



جامعة تكريت/ كلية التربية للبنات/ قسم الجغرافية

اسم المادة: الوطن العربي الحديث/ المرحلة الثالثة

م.م.نادرة هيلان يعقوب يوسف

tu.edu.iq@Nadera.h



تعديل من خلال WPS Office

## المحاضرة الثامنة/ الأشغال العامة لمحمد علي باشا

قام محمد علي بعدة أشغال عامة عظيمة، عادت على البلاد بالمنفعة الجليلة والفوائد التي لا تزال مصر تجني ثمارها إلى الآن. ومن أعظم هذه المشروعات ثلاثة: حفر ترعة المحمودية، وإصلاح مرفأ الإسكندرية، وإنشاء القناطر الخيرية.

• «أولاً» ترعة المحمودية: لا يخفى أن تجارة مصر في ذلك الوقت كانت تتوقف على نهر النيل وفروعه المنتشرة في أنحاء البلاد، وكان أهم الثغور التجارية حينئذ دمياط ورشيد، غير أنهما لوقوعهما عند مصبي النيل تسد قرضهما رمال البحر وغرين النهر؛ مما يجعلهما غير صالحين للسفن الكبيرة التي تنقل التجارة الخارجية. ولاحظ ذلك محمد علي فعزم على تحويل مجرى تلك التجارة إلى الإسكندرية رغم ما بها من العيوب؛ لأنها معرضة للرياح الشمالية الغربية، وماء البحر عندها ضحاضح، فرأى أن من أعظم المشروعات المفيدة لذلك حفر ترعة تربط الإسكندرية بالنيل، فحفرها وسمّاها «المحمودية» نسبة إلى السلطان محمود الثاني، فأفادت هذه الترعة البلاد فائدة كبرى؛ إذ أصبحت تجري فيها السفن ذاهبة إلى الإسكندرية حاملة حاصلات البلاد في زمن قصير بدون مشقة كبيرة. وقد جمع الألوف من العمال وسخرهم لحفرها من جميع مديريات القطر، حتى تمت في أقرب وقت مع الأبنية اللازمة لها. وقد بلغت نفقاتها ٣٠٠ ألف جنيه، كما أورده «كلوت بك» في كتابه على مصر.

ومن فوائد هذه الترعة أيضاً أنها كانت سبباً في عمران البلاد التي مرّت بها وإحياء أراضيها من العطف إلى الإسكندرية، بعد أن كان أكثرها غير صالح للزراعة.

أما مدينة الإسكندرية فإنها تغيرت بسببها تغيراً عظيماً، وجرت شوطاً بعيداً في الثروة و العمارة، وبقيت هذه الترعة أعظم طريق للتجارة بين مصر والإسكندرية حتى أنشئت السكة الحديدية.

• «ثانياً» ميناء الإسكندرية: بعد أن حفر محمد علي باشا ترعة المحمودية، كلف «موجيل بك» أن يصلح مرفأ الإسكندرية حتى يتسنى له بناء عمارة بحرية يحقق بها ما تطمح إليه نفسه، ويجذب بها التجار الأجانب إلى الثغر؛ تسهيلاً لبيع حاصلات



البلاد التي كانت جميعها في قبضة يده. فأصلحه وبنى فيه دار صناعة بحرية وأحواضًا لبناء السفن؛ فاتسع بذلك نطاق المدينة، وانتابها التجار من كل حدب وصوب، وأصبحوا يتنافسون في شراء حاصلات مصر، حتى إن إحدى الشركات التجارية الإنجليزية اشترت في عام من الأعوام محصول القطن كله.

• «ثالثًا» القناطر الخيرية: هذه من أجل مشروعات محمد علي باشا وأعظمها فائدة للزراعة، وقد كان لها الفضل الأكبر في تنظيم الري في الوجه البحري.

وقد قيل إن نابليون لما قدم إلى مصر في غارته المشهورة أدرك الفائدة التي تنجم عن إنشاء قناطر على النيل عند تفرعه لتنظيم المياه في الفرعين وقت انخفاضه؛ لأنه إذا حُجزت المياه عن أحد الفرعين اتجه ماء النيل كله إلى الفرع الآخر، فيرتفع سطحه على سطح النيل الأصلي، وتفيض المياه منه إلى الترعة فتروي الأراضي، وقال نابليون عندئذ: «إن هذه الفكرة لا بد أن تخرج يومًا ما إلى حيز الوجود.»

فلم يمض طويل عهد حتى تحقق ذلك القول، وظهر المشروع إلى حيّز الوجود على يد البطل العظيم محمد علي باشا. ومن أهم الأمور التي حدّت به إلى إنفاذه انتشار زراعة القطن في الوجه البحري؛ إذ كان ينمو في فصل الصيف ويروى فيه.

وأول فكرة خطرت لمحمد علي لتدارك ذلك أن يُزاد في عمق الترعة حتى تنصب فيها مياه النيل وقت انخفاضه، فتُرْفَع منها بالسواقي والشواذيف وغيرها من آلات الرفع إلى الأرض التي يراد ربيها. غير أنه اتضح أن إنفاذ هذا المشروع يتطلب أموالًا جمة وجهدًا عظيمًا من الحكومة والأهلين لا يكاد يكون في الإمكان.

ثم لاحظ محمد علي أن أكثر ترعة الوجه البحري واقع بطبيعة الحال شرقي دال النيل وفي وسطها لارتفاع سطح الفرع الشرقي عن الغربي؛ فعمد إلى زيادة المياه في تلك الترعة بإقامة سد أصم على الأخير يكون من أحجار يرمَى بعضها فوق بعض، ليمنع الماء عن فرع رشيد ويرتفع في فرع دمياط فيملاً الترعة الكثيرة المتفرعة من هذا الفرع. وفعلاً شرع في العمل سنة (١٢٤٩هـ/١٨٣٣م).

ولكن «لينان بك» – لينان باشا فيما بعد – أحد المهندسين الفرنسيين النبغاء الذين كانوا



في خدمة الحكومة المصرية، أشار عليه بعدم إقامة هذا السد الأصم لما ينشأ عنه من حرمان أراضي فرع رشيد، ورفعه مياه النيل وقت الفيضان في فرع دمياط إلى درجة يُخشى منها، وعرض عليه مشروعاً آخر، وهو إقامة قنطرتين عظيمتين في عرض فرعي دمياط ورشيد بعد نقطة افتراقهما عند رأس الدال، في كل قنطرة عيون تحكم عليها أبواب ترتج في كلا الفرعين بالتناوب أثناء الصيف، فإذا حُجزت المياه وراءها عن فرع ارتفاع الماء في الفرع الآخر، وملاً الترع العظيمة التي تستمد منه والتي يتوقف عليها الري الصيفي في الوجه البحري، وفي أيام الفيضان تفتح الأبواب فتسير المياه في مجراها الطبيعي بلا مقاومة.

فأعجب محمد علي باشا بالمشروع الجديد، وأمر بتشكيل لجنة لدرسه والبدء بإنفاذه في الحال.٤ وبعد فحص طويل قرّر رأي اللجنة على مشروع لينان باشا كما هو، واختير لموضع القنطرتين موضعان على بُعد ٩ كيلومترات في فرع رشيد وه كيلومترات في فرع دمياط. وعُمل التصميم على أن تستقي من النيل ثلاثة «رياحات» عظيمة؛ أحدها من فرع رشيد، و الآخران من فرع دمياط.

ثم ابتدأ العمل في أواخر (١٢٤٩هـ/١٨٣٣م)، واستعان محمد علي على إنجازهِ بسرعة بتسخير الألوف من العمال، ولكن لسوء الحظ انتشر بالبلاد وباء عام (١٢٥١هـ/١٨٣٥م)، ففتك بكثير من العمال، وكاد العمل يقف جملةً بالرغم من مقاومة لينان باشا ومنابرته. وما زال كذلك في الاحتضار حتى تُصيّب لينان باشا على وزارة الأشغال فلم يَعدْ له ذلك الإشراف المباشر على إنشاء القناطر. وسئم محمد علي ببطء العمل، وانقلب شغفه ملئاً إلى أن أمر بتشكيل لجنة للنظر في الاستغناء عن المشروع، فأقرت اللجنة فائدة المشروع وأوصت بمواصلة العمل فيه، ولكن ملل الباشا كان قد بلغ أشده، فأمر بإيقاف العمل واستعمال ما بقي من المواد المعدة له في غيره من الأعمال.

وبقي المشروع كأن لم يكن إلى أن قدم إلى مصر مهندس فرنسي آخر يُدعى «المسيو موجيل» - موجيل بك فيما بعد - عام (١٢٥٨هـ/١٨٤٢م)، فعرض على محمد علي مشروعاً آخر ضمّته إنشاء قلاع على القناطر لجعلها مركزاً حربيّاً للدفاع عن مصر، لعلمه باهتمام الباشا بالشئون الحربية، فأعجب الباشا بالمشروع أيّما إعجاب، وأمر لينان باشا أن يمد



موجيل بك بما لديه من المعلومات في هذا الشأن.

ويختلف مشروع موجيل بك عن مشروع لبنان باشا بأن موضع القنطرتين في الأخير كان على بعد ٩ كيلومترات من رأس الدال في فرع رشيد وه كيلومترات في فرع دمياط، بيد أن موجيل بك رأى إقامة القنطرتين في موضعين قريبين جدًا من رأس الدال؛ فصارتا قريبتين إحداهما من الأخرى كأنهما عمل واحد، وفي ذلك تسهيل لإدارة حركة القناطر وصيانتها بعد إنشائها. على أن مشروع لبنان باشا كان يمتاز باختيار موضعين صالحين جدًا لإنشاء القناطر، لصلابة الأرض عندهما وموافقة الشواطئ لذلك.

فشرع موجيل بك في العمل عام (١٨٤٣/هـ١٢٥٩م) مبتدئًا بفرع دمياط، فلم تعترضه صعوبة تذكر، إلى أن ابتدأ العمل في فرع رشيد سنة (١٨٤٧/هـ١٢٦٣م). فأخذ الملل يستولي على محمد علي، وأمر أن تضاعف السرعة في إنجاز العمل، فأضرت ذلك بالأساس حتى صار من الضروري إصلاحه في العام التالي. ورأى موجيل بك أن يرجئ العمل سنة حتى يصلح وتعضم متانته فلم يرضَ الباشا. وبيننا الأمر كذلك إذ مات محمد علي عام (١٨٤٨/هـ١٢٦٤م) قبل أن يرى نتيجة المشروع الذي طالما تآقت نفسه إلى إتمامه.

ثم تولى عباس باشا الأول ولم تكن له ثقة في نجاح هذا العمل فأراد توقيفه، لكنه خشي الرأي العام، وسمح بمواصلته. وفي سنة (١٨٥٣/هـ١٢٦٩م) أغضبه ببطء موجيل بك فعزله، وسلم القناطر إلى مظهر بك، ثم استؤنف العمل في إنجاز القناطر دون الشروع في إصلاح أساسها وتقويم ما تصدع منها، فتمت بكل لواحقها من طرق وشرفات وقلاع عام (١٨٦١/هـ١٢٧٧م).

وقد قدرت نفقاتها لذلك الوقت بنحو ١٨٠٠٠٠٠ جنيه، عدا أعمال السخرة التي لا يستهان بها، وقد قدر «السير ولككس» ما تكلفته القناطر على البلاد بنحو ٤٠٠٠٠٠٠ جنيه.

وعندما جربت القناطر لأول مرة اتضح أنها لا تفي بكل الغرض المراد منها إلا بعد الإصلاح. وسنأتي على ذكر ذلك عند الكلام على الأعمال العامة التي تمت بعد عام (١٨٨٢/هـ١٣٠٠م).



هذه هي أهم الأشغال العامة التي قام بها محمد علي، وقد كاد يهمل بإنفاذ مشروعات أخرى خطيرة، مثل مد سكة حديدية بين السويس والقاهرة، ومثل حفر قناة السويس مما سنتكلم عليه في موضعه. ونقول بمناسبة هذا المشروع الأخير: إنه بعد أن خرجت الحملة الفرنسية من مصر ظلّ بعض العلماء الفرنسيين يفكرون في إبراز هذا المشروع الخطير إلى الوجود، وقصد جماعة منهم ليحببوا إلى محمد علي حفر هذه الترعة، فقابل مشروعهم في أول الأمر بصدر رحب، وكلف المسيو لينان – لينان باشا – أن يرسم له خطة لذلك، لكنه عاد فتراخى في الأمر. ويقال إنه لم ينظر إلى المشروع بعين الرّضى؛ إذ قال مرة في حديث له: «إني لا أريد أن أجعل وادي النيل طريقًا دوليًا

