

نشأه الطرق الرابطة بين مدينتي القاهرة والإسماعيلية وتطورها
(دراسة في جغرافية النقل)

إعداد

ريهام محمد عزالدين عبد الستار

مدرس مساعد بقسم الجغرافيا كلية البنات جامعة عين شمس

إشراف

أ.د/ حسن سيد حسن

أستاذ الجغرافيا الإقتصادية كلية البنات
جامعة عين شمس

أ.د/ سعيد عبده

أستاذ الجغرافيا الإقتصادية كلية البنات
جامعة عين شمس .

أ.د/ ليلى الأفندي

أستاذ مساعد الجغرافيا الإقتصادية بكلية البنات جامعة عين شمس

المقدمة

أهمية موضوع الدراسة

ارتبطت رأس الدلتا (القاهرة حالياً) بمنطقة خليج السويس بالعديد من الطرق علي مر العصور المختلفة سواء كانت هذه الطرق برية أو مائية ، ولذلك لا بد من أن نتطرق إلي التطور التاريخي لهذه الطرق ، ليس فحسب منذ نشأة مدينة الإسماعيلية عام ١٨٦٢ ولكن منذ العصور الفرعونية القديمة حيث ازدهرت و اضمحلت العديد من المدن التي تحتل محلها الآن مدينة الإسماعيلية ، فالبداية ترجع إلى عصر ما قبل الأسرات حيث كانت المقاطعة الثامنة من مقاطعات إقليم مصر السفلى وكانت من اكبر المقاطعات في هذا العصر وعاصمتها تسمى "برأتوم" (مدينة أبو صوير حالياً^(١)) ، كما أن هذه المنطقة لها أهمية استراتيجيه فهي تتبع من كونها المدخل الشرقي لمصر و حلقة الاتصال بين أراضي آسيا وأفريقيا و تعد بمثابة مسرحةً لفتوحات و غزوات عدة منذ القدم.

لقد شهدت منطقة الدراسة في الزمن القديم وفي العصور الوسطي وفي التاريخ الحديث أحداثاً تاريخية منتظمة كان لها الأثر الواضح علي منطقة شرق الدلتا وسيناء بل وأنحاء القطر المصري بأكمله ، حيث لعبت الطرق البرية علي مر العصور دوراً هاماً في إبراز قيمة الموقع الجغرافي لمنطقة الدراسة .

وقبل الخوض في الدور الذي لعبته الطرق البرية في تطور المنطقة وتنميتها يجب أن نشير إلي أن الحافة الشرقية للدلتا (منطقة الإسماعيلية حالياً كانت علي اتصال بالأجزاء الشرقية (سيناء) والأجزاء الغربية (الدلتا الحالية) وذلك بواسطة الأفرع الدلتاوية القديمة حيث كان يصب بعضها شمال غرب سيناء (الفرع البيبلوزي) مع العلم أنه لم يوجد حاجز بين شرق الدلتا وسيناء فكانت كلها أرضاً واحدة متصلة وقد تغيرت هذه الفروع بل وأندثر بعضها مع تطور العصور . لقد كان للطرق البرية دوراً هاماً في إبراز قيمة الموقع الجغرافي لمنطقة الدراسة التي تعد بمثابة البوابة أو الممر الشرقي لمصر.

أسباب اختيار الموضوع

١- الأهمية النسبة للطريقين من حيث حجم وكثافة الحركة، ودورهما في التنمية العمرانية بشرق الدلتا وسيناء .

الهدف من الدراسة

- ١- توضيح التطور التاريخي للطريقين ووصف واقعهما
- ٢- إلقاء الضوء علي أهميه كل من طريقي القاهرة الإسماعيلية الزراعي والصحراوي خاصة بعد بدء مشروعات تنميه إقليم محور قناة السويس.

مداخل الدراسة

- ١- المدخل التاريخي The historical Approach
يهتم المدخل التاريخي بدراسة تطور الظاهرة وتتبعها تاريخياً ، وتم استخدامه في دراسة التطور التاريخي للطريقين.
- ٢- المدخل الإقليمي The Regional Approach
يختص هذا المدخل بدراسة ووصف وتفسير الشخصية المميزة للإقليم ويتمثل هنا إقليم الدراسة في منطقه شرق الدلتا.

مراحل الدراسة:-

مرت دراسة موضوع نشأة الطرق الرابطة بين مدينتي القاهرة والإسماعيلية وتطورها بمرحلتين أساسية وهى:-

(١) مرحلة جمع المادة العلمية:-

وشملت هذه المرحلة جمع البيانات المتعلقة بموضوع الدراسة سواء من المكتبات والهيئات والوزارات المختلفة أو من الميدان ولذلك يمكن تقسيم هذه المرحلة إلى جزئيين هما:-

الجزء الأول: جمع البيانات (المادة العلمية) من العديد من المكتبات سواء من مكتبات الجامعات أو من مكتبات الوزارات أو مركز المعلومات الخاص ببعض الهيئات والوزارات

الجزء الثاني: وقد تبع النقص في البيانات أن اتجهت الطالبة للميدان حيث قامت بعمل عدة زيارات ودراسات ميدانية علي طريقي الدراسة وكان للصور الفوتوغرافية دوراً كبيراً وهاماً في الدراسة الميدانية .

(٢) مرحلة الكتابة:-

وتمثل هذه المرحلة أهم مراحل إعداد الرسالة ، وفيها تستخدم الأساليب والمداخل المتبعة في الربط بين المادة العلمية والخرائط والصور الفوتوغرافية بشكل جغرافي من خلال تحليل الخرائط ، كما يتم أيضا في هذه المرحلة ترتيب موضوعات البحث وعرضها في صورة متناسقة اعتماداً على البيانات والمعلومات المستخلصة من المراجع والمصادر

يتناول هذا البحث نشأة الطرق الرابطة بين مدينتي القاهرة والإسماعيلية ها عبر العصور المختلفة منذ العصر الفرعوني وحتى العصر الحديث سواء كانت هذه الطرق برية أو سكة حديدية أو مائية .

- وسوف نتناول في هذا الجزء تطور الطرق الثلاثة المختلفة التي تربط القاهرة بمنطقة خليج السويس عبر العصور المختلفة والتي يمكن تقسيمها إلي المراحل الآتية:

المرحلة الأولى : العصر الفرعوني (٣٢٠٠ ق.م- ٥٢٥ ق.م)

١- الطريق البري

استخدمت العديد من الدروب والمدقات منذ العهد الفرعوني لتصل بين الدلتا والبحر الأحمر واستمرت هذه الدروب والمدقات حتى العصور الوسطى ، وقد تحول بعضها فيما بعد إلي طرق ،وقد أولي الملك سنفرو مؤسس الأسرة الرابعة (٢٥٢٠ق.م- ٢٤٧٠ ق.م) اهتمامه بشرق الدلتا وذلك لأهمية المنطقة من الناحية التجارية ووقوع الطرق المهمة بها ، وكثيراً ما كانت هذه الطرق تتعرض للغزو و الإغارة من قبل البدو ، وقد أرسل سنفرو حملة إلي سوريا عن طريق شرق

الدلتا وكان من نتائجها الرجوع بحوالي أربعين سفينة محملة بأخشاب لبنان،وقد وجه رمسيس الثاني (الأسرة الرابعة) اهتماماً كبيراً إلي وادي الطميلات فشيّد به العديد من الحصون مثل عرين الأسد وحصن سيتي وسيس كما أهتم بشكل عام بالنشاط المعماري بوادي الطميلات^(١).

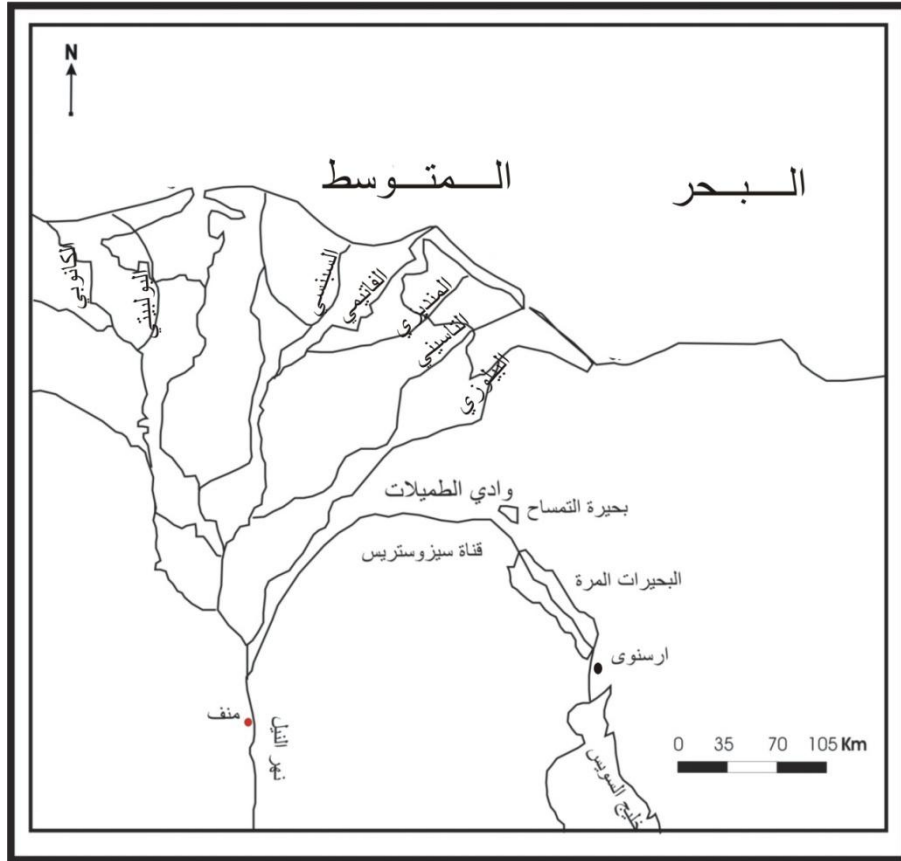
٢- الطريق المائي

أما بالنسبة للنقل النهري فقد أدرك المصريون القدماء سهولة النقل الداخلي منذ تفكيرهم في شق قناة ملاحية تصل النيل بالبحر الأحمر تسهياً لنقل تجارتهم وتخلصاً من مخاطر وصعاب الطرق البرية عبر الصحراء ، ففي عهد أمنمحات الأول تم استخدام فروع النيل الشرقية للربط بين البحرين الأحمر والمتوسط ، وفي عهد سنوسرت الثالث (الأسرة ١٢) حفرت قناة سيزوستريس التي كانت تصل بين البحر الأحمر وفرعي النيل التانيسي والبيلوزي

(١) محمد الشافعي (١٩٩٩) الإسماعيلية أرض الفرسان ، الهيئة العامة لقصور الثقافة ، وزارة الثقافة ، القاهرة ، ص ١٥ .

وكان البحر الأحمر وقتها يمتد لبحيرة التمساح الحالية ، وكان فرعا النيل صالحين للملاحة حتى البحر المتوسط وسميت بقناة سيزوستريس ، وساعدت القناة علي وصول المياه العذبة ، كما قامت عدد من المدن كانت أبرزها المدن التي أقامها رمسيس الثاني، وقد عنى الملك سيتي الأول بهذه القناة وقام بتطهيرها (٣).

ويمكن القول بأن هذه المرحلة اتسمت بازدهار كل من النقل البري والنهري على حد سواء فقد أنشئت العديد من الدروب والطرق التي تربط النيل بساحل البحر الأحمر، كذلك اتسمت بشق القنوات الملاحية مع استخدام أفرع النيل في الملاحة النهرية .



المصدر: إبراهيم نمير سيف الدين وآخرون (١٩٤٠) مصر في العصور القديمة ،

المطابع الأميرية، القاهرة ، ص ٦٨

شكل (١) قناة سيزوستريس التي ربطت النيل بالبحر الأحمر في عهد الملك سنوسرت الثالث عام ١٨٥٠ ق.م.

المرحلة الثانية : العصر البطلمي والروماني (٣٣٢ ق.م - ٦٤١ م) ١- الطريق البري

لقد شهدت منطقة شرق الدلتا وخصوصاً المنطقة التي تشغلها محافظة الإسماعيلية نشاطاً لحركة النقل البري والتجارة في عهد بطليموس الأول – أشهر قواد الاسكندر – الذي أسس دولة البطالمة التي حكمت مصر حتى ٣٠ ق.م ، وقد روى أن طريق القاهرة الإسماعيلية الحالي قد شهد حفل احتفالات موكب العرس لابنة الملك بطليموس الثاني من ابن

(٣) محمد زكي حامد (١٩٩١) محافظة الإسماعيلية – دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، دكتوراه غير منشورة – كلية الآداب – جامعة طنطا ، ص ١٢ .

الملك السوري "انطيوخوس" أن ذاك خلال الرحلة إلي سوريا وبطبيعة الحال قد اشترك سكان المنطقة في الاحتفالات إرضاء للملك أثناء مروره بها^(٤)، وفي عام ٣٠ ق.م تغير الوضع السياسي لمصر بعد أن دخل أوكتافيوس الإسكندرية وأصبحت مصر ولاية تابعة لروما ، بعد أن كانت دولة ذات سيادة إلا أن تغير الوضع السياسي لم يؤثر علي استمرار نشاط حركة النقل والتجارة عبر الأراضي المصرية ، كما لم يؤثر علي استمرار طريق التجارة الرئيسي من البحر الأحمر عبر الصحراء الشرقية إلي وادي النيل ، فقد انشأوا شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط أجزاء البلاد ببعضها ، فضلاً عن تمهيد الطرق القديمة وصيانتها وخاصة تلك التي تربط النيل بالبحر الأحمر وذلك لكونها شرايين رئيسة للمواصلات^(٥) ، فقد حظيت منطقة شرق الدلتا (بما فيها الإسماعيلية) باهتمام الإدارة الرومانية فقد أدرکوا منذ عصور مبكرة أهمية الطرق في حياه الأمم خاصة بعد أنساع إمبراطوريتهم شرقاً وغرباً و شمالاً وجنوباً ، وكان مبعث هذه الحاجة في أول الأمر حربياً، إذ كان من الضروري في أي وقت أن تتحرك الفرق الحربية بسرعة من ولاية إلي أخرى، ففي عهد الإمبراطور اقلديانوس تم تقسيم مصر إلي ثلاثة أقاليم هي شرق الدلتا - طيبة - الإسكندرية ، وترجع أهميه منطقة شرق الدلتا إلي القلاع الحربية التي ربطت بها قوات الفرق الرومانية والتي جري تشييدها علي الحافة الشرقية للدلتا بالقرب من سرايوم^(٦).

ومن الجدير بالذكر إن هذه الطرق لعبت دوراً هاماً خلال هذه الفترة في ازدهار النواحي السياسية والدينية واقتصادية وهذا أمر طبيعي فهي بوابة مصر الشرقية حيث كانت السيطرة عليها هو في الواقع سيطرة علي مصر وقد ظلت هكذا حتى الفتح العربي الإسلامي لمصر.

٢- الطريق المائي

أهتم البطالمة اهتماماً كبيراً بالنقل النهري، فقد أعاد بطليموس الأول حفر قناة سيزوستريس وسماها ترعة البطالسة لتسهيل النقل ورواج التجارة فظهر عليها عديد من المدن وأصبحت تأتي عبرها سلع قادمة من الهند ، كما اعتنى أيضاً بطليموس الثاني بتطهيرها^(٧)، فقد كانت تجارة الشرق القادمة من البحر الأحمر تصل إلي أقصى طرف البحر الأحمر عند تل المسخوطة ثم تحملها بعد ذلك السفن النهرية عبر القناة لكي تصل إلي النيل بالبحر الأحمر ، ولكن يبدو أن هذا الطريق لم يكن طريقاً موفقاً ، حيث تشير الدلائل إلي أن تلك القناة لم تعد صالحة للملاحة قبل نهاية عهد الأسرة البطلمية^(٨).

وفي العصر الروماني أعاد الإمبراطور "تراجان" الروماني تطهير ترعة البطالسة وأطلق عليها أسم قناة تراجان لسهولة الانتقال بأطراف الإمبراطورية الرومانية في شرق أفريقيا وجنوب آسيا ، وقد أجرى على هذه الترع بعض التعديلات فنقل فم القناة إلي الشمال لتيسير في فرع النيل الكانوبي^(٩).

وقد اتسمت هذه المرحلة بنشاط في عمليات النقل سواء كان البري أو النهري ، فقد أولي ملوك العصر البطلمي والروماني اهتماماً كبيراً بإنشاء الطرق البرية ، وكذلك لم يقل اهتمامهم أيضاً بشق الترع الملاحية لتيسير النقل و رواج حركة التجارة.

^(٤) إبراهيم نصحي (١٩٧٦) تاريخ مصر في عصر البطالمة ، الجزء الأول ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ص ٣٨٥ .
^(٥) عبد اللطيف فايز (٢٠١٣) النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني - الروماني ، سلسلة تاريخ المصريين ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، العدد ٢٩٦، ص ١٣١ .

^(٦) محمد عواد حسين (١٩٥٧) عصر البطالمة (كفاحنا ضد الغزاة) دار الكتب و الوثائق القومية ، القاهرة ، ص ٨٤ .

^(٧) محمد ذكي حامد ، مرجع سبق ذكره، ص ١٢ .

^(٨) عبد اللطيف فايز ، مرجع سبق ذكره، ص ١٣٩ .

^(٩) محمد ذكي حامد ، مرجع سبق ذكره، ص ١٢ .

المرحلة الثالثة: العصر الإسلامي (٦٤١ م - ١٥١٧ م)

١- الطريق البري

جاء الفتح الإسلامي لمصر عام (٦٤٠ م - ١٩ هـ) ليقودها إلي مرحلة حضارية جديدة اتسمت بالطابع العربي الإسلامي ، وقد سلك عمرو بن العاص بجيشه ومن خلفه من ولاية الحكم الأموي والعباسي من الطريق المعهود بداية من رفح - العريش - الفرما - الفرسان (الإسماعيلية حالياً) - الصالحية - التل الكبير - بلبيس وأخيراً إلي القسطنطينية^(١٠) .

وفى القرن الثامن الميلادي ازدهر الطريق البري بين برزخ السويس والدلتا وهو طريق التجارة الرئيسي بين الشرق والغرب بعد أن ردمت ترعة أمير المؤمنين في عهد الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور ، ومن الجدير بالذكر إن مدن هذه المنطقة الشرقية من الدلتا مركز ومحطات للقوافل التجارية التي تمر بها ، ومن الطبيعي كان أفراد هذه القوافل يضعون رحالهم في هذه المدن خاصة في منطقة البحيرات المرة الحالية ووادي الطميلات ليتزودوا بالمياه وقد أثر ذلك علي وظيفة هذه المدن حيث أشتغل أهلها بالتجارة وأصبحت بمثابة محطات أو مراكز تجارية مختلفة مما جعل لهذه المدن وأهلها من سكان المنطقة الشرقية للدلتا دوراً بارزاً في الجوانب الاقتصادية ، إلا أن هذه الطرق فقدت أهميتها العالمية باكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح عام ١٤٩٧ م ، على يد الرحالة البرتغالي فاسكو دي جاما^(١١) .

وتشير العديد من الدراسات إلى أنه كان هناك طريقان رئيسيان للتجارة في ذلك العصر :
الأول : للتجارة مع الشام ويبدأ من العاصمة المصرية ويمتد صوب الشمال الشرقي متتبعاً أطراف الدلتا الشرقية .

الثاني: فقد عرف بطريق القوافل وكان يربط بين العاصمة والقلم (السويس) ومن المعروف أن مصر تقع في أضيق بقعة بين البحرين الأحمر و المتوسط ، ولذلك كان برزخ السويس دائماً بداية ونهاية لطريق الاتصال بين أوروبا وآسيا^(١٢) .

٢- الطريق المائي

عندما فتح عمرو بن العاص مصر فى القرن السادس الميلادي كان عبر إقليم محافظة الإسماعيلية الحالية ووادي الطميلات فاهتموا بهذه المنطقة وأعادوا فتح قناة تراجان ، وأطلق عليها أسم خليج أمير المؤمنين ، وقد ساهمت هذه القناة في نقل الطعام والغلال لأهل الحرمين، وكان هذا الخليج يخرج من القاهرة ماراً بالأراضي الزراعية ويسير حتى العباسية ، وبعد ذلك يأخذ اتجاهه نحو الشرق إلي مكان الإسماعيلية الحالية ومنها إلى السويس حيث البحر الأحمر ، ثم ردم جزء من هذا الخليج وأهمل بعد ذلك مما جعل المنطقة تعاني من نقص مياه الري والشرب بها^(١٣) .

اتسمت هذه الحقبة بازدهار النقل البري مقارنة بالنقل المائي فقد ازدهرت الطرق البرية خاصة بشرقي الدلتا مما أدى إلي ازدهار حركة التجارة ، بينما أقتصر الاهتمام بالنقل النهري علي إعادة شق قناة تراجان الملاحية.

المرحلة الرابعة: العصر العثماني (١٥١٨ م - ١٨٠٥ م)

١- الطريق البري

بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح في القرن (١٥م - ٩ هـ) تحولت تجارة الشرق التي كانت تمر بمنطقة شرق الدلتا إلي هذا الطريق الجديد لأنه حد من نفقات النقل البري

(١٠) (www.wikipedia.org)

(١١) سليمان حزين (١٩٩٥) حضارة مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ص ٥١.

(١٢) عبير إبراهيم عبد الله (٢٠٠٥) النقل في إقليم قناة السويس ودوره في التنمية الاقتصادية، دكتوراه غير منشورة، كلية البنات - جامعة عين شمس ، ص ٣.

(١٣) محمد زكى حامد (١٩٩١) مرجع سبق ذكره ، ص ١٣ .

كما قلل المصاعب التي كانت تواجه التجار في أسفارهم، وقد ترتب علي ذلك تدهور الأحوال الاقتصادية لدولة المماليك وضعفها، وبالتالي أخذ سكان منطقة شرق الدلتا علي عاتقهم مهمة حماية القوافل التي تعبر منطقتهم في طريقها إلي الشام، كما أن موكب الحج كان يمر بأراضي هذه المنطقة حيث يتخذ الموكب طريقة من القاهرة إلي الأراضي الحجازية مخترقاً درياً عرف " بدرج الحج " ويمتد هذا الدرب فيما بين بركة الحاج بوادي الطميلات حتى منطقة السبع أبار ثم منطقة عجروود علي مقربة من السويس، ثم يواصل الموكب بعد ذلك طريقة البري إلي العقبة وبعدها يسير محاذياً للساحل الشرقي للبحر الأحمر حتى يصل إلي الأراضي الحجازية، وفي أواخر القرن السادس عشر (١٥٨٣) آلت المستعمرات البرتغالية وأهمها جزر الهند الشرقية إلي إسبانيا فبدأت فرنسا تهتم بالعمل علي أحياء طريق برزخ السويس، إلا أنه أهمل بسبب سوء الظروف السياسية في مصر، وما لبثوا أن بدأ الاهتمام به مره أخرى في أواخر القرن الـ ١٨^(٤).

٢- الطريق المائي

تعد هذه الحقبة فترة اضمحلال للنقل النهري في مصر وذلك بسبب اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح وتحولت حركة التجارة العالمية إلي هذا الطريق الجديد، مما أثر بالسلب علي حركة الملاحة بقناة تراجان الملاحية، وأصبحت حركة الملاحة النهرية مقتصرة علي الملاحة الداخلية فقط حتى أهملت إهمالاً كبيراً في عهد الدولة العثمانية. اتسمت هذه الحقبة بتدهور حالة الطرق البرية المصرية وبخاصة منطقة شرق الدلتا وتأثرها باكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح، ولم يختلف الأمر كثيراً بالنسبة للنقل المائي فقد عان من التدهور والاضمحلال.

المرحلة الخامسة: العصر الحديث: (١٨٠٥م - ٢٠١٤ م)

١- الطرق البرية

في العقد السادس من القرن التاسع عشر وأثناء نشأة مدينة الإسماعيلية كان السفر إليها لا يعد إلا درياً من المشقة والعناء، فالموصلات كانت بطيئة وصعبة يستخدم المسافر ثلاث وسائل هي القطار من بنها إلي الزقازيق ثم قارب شراعي إلي القصاصين ثم دابة أو عربة تجرها دابة أو دابنتين إلي الإسماعيلية وهذا يدل دلالة كاملة علي مدي صعوبة السفر والوصول إلي المدينة الوليدة في ذلك الوقت، وبعد ميلاد الإسماعيلية كمدينة كنتاج طبيعي لمشروع وصل البحرين الأحمر والمتوسط بقناة سميت باسم قناة السويس، فالإسماعيلية ذات موضع متوسط لامتداد هذه القناة وقد سميت بهذا الاسم تيمناً باسم الوالي الجديد إسماعيل باشا الذي أعتلي عرش مصر في هذه الفترة، وأصبح لموقعها المتوسط بين بورسعيد والسويس الفضل في اختيار لأن تكون مقراً لإدارة شركة قناة السويس^(٥)، وقد زادت من أهميتها حفر ترعة الإسماعيلية باعتبارها طريقاً ملاحياً ومصدراً لمياه الري والشرب معاً، وقد تم عمل طريق ممهد بشكل جيد بين القاهرة والإسماعيلية موازياً لترعة الإسماعيلية وقد تم إنشائه من الحفر المستخرج من حفر التربة.

ومنذ عام ١٩٣٦ اهتمت الحكومة المصرية بمد مجموعة من الطرق المرصوفة تنفيذاً لما جاء في المعاهدة المصرية الانجليزية في تلك السنة بقصد خدمة الأغراض العسكرية في المقام الأول، إذ نصت المعاهدة علي إنشاء مجموعة من الطرق المرصوفة منها طريق القاهرة الإسماعيلية الزراعي الحالي^(٦) والذي تم توسيعه عدة مرات وما زال يسمى طريق المعاهدة حتى الآن.

^(٤) فاطمة علم الدين، (١٩٨٩) تطور النقل والموصلات الداخلية في مصر في عهد الاحتلال البريطاني، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، ص ١٢٩.

^(٥) www.wikipedia.org

^(٦) فاروق كامل عز الدين (٢٠٠٥) النقل أسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ص ٣٩٢

وقد قامت الطالبة بدراسة تطوير كل من طريقي القاهرة الإسماعيلية الزراعي والصحراوي بداية من رصفهما وتطوير والتوسيع الذي شهدهما حتى (يونيو ٢٠١٤) وقد تم تقسيم كل طريق إلي قطاعين

(أ) تطور إنشاء الطريق الزراعي

يعد الطريق الزراعي من أقدم الطرق الزراعية التي اتخذت من جسور الترعر مساراً لها فهو يتمشى مع جسر ترعة الإسماعيلية بداية من مسطرد و وصولاً لمدينة الإسماعيلية، وتنقسم صيانة طريق القاهرة الإسماعيلية الزراعي لمنطقتين الأولى المنطقة المركزية والتي تشرف علي القطاع الأول مسطرد - بلبيس والثانية منطقة القنال وسيناء والتي تشرف علي قطاع بلبيس الإسماعيلية .

• قطاع مسطرد – بلبيس

تم رصف الطريق في هذا القطاع في عام ١٩٣٩ كطريق مفرد بعرض رصف ٦ أمتار للاتجاهين و بأكتاف* خارجية بلغ عرضها ٣ أمتار ترابي يمين الطريق و مترين يسار الطريق، وقد تم عمل صيانة لهذا القطاع من الطريق في عامي ١٩٥٢ و ١٩٥٨ . هذا وقد أدت زيادة الاعتماد علي الطريق في عمليات النقل ومع زيادة أعداد السيارات و ارتفاع الزيادة السكانية أدى ذلك إلي ازدواج الطريق لمسافة ٢٢ كم بداية من عام ١٩٨٩ و انتهى العمل في ازدواج هذا القطاع في عام ١٩٩٣ ، وقد بلغ عرض الرصف في كل اتجاه ٦ أمتار و أكتاف خارجية بعرض اثنين متر ترابي يمين ويسار الطريق ، مع وجود جزيرة بعرض متغيرة يتراوح ما بين كتل خرسانية تفصل بين الاتجاهين إلي ٩ أمتار . وفي الفترة ما بين ٢٠٠٣ - ٢٠٠٤ تم ترميم وتوسيع حارات الطريق في ذلك القطاع ليصبح عرض الرصف لكل اتجاه ٨ أمتار لمسافة ٢٢ كم ، و بأكتاف خارجية بعرض اثنين متر ترابي يمين الطريق و ٣ أمتار ترابي يسار الطريق، وجاري حالياً الأعداد لتوسيع بعض أجزاء القطاع ليصبح ثلاث حارات لكل اتجاه^(١٧) .

• قطاع بلبيس – الإسماعيلية

تم رصف الطريق في هذا القطاع عام ١٩٤٢ كطريق مفرد وكانت حالة الرصف سيئة، وقد بلغ عرض الرصف للطريق ٦ أمتار، وعرض الأكتاف الخارجية ٣ أمتار ترابي يمين الطريق و ٣ أمتار ترابي يسار الطريق، وقد تم عمل صيانة للقطاع في عام ١٩٥٢ .

وفي الفترة ما بين ٢٠٠٤ - ٢٠٠٦ تم عمل تقوية و إعادة رصف وتوسيع لهذا القطاع ليصبح عرض الرصف الكلي للطريق في هذا القطاع ٨,٥ متر ، وقد بدأ مؤخراً ازدواج الطريق في بعض أجزائه خاصة مع ارتفاع حجم الحركة المرورية علي الطريق وزيادة أعداد الحوادث المرورية علي^(١٨) .

(ب) التطورات الإنشائية للطريق الصحراوي

يعد الطريق الصحراوي من أهم الطرق الصحراوية المهمة في مصر وذلك لأنه يقع إلي الشرق من إقليم القاهرة الكبرى ، كما أنه أحد الطرق المهمة لتنمية منطقة القناة وسيناء وخلق العديد من المشروعات التنموية بين طريق القاهرة – السويس الصحراوي جنوباً

*الأكتاف أو الطبانات هي عبارة عن جوانب الطريق والتي تكون إما مرصوفة أو ترابية وتنشأ بهدف توفير الحماية وتثبيت طبقات الرصف عرضياً، وكذلك توفير المسافة الكافية للمركبات التي تضطر للوقوف علي جانب الطريق في حالات الطوارئ .

^(١٧) وزارة النقل ، الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري ، بيانات غير منشورة .
^(١٨) وفاء محمد عبد الجواد (٢٠١٢) مداخل القاهرة الكبرى (دراسة في جغرافية النقل) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب – جامعة القاهرة، الجيزة، ص ٤٠ .

وطريق القاهرة – الإسماعيلية الزراعي شمالاً وأيضاً لتخفيف الضغط في الحركة المرورية عليهما.

وتنقسم صيانة طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي لمنطقتين الأولى المنطقة المركزية والتي تشرف علي القطاع الأول القاهرة – الكيلو ٦٨ ، والثانية منطقة القنال وسيناء والتي تشرف علي قطاع الكيلو ٦٨ – الإسماعيلية .

وقد تم إنشاء ورصف الطريق الصحراوي في عام ١٩٦١ كطريق مفرد من القاهرة إلي الإسماعيلية بعرض رصف ٧,٥ متر وأكتاف خارجية ٣ أمتار ترابية يمين الطريق ومثلهم يسار الطريق .

● قطاع القاهرة – الكيلو ٦٨

في عام ١٩٧٨ ومع بداية الانفتاح الاقتصادي الذي شاهده البلاد في تلك الفترة بدأ ازدواج الطريق حتى الكيلو ١٢ من القاهرة بعرض ٨,٥ متر لكل اتجاه و بأكتاف اثنين متر ترابي و ٢,٥ متر مرصوف يمين الطريق وكذلك الحال يسار الطريق، وبجزيرة متغيرة العرض وقد تم الانتهاء من هذا الازدواج في هذا الجزء عام ١٩٨٠ .

هذا وقد تم استكمال ازدواج هذا القطاع من الطريق في عام ١٩٨٨ بعرض رصف ١٠,٥ متر لكل اتجاه وأكتاف خارجية يمين ويسار الطريق بعرض من واحد إلي اثنين متر ترابي و ٢,٥ متر مرصوف، وقد أنتهي العمل في ازدواج هذا الجزء من الطريق في عام ١٩٩٠ .

ونتيجة النمو العمراني ونشأة العديد من المدن والتجمعات العمرانية الجديدة والمنشآت الصناعية علي جانبي الطريق تم إنشاء حارة ثالثة عام ٢٠٠١، ليصبح عرض الرصف ١٠,٥ متر وبأكتاف خارجية عرضها اثنين متر ترابي واثنين متر مرصوف يمين ويسار الطريق^(١٩) .

وبعد عام ٢٠١٠ شهد هذا القطاع تطوراً كبيراً وذلك لتحويله إلي طريق حر علي عدة مراحل تشمل المرحلة الأولى من مدينة السلام وحتى مدينة العاشر من رمضان بطول ٣٠ كم مقسمة إلي قطاعين فرعيين الأول بطول ٤ كم ويغطي المسافة من مدينة السلام وحتى نفق مدخل مدينة العبور والتي تضمنت زيادة عرض الطريق ليصبح أربع حارات مرورية بدلاً من ثلاث حارات ، بالإضافة إلي أكتاف مرصوفة بإجمالي ٣ عرض م في كل اتجاه وجزيرة وسطي بعرض متغير . أما القطاع الثاني فيبلغ طوله ٢٦ كم ويغطي المسافة من العبور وحتى مدينة العاشر من رمضان واشتملت عمليات التطوير علي زيادة عرض الطريق ليصبح خمس حارات بدلاً من ثلاث حارات بالإضافة إلي أكتاف مرصوفة بإجمالي عرض ٣ م في كل اتجاه ، كما تم إنشاء ثلاثة كباري للدوران وستة للمشاة ، وواحد للمركبات عند الكيلو ٢ ليتفادى زحام موقف العاشر للمكروباصات وقد تم الإبقاء علي كوبري المشاة الذي يقع في نفس الموقع مع تعديله ليمر من أسفل كوبري السيارات ، كما تم إنشاء محور سعد الدين الشاذلي ليربط طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي (عند مدينة العبور) والطريق الدائري ماراً من اعلي الطريق الصحراوي^(٢٠) صورة (١) .

وقد روعي في تطوير الطريق تحقيق اعلي معايير الجودة من خلال اختبار مدى التحمل والتي بلغت ١٤٠٠ طن باستخدام حمولات مختلفة ، كما تم تركيب ٣٥٠ لوحة إرشادية وتحذيرية و ٤٠٠ لوحة معنوية و ٢٠٠٠ عمود إنارة إضاءة للطريق و عواكس فسفورية أرضية وجانبية وذلك لتحقيق اعلي معدلات الأمن والسلامة لقائدي المركبات على الطريق^(٢١) .

● قطاع الكيلو ٦٨ - الإسماعيلية

تم ازدواج هذا القطاع من الطريق في عام ١٩٨١ بعرض رصف ٧,٥ متر ، وبأكتاف خارجية عرضها ٣ أمتار ترابي يمين ويسار الطريق ، وفي الفترة ما بين ١٩٨٨ - ١٩٨٩ تم ترميم هذا القطاع ، كما تم عمل عدة عمليات صيانة للطريق بعد ذلك نظراً

^(١٩) المرجع السابق ، ص ٤٢

^(٢٠) من واقع الدراسة الميدانية إبريل ٢٠١٤ .

^(٢١) www.Youm7.com

لارتفاع حجم الحركة المرورية عليه ، ومع بداية عام ٢٠١٤ بدأ توسيع هذا القطاع في بعض أجزائه ليصبح ثلاث حارات بدلاً من حارتين^(٢٢).
ومن الجدير بالذكر أن التطوير لم يشمل الطريق الصحراوي فقط بل أمتد ليشمل مدخل الطريق من داخل مدينة القاهرة بداية من آخر شارع العروبة عند كوبري المطار ثم يسلك الطريق شارع جوزيف تيتو والذي تم توسيعه ليصبح ما بين أربع إلي ست حارات بدلاً من ثلاث حارات في اتجاه كوبري الهايكستب ، وأربع حارات في اتجاه كوبري المطار صورة (٢) مما ساعد علي مزيد من التدفق المروري عند المدخل الشرقي لمدينة القاهرة .



المصدر: من نتائج الدراسة الميدانية، ديسمبر ٢٠١٣
صورة (١) محور سعد الدين الشاذلي مدخل مدينة العبور ٢



المصدر : من نتائج الدراسة الميدانية، أبريل ٢٠١٤
صورة (٢) شارع جوزيف تيتو بعد التطوير والتوسيع بحي النزهة

٢- الطريق الماني

افتتحت ترعة الإسماعيلية عام ١٨٩٦ في عهد الخديوي إسماعيل فقد كان حفرها أحد بنود اتفاقية شق قناة السويس، ويبدأ مأخذها من النيل عند شبرا وتتجه نحو الشمال الشرقي حتى أبو حماد بمحافظة الشرقية ومنها تتجه شرقاً في قاع وادي الطميلات حتى مدينة الإسماعيلية ثم تنفرع إلى فرعين الشمالي وهو ترعة بورسعيد والجنوبي وهو ترعة السويس ،

^{٢٢}وزارة النقل ، الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري ، بيانات غير منشورة .

وبذلك استعادت المنطقة أهميتها التي كانت عليها في الماضي ، وأصبحت تتحكم في ترعة الإسماعيلية بفرعها (٢٣). وأسمايت التربة باسم الإسماعيلية أو التربة الحلوة حاملة المياه العذبة إلي المدن الجديدة في الإسماعيلية وبورسعيد والسويس ، كما استخدمت في نقل العمال عبر السفن والمراكب الملاحية من مراكز تجمعاتهم إلي مناطق الحفر في قناة السويس دون أن يكون هناك أي عقبات في طريق التربة الملاحية.

استمر وجود ترعة الإسماعيلية حتى وقتنا هذا وتقوم بدورها في الري ومد مدن القناة بالمياه العذبة ، أما بالنسبة لدورها في عمليات النقل فهي تعاني من العديد من المشاكل منها تعرضها لسفي الرمال التي تذررها الرياح خاصة في احباسها الأخيرة ناحية الشرق ولهذا تحتاج إلى تطهير مستمر (٢٤)، إضافة إلى وجود العوائق الصناعية المقامة على المجرى المائي من كباري وأهوسة لا تتناسب أبعادها مع حجم كثير من الوحدات النهرية ، فيبلغ عدد الكباري المقامة على ترعة الإسماعيلية ثلاث وثلاثون ، سبعة عشر منهم متحرك ، أما باقي الكباري فهي ثابتة يبلغ الخلوص الرأسى* لها ستة أمتار ، وبذلك فهي تعوق حركة الملاحة بشكل واضح (٢٥).

٣- النقل بالسكة الحديد

يعد النقل بالسكك الحديدية أحد الثورات الشهيرة في تاريخ النقل خاصة النقل البرى ، فقد لعبت دوراً كبيراً في توطن الصناعة وتنوع الاستهلاك ، وتعمير الأراضي الجديدة ، واستغلال الموارد الطبيعية المتنوعة ، وإعادة توزيع السكان في جميع أرجاء العالم ، وهى تعد حديثة نسبياً مقارنة بالنقل بالطرق والنقل المائي فلم يمضي على استخدامها أكثر من قرن ونصف من الزمان ، وتعد مصر من أسبق الدول التي تقع خارج أوروبا وأمريكا الشمالية والتي اهتمت بإنشاء الخطوط الحديدية (٢٦).

ويعتبر عصر إسماعيل باشا (١٨٦٣ - ١٨٧٩) هو العصر الذهبي للسكك الحديدية في مصر و سرعان ما انتشرت السكك الحديدية في الوجه البحري والقبلي ، وبلغت أطوالها حوالي ١٨٨٠ كم، وكان لها آثار اقتصادية واجتماعية كبيرة (٢٧)، ففي عام ١٨٦٨ أنشئ خط الزقازيق - الإسماعيلية (خط مفرد) بطول ٧٨ كم ، مخترقاً وادي الطميلات ويتفرع منه عند نفيشة خط إلى السويس بطول ٩١ كم، وقد أدى إنشاء هذا الخط إلي الاستغناء عن خط القاهرة - السويس ، وتمت إزالته تماماً عام ١٨٧٩ ، وقد أدى إنشاء الخط إلي زيادة عمران جزء من مديرية الشرقية ، وبإنشاء هذا الخط فقد ارتبطت القاهرة بالإسماعيلية عن طريق خط القاهرة - الزقازيق الذي أنشئ في عام ١٨٦٥ (خط مزدوج) (٢٨)، وبذلك يصبح مسار الخط الحديدي (القاهرة - بنها - منيا القمح - الزقازيق - أبو حماد - التل الكبير - أبو صوير - الإسماعيلية) ، وبعد ذلك يواصل الخط سيرة شمالاً موازياً لقناة السويس حتى يصل إلي مدينة بورسعيد، وجنوباً حتى مدينة السويس ، وهناك خط آخر يبدأ أيضاً من القاهرة - قليوب - شبين القناطر - الجعفرية - بلبيس - الزقازيق حتى يصل إلي الإسماعيلية وهذا الخط يخدم القطاع الأول من الطريق (مسطرد - بلبيس) شكل (٣) .

(٢٣) فهمي هلالى أبو العطا (١٩٩٤) جغرافيه مصر ، المجلس الأعلى للثقافة ، القاهرة ، ص ٤٠٢

(٢٤) عيبر إبراهيم عبد الله ، مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٢٥ ، ٢٢٦ .

*يقصد بالخلوص الرأسى مدى ارتفاع الكوبري عن قاع المجرى الملاحيو هذا الارتفاع يتحكم في نوعية الوحدات النهرية المارة أسفل الكوبري

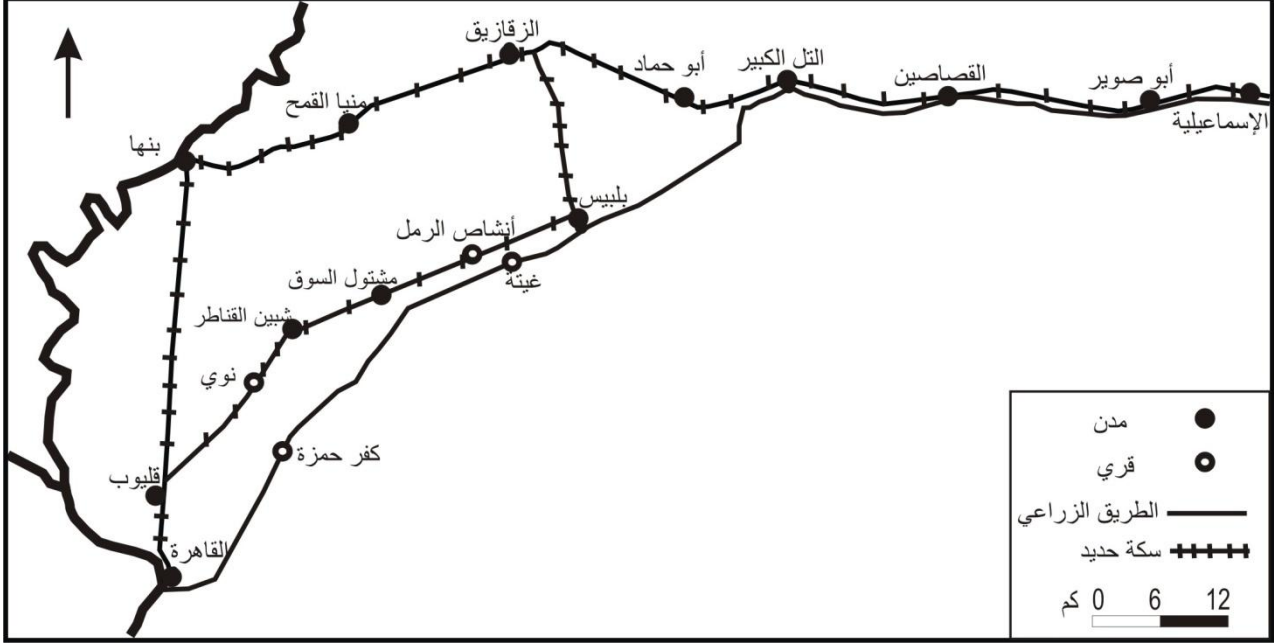
(٢٥) ريهام محمد عز الدين (٢٠١٠) النقل النهري في جمهورية مصر العربية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية البنات - جامعة عين شمس ، القاهرة ، ص ٥٢

(٢٦) سعيد عبده (٢٠٠٧) جغرافيه النقل مغزاها ومرماها ، الأنجلو المصرية ، ص ٢٦٤

(٢٧) سعيد عبده (٢٠٠٢) شبكة المواصلات في الوطن العربي ، معهد البحوث والدراسات العربية ، ص ٦٢

(٢٨) فاطمة علم الدين ، مرجع سبق ذكره ، ص ٤٨ .

شكل (٣) خطوط السكة الحديدية بمنطقة الطريق الزراعي



المصدر : من عمل الطالبة بناء علي خريطة الطرق والمواصلات الوجه البحرى مقياس ١/٤٠٠٠٠٠ لعام ٢٠٠٦ .

ويسير الخط الحديدي موازيا للطريق الزراعي من العباسية حتى مدينة الإسماعيلية ولكنة يبتعد أحيانا عن الطريق فلا يرى من الطريق ، وأحيانا أخرى يقترب بشدة من حرم الطريق في بعض المناطق كما هو الحال عند عزبة الشنواني و قرية البغادة وعزبة أبو حزين ومدينة القصاصين (مركز التل الكبير).

واتسمت هذه المرحلة الأخيرة بحدوث تحول كبير بل وانطلاقة جديدة لكل وسائل النقل المختلفة سواء نقل برى أو نهري فقد تم إنشاء طريقين ليربطوا بين القاهرة والإسماعيلية ألا وهما الطريق الزراعي والصحراوي فقد تم توسيعهم وتطويرهم عبر هذه الحقبة ، كذلك تم افتتاح قناة السويس وحفر ترعة الإسماعيلية ، وقد دخلت السكة الحديد مصر لأول مرة في هذه الحقبة وامتدت وانتشرت لتربط المدن المصرية بعضها ببعض، فهذه المرحلة تعد ثورة حقيقية في مجال النقل .

وخلصه القول يهدف البحث إلي دراسة تطور ونشأه كل أنواع الطرق الرابطة بين مدينتي القاهرة والإسماعيلية أي كانت هذه الطرق سواء برية أو مائية ، ولذا تم دراسة التطور بشكل مفصل عن طريق تقسيمه إلي خمس مراحل هي مرحلة العصر الفرعوني ومرحلة العصر البطلمي والروماني ومرحلة العصر الإسلامي ومرحلة العصر العثماني وأخيراً مرحلة العصر الحديث، فكل مرحلة لها الطابع المميز لها فقد تم في كل مرحلة دراسة الطرق البرية والطرق المائية والنقل بالسكك الحديدية (مرحلة العصر الحديث) ، كذلك تم التعرف علي أي الوسائل إزهارا في كل مرحلة .

وفي العصر الحديث تناولت بشيء من التفصيل جميع وسائل النقل فقد تم تقسيم كل من الطريقين الزراعي والصحراوي إلي عدة قطاعات لكي يسهل دراستهما من عمليات الرصف والتوسيع التي شهدها كل قطاع حتى وقتنا الحالي.

الخاتمة

أولاً: النتائج

- ١- تعتبر ترعة الإسماعيلية ذات أهمية في تاريخ مصر السياسي منذ تفكير المصريين القدماء في شق قناة ملاحية تربط النيل بالبحر الأحمر وحتى حفر ترعة الإسماعيلية الحالية في عهد الخديوي إسماعيل في العديد من عمليات النقل.
- ٢- يعتبر العصر البطلمي والروماني والإسلامي من العصور التي ازدهرت فيها الطرق البرية بمنطقة الدراسة.
- ٣- شهد قطاع مسطرد - بلبيس تطويراً وتوسيعاً ولكن لم يصل للحد المطلوب ، بينما لم يشهد قطاع بلبيس - الإسماعيلية نفس التطوير فهو يعاني من الضيق في كثير من المناطق .
- ٤- بدأ الانتباه إلي الاهتمام بتطوير الطريق الصحراوي في عام ١٩٧٨ مع بداية الانفتاح الاقتصادي.
- ٥- تم الاهتمام بشكل كبير بقطاع القاهرة - الكيلو ٦٨ ليصبح طريقاً حراً.
- ٦- جاري العمل علي استكمال تطوير الطريق الصحراوي بقطاع الكيلو ٦٨ - الإسماعيلية.

ثانياً: التوصيات

- ١- لابد من البدء السريع في الاهتمام بتطوير وتطهير مجري ترعة الإسماعيلية ليصبح صالحاً للملاحة بشكل كامل عن طريق إزالة معوقات الحركة عليها سواء كباري أو أهوسة والاستعاضة عنها بكباري ذات خلوص رأسي مناسب .
- ٢- العمل علي أحياء دور السكك الحديدية في عمليات النقل بمنطقة الدراسة وخاصة أنها تخترقها بشكل كبير.
- ٣- يحتاج طريق القاهرة الإسماعيلية الزراعي بقطاعيه المزيد من التطوير وبخاصة قطاع بلبيس - الإسماعيلية من حيث التوسيع وحالة الرصف واللوحات الإرشادية ومناطق الدورانات وكباري المشاة العلوية وغيرها .
- ٤- الإسراع من الانتهاء من تطوير قطاع الكيلو ٦٨ - الإسماعيلية بالطريق الصحراوي ليصبح الطريق بأكمله طريقاً حراً.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً : المصادر

١. مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار " ديوان عام المحافظة"محافظة الإسماعيلية، ١٩٩٢ .
٢. خريطة طرق ومواصلات الوجه البحري مقياس ١ / ٤٠٠,٠٠٠ الهيئة المصرية العامة للمساحة لعام ٢٠٠٦، الجيزة.

ثانياً: المراجع

١. إبراهيم نصحي (١٩٧٦) تاريخ مصر في عصر البطالمة ، الجزء الأول ، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة .
٢. حمزة محمد أحمد (٢٠١٤) جغرافية النقل البري بمحافظة الإسماعيلية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب – جامعة الزقازيق ، الزقازيق.
٣. ريهام محمد عز الدين (٢٠١٠) النقل النهري في جمهورية مصر العربية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية البنات – جامعة عين شمس ، القاهرة .
٤. سعيد عبده (٢٠٠٧) جغرافيه النقل مغزاها وممرهاها ، الأنجلو المصرية ، القاهرة .
٥. سعيد عبده (٢٠٠٢) شبكة المواصلات في الوطن العربي ، معهد البحوث والدراسات العربية ، جامعة الدول العربية ، القاهرة .
٦. سليمان حزين (١٩٩٥) حضارة مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة .
٧. عبد اللطيف فايز (٢٠١٣) النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني - الروماني ، سلسلة تاريخ المصريين ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، العدد ٢٩٦، القاهرة .
٨. عبير إبراهيم عبد الله (٢٠٠٥) النقل في إقليم قناة السويس ودورة في التنمية الاقتصادية ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية البنات – جامعة عين شمس ، القاهرة .
٩. فاروق كامل عز الدين (٢٠٠٥) النقل أسس ومناهج وتطبيقات ، مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة .
١٠. فاطمة علم الدين (١٩٨٩) تطور النقل والمواصلات الداخلية في مصر في عهد الاحتلال البريطاني ، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة .
١١. فهمي هلالي أبو العطا (١٩٩٤) جغرافيه مصر ، المجلس الأعلى للثقافة ، القاهرة .
١٢. محمد الشافعي (١٩٩٩) الإسماعيلية أرض الفرسان، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة .
١٣. محمد زكي حامد (١٩٩١) محافظة الإسماعيلية – دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، دكتوراه غير منشورة – كلية الآداب – جامعة طنطا، طنطا .
١٤. محمد عواد حسين (١٩٥٧) عصر البطالمة (كفاحنا ضد الغزاة) دار الكتب و الوثائق القومية، القاهرة .
١٥. وفاء محمد عبد الجواد (٢٠١٢) مداخل القاهرة الكبرى (دراسة في جغرافية النقل) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب – جامعة القاهرة، الجيزة .