ونقل	30062
28	الأقصر	0.74	صناعة	0.86	زراعة	1.18	تجارة ونقل	17412
33	الجيزة	0.52	زراعة	0.97	صناعة	1.11	تجارة ونقل	16035
37	الإسماعيلية	0.25	زراعة	0.89	صناعة	2.21	تجارة ونقل	15686
56	أسوان	0.23	زراعة	0.75	صناعة	1.06	تجارة ونقل	10031
58	البلينا	0.65	زراعة	0.78	صناعة	1.14	تجارة ونقل	8077

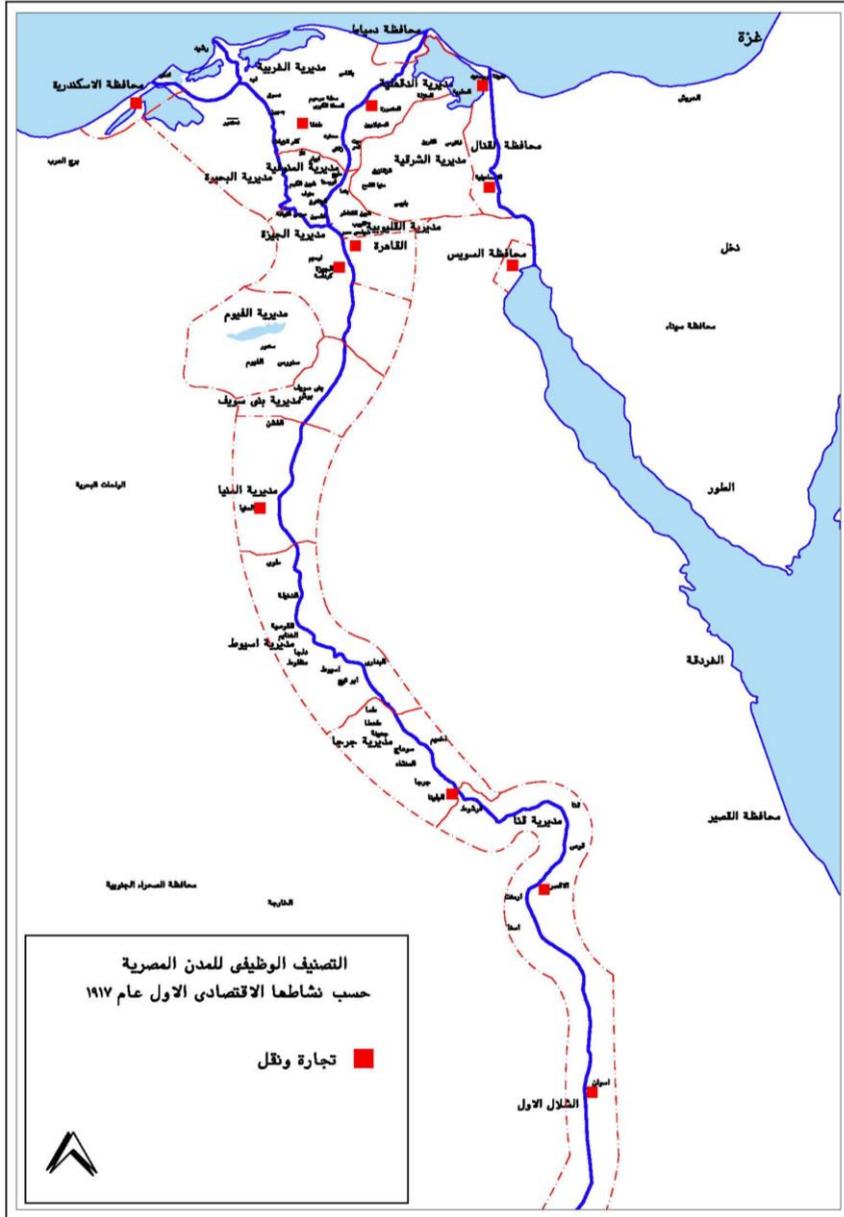
ويلاحظ أن كل هذه المدن لم يكن لها مركب وظيفي باستثناء القاهرة التي جاء مركبها الوظيفي (تجارة ونقل وصناعة)، ويجب الإشارة إلى أنه بعد دخول نشاط الخدمات إلى التصنيف الوظيفي للمدن، فإن المركبات الوظيفية ستكون أكثر وضوحاً في معظم حالات المدن.

جدول رقم (10) تصنيف المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في المجموعات الفئوية لحجم

السكان عام 1917

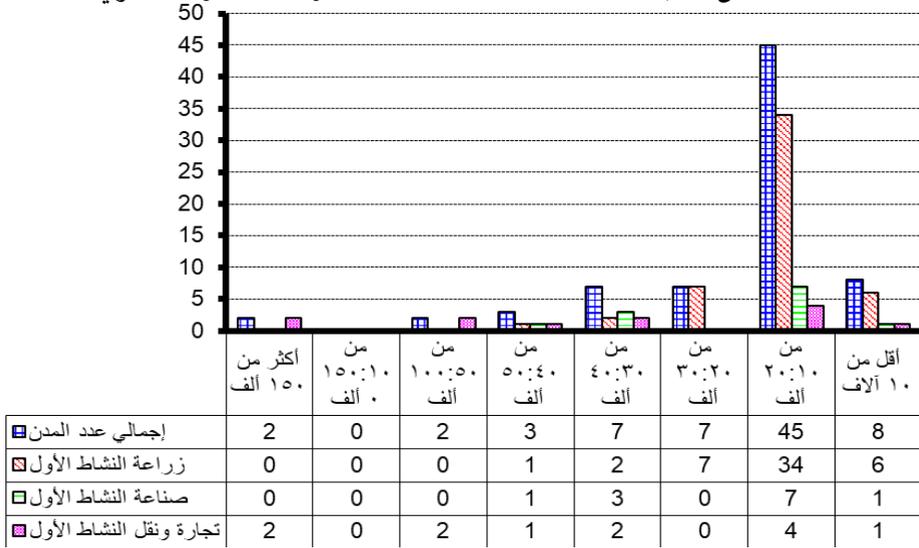
الاجمالي	10 (-)	20:10	30:20	40:30	50:40	100:50	150:100	150 (+)	لغة (بالآلاف)
12	1	4	0	2	1	2	0	2	النشاط الأول تجارة ونقل

وخرائط توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل توضح - بشكل جلي - أثر التطورات السياسية والاقتصادية على وظائف المدن بمصر، فالمدن في واقع الأمر قد انحسرت بين وظيفتي الزراعة والتجارة والنقل؛ باعتبار أن الزراعة استحوذت على نحو ثلثي الحجم السكاني لمدينة القطر المصري كله، وذلك من خلال المدن كثيفة الحجم أيضاً التي انضوت تحت هذا التصنيف.



شكل رقم (10) التصنيف الوظيفي للمدن المصرية ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل عام 1917 وذلك بعينه هو تجسيد للهدف الذي عملت من أجله حكومة الاحتلال، من جعل القطر المصري مزرعة للقطن، ومن ثم نقله وتوزيعه، والمتاجرة فيه داخلياً وخارجياً، وعليه ظهرت أغلبية

المدن بوظيفة أولى زراعة (وذلك من حيث التوزيع)، أما الثقل الحجمي للمدن فكان ذا ميل واضح في اتجاه التجارة والنقل (بالإضافة للطبيعة الخطية شديدة الخصوصية للعمران المصري).



شكل رقم (11) تصنيف المدن في المجموعات الفتوية لحجم السكان حسب النشاط الأول

وذلك - باختصار شديد جداً - هو صورة اختزالية لحالة العمران المصري في ذلك الوقت، والذي رسمت خطوطها وملامحها التطورات الاقتصادية والأهداف السياسية لحكومة الاحتلال، ويلاحظ أن جميع مدن هذه الفئة باستثناء (المنيا والبلينا) قد وقعت تحت تأثيرات موقعية بالغة الأهمية، فهذه المدن ما هي إلا العاصمة وأهم الموانئ، بالإضافة إلى قلب الدلتا، ممثلاً في المنصورة، صاحبة ثالث أكبر بورصة قطن في مصر بعد بورصة القاهرة والإسكندرية، وطنطا ملتقى خطوط السكك الحديدية بالدلتا، وحاوية أهم مزار ديني بالقطر المصري، ممثلاً في مسجد السيد البدوي (الذي جعل د. جمال حمدان يصنف طنطا ضمن مدن الحج)، أما مدينة الأقصر فكانت بالفعل قد تحولت إلى مزار سياحي، أما أسوان فهي تعد ميناء؛ ولكنه بري يربط مصر بالسودان.

وبذلك فإن المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل، توزعت بشكل أساسي في مدينتي المنصورة وطنطا، وإذا أضفنا إليها المدن التي دخلت التجارة والنقل ضمن مركبها الوظيفي (كوظيفة ثانية) فإن هذه المدن ستشمل (الزقازيق - بلقاس - بنها - كفر الزيات)، وهي بذلك تكون قد غطت معظم الدلتا على فرعي النهر وفي القلب، وامتدت شرقاً حتى الزقازيق (بفعل قربها من مدن القنال).

والملاحظ هنا أن دمنهور - وبحكم العلاقات المكانية الإقليمية (النظرية) - كان يجب أن يكون لها نصيب من وظيفة التجارة والنقل؛ بحكم توسط موقعها بين الإسكندرية والدلتا (مثلاً حدث مع الزقازيق)، ولكن هذا لم يحدث، على الرغم من توفر وسائل النقل الحديدي التي تربطها

بالإسكندرية والدلتا، ويرجع ذلك في المقام الأول؛ بسبب الضغوط الهائلة التي تعرضت لها دمنهور من قبل أصحاب المصانع والتجار الأجانب بالإسكندرية؛ حتى لا تصبح مركزاً لتجميع القطن، ومن ثم صناعته، وهو ما يهدد بورصة الإسكندرية ومصانع الغزل والنسيج فيها، ولكن فيما بعد استطاعت قوة تأثير الموقع أن تتغلب على هذه السطوة المالية والسياسية، كما سيتم توضيحه.

أما بالنسبة للوجه القبلي، فإن المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل توزعت بشكل أساسي على مدن (الجيزة - المنيا - البلينا - الأقصر - أسوان)، وإذا أضفنا إليها المدن التي تدخل وظيفة التجارة والنقل ضمن مركبها الوظيفي، فإنها ستضم (سوهاج - أبو تيج - المنشأة)، ويلاحظ أن هذه المدن على الرغم من أنها غطت الوجه القبلي، إلا أن التباعد المكاني بينها تفاوت بشكل كبير، فنجد المسافة بين الجيزة والمنيا قد خلت من أي من هذه المدن (نحو 250 كم)، في حين أن المسافة بين أبو تيج وحتى البلينا (نحو 120 كم) ضمت أربع مدن، وهذا التباين يرجع بالأساس إلى عاملين:

الأول: طبيعة المنتجات الزراعية بالوجه القبلي، والذي يعد أهمه على الإطلاق قصب السكر، والذي يجمع غالباً في محلات زراعية خارج المدن.

الثاني: عامل القدم الذي تميزت به سوهاج (جرجا)، وما حولها كمركز تجاري للوجه القبلي بعمومه؛ حيث ظل معظم الوجه القبلي (جنوب المنيا) وحتى أسوان تابعاً إدارياً لمديرية جرجا من قبل تولي محمد علي السلطة، وحتى العقد السابع من القرن التاسع عشر، وهو ما أثر بالتأكيد على رسوخ حركة التبادل التجاري، انطلاقاً من المركز وما حوله.

ويمكن تفسير زيادة عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الوجه القبلي عنه في الدلتا بمحدودية الأرض الزراعية بالصعيد عنها في الدلتا، وبالتالي فرص العمل والعوائد الاقتصادية الزراعية، وخاصة في ظل التخصص المحصولي بالصعيد، والذي يتميز بخصائص شديدة المحلية (قصب السكر)، على عكس التخصص المحصولي في الدلتا (القطن)، والذي تترتب عليه فرص عمالة أكبر مما يحققها قصب السكر، وعليه فإن الفارق في هذه الفرص (العمالة) يتحول تلقائياً إلى نشاط وسيط، هو التجارة والنقل في أغلب الأحوال.

التباعد بين المدن وظهور منظومات العمران الضرعية:

بلغ عدد المدن والبنادر المسجلة في تعداد 1917 الرسمي 74 مدينة، منها 36 مدينة بالوجه البحري، و33 مدينة بالوجه القبلي، بالإضافة لمدن القتال الثلاثة، والقاهرة، والإسكندرية، وباعتبار أن مساحة المعمور المصري تبلغ حوالي 30 ألف كيلو مترًا مربعًا، فإن ذلك يعني أن الكثافة التوزيعية للمدن المصرية على المعمور المصري هي بالتقريب نحو مدينة / 405 كم مربع، وهي كثافة نموذجية؛ حيث إن المدينة بذلك تخدم مربعًا طول ضلعه 20 كم (نظريًا)، وعلى ذلك أيضًا فإن متوسط التباعد

بين المدن يكون في حدود 20 كم أيضاً (نظرياً)، وهو متوسط تباعد جيد، خاصة أن كل هذه المدن ربطت بخطوط سكك حديدية.

ولكن يظل هذا الافتراض نظرياً أكثر منه واقعياً؛ حيث إن نتائج التصنيف الوظيفي للمدن في هذه الفترة، أظهرت أن 50 مدينة من أصل 74 مدينة جاءت وظيفتها الأولى زراعة، حتى إذا خصمنا المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة - صناعة) أو (زراعة - تجارة ونقل)، فإن عدد المدن أحادية الوظيفة زراعة يبلغ 38 مدينة (حوالي 52٪ من جملة المدن)، حيث يبلغ عدد المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة - صناعة) 9 مدن، هي: (الفيوم - بني سويف - أخميم - منوف - قليوب - بلييس - البداري - المنزلة - كرداسة)، بينما بلغ عدد المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة - تجارة ونقل) 3 مدن، هي: (بلقاس - بنها - المنشأة).

وإذا اعتبرنا أن المدن أحادية الوظيفة (زراعة) لا تعد عملياً مركزاً للتفاعلات الحضرية بالشكل المطلوب، فإن الكثافة التوزيعية (النظرية) للمراكز الحضرية الواقعية ستصبح في حدود مدينة / 789 كم مربع، وبمتوسط تباعد (نظري) حوالي 29 كم، وعلى الرغم من أن المتوسط النظري للتباعد بين المدن في هذه الفترة واقعي، إلا أن الأرقام المتوفرة عن حجم الحركة والتنقل بين معظم هذه المدن لم يكن كبيراً، وعلى الرغم من الندرة النسبية في البيانات الدالة على حجم الحركة والتنقل بين هذه المدن، إلا أن هناك بعض الأرقام (التي تم عرضها من خلال دراسة تطور النقل في هذه الفترة) التي يمكن استخدامها للاستدلال على الشكل العام لحجم هذه الحركة (على اعتبار أن الحركة والتنقل أهم دلالات التفاعل والتكامل الوظيفي).

فعلى سبيل المثال، فإن حجم الحركة على جميع خطوط سكة حديد الدلتا الضيقة التي شملت معظم أرجاء الدلتا، وبلغ طول خطوطها 977 كم، فإن عدد ركابها المسجل لعام 1913 بلغ 7134263 راكباً، وانخفض هذا العدد في العام الذي يليه لظروف الحرب ليصل إلى نحو 4.7 مليون راكب، وبمقارنة هذه الأرقام مع عدد سكان الدلتا المسجلين عام 1917، والذي بلغ 6125900 نسمة، فإن ذلك يعني أن معدل التنقل عبر هذه الخطوط، بلغ (في أفضل الأحوال) نحو 1.2 رحلة / نسمة سنوياً، وهو معدل ضعيف جداً، ويعكس طبيعة الارتباطات الإقليمية في هذه الفترة، ويؤكد على أن السياسة العامة لحكومة الاحتلال لم تكن لتدعم هذه الارتباطات الإقليمية؛ نظراً لعدم الحاجة إليها في ضوء القاعدة الاقتصادية للدولة، والتي تقوم على إنتاج زراعي كثيف على حساب كل الأنشطة الأخرى، بما في ذلك قطاع الخدمات الإقليمية؛ حيث تركزت بشكل كثيف في العاصمتين، على حساب باقي المدن، كما سبق القول.

ظهور منظومات العمران الفرعية:

على الرغم من كون السياسة العامة لحكومة الاحتلال لم تكن ترغب في تكوين مثل هذه المنظومات العمرانية؛ لأنها -دون شك- سوف تكتسب مع مرور الوقت العديد من الأدوار التكاملية، التي ستولد تلقائيًا أنشطة حضرية، على رأسها الصناعة (وهو الأمر الذي تعهدت حكومة الاحتلال بإجهاضه)، إلا أن نشأة هذه المنظومات جاءت كحتم وظيفي لا مفر منه للوصول بالعوائد الاقتصادية للقطن إلى حدودها القصوى، خاصة بعد بداية تناقص غلة الفدان؛ بفعل التأثيرات السلبية لنظام الصرف وإجهاد التربة، من خلال الدورة الزراعية الثنائية والثلاثية في بعض الأحيان، ثم أضف إلى ذلك هذه الحرب التي وفرت حماية طبيعية للمنتجات المصرية المتواضعة، وعلى رأسها الغزل والمنسوجات، وهو ما شجع رءوس الأموال الوطنية والأجنبية على حد سواء، إلى الاستثمار في بعض القطاعات الإنتاجية، وخاصة في مجال الغزل والنسيج.

وتعد هذه هي البداية الفعلية لعمل مثل هذه المنظومات الفرعية، والتي بدأت في التكون منذ بداية العقد الثاني من القرن العشرين، ويمكن رصد أهم هذه المنظومات الفرعية (والتي تركز معظمها في الدلتا بطبيعة المساحة والإنتاج الزراعي)، وكانت أهم هذه المنظومات وضوحًا الآتي:

أ- في قلب الدلتا: تشكلت منظومتان فرعيتان، ربطت بينهما مدينة طنطا، الأولى على فرع رشيد وتضم (دسوق - بسيون - كفر الزيات - تلا)، ومركزها كفر الزيات، وتقوم على نشاط زراعي صناعي محوره بذرة القطن، وترتبط هذه المنظومة بمدينة طنطا كمركز خدمة وتوزيع، أما الثانية فكانت على فرع دمياط وعلى الغرب منه، وتضم هذه المنظومة (بلقاس - محلة مرحوم - المحلة الكبرى - سمند - زفتى)، ومركزها المحلة الكبرى، وتقوم على نشاط زراعي صناعي أيضًا، محوره القطن وصناعة الغزل والنسيج، وما تتطلبه دورة الإنتاج من تبييض (في سمند) وصبغة (في زفتى)، كما عملت كل هذه المدن في مجالي الحلج والغزل، وإن كان بطرق بدائية إلى حد بعيد، لكن توقف المنافسة الأوروبية - بسبب الحرب - أفسح المجال لإنتاجها أن يتكامل ويتطور فيما بعد، وارتبطت أيضًا هذه المنظومة بمدينة طنطا كمركز خدمة وتجارة.

في شرق فرع دمياط نشأت منظومة أكثر تعقيدًا في تشابكاتها؛ حيث جاءت على هيئة مثلث قاعدته بحيرة المنزلة (دمياط و المطرية)، ورأسه ميت غمر، وقلبه المنصورة، وتضم أيضًا كلا من السنبلوين والمنزلة، وتقوم هذه المنظومة أساسًا على قاعدة صناعية تجارية ثم زراعية، حيث أضيف إلى إنتاجها الصناعي من الغزل والنسيج بميت غمر صناعة الأخشاب النامية بقوة في دمياط، ومثلت المنصورة مع دمياط محورًا تجاريًا؛ حيث عنيت الأولى بالتجارة الداخلية والثانية بالتجارة

الخارجية، على الرغم من الظروف السلبية التي كانت تمر بها دمياط تجارياً؛ بفعل التأثير الشديد لقناة السويس على تجارتها.

ب- أما في شرق الدلتا: فنشأت منظومة متسعة مكانياً عن نظرائها، وجاءت على شكل مثلث قاعدته قناة السويس فيما بين بور سعيد والإسمايلية، ورأسه مدينة منيا القمح، وتضم بالإضافة إلى ذلك (الزقازيق - القرين - فاقوس - بلبس)، وهي منظومة تقوم على نشاط تجاري صناعي في الأساس، فيلاحظ أن أحد أضلاع هذا المثلث ضم ثلاث مدن وظيفتها الأولى صناعة (منيا القمح - الزقازيق - القرين)، ومدينة تجارية من الدرجة الأولى (بورسعيد)، وعموماً فإن هذه المنظومة التي تضم سبع مدن جاء منها ثلاث مدن صناعية ومدينتان وظيفتها الأولى تجارة ونقل.

ج- أما في مصر الوسطى: فقد بدأ يتشكل محور أكثر منه منظومة، حيث ضم هذا المحور (الجيزة - الفيوم - الواحات)، وارتبطت هذه المدن بالسكك الحديدية، والجدير بالذكر أن هذا المحور نشأ في الأساس لدواعٍ عسكرية بحتة، فرضتها ظروف الحرب للدفاع عن الحدود الغربية لمصر، خاصة بعد احتلال السنوسيين (من ليبيا) لجزء كبير من الصحراء الغربية في بدايات الحرب، وأياً ما كان سبب النشأة، فإن هذا المحور ظل يتأكد دوره بعد ذلك، وإلى يومنا هذا.

د- أما في الوجه القبلي: فإن طبيعة ضيق السهل الفيضي على طول الوجه القبلي جعلت التفاعلات الإقليمية تأخذ شكل المحاور المتتابعة، أكثر من كونها منظومات متسعة (أي تأخذ شكل النسق الخطي)، وهذه المحاور المتتابعة لم يظهر منها بوضوح في هذه الفترة إلا محور الغنايم - أبو تيج، والذي يضم (الغنايم - دجا - منفلوط - أسيوط - البداري - أبو تيج)، ولعل هذا المحور تكوّن بتأثير من الثقل السكاني والرصيد الحضري المتراكم لمدينة أسيوط، والتي استطاعت بفعل ذلك أن تتكيف مع الظروف المستجدة (بفعل الحرب) والتي أثرت بشدة في موقعها التجاري، فتحولت تلقائياً وسريعاً إلى الصناعات اليدوية (صناعة السجاد والكليم وبعض الصناعات الخشبية)، والتي كانت موجودة بشكل محدود من قبل، وتكاملت في ذلك أسيوط مع كل من الغنايم وأبو تيج؛ حيث إن هذه الصناعة تحتاج إلى عدد كبير من الأنوال اليدوية والصباغين، وتأكدت العلاقات الوظيفية لهذا المحور من خلال هذه المتطلبات الإنتاجية.

وتعد حالة مدينة أسيوط - ومثلها مدينة دمياط - مثلاً واضحاً لقدرة المدن ذات الرصيد الحضري الممتد على مقاومة التطورات السياسية والتكيف معها، حتى لو تطلب ذلك وقتاً طويلاً نسبياً حتى تسترد مكانتها الحضرية، ولكنها تظل ذات حركة متزنة على منحنى صعود وهبوط المدن، وهو يقيناً ما لا يتوفر لمدن القرار التي أشرنا إليها سابقاً. ويوضح شكل رقم (12) مواقع المحاور والمنظومات الفرعية للعمران المصري في هذه الفترة.

ملاحق الفصل الرابع

مرحلة الاحتلال البريطاني وحتى الحرب العالمية الأولى

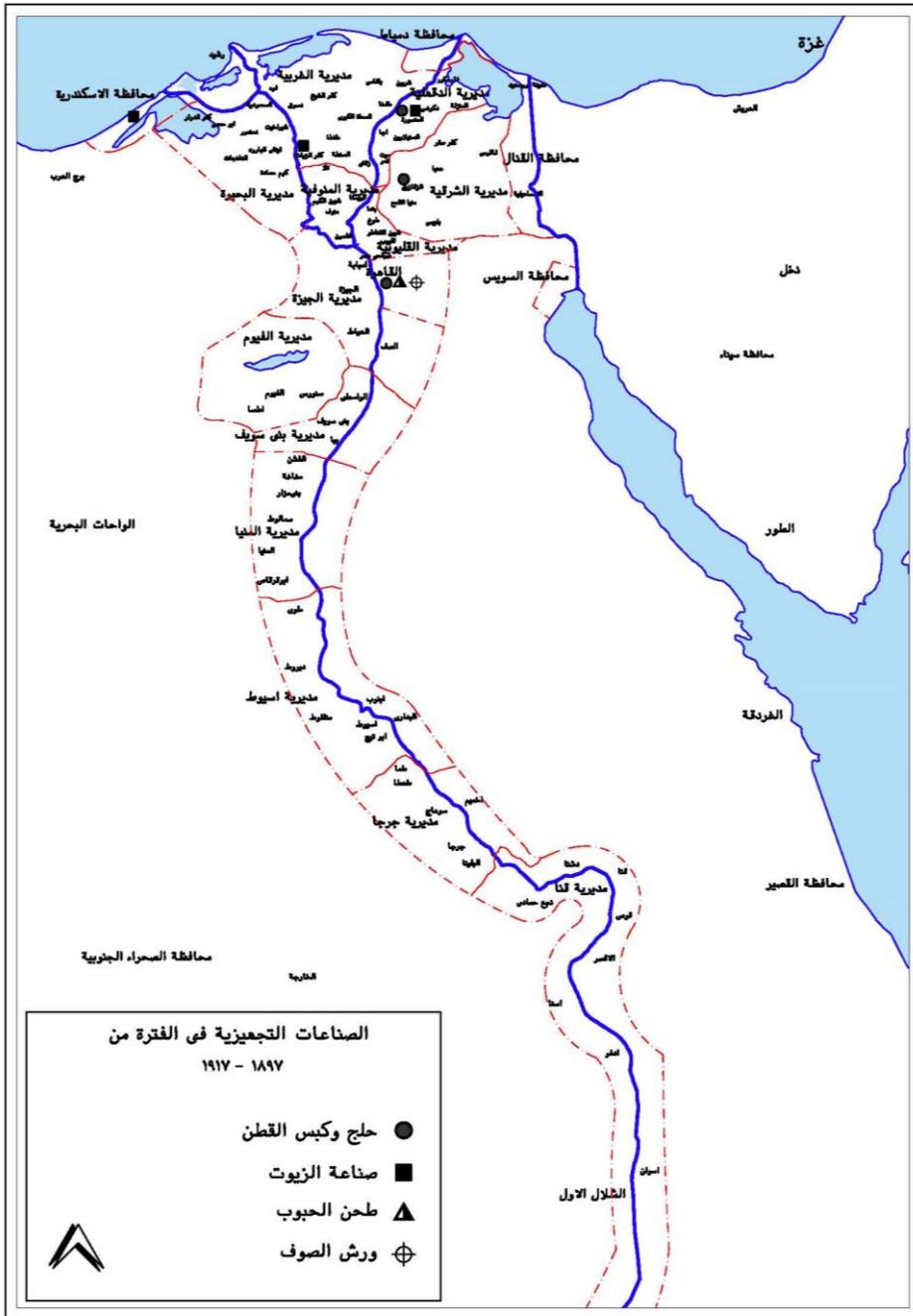
(1882-1918م)

ملحق رقم [1]

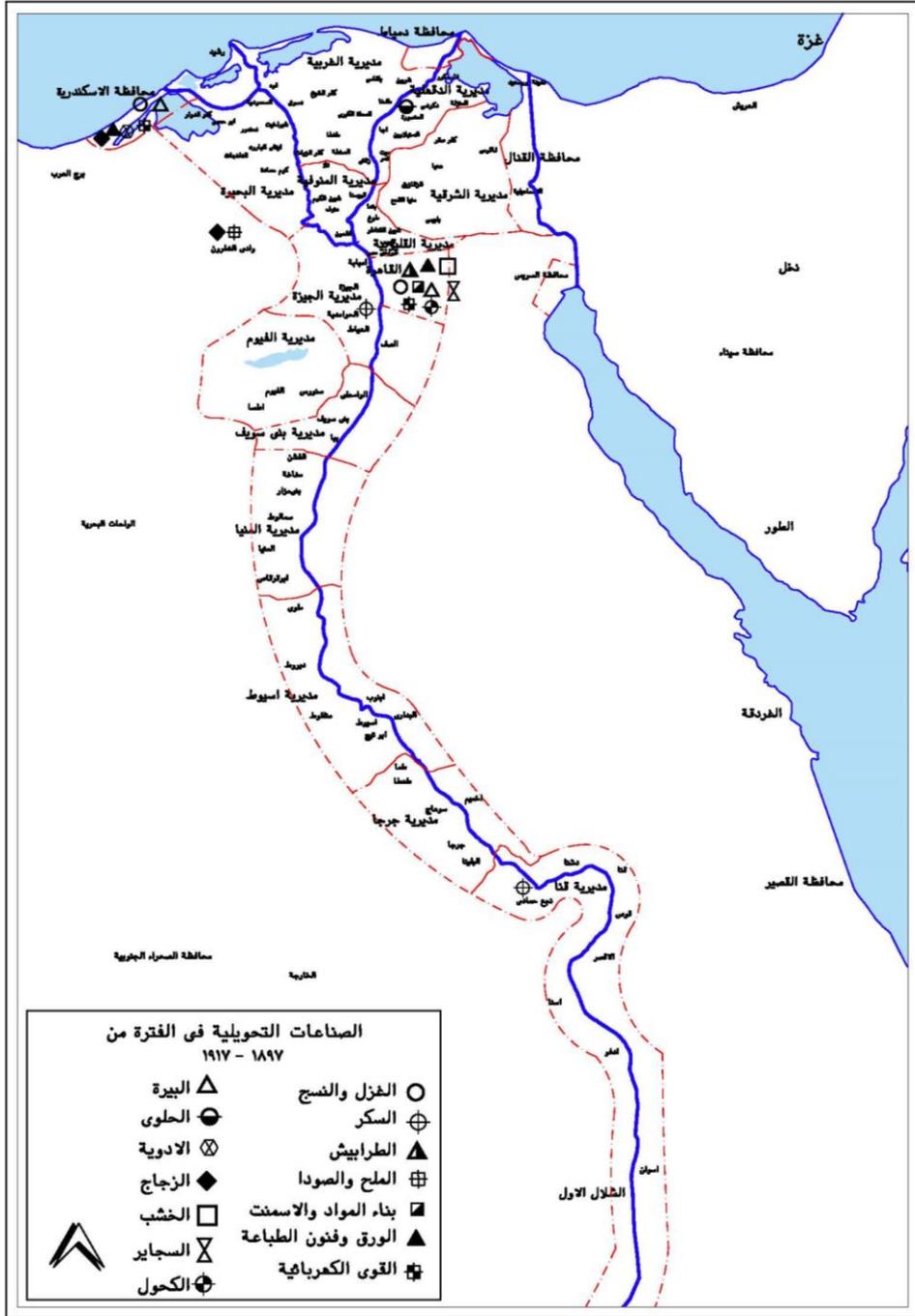
التوزيع المكاني للصناعات المصرية [1882-1918]

الموقع	عام الإنشاء	العدد	نوع الصناعة
القاهرة	1889	• 7 مصانع في مصنع واحد	صناعات تجهيزية
القاهرة		• بلغ عدد شركات الحلج نحو 7 شركات	
المنصورة		• مصنع الحلجة	
الزقازيق		• مصنع الحلجة	
الإسكندرية	1889	• شركة الزيت والصابون المصرية	صناعة الزيوت
المنصورة	1897	• مصنع لاستخراج زيت السمسم (أهلي)	
كفر الزيات	1901	• شركة الزيت والصابون المصرية	طحن الحبوب
القاهرة	1917-1882	• مطاحن طحن الحبوب	
القاهرة	1917-1882	• ورش لتفقيه الصوف البلدي وفرزه وكيسه	ورش الصوف
القاهرة	1899	• شركة القطن المصرية، وتم تصفيتها عام 1907	
الإسكندرية	1899	• شركة الغزل والنسيج المصرية الإنجليزية، وتحولت إلى شركة الغزل الأهلية المصرية عام 1912	الغزل والنسيج
الحوامدية	1891	• إنشاء مصنع لتكرير السكر، وتحولت إلى شركة السكر والتكرير المصرية عام 1893	
وجه قبلي	1892	• إنشاء الشركة العامة لمصانع السكر (مصنع 1)	السكر
نجع حمادي	1895	• الشركة العامة لمصانع السكر (مصنع 2)	
	1897	• اتحاد شركة السكر والتكرير المصرية مع الشركة العامة لمصانع السكر	
القاهرة	1902	• إنشاء مصنع للطرايبش	صناعة الملابس
وادي النطرون	1899	• شركة الملح والصدوا المصرية	
القاهرة	1895	• مصنع سورنجا	صناعة مواد البناء والأسمنت
المعصرة	1900	• إنشاء شركة بلجيكية لصناعة الأسمنت	
القاهرة	1910	• شركة الطوب المساهمة المصرية	صناعة الورق وفتون الطباعة
القاهرة	1882	• إلغاء مصنع الورق الحكومي	
الإسكندرية	1901	• إنشاء المصنع الإيطالي	صناعة الخشب
مصر	-----	• يوجد بمصر 1163 ورشة نجارة قبل عام 1908	
مصر	1906	• يوجد بمصر 60 مصنع وورشة	صناعة الكحول
طره	1893	• مصنع الكحول والزيت الإسييليكي وحامض الكربونيك وأملاح البوتاسيوم	
القاهرة	1897	• مصنع بيرة الأهرام (1)	صناعة البيرة
الإسكندرية	1897	• مصنع بيرة الأهرام (2)	
المنصورة	1905	• مصنع للحلوى الوطنية	صناعة الحلوى
القاهرة	1892	• شركة لبيون لتوزيع الكهرباء	

الإسكندرية	1893	· شركة لبيون لتوزيع الكهرباء	الكهربائية	
-----	1903:1899	· إنشاء 7 شركات كهرباء (أهمهم شركة لبيون وشركة النور والقوى الكهربائية وشركة كهرباء الوجه البحري)		
-----	أوائل القرن 20	· صناعة الأعجنة الغذائية (المكرونه)	صناعة الأعجنة الصناعية	
الإسكندرية	أواخر القرن 19	· صناعة المستحضرات الصيدلانية	صناعة الأدوية	
وادي النطرون	في عهد توفيق	· مصنع الزجاج (لم يظل أمده)	صناعة الزجاج	
الإسكندرية	1897	· مصنع للزجاج أهلي (لم يظل أمده)		
الغردقة ورأس غارب	1913	· اكتشاف آبار البترول	البترول	الصناعات الاستخراجية (التعدينية)
الإسكندرية	1912	· إنشاء الشركة المصرية لاستخراج وتجارة الفوسفات		



ملحق رقم (٢) الصناعات التجهيزية في الفترة من ١٨٩٧ - ١٩١٧



ملحق رقم (٣) الصناعات التحويلية في الفترة من ١٨٩٧ - ١٩١٧

ملحق رقم [5] الممرات الملاحية في الكباري وأهوسة الملاحة النهرية بالخزانات والقناطر

اسم المشروع	التوصيف
ممر كوبري بنها الجديد الملاحيان	تم إنشاء كوبري بنها الجديد عام 1984 (يعمل محل كوبري بنها القديم الذي أنشئ في 1856)، ويبلغ طوله 285 متر، وبه فتحة متحركة، بها ممران ملاحيان بعرض 23.5 متر لكل منهما.
ممر كوبري إمبابة القديم والجديد	أنشئ كوبري إمبابة القديم عام 1890 بطول 425 متر، وبه فتحة متحركة ذات ممرين ملاحيين، عرض كل منهما 21.5 متر، وأنشئ كوبري إمبابة الجديد عام 1912 على بعد 35 متر من الكوبري القديم، وبطول 490 متر، وبه فتحة متحركة بنفس مواصفات فتحة الكوبري القديم.
ممر كوبري كفر الزيات الجديد	تم إنشاء الكوبري عام 1897 ليحل محل الكوبري القديم الذي أنشئ عام 1859، وبلغ طوله 744 مترًا، وبه فتحة متحركة ذات ممرين ملاحيين، عرض كل منهما 26.5 مترًا.
ممر كوبري المنصورة الجديد	تم إنشاء هذا الكوبري عام 1913 ليحل محل الكوبري القديم الذي أنشئ عام 1892، بطول 277 مترًا، وبه فتحة متحركة ذات ممرين ملاحيين؛ الأول بعرض 22.9 مترًا، والثاني بعرض 24.2 مترًا.
ممر كوبري دسوق	أنشئ هذا الكوبري عام 1897، وهو يتكون أساسًا من كوبريين؛ الأول بجهة دسوق، والثاني بجهة الرحمانية، يفصلها جزيرة وسط النيل، ويبلغ طول الكوبري الأول 347 مترًا، ويتكون من خمس فتحات ثابتة، وفتحة واحدة ذات ممرين ملاحيين، عرض كل منهما 22 مترًا، أما الكوبري الثاني الواقع بجهة الرحمانية فيبلغ طوله 250 مترًا، ويتكون من أربع فتحات ثابتة فقط.
ممر كوبري نجع حمادي 1896 – 1897	أنشئ هذا الكوبري لمرور السكك الحديدية والعربات والدواب والأفراد، ويبلغ طوله 400 متر، وهو يحتوي على ست فتحات ثابتة وفتحة واحدة متحركة، ذات ممرين ملاحيين عرضها 19.8 م، 27.6 م.

اسم المشروع	التوصيف
ممر كوبري زفتى 1904 - 1906	أنشئ هذا الكوبري لمرور السكك الحديدية والمشاة والعربات والدواب، ويبلغ طوله 417 مترًا، ويحتوي على خمس فتحات ثابتة وفتحة واحدة متحركة، ذات ممرين ملاحيين، عرض كل منها 26 مترًا.
ممر كوبري القناطر الخيرية 1907	عندما قررت مصلحة السكك الحديدية إنشاء خط من قلوب إلى طنطا عن طريق منوف، اضطرت إلى إنشاء كوبري على النيل بطول 490 مترًا، ويتكون من ست فتحات ثابتة، وفتحة واحدة متحركة، ذات ممرين ملاحيين، عرض كل منها 27.5 مترًا.
ممر كوبري عباس 1903 - 1908	كان طول هذا الكوبري 535، ويحتوي على ثماني فتحات، عرض كل منها 42.76 مترًا، وفتحتين عرض كل منها 43.53 مترًا، وفتحتين عرض كل منها 20.55 مترًا، عدا الفتحة الملاحية التي كان عرضها 65.64 مترًا.
ممر كوبري بولاق 1908 - 1912	كان طول هذا الكوبري 274.5 مترًا، ويتكون من أربع فتحات ثابتة، عرض كل منها خمسة أمتار، وفتحة ملاحية واحدة في وسط النهر، وقد افتتح للنقل في يوليو 1912.
ممر كوبري الزمالك 1912 - 1908	أنشئ على البحر الأعمى، وكان طوله 125 مترًا، ويحتوي على فتحتين ثابتتين، عرض كل منها 20 مترًا، وفتحة واحدة في الوسط للملاحة للمراكب الصاعدة، وأخرى للمراكب الهابطة، عرض كل منها 20 مترًا.
هويس قناطر فرع رشيد	يبلغ طول قناطر فرع رشيد 465 مترًا، وتحتوي على 61 فتحة، عرض كل منها خمسة أمتار، عدا فتحتين في الوسط، عرض كل منها خمسة أمتار ونصف، ولم يحدث تغيير في الهويس المستخدم عندما قرر الاحتلال البريطاني إصلاح تلك القناطر وتقويتها خلال المدة 1887 - 1889 ⁽¹⁾ .

(1) Coivio, Sir Auckland : Making of Modern Egypt.

اسم المشروع	التوصيف
هويس قناطر فرع دمياط	يبلغ طول قناطر فرع دمياط 535 مترًا، وكانت تحتوي على 71 فتحة وهويسين، أغلق منها بصفة دائمة عشر فتحات وهويس، فأصبحت تحتوي على 61 فتحة، عرض كل منها خمسة أمتار، عدا الفتحتين رقم 24 و 25، عرض كل منهما خمسة أمتار ونصف، كما أصبح لها هويس واحد عرضه 12 مترًا، وعندما قرر الاحتلال البريطاني إصلاح الخلل في القناطر وتقويتها خلال المدة من 1887-1980، كان ذلك الهويس من ضمن العمليات التي تمت تقويتها، ولم يجل عام 1890 إلا والقناطر على كلا فرعي النيل صالحة لخزن المياه خلفها حتى ارتفاع أربعة ⁽¹⁾ أمتار، وبالتالي لمرور المراكب عبر هويسيهما.
هويس قناطر فم رياح المنوفية	في عام 1886 جعل عرض هذا الهويس ثمانية أمتار، وحول الباقي إلى فتحة سابقة في القنطرة، غير أنه نظرًا لطبيعة الأرض الرملية أخذت المياه تتسرب تحت أساس القنطرة، فتهدم بناؤها فجأة في 26 ديسمبر 1909 ⁽²⁾ ، فشرع في بناء قنطرة جديدة، كانت تحتوي على تسع فتحات، عرض كل منها خمسة أمتار، وبها هويس واحد، عرضه ثمانية أمتار، انتهى العمل فيه في يونيو 1910 ⁽³⁾ .

(1) Ibid P. 227.

(2) تقرير جورست عام 1909.

(3) تقرير جورست عام 1910.

تابع ملحق رقم [5] الممرات الملاحية في الكباري وأهوسة الملاحة النهرية بالخزانات والقناطر

اسم المشروع	التوصيف
هويس قناطر فم رياح البحيرة	بُنيت هذه القنطرة عام 1863، ولكنها لم تستخدم إلا عام 1890، وكانت تحتوي على ثلاث فتحات، عرض كل منها أربعة أمتار، وهويس عرضه ثمانية أمتار، ثم أضيفت إلى مبانيها عام 1900 فتحتان، عرض كل منهما أربعة أمتار، وحول الهويس القديم إلى فتحتين، وأضيف إليها هويس جديد، بعرض ثمانية أمتار، فأصبحت تتكون من سبع فتحات وهويس.
أهوسة خزان أسوان	بدأ إنشاء هذا الخزان عام 1898؛ لتخزين المياه الزائدة في مجرى النهر للانتفاع بها في وقت الحاجة، وانتهى العمل فيه عام 1902، وكان طوله 19.66 كم، ثم أنشئ بالجهة الغربية للخزان أربعة أهوسة للملاحة، عرض كل منها 9.5 أمتار، وطولها 80 مترًا، ومن ملحقات خزان أسوان "هويس سهيل"، الذي يبعد عنه بمقدار كيلو مترين، وقد أنشئ هذا الهويس لظهور آثار الشلال الأول هناك، ويبلغ طوله 18 مترًا، وعرضه 9.5 أمتار. وفي عام 1904 فكروا في تعلية الخزان، وفعلاً تمت التعلية خلال الفترة من 1908 - 1912، وصارت سعة الخزان بعد تلك التعلية الأولى مليارين وأربعمائة وعشرين مليون متر مكعب، بعد أن كان 980 مليون متر مكعب من الماء ⁽¹⁾ ، وخلال فترة التعلية المذكورة أعيد تنظيم الأهوسة، فبني هويس خامس في نهاية الهويس الرابع القديم. واستؤنفت الملاحة في تلك الأهوسة في أول ديسمبر 1910، بعد أن كانت قد توقفت عامًا كاملاً ⁽²⁾ .
هويس قناطر زفتى 1901 - 1902	صممت قناطر زفتى لحجز المياه؛ لسد حاجة تفتيش ري زفتى عندما يعجز كل من الرياحين التوفيقي والمنوفي عن سد حاجات

(1) تقرير كرومر عام 1905، ص 78.

(2) تقرير جورست عام 1910، ص 51.

اسم المشروع	التوصيف
	ذلك التفتيش في بدء الفيضان وخلالها، ويوجد بالجهة الغربية منها هويس للملاحة طول حوضه 65 مترًا، وعرضه 12 مترًا.
هويس قنطرة فم المنصورة (1902)	أقيمت أمام قناطر زفتى على بعد كيلو مترين، ولها أربع عيون، عرض كل منها خمسة أمتار، وبها هويس واحد للملاحة طوله 35 مترًا، وعرضه ثمانية أمتار.
هويس قنطرة فم الرياح العباسي 1902	أقيمت أيضًا أمام قناطر زفتى على بعد كيلو مترين منها، ولها خمس عيون، عرض كل منها خمسة أمتار، وبها هويس للملاحة طوله 35 مترًا، وعرضه ثمانية أمتار.
هويس قناطر أسيوط 1898 – 1902	أنشئت لضمان المياه الصيفية لمساحة قدرها 1.080.000 فدان من أراضي مصر الوسطى والفيوم، بإعطائها حصتها من مياه الخزان بواسطة ترعة الإبراهيمية، ويبلغ طولها 833 مترًا، وبها هويس واحد للملاحة طول حوضه 80 مترًا، وعرضه 16 مترًا، ويسمح بمرور أكبر البواخر النيلية التي كانت موجودة في ذلك الوقت.
هويس قنطرة فم الترعة الإبراهيمية 1898 – 1902	أنشئت أمام قناطر أسيوط على بعد 50 مترًا تقريبًا، وبها هويس للملاحة طول حوضه 80 مترًا، وعرضه 16 مترًا.
هويس قناطر إسنا (1906 – 1909)	يبلغ طول القناطر 927.45 مترًا، وبها هويس واحد للملاحة طول حوضه 80 مترًا، وعرضه 16 مترًا، وقد افتتحت للنقل.

[المصدر: أمين سامي: تقويم النيل، مرجع سابق، ملحق عن الجسور والقناطر والخزانات، ص 120 – 128]

ملحق رقم [6]

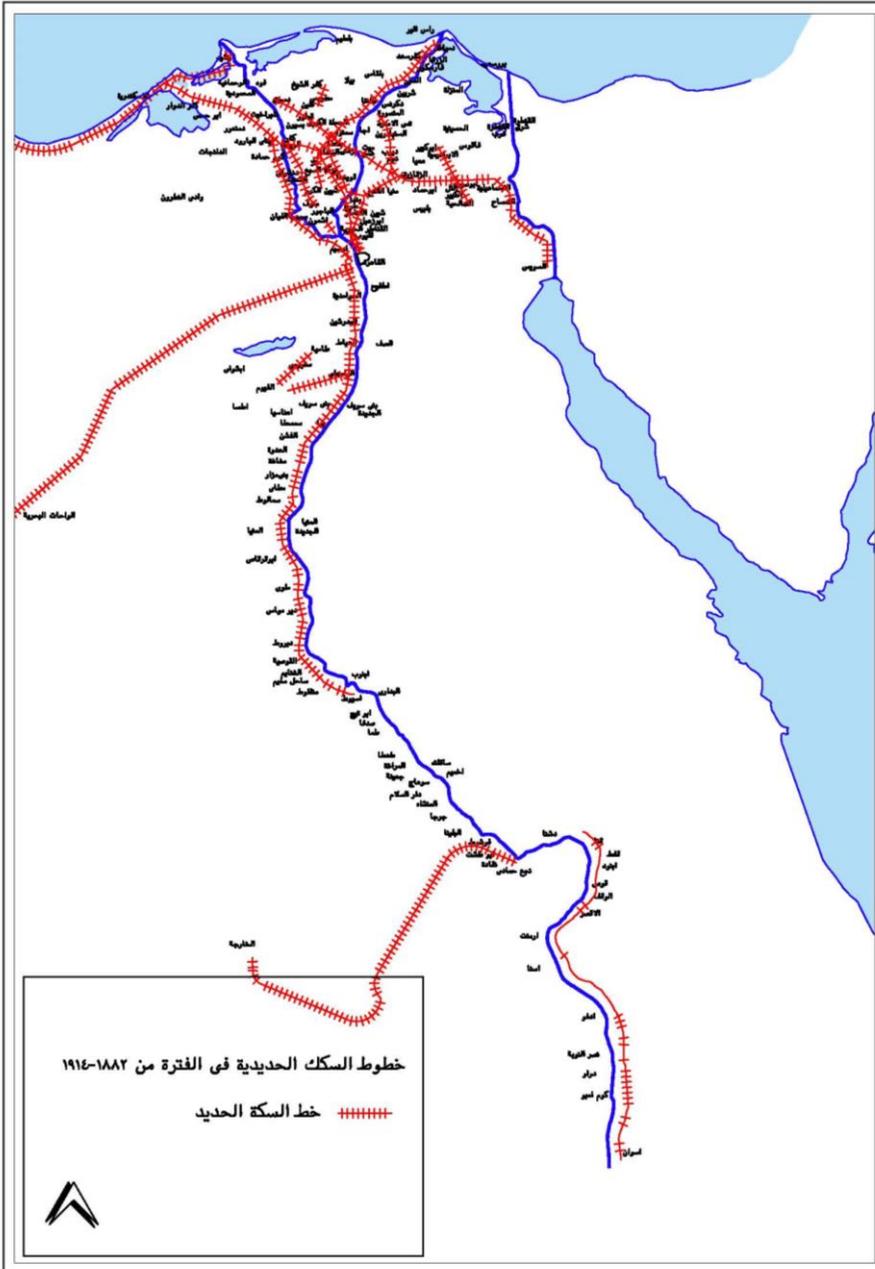
الخطوط الأساسية لشركة سكة حديد الدلتا الضيقة في 1914/12/31⁽¹⁾ خطوط
عرض 75 سم

عدد المحطات	طول الخط كم	تاريخ فتح الخط	المحطات	عدد المحطات	طول الخط كم	تاريخ فتح الخط	المحطات
7	23	1899	الدلتجات - إيتاي البارود	8	25.5	1989	دمنهور - الدلتجات
1	4	1904	الاتحاد - كوم فرين	5	32	1900	الدلتجات - الطود
3	20	1900	شبراخيت - إيتاي البارود	5	28.5	1899	دمنهور - شبراخيت
1	8	1901	شبراخيت - منية سلامة	2	7	1900	شنديد - كفر عانة
4	13	1906	العطف - إدفينا	2	20	1899	كوبري فلاقة - العطف
2	10	1899	حفص - حوش عيسى	2	14	1898	دمنهور - حفص
1	7	1905	أبو المطامير - كوم نروحي	9	52	1900	حوش عيسى - كفر النوار
1	4	1899	طنطا - محلة منوف	4	12	1899	طنطا - محلة منوف
4	16	1899	برما - البنوان	1	7	1899	محلة مرحوم - برما
4	14	1899	الملحة الكبرى - منية البصل	4	13	1899	محلة منوف - قطور
3	12	1900	بسيون - الشين	2	14	1900	منية البصل - سخا
3	9	1900	طلخا - نبروه	3	9	1900	برما - الدلجمن
3	10	1900	الشين - سخا	6	18	1900	زفتى - بركة السبع
3	11	1901	زفتى سنباط	1	2	1900	الدلجمن - كفر الزيات
8	24	1901	المحلة الكبرى - قطور	8	25	1901	المحلة الكبرى - نبروه
1	7	1903	سمنود - كفر الصارم	6	21	1901	سنباط - سمنود
3	7.5	1904	بسيون - صا الحجر	1	2.5	1903	نمرة البصل - البنوان
3	1		بردين - كفر عياد	2	11	1907	تيرة - بيلة
8	29	1907	سخا - سيدي سالم	9	52	1913	بيلة - بلطيم
1	3		ميت غمر - قم الصافورية	2	106		القطار الخيرية - المنصورة
6	93		ديرب نجم - منيا القمح	5	19	1904	قم الصافورية - ديرب نجم
4	18	1905	القنايات - صهرجت	5	17	1906	منيا القمح - ميت خالد
11	54		الزقازيق - أجا	1	32		السنبلاوين - قم البوهية
2	31		بلتان - كفر حمزة	1	5		أجا - ميت سمنود
2	7		الإبراهيمية - يحيى	1	11		أتيا اليهودية - المنير

(1) الإحصاء السنوي العام للقطر المصري عام 1915، ص 186.

ملحق رقم [7]
الشكل النهائي للخطوط الحديدية الحكومية الرئيسية والإضافية وخط الواحات عام
(1)1914

طول الخط كم			عدد المحطات	الخط
إجمالي	مفرد	مزدوج		
				1- الخطوط الرئيسية (أ) خطوط قياس عادي 8.5 بوصة 4 قدم
223	1	222	31	مصر - إسكندرية
34	23	11	31	كوبري الليمون - شبين القناطر
16	6	10	2	خط ضواحي مصر
22	15	7	1	الزهوة - المكس
71.7	71.7	-	15	خط رشيد
174.2	174.2	-	17	خط مريوط
93.3	93.3	-	15	قليوب - طنطا (طريق القناطر الخيرية)
15.6	15.6	-	2	منوف - كفر الزيات
10.2	10.2	-	1	بنها - ميت - بره
73.4	73.4	-	8	دمنهور - محلة روح (طريق دسوق)
270	228	42	41	خط بور سعيد والسويس
131	131	2	16	قليوب - الزقازيق - المنصورة
36	34	2	5	خط الصالحية
119	104.5	14.5	14	طنطا - دمياط
81	81	-	11	خط البراري
61	58	3	8	الزقازيق - محلة روح
120	120	-	13	إمبابة - إيتاي البارود
676.5	429.3	247.2	81	مصر - الأقصر
61	61	-	8	الواسطي - أبو كساه
12.4	12.4	-	2	خط سنورس
				(ب) خط مقياس ضيق 6 بوصة 3 قدم
220.7	220.7	-	17	الأقصر - أسوان
2524	1963.3	560.7	324	إجمالي الخطوط الرئيسية
				2- الخطوط الإضافية - مقياس ضيق
515	515	-	100	خطوط إضافية الوجه القبلي
				3- خط الواحات (مقاس ضيق)
195	195	-	6	خط الواحات الخارجة
710	710	-	106	إجمالي الخطوط الإضافية والواحات



ملحق رقم (٨) خطوط السكك الحديدية في الفترة من ١٨٨٢ - ١٩١٤

ملحق رقم [9]
توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في ثلاث مراحل متتالية في 1882، 1897، 1917

تعداد 1882		تعداد 1897		تعداد 1917		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
1	398683	1	534677	1	790939	القاهرة
2	232636	2	273648	2	444617	إسكندرية
14	16978	4	42095	3	75404	بور سعيد
4	33750	3	57289	4	64880	طنطا
5	31575	5	42078	5	44247	أسيوط
7	26942	6	36131	6	42589	المنصورة
9	23353	9	32122	7	40107	دمهور
8	25799	8	33069	8	37256	الفيوم
11	19815	7	35715	9	36094	الزقازيق
—	—	16	19469	10	32612	بلقاس
6	27823	10	31791	11	32266	المحلة
24	11316	19	17173	12	30996	السويس
3	34044	11	31288	13	30984	دمياط
13	17145	13	24235	14	30062	المنيا
26	11076	17	18229	15	27381	بني سويف
12	18792	—	—	16	21896	أخميم
39	8354	38	12472	17	21835	بنها
27	10777	22	16261	18	21394	ملوي
16	16250	14	20705	19	20977	شبين الكوم
15	16293	15	20683	20	20935	منوف
36	8644	26	14648	21	20797	قليوب
17	15402	12	27478	22	19850	فتا
30	10451	23	15826	23	19288	إسنا
—	—	28	14414	24	18459	رشيد
37	8480	37	12673	25	18263	أرمنت
18	14819	18	17913	26	18225	جرجا
35	8774	27	14512	27	17548	سوهاج
59	3620	48	10638	28	17412	الأقصر
23	11375	35	12983	29	17361	ميت عمر
19	13787	20	17104	30	17235	طهطا
10	20399	39	12236	31	16994	المطرية
—	—	—	—	32	16810	إدكو
20	13339	21	16877	33	16035	الجيزة
32	10190	24	15410	34	15880	سنورس
34	9653	34	13048	35	15711	تلا
43	6853	42	11878	36	15687	دسوق
60	3463	60	6886	37	15686	الإسماعيلية

تعداد 1882		تعداد 1897		تعداد 1917		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
25	11087	31	14039	38	15523	زفتى
—	—	—	—	70	15225	سنهور
50	4983	51	9233	39	15000	السنيلوين
40	7988	—	—	40	14796	فرشوط
—	—	—	—	67	14505	جهينة
—	—	—	—	69	14350	سرس الليانة
44	6752	40	11991	41	14334	أشمون
41	7871	43	11635	42	14096	طما
31	10390	32	13186	43	13834	فوه
42	7322	44	11267	44	13296	بليس
21	13232	25	15215	45	13190	منفلوط
—	—	—	—	46	13136	الغنايم
—	—	—	—	68	12901	دلجا

تابع ملحق رقم [9]
توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في ثلاث مراحل متتالية في 1882،
1897، 1917

تعداد 1882		تعداد 1897		تعداد 1917		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
29	10585	30	14196	47	12815	قوص
—	—	53	7850	48	12490	البداري
28	10770	45	11183	49	12183	أبو تيج
—	—	—	—	66	12062	بوش
22	11550	66	5150	50	12014	سمنود
47	6058	41	11984	51	11818	القشن
48	5581	50	10231	52	11670	كفر الزيات
—	—	72	4397	53	11590	النجيلة
—	—	—	—	65	11273	أوسيم
38	8447	49	10421	54	10874	المنزلة
—	—	—	—	63	10783	القرين
—	—	—	—	61	10767	أبيار
—	—	—	—	64	10648	المنشأة
—	—	—	—	73	10601	محلة مرحوم
—	—	—	—	55	10034	بمبيون
45	6421	33	13101	56	10031	أسوان
—	—	—	—	72	9760	كرداسة
—	—	—	—	62	9725	البتانون
—	—	—	—	74	9725	مليج
—	—	—	—	57	9454	القوصية
—	—	56	7232	58	8077	البلينا
—	—	—	—	71	7234	شبين القناطر
69	1610	73	3675	59	6953	فاقوس
66	2308	70	4796	60	6389	منيا الفمح

ملحق رقم [11] توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى زراعية لعام 1917

مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)						عدد السكان	المدينة	الرتبة
م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الأول	1917		
0.73	صناعة	0.79	تجارة ونقل	1.15	زراعة	40107	دمنهور	7
0.88	تجارة ونقل	1.06	صناعة	1.24	زراعة	37256	الغيوم	8
0.29	صناعة	2.50	تجارة ونقل	3.99	زراعة	32612	بلقاس	10
0.74	تجارة ونقل	1.00	صناعة	1.16	زراعة	27381	بنى سويف	15
0.61	تجارة ونقل	1.02	صناعة	1.35	زراعة	21896	أخميم	16
0.68	صناعة	1.10	تجارة ونقل	2.20	زراعة	21835	بنها	17
0.68	تجارة ونقل	0.77	صناعة	1.73	زراعة	321394	ملوي	18
0.72	تجارة ونقل	0.88	صناعة	1.70	زراعة	20977	شبين الكرم	19
0.74	تجارة ونقل	1.25	صناعة	1.52	زراعة	20935	منوف	20
0.48	تجارة ونقل	1.36	صناعة	2.09	زراعة	20797	قليوب	21
0.63	صناعة	0.65	تجارة ونقل	1.80	زراعة	19288	إسنا	23
0.89	صناعة	0.92	تجارة ونقل	1.31	زراعة	18459	رشيد	24
0.24	تجارة ونقل	0.98	صناعة	2.57	زراعة	18263	أرمنت	25
0.61	صناعة	0.99	تجارة ونقل	1.05	زراعة	17548	سوهاج	27
0.69	تجارة ونقل	0.95	صناعة	1.11	زراعة	17235	طيحا	30
0.63	تجارة ونقل	0.67	صناعة	3.17	زراعة	16994	المطرية	31
0.21	تجارة ونقل	0.57	صناعة	2.69	زراعة	16810	ادكو	32
0.44	تجارة ونقل	0.80	صناعة	3.72	زراعة	15880	سنورس	34
0.36	صناعة	0.43	تجارة ونقل	3.85	زراعة	15711	تلا	35
0.56	صناعة	0.58	تجارة ونقل	2.52	زراعة	15687	دسوق	36
0.64	صناعة	0.68	تجارة ونقل	1.77	زراعة	15523	زفي	38
0.22	تجارة ونقل	0.42	صناعة	4.96	زراعة	15225	منهور	70
0.71	صناعة	0.80	تجارة ونقل	1.95	زراعة	15000	السنبلوين	39
0.52	تجارة ونقل	0.61	صناعة	2.12	زراعة	14796	فرشوط	40
0.21	تجارة ونقل	0.79	صناعة	4.13	زراعة	14505	جيبنة	67
0.26	تجارة ونقل	0.93	صناعة	3.86	زراعة	14350	سرس الليانة	69
0.44	صناعة	0.57	تجارة ونقل	3.95	زراعة	14334	أشمون	41
0.45	صناعة	0.87	تجارة ونقل	2.60	زراعة	14096	طما	42
0.64	تجارة ونقل	0.88	صناعة	1.30	زراعة	13834	فوه	43
0.77	تجارة ونقل	1.06	صناعة	1.16	زراعة	13296	بلييس	44
0.77	صناعة	0.88	تجارة ونقل	1.12	زراعة	13190	منطوط	45
0.15	تجارة ونقل	0.34	صناعة	4.23	زراعة	12901	دلجا	68
0.65	تجارة ونقل	0.73	صناعة	1.18	زراعة	12815	قوص	47
0.30	تجارة ونقل	2.68	صناعة	3.27	زراعة	12490	البداري	48
0.53	تجارة ونقل	0.62	صناعة	3.51	زراعة	12062	بوش	66
0.70	صناعة	0.77	تجارة ونقل	1.69	زراعة	12014	سمنود	50
0.58	صناعة	0.78	تجارة ونقل	2.32	زراعة	11818	الفشن	51
0.48	تجارة ونقل	0.57	صناعة	2.07	زراعة	11590	الحجيلة	53

مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)						عدد السكان	المدينة	الرتبة
م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الأول	1917		
0.23	تجارة ونقل	0.34	صناعة	3.77	زراعة	11273	اوسيم	65
0.70	تجارة ونقل	1.00	صناعة	1.30	زراعة	10874	المنزلة	54
0.29	تجارة ونقل	0.33	صناعة	3.59	زراعة	10767	أبيار	61
0.50	صناعة	1.12	تجارة ونقل	1.65	زراعة	10648	المنشأة	64
0.43	صناعة	0.43	تجارة ونقل	3.40	زراعة	10601	محطة مرحوم	73
0.38	صناعة	0.38	تجارة ونقل	3.81	زراعة	10034	بسيون	55
0.15	تجارة ونقل	1.17	صناعة	2.79	زراعة	9760	كرداسة	72
0.51	صناعة	0.70	تجارة ونقل	3.08	زراعة	9725	مليج	74
0.44	تجارة ونقل	0.93	صناعة	5.14	زراعة	9725	البتون	62
0.44	تجارة ونقل	0.65	صناعة	3.09	زراعة	9454	الفوصية	57
0.53	صناعة	0.77	تجارة ونقل	2.58	زراعة	7234	شبين القاطر	71
0.86	صناعة	0.92	تجارة ونقل	1.63	زراعة	6953	فقوس	59

ملحق رقم [12]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1917

مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)						عدد السكان 1917	المدينة	الترتيب
م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الأول			
0.26	زراعة	1.07	صناعة	1.07	تجارة ونقل	790939	القاهرة	1
0.15	زراعة	0.96	صناعة	1.34	تجارة ونقل	444617	إسكندرية	2
0.14	زراعة	0.92	صناعة	2.00	تجارة ونقل	75404	بورسعيد	3
0.48	زراعة	0.85	صناعة	1.01	تجارة ونقل	64880	طنطا	4
0.29	زراعة	0.95	صناعة	1.02	تجارة ونقل	42589	المنصورة	6
0.52	زراعة	0.76	صناعة	1.95	تجارة ونقل	30996	السويس	12
0.67	زراعة	0.86	صناعة	1.05	تجارة ونقل	30062	المنيا	14
0.52	زراعة	0.97	صناعة	1.11	تجارة ونقل	16035	الجيزة	33
0.25	زراعة	0.89	صناعة	2.21	تجارة ونقل	15686	الإسماعيلية	37
0.23	زراعة	0.75	صناعة	1.06	تجارة ونقل	10031	أسوان	66
0.65	زراعة	0.78	صناعة	1.14	تجارة ونقل	8077	الباينا	71
0.74	صناعة	0.86	زراعة	1.18	تجارة ونقل	17412	الأقصر	28
0.88	تجارة ونقل	1.06	صناعة	1.24	زراعة	37256	الفيوم	8
0.74	تجارة ونقل	1.00	صناعة	1.16	زراعة	27381	بنى سويف	15
0.61	تجارة ونقل	1.02	صناعة	1.35	زراعة	21896	أخميم	16
0.68	تجارة ونقل	0.77	صناعة	1.73	زراعة	21394	ملوي	18
0.72	تجارة ونقل	0.88	صناعة	1.70	زراعة	20977	شبين الكوم	19
0.74	تجارة ونقل	1.25	صناعة	1.52	زراعة	20935	منوف	20
0.48	تجارة ونقل	1.36	صناعة	2.09	زراعة	20797.2	قليوب	21
0.24	تجارة ونقل	0.98	صناعة	2.57	زراعة	18263	أرمنت	25
0.69	تجارة ونقل	0.95	صناعة	1.11	زراعة	17235	طهطا	30
0.63	تجارة ونقل	0.67	صناعة	3.17	زراعة	16994	المطرية	31
0.21	تجارة ونقل	0.57	صناعة	2.69	زراعة	16810	ادكو	32
0.44	تجارة ونقل	0.80	صناعة	3.72	زراعة	15880	سنورس	34
0.22	تجارة ونقل	0.42	صناعة	4.96	زراعة	15225	سنهور	39
0.52	تجارة ونقل	0.61	صناعة	2.12	زراعة	14796	فرشوط	41
0.21	تجارة ونقل	0.79	صناعة	4.13	زراعة	14505	جيبنة	42
0.26	تجارة ونقل	0.93	صناعة	3.86	زراعة	14350	سرس الليانة	43
0.64	تجارة ونقل	0.88	صناعة	1.30	زراعة	13834	فوه	46
0.77	تجارة ونقل	1.06	صناعة	1.16	زراعة	13296	بلبيس	47

مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)						عدد السكان 1917	المدينة	الترتيب
م. التوطن	النشاط الثالث	م. التوطن	النشاط الثاني	م. التوطن	النشاط الأول			
0.15	تجارة ونقل	0.34	صناعة	4.23	زراعة	12901	دلجا	50
0.65	تجارة ونقل	0.73	صناعة	1.18	زراعة	12815	قوص	51
0.30	تجارة ونقل	2.68	صناعة	3.27	زراعة	12490	البيدري	52
0.53	تجارة ونقل	0.62	صناعة	3.51	زراعة	12062	يوش	54
0.48	تجارة ونقل	0.57	صناعة	2.07	زراعة	11590	النجيله	58
0.23	تجارة ونقل	0.34	صناعة	3.77	زراعة	11273	أوسيم	59
0.70	تجارة ونقل	1.00	صناعة	1.30	زراعة	10874	المنزلة	60
0.29	تجارة ونقل	0.33	صناعة	3.59	زراعة	10767	أبيار	62
0.15	تجارة ونقل	1.17	صناعة	2.79	زراعة	9760	كرداسة	67
0.44	تجارة ونقل	0.93	صناعة	5.14	زراعة	9725	البيتانون	68
0.44	تجارة ونقل	0.65	صناعة	3.09	زراعة	9454	القوصية	70

تابع ملحق رقم [12]
جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام
1917

مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)						عدد السكان 1917	المدينة	الترتيب
م.التوطن	النشاط الثالث	م.التوطن	النشاط الثاني	م.التوطن	النشاط الأول			
0.73	صناعة	0.79	تجارة ونقل	1.15	زراعة	40107	دمهور	7
0.29	صناعة	2.50	تجارة ونقل	3.99	زراعة	32611.8	بلقاس	10
0.68	صناعة	1.10	تجارة ونقل	2.20	زراعة	21835.2	بنها	17
0.63	صناعة	0.65	تجارة ونقل	1.80	زراعة	19288	إسنا	23
0.89	صناعة	0.92	تجارة ونقل	1.31	زراعة	18459	رشيد	24
0.61	صناعة	0.99	تجارة ونقل	1.05	زراعة	17548	سوهاج	27
0.36	صناعة	0.43	تجارة ونقل	3.85	زراعة	15711	تلا	35
0.56	صناعة	0.58	تجارة ونقل	2.52	زراعة	15687	دسوق	36
0.64	صناعة	0.68	تجارة ونقل	1.77	زراعة	15523	زفتى	38
0.71	صناعة	0.80	تجارة ونقل	1.95	زراعة	14999.67	السنبلاوين	40
0.44	صناعة	0.57	تجارة ونقل	3.95	زراعة	14334	أشمون	44
0.45	صناعة	0.87	تجارة ونقل	2.60	زراعة	14096	طما	45
0.77	صناعة	0.88	تجارة ونقل	1.12	زراعة	13190	منظوط	48
0.70	صناعة	0.77	تجارة ونقل	1.69	زراعة	12014	سمنود	55
0.58	صناعة	0.78	تجارة ونقل	2.32	زراعة	11818	الفيشن	56
0.50	صناعة	1.12	تجارة ونقل	1.65	زراعة	10648	المنشأة	63
0.43	صناعة	0.43	تجارة ونقل	3.40	زراعة	10601	محلة مرحوم	64
0.38	صناعة	0.38	تجارة ونقل	3.81	زراعة	10034	بسيون	65
0.51	صناعة	0.70	تجارة ونقل	3.08	زراعة	9725	مليج	69
0.53	صناعة	0.77	تجارة ونقل	2.58	زراعة	7234	شبين القناطر	72
0.86	صناعة	0.92	تجارة ونقل	1.63	زراعة	6953	فقوس	73
0.72	تجارة ونقل	0.92	زراعة	1.45	صناعة	32266	المحلة	11
0.87	تجارة ونقل	0.97	زراعة	1.03	صناعة	17361	ميت غمر	29
0.18	تجارة ونقل	3.71	زراعة	5.90	صناعة	13136	الغنايم	49
0.18	تجارة ونقل	4.70	زراعة	5.79	صناعة	10783	القرين	61
1.13	تجارة ونقل	1.15	زراعة	7.39	صناعة	6389	منيا التمش	74
0.54	زراعة	0.68	تجارة ونقل	1.00	صناعة	44247	أسبوط	5
0.42	زراعة	1.03	تجارة ونقل	1.07	صناعة	36094	الزقازيق	9
0.27	زراعة	0.94	تجارة ونقل	1.46	صناعة	30984	دمياط	13
0.58	زراعة	0.60	تجارة ونقل	0.79	صناعة	19850	قنا	22

مقارنة رأسية (معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة)						عدد السكان 1917	المدينة	الترتيب
م. التوطن	النشاط الثالث	م. التوطن	النشاط الثاني	م. التوطن	النشاط الأول			
0.70	زراعة	0.82	تجارة ونقل	1.00	صناعة	18225	جرجا	26
0.72	زراعة	1.02	تجارة ونقل	1.04	صناعة	12183	أبو تيج	53
0.51	زراعة	1.04	تجارة ونقل	1.14	صناعة	11670	كفر الزيت	57