



REVUE EGYPTIENNE  
DES ÉTUDES HISTORIQUES

الهيئة المصرية العامة للكتاب  
رئيس مجلس الإدارة  
د. هيثم الحاج علي

## المجلة التاريخية المصرية

مجلة علمية مُحَكَّمة تُصَدِّرُهَا

الجمعية المصرية للدراسات التاريخية

حقوق الطبع محفوظة  
للهيئة المصرية العامة للكتاب

رقم الإيداع بدار الكتب  
99/9440

الترقيم المطبوع  
2401-1687

الترقيم الدولي  
977-5366-11-9

الترقيم الإلكتروني  
3354-2735

لنشر الأبحاث بالمجلة

يرجى الإرسال من خلال موقع المجلة على بنك المعرفة

<https://jejh.journals.ekb.eg>

جميع حقوق الطبع والنشر محفوظة

١٤٤٣هـ - ٢٠٢١م

قطعة ٤ بلوك ٧ - المنطقة التاسعة - شارع د. رؤوف عباس - مدينة نصر - القاهرة  
تليفون : ٠١١٢٧٣٨١٩١٢ - ٢٤٧٢٨٢٩٤ - ٢٤٧٢٨٢٩٦ - فاكس : ٢٤٧٢٨٢٩٨

Email: Seehist1945@yahoo.com



الهيئة المصرية العامة للكتاب



الجمعية المصرية للدراسات التاريخية

# المجلة التاريخية المصرية

REVUE EGYPTIENNE  
DES ÉTUDES HISTORIQUES

تُصدرها

الجمعية المصرية للدراسات التاريخية  
المراسلات - الأستاذ الدكتور أيمن فؤاد سيد  
رئيس مجلس إدارة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية  
[egyptian.historical2021@gmail.com](mailto:egyptian.historical2021@gmail.com)

المجلد الخامس والخمسون

القاهرة

م ٢٠٢١

## هَيْئَةُ التَّحْرِيرِ

- أ.د. أيمن فؤاد سيد - رئيس التحرير  
أ.د. أحمد زكريا الشلق  
أ.د. جمال مَعَوَّض شَقْرَة  
أ.د. خَلْف عبد العظيم الميري  
أ.د. أحمد الشربيني السيّد  
أ.د. محمّد فوزي رَحِيل - سكرتير التحرير

## الهيئة الاستشارية الدولية للمجلة

- أ.د. إبراهيم القادري بوتشيش (المغرب)  
أ.د. أحمد رجب محمد علي (مصر)  
أ.د. إسحاق تاوضروس عبيد (مصر)  
أ.د. أشرف محمّد مؤنس (مصر)  
أ.د. توكي بن فهد آل سعود (السعودية)  
أ.د. جوليت رسي (ألبان)  
أ.د. حسين سيّد عبد الله مراد (مصر)  
أ.د. السيّد فيلغل (مصر)  
أ.د. عاصم أحمد الدشوقي (مصر)  
أ.د. عبد الكريم مدون (المغرب)  
أ.د. عبد الله بن محمّد المنيّف (السعودية)  
أ.د. عفاف سيّد صبرة (مصر)  
أ.د. علاء الدين عبد المحسن شاهين (مصر)  
أ.د. محمّد م. الأزنأوط (كوسوفو)  
أ.د. محمّد صابر عرب (مصر)  
أ.د. محمّد السيّد عبد الغني (مصر)  
أ.د. محمّد عيسى الحريري (مصر)  
أ.د. محمّد إسماعيل عبد الرزاق (مصر)  
أ.د. منيرة شابوتو رمادي (تونس)  
Prof. Dr. Sylvie DENOIX (France)  
Prof. Dr. Albrecht FUESS (Germany)  
Prof. Dr. Nicolas MICHEL (France)  
Prof. Dr. Tetsuya OHTOSHI (Japan)  
Prof. Dr. Michel TUCHSCHERER (France)

## الإخراج الفني وتصميم الغلاف : محمد أشرف عبد المقصود

---

الآراء الواردة بهذه المجلة تعبر عن وجهة نظر أصحابها  
ولا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر الجمعية أو الناشر

## المحتويات

الصفحة

طرق التخلص من المعارضين في العصر العباسي	
شيماء أحمد السيد علي صالح .....	٣٩-٧
صَاعِدُ الأَنْدَلُسِيِّ ومنهجه في كتابه «طَبَقَاتُ الأُمَّمِ»	
طارق أبو الوفا محمد .....	٩٢-٤١
صراع الغزنويين والسامانيين أثناء عملية تأسيس الدولة الغزنوية	
Assoc. Prof. Dr. IZZETULLAH ZEKI .....	١٢٧-٩٣
أثر ابن شحادة اليميني القاهري المقرئ في الحياة العلمية بمصر والحجاز	
إبراهيم عبدالمنعم سلامة أبو العلا .....	١٧٢-١٢٩
العلامة أحمد بن العجمي الأزهرّي ودوره في تمحيص آثار الأقدام	
المنسوبة للنبي ﷺ	
أحمد عبدالعاطي حسن عمر الأثاري .....	٢١٠-١٧٣
الأهمية اللوجستية لمصادر المياه العذبة في سيناء أثناء الحرب العالمية الأولى	
أمانى صلاح الدين سليمان .....	٢٤٨-٢١١
الشيخ عبد العزيز الثعالبي والنخبة السياسية والفكرية في مصر	
(١٩٢٤ - ١٩٣١م) «صحيفه الشورى نموذجًا»	
أشرف محمد عبد الرحمن مؤنس .....	٢٨٨-٢٤٩
موقف مصر من العراق بعد تكوين حلف بغداد ١٩٥٥-١٩٥٨م	
(قراءة في أرشيف الخارجية البريطانية)	
أحمد عبد الدايم محمد حسين .....	٣٤٩-٢٨٩

الصفحة

- حقوق مصر التاريخية في مياه النيل - دراسة وثائقية!  
المُستشارة/ هايدي فاروق عبد الحميد ..... ٣٨٥-٣٥١
- القاهرةُ في كِتَابَاتِ المُسْتَشْرِقِينَ  
أيمن فؤاد سيّد ..... ٤٠٥-٣٨٧
- «التجار الفرنسيون في مصر في العصر العثماني»  
حمادة جمال ناجي عرفان ..... ٤٢٥-٤٠٧
- أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة  
محمد علي  
شيماء عبد الفتاح محمد الجرم ..... ٤٨٦-٤٢٧
- ضاحية مصر الجديدة أمموزج فريد للتنوع والتجانس الاجتماعي  
علي عبد العزيز سليمان ..... ٥٠٨-٤٨٧

Copper Extraction in the Timna mine. An Archaeological and Historical  
Study.

MOHAMED MAHMOUD KACEM ..... 5-39



## أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد علي

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

### ملخص

لقد صاحب رغبة محمد علي وأبنائه من بعده في عمل نقلة نوعية وتطوير في وسائل النقل والمواصلات بالقاهرة تطوير شامل في أسلوب الحياة وقد ظهر ذلك جلياً في إعادة التخطيط العمراني لمدينة القاهرة والذي تمثّل في شق شوارع جديدة اتسمت بعرضها واتساعها إضافة إلى إقامة مدن جديدة بأكملها تمثّل في مشروع القاهرة الخديوية الذي أطلق عليه باريس الشرق أثناء فترة حكم الخديو إسماعيل، كما تجلّى ذلك التطور ظاهراً في توسيع الشوارع بالمدينة القديمة لتناسب مع حجم تلك العربات التي جلبت من أوروبا، تلك الشوارع التي كانت تتسم بضيقها الشديد وتعرجها والذي لم يشكل أى عائق قديماً لتناسبه مع مرور دواب النقل التي كانت تستخدم قبل حكم الأسرة العلوية.

أيضاً ظهر هذا التطور جلياً فيما تم إقامته من كبارى لتسهيل عملية مرور تلك العربات بين ضفتى النيل مثل كوبرى إمبابة وكوبرى قصر النيل وكوبرى عباس... الخ.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

وعليه فقد تناول هذا البحث الحديث عن أنواع وسائل النقل والمواصلات التي استخدمت فترة حكم أسرة محمد على والتي تنوعت ما بين الدواب والمحفة والعربات المجرورة التي تنوعت بين عربات خاصة بالأسرة الحاكمة وأخرى خاصة بملوك وأمراء وسفراء الدول وأخرى استخدمت لتنقل العامة وغيرها لحمل صهاريج المياه أو لحمل الحقائب والأثاث أو لحمل الخضراوات... الخ.

### **Abstract**

When Mohamed Ali needed to make a new development in the transportations in Cairo, this development was reflected on the life style in Cairo and made a new big change which appeared on the urban planning in Cairo, like establishment a new wide streets, and addition to those built a new cities as khedive Cairo "Paris of the East" during khedive Ismail period, or expansion the streets in the old Cairo and that is to fit the size of carts, those streets which it was very narrow and curvy

Also, this development was appeared on bridges building to facilitate the passing between the Nile sides like Imbab's bridge, Kasr El-Nile's bridge.... etc.

The carts varied with many types like carts of the ruling family those of Kings, princes and ambassadors of other countries and others used to transport the public and others to carry water tanks or to carry bags and furniture or to carry vegetables..... etc.



أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

\*

\* \*

## المقدمة

إن تطور وسائل النقل والمواصلات يعد أحد أهم العوامل التي على أساسها يقاس مدى تقدم الدول والبلدان ولما كان لوسائل النقل والمواصلات أثرها البالغ على كافة نواحي الحياة الاجتماعية والسياسية والاقتصادية بمصر هذا ما شجعني على انجاز ذلك البحث الذي يلقي الضوء على مدى تأثير تطور النقل والمواصلات على شوارع القاهرة ذلك التأثير الذي ظهر جلياً في توسيع شوارع أو شق شوارع جديدة إضافة إلى ما تم انشاؤه من كبارى تسهل حركة مرور تلك العربات، وفي هذا الصدد لا يمكن إغفال الدور الحيوى الذى لعبته السكة الحديد والترام ومدى تأثير ذلك على شوارع القاهرة.

وعليه فقد قمت بتقسيم هذا البحث إلى عدد من النقاط كالتالى:

أنواع وسائل النقل والمواصلات وتطورها في مصر: استمر استعمال الدواب كما استعملت المحفة التي غالباً ما تم استخدامها لنساء الطبقة العليا، وظهر إلى جوارها العربات المجرورة بأنواعها المختلفة.

حرفة صناعة العربات والمركبات وتطورها: اعتمدت مصر في بادئ الأمر على الاستيراد من الخارج سواء بالشراء أو الإهداء ثم ظهر ورش لتصليح تلك العربات وتم تدريب المصريين على ذلك.

الأثر الحضارى لظهور العربات والمركبات: ظهر في شق شوارع جديدة أو توسيع الشوارع القديمة إضافة إلى إنشاء عدد من الكبارى لتسهيل مرور تلك العربات بين ضفتى النيل.

الأثر الحضارى لنشأة خطوط السكك الحديدية - الترام: ظهر في إلغاء عدد من

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

الشوارع التى أنشأت بها محطات السكك الحديدية وإنشاء شوارع أخرى  
استعاضة عنها.

الخلاصة.

### أنواع وسائل النقل والمواصلات وتطورها فى مصر

لقد تعددت وسائل النقل الحضرى المستخدمة فى القرن التاسع عشر والقرن العشرين فتطورت من أسلوب الترجل والنقل الحيوانى إلى العربة المجرورة ثم أدخلت السكك الحديدية واكتملت شبكتها فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، وأدخل الترام كأول وسيلة للنقل الآلى المشترك داخل العاصمة عام ١٨٩٦م ثم بدأت تظهر العربات ذات الموتورات بعد الحرب العالمية الأولى ثم ظهرت شبكة الأوتوبيس فى بداية الثلاثينات وأصبح الأوتوبيس ثانى وسيلة للنقل الآلى المشترك ثم الترولى باص فى الخمسينات والمتروهاٲ<sup>(١)</sup>.

وعليه فإن تطور وسائل النقل فى المراحل المتعاقبة كان دائماً مواكباً للتطور الذى يحدث فى الطرق من ناحية التخطيط والإنشاء<sup>(٢)</sup> فقد اختلف اتساع الطرق وتخطيطها منذ أن كانت الدواب هى وسيلة النقل الوحيدة عن استخدام العربات واستمر التطور فى الطرق يسير جنباً إلى جنب مع تطور وسائل النقل والتى سنستعرضها فيما يلى:

---

(١) فتحى محمد مصيلحى: النمو العمرانى للقاهرة الكبرى فى القرن العشرين، مخطوط رسالة دكتوراة، كلية الآداب، قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة، ١٩٧٩م، ٩١.

(٢) مها محمد مصطفى عبد الوارث: ركائب الخديوي إسمايل وأسرته من خلال الركائب المحفوظة بمتحف الركائب بالقاهرة (دراسة أثرية حضارية)، رسالة ماجستير، كلية الآثار - قسم الآثار الإسلامية - جامعة القاهرة، ٢٠٠٧م، ٦.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

١- دواب النقل: كانت الدواب<sup>(١)</sup> هى وسيلة النقل فى مدينة القاهرة قبل القرن الثامن عشر لذا كانت الشوارع والحارات ضيقة جدا ومتعرجة ومسدودة فى أغلب الأحيان<sup>(٢)</sup>.

٢- المحفة: كان الأثرياء من القوم وكبار التجار والحكام يستخدمون المحفة فى انتقالاتهم، وهى عبارة عن مقعدين متقابلين تحمل بواسطة زوج من البغال يربط واحد فى الأمام، والآخر فى الخلف إلى مدادين، مثبتين على كل من جانبي المحفة، وتعتبر المحفة من أقدم وسائل النقل التى كانت تستعمل بكثرة فى مصر القديمة، وقد اكتسب هذا النوع من وسائل النقل والمواصلات شهرته فى ذلك الوقت حيث كان يتيح السفر والتنقل بسهولة فى طرق المدينة القديمة والمتوية، وفى مسافات طويلة على الطرق غير الممهدة، وظلت المحفة تستخدم فى مصر إلى فترات طويلة<sup>(٣)</sup>، وكان الأشراف من الرجال والنساء فى الدولة القديمة فى مصر الفرعونية يستخدمون المحفات بينما يستخدم عامة الشعب الحمير فى تنقلاتهم<sup>(٤)</sup>.

٣- العربات المجرورة ذات العجل: لقد استخدم قدماء المصريين العربة ذات العجل، وتحكى لنا الرسوم على جدران المعابد القديمة صورًا لناذج من هذه العربات كانت تستعمل فى النقل والحروب، ويوجد بالمتحف المصرى عربة حربية تسب

---

(١) للمزيد من المعلومات عن أنواع الدواب التى كانت تستخدم انظر (إبراهيم صبحى السيد غندر ثابت: أعمال المنافع العامة بالقاهرة منذ بداية القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين (دراسة حضارية أثرية)، مخطوط رسالة دكتوراة، كلية الآثار، قسم الآثار الإسلامية، جامعة القاهرة، ١٤٢٤هـ/ ٢٠٠٤م، ٧٧-٧٩).

(٢) فتحى مصيلحى: النمو العمرانى للقاهرة، ٢٣.

(٣) مها عبد الوارث: ركائب الخديوي إسماعيل، ٦.

(٤) محمد أمين حسونه: مصر والطرق الحديدية، القاهرة ١٩٣٨، ١: ٣٨-٤٣، مها عبد الوارث:

ركائب الخديوي إسماعيل، ١٧، ١٨.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

للملك توت عنخ آمون<sup>(١)</sup>، وعلى الرغم من هذا إلا أنها لم تظهر طيلة العصور الإسلامية واختفى أثرها ثم بدأت في الظهور مع بداية القرن التاسع عشر حيث كانت أول مركبة من المركبات الفخمة عرفتها مصر الحديثة مركبة إبراهيم بك أحد أمراء المماليك أما الثانية فهي مركبة نابليون أثناء حملته على مصر وكانت ذات ستة جياذ والثالثة هي مركبة محمد علي ذات العجلات الأربع التي أهدتها له الحكومة الفرنسية عام ١٨٢٤م وقد كانت هذه المركبات أولى المركبات التي شهدتها القاهرة في بداية القرن التاسع عشر<sup>(٢)</sup>.

ولم يكن في مصر من المركبات الفخمة إذ ذاك إلا العدد اليسير يستعمله الوالي وأفراد أسرته وكبار الموظفين والقناصل وكبار التجار الأوربيين وقد بلغ عددها ثلاثين مركبة في القاهرة، وأكثر من ذلك في الإسكندرية عام ١٨٤٠م، وكانت حالة الطريق يومئذ لا تسمح بزيادة هذا العدد حتى أنه كان من المتعذر على هذه العربات الثلاثين أن تسير خارج بعض الطرق الممهدة، ومع الاهتمام بتمهيد الطرق تزايد عددها لنقل الناس داخل المدينة وبلغ عددها الذروة في العقود الأخيرة من القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين واستمرت في التناقص التدريجي عبر القرن العشرين<sup>(٣)</sup>.

وكان ظهور العربات الفخمة التي تجرها الخيول أمرًا مدهشًا ومثيرًا للفضول، وقد كتب الرحالة «جوزيف ديستورميل» كان جميع المارة يقفون للتعبير عن إعجابهم

---

(١) مها عبد الوارث: ركائب الخديو إسماعيل، ٨.

(٢) فتحى مصيلحي: النمو العمراني للقاهرة، ٢٣، كلوت بك: لمحة عامة إلى مصر، ٣ أجزاء، ترجمة. محمد مسعود، ط٢، القاهرة - دار الموقف العربي ١٩٨١م، ٢: ٣١٦، إبراهيم صبحي: أعمال المنافع العامة، ٧٧.

(٣) فتحى مصيلحي: النمو العمراني للقاهرة، ٢٣، مها عبد الوارث: ركائب الخديوي إسماعيل وأسرته، ٢٠.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

الصامت بعربة الباشا التي بدت لهم أكثر إعجاباً من الأهرامات<sup>(١)</sup>.

وقد تنوعت تلك العربات ما بين الخاصة بالباشاوات وتلك الخاصة بنقل العامة أو نقل البضائع وأخرى خاصة بنقل المياه وغيرها خاصة بنقل الخضار وسنستعرضها فيما يلي:

العربة الكارو: لفظ «كارو» مشتق من اللفظ الإنجليزي "Cart"، تعتبر من وسائل النقل الهامة في مصر وتستخدم في حمل الأثقال والمتاع، وهي مازالت تستعمل حتى الآن، وتتكون هذه العربة من ألواح مسطحة مجموعة ومربوطة بمسامير إلى حوامل عرضية لتكون الإطار الخارجي الذي يركز على محور العجلات<sup>(٢)</sup>.

العربة شاربوت: "Chariot" ظهر طراز تلك العربات في مصر القديمة، وكانت كثيرة الاستعمال كما شاع ظهورها في الآثار القديمة في نقوش محفوظة من نينوي وبابل كانت تستعمل في الصيد وفي الحرب وهي عربة خفيفة يقف فيها المحارب مع السائق. وجسم العربة قد يكون مجدولاً من فروع لينة، ومفتوحاً من الظهر، ومحمياً من الأمام بلوحة عالية تربط بها جعبة الرماح والبلط والسياط، وأرضية العربة كانت عبارة عن لوحاً يثبت فوق محور العجل وكان العريش مثبتاً بعرض الأرضية المنخفضة وترتفع مقدمته حتى النير (وهو أعلى كاهل الحيوان)<sup>(٣)</sup>.

عربات أمنيوس: ذات عجلتين مرتفعتين قليلاً عن الأرض بمقاعد على الجانبين تجرها أربعة من الجياد وكانت سرعتها شديدة جداً<sup>(٤)</sup>، وقد أطلق على هذا النوع من العربات "Vans" وكانت تستخدم في السفر، وقد استخدمها المسافرون للانتقال من

---

(١) إلهام محمد على ذهني - مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر - سلسلة تاريخ المصريين رقم ٥٢، القاهرة - الهيئة العامة للكتاب ١٩٩٢، ٢٩٢.

(٢) مها عبد الوارث: ركائب الخديو إسماعيل، ١٠.

(٣) مها عبد الوارث: ركائب الخديو إسماعيل، ١٤.

(٤) إبراهيم صبحي: أعمال المنافع العامة، ٨٢.

شيهاء عبد الفتاح محمد الجرم

بولاق إلى السويس وكان طريقها ممهداً تتخلله محطات للاستراحة واستبدال الجياد كما كان يوجد به اسطبلات وفنادق للركاب، وقد ذكرت السيدة «أراندل باركر» في مذكراتها عن رحلة قامت بها إلى الهند في يناير ١٨٤٦م أنه عندما وصلت إلى بولاق عن طريق ترعة المحمودية كان هناك عربات أمينوبوس لنقلهم إلى الفندق<sup>(١)</sup>.

العربة الحنطور: وكان كبار التجار والأثرياء يستعملون في تنقلاتهم العربة «الحنطور» وهى عربة صغيرة ذات عجلتين، ولها غطاء من الجلد منطبق، ويجرها غالباً حصان أو أكثر وبها مقعد يتسع لراكبين، ويقودها سائق يجلس على مقعد مرتفع قليلاً، وقد تفنن كبار التجار والأثرياء بالقاهرة والمدن في تجميلها وربطها بأفخم وأجمل أنواع الخيول المطهمة، وكانوا يزودونها بمصايح الأستيلين، ويزخرفونها بأحسن طلاء، وقد تمسك بعض الأمراء وأصحاب الثراء بالعربة «الحنطور» وأصبحت في فخامتها عنواناً لمكانة صاحبها وميداناً للتباري في إبراز الأبهة.

عربات نقل البضائع والمواد والحاصلات: استخدمت عجلات نقل البضائع كثيراً في العصور الفرعونية وتدلنا على ذلك رسوم ونقوشات المعابد خاصة في عصر الدولة الحديثة وعصر البطالمة<sup>(٢)</sup>.

وقد استورد محمد على عدداً وافراً منها من فرنسا لنقل المواد اللازمة لإنشاء المصانع والمباني ورفع أتربة الآكام الحافة بمدينة القاهرة<sup>(٣)</sup>، وكان منها عربات نقل الأحجار لأشغال البناء وكانت ذات صندوق كبير وعجلات كبيرة القطر (سبعة أقدام تقريباً) حتى تتمكن من المرور بسهولة على الأراضي غير الممهدة<sup>(٤)</sup>.

(١) مها عبد الوارث: ركائب الخديو إسماعيل، ٢١.

(٢) كلوت بك: لمحة عامة إلى مصر، ٢: ٦٨٥.

(٣) أحمد الحنة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، ٢٢٣. كلوت بك: لمحة عامة إلى

مصر، ٢: ٦٨٥.

(٤) مها عبد الوارث: ركائب الخديو إسماعيل، ١٠.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

وقد شاع استعمال هذه العربات حتى صارت وسيلة النقل الوحيدة في الورش والمعامل<sup>(١)</sup> فألفها المصريون ونتيجة الإقبال عليها قام بعض المصريين بصناعة عربات عديدة لنقل البضائع والحاصلات<sup>(٢)</sup> أيضاً ظهرت عربات نقل المياه وكان مركب عليها صهريج لنقل المياه، وهى أيضا ذات عجلات كبيرة، وهذه العربات جميعها مصنوعة من الخشب<sup>(٣)</sup>. وقد اتخذها آخرون وسيلة للسفر والانتقال من مكان لآخر ولكن فى حدود ضيقة إذ إنه على الرغم من استعمال المركبات وعجلات النقل فإن الوسائل الشائعة فى النقل آنذاك هى الحيوانات<sup>(٤)</sup>.

وقد كان لانتشار هذا النوع من المركبات فى مصر باعثاً رئيسياً للحكومة على الاهتمام بتمهيد وشق الطرقات التى تصلح لسير هذه العجلات<sup>(٥)</sup>.

#### حرفة صناعة العربات والمركبات وتطورها

اعتمدت مصر فى بداية الأمر على العربات التى كانت تهدى إليها أو الاستيراد من الدول الأوروبية وكانت إدارة الإسطبلات الملكية تحتوى على مجموعة نادرة ومتنوعة من هذه العربات، ومع ذلك لم يكن أسلوب الاستيراد أو الهدايا المصدر الرئيسى لجلب العربات إلى مصر فقد كان هناك مصدر آخر وهو اللجان المتخصصة التى تقوم بعمل جولات بالمرور على ورش مشاهير التجار المصريين وانتقاء العربات ذات المواصفات المحددة، وتقوم بتحديد سعر الشراء المناسب وبعد الشراء تسحب العربة داخل ورش إدارة الإسطبلات الملكية فىتم تعديل الهيكل وتنجيد الفرش وتدهن بالطلاء اللازم ثم توضع عليها التيجان الملكية البارزة أو ترسم عليها، وتصبح بعد

(١) محمد عارف: خلاصة الأفكار فى فن المعمار، ١: ٢٣، كلوت بك: لمحة عامة إلى مصر، ٢: ٦٨٥.

(٢) زكى الرشيدى: تطور الصناعات فى مصر، ٢: ٢٧٨.

(٣) مها عبد الوارث: ركائب الخديو إسماعيل، ١٠.

(٤) زكى الرشيدى: تطور الصناعات فى مصر، ٢٠: ٢٧٨.

(٥) كلوت بك: لمحة عامة إلى مصر، ٢: ٦٨٥.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

ذلك معدة للاستعمال.

وفي عهد السلطان فؤاد أمر بإعادة تنظيم الركائب الملكية وزودها بأحدث العربات الفخمة والخيول العربية، كما أمر أن يتولى أمر إصلاح العربات وتجديدها والإشراف عليها بعض العمال المصريين بعد أن كان هذا العمل يحتكره الأجانب<sup>(١)</sup> الذى لا يمكن لأحد أن ينكر فضلهم فى التطورات المستمرة التى كانت تحدث فى تلك المركبات بحيث تكون أكثر راحة وأماناً.

ومع التطورات المستمرة فى تلك الحرفة بحيث تكون العربة أكثر راحة وأماناً كما سبق الذكر فقد تم تزويد أركان جسم العربة بسوست حديدية "Springs" تتصل بها حوامل التعليق مما يساعد على امتصاص الصدمات وتقليل تأرجح العربة، أيضاً كان لاستعمال اليايات فى العربات كوسيلة لحمل جسم العربة أثره الكبير فى تقليل اهتزاز العربة، وساعد على بناء عربات أكثر خفة كما عمل على راحة الركاب عندما تمر العربة على المطبات أو فى طرق وعرة.

وفى عام ١٨٠٤م سجل "Obadiah Elliot" براءة فكرته فى حمل جسم العربة على يايات بيضاوية؛ مما يؤدي إلى الاستغناء عن العمود الخشبي الثقيل أو العمود الحديدي الذى يربط بين العجلات الأمامية والخلفية أسفل جسم العربة ذات الأربع عجلات والذى كان متبعاً فى ذلك الوقت.

كما نجح "Sir Joseph White Worth" من خلال دراسته العلمية لتطوير سلاح المدفعية فى إنتاج حديد صلب فائق النقاء وتام التجانس ويمتاز بقوته الفائقة الذى عرف بالحديد المائى المضغوط "Fluid Compressed Steel" وعلى الفور تمكنت صناعة العربات من الاستفادة بنتائج هذا المنتج فى العربات المحمولة على يايات؛ مما أدى إلى خفتها وجمالها.

---

(١) مها عبد الوارث: ركائب الخديوي إسماعيل، ٢٢.



أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

وهناك تطور آخر تميزت به هذه الفترة ذلك أنه في عام ١٨٥٢م تم إدخال عنصر المطاط Rubber في صناعة العربات بحيث ساعدت على بناء منشأ يتكون من الخشب والحديد والزجاج وفي الوقت ذاته خاليًا من الأصوات المزعجة حيث وضعت مادة المطاط حول إطار العجلات.

وفي عام ١٨٩٠م بدأ استعمال الإطارات المملوءة بالهواء في عجلات العربة، وانتشر استعمال الإطارات الهوائية في العربات العامة والخاصة.

وهناك اختراع آخر ابتكره "Uriah Scott" حدث به تطور بعد ذلك عرف باسم المحور ذي الوسادة المطاطية Rubber cushioned axle وذلك بإدخال جوانات دائرية بين محور العجلة وصرتها، وبذلك تم عزل جسم العربة عن وعورة الطريق، وبعد بضع سنوات تمكن صانع عربات فرنسي من استخدام وسادات من المطاط بين محور العجل واليايات، وبذلك اكتسبت وسائل النقل التي تجرها الخيول على الطرق بعد هذه التحسينات المتتالية أكبر حدود السرعة والراحة، وتوافر في عربات السفر للنبلاء والأغنياء أقصى وسائل الراحة والأمان.

ولم يكن التطور على ذلك بل شمل أيضا الجمال في الخطوط الخارجية للعربة والإتقان من حيث البناء والتكوين؛ مما تطلب قدرات ومهارة خاصة عند صناع العربات.

كما نشط الفنانون في تزيين العربة وزخرفتها من الداخل والخارج وأصبحت العربة ميدانا يتنافس فيه الفنانون ومجالا تظهر فيه براعتهم؛ فقد رسم على الجوانب الخارجية للعربة لوحات فنية ذات ألوان جذابة ويوضع عليها الشعارات والأباليك المذهبة والحليات المجسمة، وكانت حوائط العربة من الداخل والأسقف تكسى بالأقمشة الفاخرة، ويستعمل الستان والحريير والقטיפ في تنجيد المقاعد المريحة، وفي عمل الستائر التي تنسدل على النوافذ، ويغطي السجاد أرضية العربة، كما امتدت يد الفنان تعمل في تزيين وزخرفة كل جزء في العربة مثل الفوانيس والمقابض، حتى عجلات

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

العربة كانت تطلّى وتزين بألوان مختلفة عن جسم العربة<sup>(١)</sup>.

### الأثر الحضارى لظهور المركبات والعربات

لقد اهتم محمد على بإنشاء الطرق البرية التى أطلق عليها اسم الطرق السلطانية<sup>(٢)</sup> تمييزاً لها عن غيرها ومن أهمها الطرق الموصلة من القاهرة إلى شبرا وقد غرست على حافتيها الأشجار فصارت من أفخم المسالك وأطولها.

وقد كانت رعاية محمد على واهتمامه بتلك الطرق فى تزايد مستمر سواء من ناحية تمهيدها أو توفير الأمن والأمان لها لتؤدى مهمتها على أكمل وجه، وفى ذلك الوقت كانت الدواب وكذا العجلات التى تجرها الدواب والخيول هى وسيلة النقل البرى المستخدمة فى نقل الركاب أو البضائع<sup>(٣)</sup>.

وكما كان للتطور الملحوظ الذى حدث فى النقل والمواصلات فى عهد أسرة محمد على أثره الكبير فى تزايد الإهتمام بتربية الخيول وإقامة العديد من الاسطبلات لها حيث كانت تلك الخيول هى التى تستخدم فى جر عربات الأسرة المالكة<sup>(٤)</sup> فقد كان له أثره أيضاً فى تطور الشوارع سواء بتوسيعها أو شق شوارع جديدة.

وقد كان لارتباطات إسماعيل السياسية والدبلوماسية بدول أوروبا وأنشطة قناصل هذه الدول واستقبال الملوك عند زيارتهم مصر تدعوه إلى إعداد الركائب المناسبة التى تخدم هذه الأغراض بما يليق بمكانة مصر، ولاستخدام تلك الركائب كان لابد من تطوير القاهرة وإعادة تخطيط الأحياء القديمة، وتمهيد الطرق الموجودة بها واستحداث طرق جديدة مستقيمة وطويلة وهو ما قام به إسماعيل ضمن مشروع شامل قام بتطوير المدينة القديمة وإنشاء القاهرة الحديثة ضمن مشروع أطلق عليه

(١) مها عبد الوارث: ركائب الخديو إسماعيل، ٢٣، ٢٤.

(٢) كلوت بك: لمحة عامة إلى مصر، ٢: ٦٨٢.

(٣) إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ٧٦، ٧٧.

(٤) كلوت بك: لمحة عامة إلى مصر، ٢: ٦٨٣، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ٧٧.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

باريس الشرق، وقد كان لتلك التطورات التي قام بها إسماعيل أثرها الكبير الذى شجعه على اقتناء العربات الملكية - بعد أن أصبحت الطرق تسمح بتوفير الراحة التامة للركاب.

ونستطيع أن نقول إن حلم إسماعيل باقتناء العربات الملكية الفخمة التي تحاكي العربات التي شاهدها في باريس، وكذلك العربية التي أهداها إليه الإمبراطور نابليون الثالث بمناسبة افتتاح قناة السويس هذا الحلم لم يكن ليتحقق لولا نشاط إسماعيل وحرصه على توفير الشوارع المستقيمة المرصوفة، والتي كانت تمثل نقلة حضارية بالنسبة للقاهرة، ذلك أن القاهرة كانت تفتقر إلى مثل هذه الشوارع ولم يكن يوجد بها سوى شارع واحد طويل وهو شارع الحسينية، وقد ساعدت مشروعات إنشاء الطرق ورصفتها على توفير الشرايين اللازمة لتسيير العربات الملكية التي تقدم طموحات إسماعيل في مظاهر العظمة والأبهة فضلاً عن كونها كانت سبباً مباشراً في تحسين البيئة وإزالة الأتربة وردم البرك ونشر النظافة في هذه المناطق التي تخترقها هذه الطرق<sup>(١)</sup>.

أولاً: توسيع الشوارع القديمة: لقد اتفق أكثر الرحالة الذين زاروا مصر في العصر العثماني أن شوارع القاهرة كانت ضيقة كثيرة التعاريج وكان أطولها الشارع الموصل من باب الحسينية إلى باب السيدة نفيسة وكان طوله يبلغ حوالى أربعة آلاف وستمائة وأربعة عشر متراً، ولم يكن بالقاهرة سوى أربعة ميادين فسيحة هي ميدان قراميدان تحت القلعة وميدان الرميلة بجواره وميدان بركة الفيل (بركة الفيل نفسها) وميدان الأزبكية (بركة الأزبكية نفسها)<sup>(٢)</sup> وقد كانت القاهرة في ذلك الوقت بإستثناء ضاحيتى بولاق ومصر القديمة يبلغ محيطها ٤ آلاف متر بينما تبلغ مساحتها

(١) مها عبد الوارث: ركائب الخديو إسماعيل، ص ١٥١، ١٥٢.

(٢) عبد الرحمن زكى: القاهرة تاريخها وأثارها، ٢٤٩، محمد الشتاوى: متنزهات القاهرة في

العصرين المملوكى والعثمانى، ط ١، القاهرة - دار الآفاق العربية ١٩٩٩م، ١٢.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

٧٩٣.٠٤ هكتارا<sup>(١)</sup> وإذا أضيفت إليها مصر القديمة وبولاق تصل مساحتها إلى ٨٨٣.٨ هكتارا وكانت القاهرة مضافة إلى منائها تفوق في الحجم كل العواصم الأوروبية فيما عدا لندن وباريس<sup>(٢)</sup>.

وأثناء الحملة الفرنسية قام الفرنسيون بإدخال بعض التنظيمات الإدارية على القاهرة بتقسيمها إلى ثمانية أقسام وتوسيع بعض شوارعها وشق شوارع جديدة وإدخال العادات الصحية للمدينة من نظافة وتجميل<sup>(٣)</sup>.

وقد اهتم الفرنسيون بتوسيع الشوارع وذلك لأنهم أولاً ولسهولة سير مركباتهم ثانياً حيث قاموا في ربيع الثاني ١٢١٣هـ / سبتمبر - أكتوبر ١٧٩٨م بهدم عدة جوامع ومباني في بركة الأزبكية لتوسيع الطرقات<sup>(٤)</sup>.

وبعد الحملة الفرنسية وتولى محمد على حكم مصر كان أول ما عنى به هو إزالة كيان الأنقاض ومخلفات الحملة الفرنسية من خرائب وأمر بإزالتها خارج المدينة<sup>(٥)</sup>،

---

(١) الهكتار هو وحدة مساحة فرنسية تساوي عشرة آلاف متر (محمد الششتاوى: متنزهات القاهرة، ١٣، حاشية ١).

(٢) جومار: وصف مصر (وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل) مع مقدمة عن التطور العمراني لمدينة القاهرة منذ إنشائها حتى سنة ١٨٠٠م، ترجمة وتعليق. أيمن فؤاد سيد، القاهرة - مكتبة الخانجي ١٩٨٨م / ١٤٠٨هـ، ٧٥، محمد الششتاوى: متنزهات، ١٢، ١٣.

(٣) جومار: وصف مدينة القاهرة، ٩٠، محمد الششتاوى: متنزهات، ١٣.

(٤) محمد حسام الدين إسماعيل: مدينة القاهرة من ولاية محمد على إلى إسماعيل (١٨٠٥-١٨٧٩م)، القاهرة - دار الآفاق العربية ١٤١٩هـ/١٩٩٩م، ١٨، الجبرتي، عبد الرحمن بن حسن (المتوفى ١٢٤١هـ/١٨٢٥م): عجائب الآثار في التراجم والأخبار، (الصدمة الفرنسية غزوة الغرب)، مطبعة بولاق، ١٢٩٧هـ، ٤: ٣٠٦، ٣١٥، ٣١٦، ٣٣٩، أمين سامي: تقويم النيل، ٢: ١٢١.

(٥) على باشا مبارك (المتوفى ١٣١١هـ/١٨٩٣م): الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة، ٢٠ جزء، طبعة بولاق، ١: ٢١٠، محمود محمد فتحي: العمارة الإسلامية في مصر خلال القرن ١٩ (أسرة محمد على بالقاهرة ١٨٠٥-١٨٩٩م)، رسالة دكتوراة، كلية الهندسة- قسم العمارة- جامعة القاهرة، ١٩٨٥م، ٥١٢.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

كما عمل على استكمال ما بدئه الفرنسيين بتوسيع الشوارع مما أدى معه إلى تغيير معالم وجه مدينة القاهرة ذلك التغيير الذى كان من متطلبات ذلك العصر<sup>(١)</sup> حتى يتناسب اتساع تلك الشوارع مع مرور العربات ولإحكام السيطرة على المدينة<sup>(٢)</sup>.

وفي ديسمبر ١٨١٣م طاف رجال الشرطة ومعهم مجموعة من القياسين قبل زفاف ابنة محمد على بشوارع القاهرة وكلما مروا بطريق يضيق عن القياس هدموا ما عارضهم من مساطب الدكاكين أو غيرها من الجهتين لإتساع الطريق لمرور العربات فأتلفوا كثير من المباني وذلك استعدادا لمرور العربات في حفل الزفاف<sup>(٣)</sup>.

وفي عام ١٢٣١هـ / ١٨١٥م أصدر محمد على أمرا عالياً بإعداد حملة من المهندسين للكشف عن منازل القاهرة وتقرير حالتها فإن وجدوا بها أو ببعضها خللاً أمروا أصحابها بهدمها وتعميرها، فإن عجزوا عن ذلك أمروا بالخروج منها وإخلائها ويعاد بناؤها على حساب الميري وتعتبر من حقوق الدولة<sup>(٤)</sup>.

واستمر هذا التغيير والتطوير طيلة حكم محمد على فقد أمر مصطفى أغا المحاسب في أغسطس ١٨١٨م الناس بقطع أرضية الطرقات والأزقة حتى العطف والحارات الغير نافذة فإضطر الناس إلى العمل بأنفسهم في قطع الأتربة أمام بيوتهم وحوانيتهم

---

(١) أشرف مسيحة عزيز مسيحة: التطور العمراني لمدينة القاهرة منذ النشأة وحتى أوائل القرن العشرين، مخطوط رسالة ماجستير، كلية الهندسة، قسم العمارة، جامعة القاهرة، نوفمبر ٢٠٠٢م، ١٦٢.

(٢) شحاته إبراهيم عيسى: القاهرة، مكتبة الأسرة، القاهرة - الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٩٩م، ٢٩٤.

(٣) الجبرتي: عجائب الآثار في التراجم والأخبار، تحقيق وشرح حسن محمد جوهر وآخرون، القاهرة - مطبعة لجنة البيان العربى ١٩٦٧، ٤: ٢١١-٢١٢، أشرف مسيحة: التطور، ١٦٢.

(٤) محمد حسام إسماعيل: مدينة القاهرة من عهد محمد على إلى إسماعيل، ٦٥، أحمد سعيد عثمان: التطور المعماري والعمراني بالقاهرة من عهد محمد على إلى عهد إسماعيل، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ١٩٩٩، ٥٠.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

ونقل الأتربة الناتجة عن ذلك خوفا من البطش بهم<sup>(١)</sup>.

وبالإضافة إلى اهتمام محمد على بتوسيع الشوارع القديمة فقد اهتم أيضًا بشق شوارع جديدة مثل شارع شبرا ١٨٠٨ م وشارع محمد على عام ١٨٤٥ م كما أعاد العمران إلى جزيرة الروضة وتم تمهيد بعض الطرق والجسور من المدينة إلى خارجها إلى قصور الطبقة الحاكمة الموجودة في ضواحي القاهرة مثل قصر محمد على في شبرا.

وقد وصل اهتمام محمد على بالطرق البرية أن أنشأ لها إدارة خاصة تتناول الأعمال المتعلقة بها وتتولى الإشراف على حركة نقل السائحين والبريد والبضائع وجعل مقر هذا الديوان بالعتبة الخضراء مكان سوق الخضار القديم بأول شارع الأمير فاروق (الجيش حاليًا) وكان من ضمن اختصاصاته الإشراف على استراحات ونزل الصحراء وحظائر الخيول وعربات الأمينبوس وطعام السائحين وراحتهم ثم أضيفت له شئون السفن والمراكب وما لبث محمد علي باشا أن اشترى شركات النقل البري كلها سنة ١٨٤٥ م<sup>(٢)</sup>.

واستكمالًا لهذا التطوير المستمر فقد بدأ في عام ١٨٤٧ م بترقيم شوارع القاهرة تحت إشراف أربعة من ضباط المدفعية<sup>(٣)</sup>، وقد ظل محمد على طيلة حكمه مهتمًا بالطرق اهتمامًا كبيرًا حيث كتب كتبخدا باشا إلى لبنان باشا في ١١ أبريل عام ١٨٤٨ يقول: «إنه من الضروري إرسال الكشوف اللازمة لتخصيص عدد الأنفار الواجب إرسالها من كل مديرية للعمل في شق وتمهيد الطرق...» وهو مما يدل على العناية بالطرق البرية آنذاك<sup>(٤)</sup>.

(١) أشرف مسيحة: التطور العمراني لمدينة القاهرة، ١٦٢.

(٢) على مبارك: الخطط التوفيقية، ١: ٢١٠، محمود فتحي: العمارة الإسلامية، ٥١٢، فتحي مصيلحي: النمو العمراني، ٢٣.

(٣) أندريه ريمون: القاهرة تاريخ حاضرة، ترجمة. لطيف فرج، القاهرة: دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع ١٩٩٤ م، ٢٦٤.

(٤) إبراهيم صبحي: أعمال المنافع، ٨٢، ٨٣.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

وقد استكمل خلفائه ما بدئه من تطوير سواء بتوسيع الشوارع أو شقها وخاصة في عهد الخديو إسماعيل وهو ما سنتحدث عنه لاحقاً.

شق شوارع جديدة: على الرغم من التطور السياسى والإقتصادى التى شهدته فترة حكم محمد على إلا أن عمران القاهرة لم يطرأ عليه أى امتداد حيث تركز الاهتمام الأكبر فى تلك الفترة على شق الطرق وتيسير النقل والمرور داخل المدينة المصمتة<sup>(١)</sup>.

هذا وكما لقيت الأحياء القديمة اهتماماً فإن الأحياء الجديدة تأثرت أيضاً بالنماذج الأوربية فى التخطيط وفق أسلوب التخطيط الشبكي؛ حيث يتكون النسيج العمرانى من شبكة من الطرق الطولية والعرضية مستقيمة ومتعامدة وتحصر فيما بينها الكتل السكنية<sup>(٢)</sup>.

وقد استمر تجديد وتطوير القاهرة فى عهد الخديوى إسماعيل وبدأت موجة الإصلاح بإزالة جزء كبير من الأطلال التى كانت مكدسة فى القاهرة وحول أسوارها القديمة وانتفع بالقدر الذى أزيل منها فى ردم البرك والمستنقعات التى كانت مباءة لكثير من الأمراض الفتاكة، وقد رأى بعد ذلك بثاقب بصره أن الحاجة ماسة إلى تنظيم الأحياء وإنشاء الميادين وشق الشوارع والحارات فأنجز ذلك كله بطريقة هندسية دقيقة تشهد له بالبراعة فى هذا المضمار، وبعد أن قام بإصلاح أحياء المدينة القديمة اتجه بعنايته وإهتمامه إلى استحداث أحياء صحية جديدة على الضفة الغربية للنيل وغيرها لمواجهة الزيادة المضطردة فى السكان<sup>(٣)</sup>.

وتعتبر القاهرة إسماعيل فى نظر علماء تخطيط المدن وتاريخ تطورها من أعظم المشروعات العالمية التى تمت فى ذلك العصر لما اشتملت عليه من دراسات فى

(١) فتحى مصيلحى: النمو العمرانى للقاهرة، ٢٣.

(٢) كلوت بك - لمحة عامة إلى مصر - القاهرة - مطبعة دار الموقف العربى، القاهرة ١٩٨٢ -

١٩٨٤، ١: ٣٥.

(٣) مصطفى بك فهمى: «عصر إسماعيل (القصور والمنشآت العامة والمتنزهات)»، مجلة العمارة،

مج ٥٥، العدد ٦، ٧، ١٩٤٥ م، ٨.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

التخطيط والتعمير الشامل ومعجزات في إخراجها إلى حيز الوجود، فقد كانت القاهرة عندما تولى إسماعيل باشا عرش مصر تمتد من منطقة القلعة إلى ميدان العتبة والأزبكية وكان يفصلها عن النيل مجموعة من البرك والمستنقعات والتلال والمقابر، وكان الإنحلال العمراني قد بدأ يدب في كثير من أحيائها السكنية المقفلة وقد كان الحافز الأساسى لإهتمام إسماعيل باشا بتخطيط مدينته الجديدة حملة الدعاية التى قام بها كتاب الغرب عندما تولى إسماعيل باشا الحكم ونادى بأن القاهرة قطعة من أوروبا فوصفوا القاهرة بقولهم (خير لك أن تسمع عن القاهرة من أن تراها)، كما وصفها البعض بأنها (عاصمة البعوض التى يعيش زائرها طوال العام تحت الناموسية)، (ومن يشرب من ماء النيل مرة يعود إلى بلاده ليعالج مما حمله معه من أمراض) وقد اتفق ذلك مع انتشار حمى الملاريا التى فتكت بالمئات من سكان القاهرة وانتشار الحمى المعوية كما كانت مياه خزانات المجارى تطفح فى الشوارع والميادين فيضع الجمهور قوالب الطوب ليمروا فوقها، فقام إسماعيل بوضع تخطيط القاهرة الجديدة التى أطلق عليها كتاب الغرب اسم (باريس الشرق) وذلك لتأثر تخطيطها فى كثير من نواحيه بالتخطيط الجديد الذى وضعه المهندس هاوسمان لباريس وقضى فيها إسماعيل باشا أيام شبابه ودراسته لذا فقد قام المهندس النمساوى الذى كلف بتخطيط القاهرة بنقل الكثير من عناصر تخطيط باريس ومعالم تعميرها إلى مشروع تخطيط القاهرة وذلك بناء على طلب إسماعيل باشا نفسه<sup>(١)</sup>.

وقد جعل فى تخطيطها جميع شوارعها وحراراتها على خطوط مستقيمة أغلبها متقاطع على زوايا قائمة وجعلت منازلها منفردة عن بعضها ودكت أرض شوارعها وحراراتها بالدقشوم وجعل فى جانب كل شارع وحارة استطراق للمشاة وجعل الوسط للعربات والحيوانات ومدت فى جميعها مواسير الماء للشرب ولرش أرضها

---

(١) سيد كريم: القاهرة عمرها ٥٠ ألف سنة، القاهرة - الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٩٩م، ١٤،



أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

وسقى بساتينها ونصبت بها فنارات الغاز لإضاءةها وتنويرها كما امتدت شبكة المجارى العمومية فيها والتي ضمت في عهده جميع الأنحاء مما كان له أثر ظاهر في الحالة الصحية فأصبحت من أبهج أخطاط القاهرة وأعمرها وسكنها الأمراء والأعيان<sup>(١)</sup>.

وقد أطلق على هذا الحر الجديد الذى أقامه الخديو إسماعيل اسم حى الإسماعيلية ذلك الحى الذى كان موقعه قديماً محله أرض اللوق وميدان الصالح نجم الدين والناصر محمد بن قلاوون وبستان الفاضل، وقبيل عهد الخديو إسماعيل كانت عبارة كثبان أتربة وبرك مياه وأراضى سباخ<sup>(٢)</sup>.

وفي عهد الخديو إسماعيل خطت شوارع كلوت بك بين باب الحديد والأزبكية وتم فتح الطريق بين العتبة الخضراء وقلعة صلاح الدين وجعل من بركة الأزبكية حديقة غناء وافتتحت رسمياً في عام ١٨٧٢م<sup>(٣)</sup>، كما شقت العديد من الشوارع سواء في عهده أو عهد من سبقه كما سبق وذكرنا عندما دعت الحاجة إليها تمهيداً لسير المركبات عليها وسهولة استخدامها حتى تؤدي الهدف المرجو منها وهو سرعة الوصول للأماكن المختلفة بأقل وقت ممكن نذكر من هذه الشوارع ما يلي:

١- شارع شبرا: يبدأ من ميدان رمسيس وينتهى في شبرا الخيمة، وقد فتح في سنة ١٨٠٨م حينما أنشأ محمد على قصر شبرا بقرية شبرا الخيمة في شمال فم الترعة الإسماعيلية ليكون طريقاً بين اقااهرة وهذا القصر الذى اشتهر بحداثته ونافورات<sup>(٤)</sup>،

---

(١) عبد الرحمن زكى: «قاهرة إسماعيل العظيم»، مجلة العمارة، مج ٥، العدد ٦ - ٧، ١٩٤٥م ٢٧، ٢٨، مصطفى فهمى: «عصر إسماعيل (القصور والمنشآت العامة والمتنزهات)»، مجلة العمارة - المجلد ٥ - العدد ٦، ٧، ٨؛ محمد حسام إسماعيل، مدينة القاهرة من ولاية محمد على إلى إسماعيل، ٢٥١.

(٢) عبد الرحمن زكى: «قاهرة إسماعيل العظيم»، ٢٧، ٢٨.

(٣) عبد الرحمن زكى: «قاهرة إسماعيل العظيم»، ٢٧، محمود فتحى: العمارة الإسلامية، ٥١٢.

(٤) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ١٣٩.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

وفي عام ١٨٨١ تم تمهيد شارع شبرا بالحجر الجيري، وتمت إنارته في العام التالي بمصاييح الغاز<sup>(١)</sup>.

٢- شارع الموسيقى: فتح في عهد محمد علي<sup>(٢)</sup>، وهو يبدأ من آخر شارع السكة الجديدة بجوار القره قول (قسم الشرطة حالياً) وآخره شارع العتبة الخضراء<sup>(٣)</sup> بين شارعى الأزهر والجيش (الأمير فاروق سابقاً) وهو يخترق حيا تجارياً ويقطعه شارع الخليج المصرى (بورسعيد حالياً)، ويسمى امتداده شارع السكة الجديدة حتى ميدان الأزهر ومسجد الحسين، وقد أطلق عليه فيما بعد شارع جوهر القائد<sup>(٤)</sup>.

٣- شارع السكة الجديدة: افتتح فى زمن محمد على باشا سنة ١٢٦٢هـ/ ١٨٤٤م وكان يبدأ من عند ترب الغريب وينتهى بأول شارع الموسيقى ويرجع السبب فى شقه إلى اتساع التجارة وكثرة سكن الاجانب ناحية الموسيقى والأزبكية إضافة إلى زيادة عدد العربات والتي كان يصعب سيرها داخل الأزقة القديمة ومع كثرة شكوى التجار وغيرهم من ضيق الحارات وتعطل حركة التجارة فصدر أمراً بشراء كافة الأملاك التى تقابل الشارع وشرع فى فتحه منذ عام ١٢٦٢هـ/ ١٨٤٤م، وجعل عرضه ٨م تقريباً بحيث يمر به جملان محملان دون مشقة، وذلك حتى ييسر دخول وخروج العربات وييسر حركة التجارة، وقد واستمر العمل به إلى عهد عباس باشا ثم إلى عهد الخديو إسماعيل صار ممتدا جهة الغريب ثم فى عهد الخديو توفيق عمل له رصيف حجرى ودكت أرضه<sup>(٥)</sup>.

٤- شارع عبد العزيز: أنشئ فى عهد الخديو إسماعيل وسمى باسم الخليفة

(١) مها عبد الوارث: ركائب الخديو إسماعيل، ١٥٢.

(٢) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ١٤٢.

(٣) على باشا مبارك: الخطط التوفيقية، ٣: ٨٤.

(٤) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ١٤٢.

(٥) على باشا مبارك: الخطط التوفيقية، ٣: ٨٢، ٨٣.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

السلطان عبد العزيز حينما زار مصر في عهد الخديوي إسماعيل وهو يمتد من ميدان العتبة الخضراء وينتهي بميدان الجمهورية (عابدين سابقاً)<sup>(١)</sup>.

٥- شارع القلعة (محمد على سابقاً): فتح عام ١٨٧٢م ويبدأ من ميدان العتبة الخضراء وينتهي عند مدرسة السلطان حسن وكان بأوله ترب الأزبكية وترب المناصرة، والتي أزيلت عند شقه حيث اخترق الشارع وسطها كما أزيلت عدة مساجد ومبان قديمة كان تحيط بتلك المقابر<sup>(٢)</sup>، وهو يمر بعدة أحياء قديمة وقد أقيمت واجهات المنازل التي تشرف عليه فوق بوائك مازال بعضها قائم للآن<sup>(٣)</sup>، ويشير المهندس والمؤرخ على باشا مبارك<sup>(٤)</sup> إلى إنشاء شارع محمد على البالغ طوله نحو ٢٠٠٠م، ويقول في وصفه «إن هذا الشارع من أعظم ما عمل بمدينة مصر القاهرة إذ بوجوده حصل نفع كبير وفوائد جمّة للعامة. وذلك كتنقية الهواء من الروائح الكريهة التي كانت توجب توالى الأمراض والأسقام على سكان الحارات والعطف التي قطعها - وبعد أن كانت جميع الجهات التي مر بها قليلة القيمة مشحونة بالقاذورات أصبحت بمروره منها عالية القيمة مرغوبة السكن».

٦- شارع كلوت بك: تم افتتاحه عام ١٨٧٢م في عهد الخديوي إسماعيل وسمى باسم الطبيب كلوت بك مؤسس مدرسة الطب بقصر العيني أيام محمد على، وهو يبدأ من ميدان رمسيس عند بداية شارع الفجالة (كامل صدقي اليوم) وينتهي بميدان الحازندار عند الطرف الشمالى الغربى لحديقة الأزبكية، وقد أقيمت واجهات منازل

(١) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة في ألف عام، ١٣٩.

(٢) على مبارك: الخطط التوفيقية لمصر، القاهرة - طبعة بولاق ١٣٠٥هـ، ٣: ٦٥، ٦٦، عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة في ألف عام، ١٤٠، مها عبد الوارث: ركائب الخديوي إسماعيل، ١٥٢.

(٣) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة في ألف عام، ١٤٠، مها عبد الوارث: ركائب

الخديوي إسماعيل، ١٥٢.

(٤) على مبارك باشا: الخطط التوفيقية لمصر، ٣: ٦٥، ٦٦.

شيهاء عبد الفتاح محمد الجرم

فوق بوائك جميلة وكان به عدد من الفنادق الصغيرة<sup>(١)</sup>، وقد ذكر على باشا مبارك أن طوله يبلغ ٨٥٠م<sup>(٢)</sup>.

٧- شارع ٢٦ يوليو: كان يعرف بشارع بولاق ثم عرف بشارع فؤاد الأول وأخيراً عرف بشارع ٢٦ يوليو، وهذا الشارع يبدأ من ميدان الخازندار ثم حديقة الأزبكية ويمتد ماراً بدار القضاء العالى فجمعية الإسعاف فمسجد أبى العلاء فكوبرى ٢٦ يوليو ثم يخترق حى الزمالك ماراً بنادى ضباط الجيش وينتهى عند كوبرى الزمالك<sup>(٣)</sup>.

٨- شارع العباسية: أحد شوارع القاهرة التى فتحت فى أواخر القرن ١٩م، وهو يبدأ من ميدان الجيش عند الحسينية وينتهى عند نفق العباسية حيث يبدأ شارع ٢٣ يوليو، ويتفرع منه عدة شوارع هامة تؤدى إلى العباسية الشرقية ويحتوى هذا الشارع على العديد من المدارس والمستشفيات<sup>(٤)</sup>.

٩- شارع قصر العينى: يبدأ من ميدان التحرير وينتهى عند فم الخليج، وقد فتح فى القرن ١٩م ويتفرع منه عدة شوارع جانبية كما يطل عليه العديد من المباني الحكومية<sup>(٥)</sup>.

١٠- شارع قصر النيل: يبدأ من ميدان التحرير ويقطع ميدان طلعت حرب (سليمان باشا سابقاً) ومصطفى كامل (سوارس سابقاً) وينتهى بميدان الأوبرا عند مسجد الكيخيا وبه عدد من المحلات التجارية والبنوك والمؤسسات الحكومية ومن أشهر مبانيه عمارة الايموبيليا<sup>(٦)</sup>، وكان أول من فكر فى تعمير هذا الشارع القائد

(١) عبد الرحمن زكى: موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ١٤١.

(٢) على باشا مبارك: الخطط التوفيقية، ٣: ١١٢.

(٣) عبد الرحمن زكى: موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ١٣٧.

(٤) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ١٣٩.

(٥) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ١٤٠.

(٦) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ١٤٠.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

إبراهيم باشا الأول، ويبلغ طول هذا الشارع ١٢٥٠ م<sup>(١)</sup>.

١١ - شارع محمد فريد (عماد الدين سابقاً): يمتد من شارع رمسيس وينتهي عند الناصرية ماراً بميدان مصطفى كامل وحى عابدين، وهذا الشارع شق محل الشاطئ الشرقى الأصلي للنيل، وينسب إلى عماد الدين غلام صلاح الدين الأيوبي، أما محمد فريد فهو السياسي المصرى الذى خلف مصطفى كامل فى رئاسة الحزب الوطنى<sup>(٢)</sup>، ويبلغ طول هذا الشارع ١٧٢٠ م<sup>(٣)</sup>.

١٢ - شارع الخليج المصرى: كان محله الخليج المصرى الذى كان يمد القاهرة بالماء حتى القرن ١٩ م حتى أنشئت شركة مياه القاهرة، وفى عام ١٨٩٦ م اشتركت شركة ترام القاهرة مع الحكومة فى ردمه ومد به خط الترام الذى يصل ما بين غمرة وباب الشعرية وميدان أحمد ماهر وعابدين والسيدة زينب إلى المدبح، وفى ٢٦ أغسطس ١٩٣٧ م صدر مرسوم بتوسيع شارع الخليج المصرى وتم العمل على عدة مراحل انتهت عام ١٩٥٣ م<sup>(٤)</sup> وهو يعد من أطول شوارع القاهرة ويبدأ من ميدان أبو الريش بالسيدة زينب وينتهى فى غمرة.

١٣ - شارع الجيش: فتح فى أول الثلاثينات وكان يسمى شارع الأمير فاروق ثم استبدل فى الأيام الأولى لثورة ٢٣ يوليو بشارع الجيش، وهو يبدأ من شمال ميدان العتبة الخضراء ويخترق حى باب الشعرية إلى أن يصل إلى مسجد الشعراى عند الميدان ملتقياً شارع الخليج المصرى ثم يستكمل امتداده إلى ميدان الجيش فى أول حى العباسية<sup>(٥)</sup>.

---

(١) عباس الطرابيل، شوارع لها تاريخ، طبعة خاصة أصدرتها الدار المصرية اللبنانية ضمن مشروع مكتبة الأسرة، ٥٣، ٥٥.

(٢) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ١٤١.

(٣) عباس الطرابيل، شوارع لها تاريخ، ٥٥.

(٤) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ١٣٨.

(٥) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ١٣٧، ١٣٨.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

## إنشاء الكبارى والجسور

كانت القناطر قديماً تمثل الكبارى فى العصر الحديث وقد ارتبطت ارتباط وثيق بالشوارع فى القاهرة إبان القرن التاسع عشر وما قبله حيث كان يمكن من خلالها المرور من شارع إلى آخر أو من حى إلى آخر إذا اعترضت ذلك مجارى المياه، وهو نفس السبب ذاته الذى من أجله أنشئت الكبارى فى العصر الحديث، وقد كان المجريين الرئيسيين فى القاهرة إضافة إلى النيل الخليج المصرى (خليج أمير المؤمنين) والخليج الناصرى، وقد فضل الناس السكنى طول ضفاف هذين الخليجين الذين كانا يشقان القاهرة ويحيطانها فى ذات الوقت حتى يتلاقيا عند منطقة الأميرية بالقرب من باب الشعرية وكان للطف هوائهما ولجمال منظرهما ورحابة البساتين التى تحف بهما أثر كبير فى تكدس العمران حولهما وهو ما انعكس بالتالى على ضرورة بناء وتشيد القناطر على هذه المجارى بداية من العصر الأموى وحتى ردمهما على العصر الحديث ومن أهم أمثلة القناطر كانت قنطرة عبد العزيز بن مروان وقنطرة السد وقناطر السباع.... الخ<sup>(١)</sup>.

كما كانت الجسور قديماً تقوم بنفس مهمة الكبارى أيضاً حيث أقيمت لسهولة الاتصال بين شاطئى النيل وبين الجزر وشاطئى النيل أو أى موقع آخر، وقد وجدت هذه الجسور منذ زمن الفتح العربى بين جزيرة الروضة وموقع بابليون، وبين الجزيرة وشاطئى النهر الأيسر وكان الروم قد قطعوا هذين الجسرين ثم أعاد العرب بناءهما زمن الخليفة المأمون فى سنة (٢١٠هـ/٨٢٥م) كما أصلحهما المعز لدين الله فى سنة (٣٦٤هـ/٩٧٥م) والسلطان الظاهر بيبرس فى سنة (٦٦٤هـ-١٢٦٥م)<sup>(٢)</sup> وقد أعيد استخدام هذه الجسور زمن الحملة الفرنسية حيث وجد هذين الجسرين موقعين على

(١) إبراهيم صبحى، أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣١.

(٢) جومار: وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل، ٣٣٤، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة

بالقاهرة، ٨٣٥، ٨٣٦.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد علي

خريطة الحملة الفرنسية لجزيرة الروضة ومصر القديمة، وقد قام الفرنسيون في شهر شوال سنة ١٢١٣هـ/ ١٧٩٧م بعمل جسرًا من مراكب مصطفة وعليها أخشاب مسمرة من بر مصر بالقرب من قصر العينى إلى الروضة قريبًا من موضع طاحون الهوا تسير عليه الناس بدوابهم وأنفسهم إلى البر الآخر كما عملوا جسرًا عظيمًا من الروضة إلى الجزيرة<sup>(١)</sup>.

وفي القرن التاسع عشر وبالتحديد في عهد الخديو إسماعيل تم عمل الكبارى الجسيمة على النيل والجزر التى تتخلله وهذه الكبارى كانت حديثة بكل معنى الكلمة وكانت تهدف إلى تحقيق أكبر قدر من خدمة الناس ومنفعتهم<sup>(٢)</sup>، فقد كانت الكبارى ذات أهمية كبيرة فى تسهيل طرق النقل والمواصلات وجعلها سهلة وميسرة بما تسببه من خفض مستوى تكديس العربات بالشوارع وكانت معظمها أنشئ على النيل لتسهيل عبور المشاة والمركبات من وإلى شاطئي النيل ولولا تطور وسائل النقل والمواصلات ما دعت الحاجة إلى التفكير فى إنشاء تلك الكبارى والتي نذكر منها على سبيل المثال:

١- كوبرى قصر النيل: أنشئ فى عهد الخديو إسماعيل فى الفترة من سنة ١٨٦٩ - ١٨٧٢م ليصل القاهرة بشرق الجزيرة الوسطى<sup>(٣)</sup>، حيث عهد إلى شركة " Fives lille" الفرنسية بتنفيذ هذه الفكرة<sup>(٤)</sup> بشأن أعمال كوبرى على بحر النيل ليصل بين الجزيرة وقصر النيل بمبلغ وقدره مليونان وسبعمائة وخمسون ألف فرنك<sup>(٥)</sup>، وقد

(١) الجبرتى: عجائب الآثار، ٤: ٢١٩، ٢٢٠، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٦.

(٢) إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٦.

(٣) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية

١٩٨٧م، ٣٢٥.

(٤) أمين سامى: تقويم النيل، ٣/ ٨١٥: ٢، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٦،

٨٣٧، عباس الطرابيلى، شوارع لها تاريخ، ٦٠.

(٥) أمين سامى: تقويم النيل، ٣/ ٨١٥: ٢، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٦،

٨٣٧.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

تكلّف نحو ١٠٥ آلاف من الجنيهات على<sup>(١)</sup>.

ويعد هذا الكوبرى هو أول كوبرى يشيد على نيل القاهرة فمع إنشاء سراى الجيزة لم يعد من اللائق إبقاء العبور من شاطئ إلى شاطئ على صف من المراكب المربوطة بعضها إلى بعض ممدود عليها ألواح من الخشب فأصبح من الضرورى إنشاء كوبرى يتناسب مع فخامة الأحياء التى سيربط<sup>(٢)</sup>.

وقد افتتح الكوبرى رسمياً فى ١٠ فبراير سنة ١٨٧٢ وبلغ طوله ٤٠٦ متراً<sup>(٣)</sup> وعرضه ١٠ متر ونصف المتر منها ٣ متر للأفاريز وله فتحتان ملاحيتان ويدار الجزء المتحرك منه باليد.

وقد صنعت الأربعة أسود لوضعهم على رأس الكوبرى من البرونز فى إيطاليا<sup>(٤)</sup>، وقد بلغت أثمانهم ومصاريقهم بلغت ١٢٨٦ كيسة<sup>(٥)</sup>.

وفى عام ١٩٢٠ تمت عملية ترميم شامل لجسم الكوبرى وفى أول سنة ١٩٣١ توقف المرور من على هذا الكوبرى واقتضت الضرورة وضع مشروع الكوبرى الجديد فى إطار التنفيذ ووضع الملك فؤاد حجر الأساس فى ٤ فبراير سنة ١٩٣١ وافتتح فى مارس سنة ١٩٣٣<sup>(٦)</sup>، وكان هذا المشروع يهدف إلى توسعت الكوبرى بما

---

(١) إلياس الأيوبى: تاريخ مصر فى عصر الخديوى إسماعيل باشا، ١٥٣، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٦.

(٢) إلياس الأيوبى: تاريخ مصر فى عصر الخديوى إسماعيل باشا، ١٥٣، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٦.

(٣) أمين سامى: تقويم النيل، ٢/٣: ١٢٧٣، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٧، عباس الطرابيل، شوارع لها تاريخ، ٦٠.

(٤) أمين سامى: تقويم النيل، ٣/٣: ١٢٧٣، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٧.

(٥) كانت كل كيسة تحتوى تقريباً على خمسة جنيهات (إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٧).

(٦) عبد الرحمن زكى: موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية ١٩٨٧م، ٣٢٥، إلياس الأيوبى: تاريخ مصر فى عصر الخديوى إسماعيل باشا، ١٥٣، إبراهيم صبحى =



أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

يتناسب مع ظهور السيارات ووسائل المواصلات الأخرى، وقد سهّل هذا الجسر الذهاب إلى النادى الخديوى (نادى الجزيرة)<sup>(١)</sup>، وقد أصبح طوله بعد التجديد حوالى ٣٨٢م و ٢٠سم وعرضه ٢٠م<sup>(٢)</sup>.

٢- كوبرى الزعفرانى: أنشئ على الخليج الزعفرانى ليربط منطقة عمرة بمنطقة الظاهر وكان يعلو خطوط السكك الحديدية المتجهة نحو المطرية وكان هذا الخليج يسير محاذياً لخطوط السكك الحديدية فى هذه المنطقة ولذلك كان الكوبرى يسمى أحياناً بكوبرى الخليج الزعفرانى<sup>(٣)</sup>، وكان ينحصر بين محطتى كوبرى الليمون ومحطة الدمرداش وقد بلغ طوله ٣٠ متر وعرضه حوالى ١٠ متر بخلاف الإفريزين وكان من المعدن وقد تم عمله فى الفترة ما بين سنتى ١٨٨٠ - ١٨٨٥م<sup>(٤)</sup>.

٣- كوبرى إمبابية: يقع شمال كوبرى بولاق أبو العلا (٢٦ يوليو) ليصل القاهرة بمحافظات الوجه القبلى، أنشئ بين عامى ١٨٨٨ - ١٨٩٠م<sup>(٥)</sup>، وهو أحد الإنشاءات المرتبطة بالسكك الحديدية حيث أنشأ ليربط خطوط سكك حديد الوجه البحرى بخطوط سكك حديد الوجه القبلى حيث تم استحضار اثنين من المتصلين فى الحسابات الرياضية من أوروبا للمساعدة فى رسم الكوبرى واختيار أفضل العطاءات المقدمة من الدول الأوروبية من أجل إقامة هذا الكوبرى للمنافع العمومية وتم

---

=السيد غندر ثابت: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٦، ٨٣٧، عادة فاروق أبو الفتوح: الخروج من الأسوار تحديث مدينة القاهرة، القاهرة - دار الكتب والوثائق القومية ٢٠١٦م، ٢٦١، ٢٦٠.

(١) إلياس الأيوبى: تاريخ مصر فى عصر الخديوى إسماعيل باشا، ١٥٣، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٦.

(٢) عباس الطرابيلى، شوارع لها تاريخ، ٦٢.

(٣) دار الوثائق القومية: وزارة الأشغال العمومية، محطة ٨/٨/٨ أشغال، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ٨٣٩.

(٤) إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ص ٨٣٩.

(٥) دار الوثائق القومية: محطة ٣/ب سكك حديد، عبد الرحمن زكى: موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ٣٢٥، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ٨٣٨، ٨٣٩.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

الاستغناء بهذا الكوبرى عن المعدية البخارية التى كانت تعبر القطارات النيل من خلالها وتكلف إنشاء الكوبرى وبعض الأعمال المكملة لذلك مبلغ ٣٠٠.٠٠٠ جنيه تم اقتراضه من أوروبا وتم تخصيص مساحة من الأرض قدرت بنحو ٣٢٦ متراً وذلك من أجل إتمام الأعمال الإنشائية للكوبرى تم نزع ملكيتها من أصحابها للمنافع العمومية وتم تعويضهم عنها وصنع هذا الكوبرى بأكمله من الحديد وهو الكوبرى الوحيد الذى تدار فتحاته الملاحية بالكهرباء<sup>(١)</sup>، وقد أعيد إنشائه ١٩١٢-١٩٢٥ م، ويمر بأسفله شارع كورنيش النيل<sup>(٢)</sup>، وكان طوله يصل إلى ٤٩٠ م وعرضه ٩ م وحمولته ٣٠ طن وخصص الدور العلوى منه للمشاة والنقل البطحى، وكان هذا الكوبرى يصل القاهرة بمحافظات الوجه القبلى<sup>(٣)</sup>.

٤- كوبرى محمد على: وهو من ضمن الكبارى التى أنشأت فى مطلع القرن العشرين وقد أنشأ لوصول القاهرة بجزيرة الروضة عند القصر العينى، وبلغ طول هذا الكوبرى ٦٧ متر على ثلاث فتحات وأسسها عبارة عن اسطوانات عملت بطريقة الضغط الجوى ويصل هذا الكوبرى الآن مستشفى قصر العينى بمستشفى فؤاد الأول وقد سمي بكوبرى محمد على نسبة إلى الأمير محمد على ابن الخديوى توفيق الذى بنى قصره هناك وقد أنشأ هذا الكوبرى فى عهد الخديوى عباس حلمى الثانى سنة ١٩٠٨ ويبلغ عرض الكوبرى ١٥ متراً منها ١٢ متر لبحر الطريق و١.٥ متر عرض كل إفريز من الإفريزين وقد بلغت تكاليفه ١٦.٥٠٠ جنيه<sup>(٤)</sup>.

٥- كوبرى عباس: أقيم عام ١٩٠٨ م فى عهد الخديوى عباس باشا حلمى

---

(١) دار الوثائق القومية: محفظة ٣/ ب سلك حديد، إبراهيم صبحى، أعمال المنافع العامة، ٨٣٨،

(٢) عبد الرحمن زكى: موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ٣٢٥.

(٣) غادة فاروق أبو الفتوح: الخروج من الأسوار تحديث مدينة القاهرة، ٢٦٠.

(٤) دار الوثائق القومية: محفظة ٨/٨ ب أشغال، إبراهيم صبحى، أعمال المنافع العامة، ٨٣٩.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

الثانى<sup>(١)</sup> على النيل لوصول جزيرة الروضة بالجيزة، وقد بلغ طول الكوبرى ٥٣٥ وله ثمان فتحات ثابتة طول كل منها ٤٢.٧٦ مترًا وله أيضًا فتحتان طول كل منهما ٤٣.٥٣ مترًا وفتحتان أخريان طول كل منهما ٢٠.٥٧١ متر ثم له بعد ذلك فتحة ملاحية متحركة طولها ٦٥.٦٤ متر ويبلغ عرض هذا الكوبرى ٣٠ مترًا منها ١٥ متر لبحر الطريق ومتران ونصف عرض كل إفريز من الإفريزين ويمر عليه شريط مزدوج من أشرطة الترامواى الموصلة للجيزة وقد تكلفت عملية إنشائه ١٨٠.٠٠٠ جنيه<sup>(٢)</sup>، وقد رمم سنة ١٩٦٠ ثم هدم عام ١٩٦٦ لإقامة كوبرى آخر جديد مكانه<sup>(٣)</sup>.

٦- كوبرى الملك الصالح: أنشئ لوصول القاهرة عند دير النحاس بالقرب من منطقة مصر القديمة بجزيرة الروضة وصار تسلمه من السير ويليام أورل فى عهد سمو الخديوى عباس باشا حلمى الثانى سنة ١٩٠٨ وبلغ طوله ٨٣ متر ويتكون من ثلاث فتحات واسعة عبارة عن اسطوانات خرسانية عملت بطريقة الضغط الجوى وكان عليه شريط مزدوج من أشرطة الترامواى الموصلة للجيزة عبر كوبرى عباس، وقد بلغ عرضه ١٥ م منها ١٢ لبحر الطريق وثلاثة أمتار لكل إفريز من الإفريزين وبلغت تكاليف إنشائه ١٩٥ ألف جنيه<sup>(٤)</sup>.

٧- كوبرى بولاق أبو العلا (٢٦ يوليو): كان يسمى أحيانًا كوبرى الساحل وأنشئ فى سنة ١٩٠٦ وكان بهدف الربط بين منطقة بولاق أبو العلا وجزيرتها (الزمالك) وكان هذا الكوبرى يمتد من آخر شارع بولاق أبو العلا (فؤاد سابقًا)

---

(١) عبد الرحمن زكى: موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ٣٢٦، فرج، فؤاد: القاهرة، تاريخ المدن القديمة ودليل المدينة الحديثة، القاهرة: مطبعة المعارف بمصر ١٩٤٤م، ٢: ٣٨٨: ٣٨٩، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ٨٤٠.

(٢) فؤاد فرج: القاهرة، ج٢، ص ٣٨٨: ٣٨٩، إبراهيم صبحى، أعمال المنافع العامة، ص ٨٤٠.

(٣) عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية

١٩٨٧م، ٣٢٦.

(٤) إبراهيم صبحى، أعمال المنافع العامة، ٨٤٠.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

ويعبر النيل ليصل إلى الزمالك وقد راعت مصلحة التنظيم في ذلك توسيع آخر الشارع وجعله ميداناً واسعاً حتى يتمكن من استغلال هذا الكوبرى على أكمل وجه<sup>(١)</sup> كما تم إنشاء رصيف على ساحل النيل ببولاق أيضاً لموافقة ذلك الأعمال الإنشائية التي تتم في الكوبرى وقد تم نزع الأملاك اللازمة لهذه الأعمال وبلغت مساحتها ٩١٣٢ متر تقريباً وصمم هذا الكوبرى مسيو لسنى وساعده كل من رابوت مهندس الجسور والكبارى بباريس والمهندس بنيامين باكر وتم إنشاء الكوبرى بالفعل وافتتح للجمهور وكانت تمر عليه إضافة إلى المشاة خطوط الترمواى التي تصل ببولاق بالقاهرة والزمالك وكان بكوبرى أبو العلا فتحتان ملاحيتان يستعملان وقت الحاجة لعبور المراكب في النيل بهذه المنطقة<sup>(٢)</sup>، وكانت حمولته ٢٠ طن، طوله ٢٧٥م، عرضه ١٢م، وكان له ٦ فتحات ثابتة<sup>(٣)</sup>.

٨- كوبرى الزمالك: أقامته شركة فيف - ليل سنة ١٩١٢م على فرع النيل الغربى، كانت حمولته ٢٠ طن، طوله ١٢٥م، وعرضه ١٢م، طول كلا من فتحتيه الملاحيين ٢٠م والثابتين ٢٨م وسمك الأرضية الخرسانية ٢٨سم<sup>(٤)</sup>.

٩- كوبرى الجلاء (كوبرى البحر الأعمى): أنشئ هذا الكوبرى عام ١٨٧٢<sup>(٥)</sup> وهو يقابل كوبرى قصر النيل على الفرع الغربى للنيل ويصل الجزيرة بالجيزة، وقد أنشأه مسيو غازة مهندس القومبانية الفرنساوية المعروفة فيف ليل<sup>(٦)</sup>، وقد أعيد بناء

(١) دار الوثائق القومية: محفظة ٨/٨ / د أشغال، إبراهيم صبحى، أعمال المنافع العامة، ٨٣٨.

(٢) دار الوثائق القومية: محفظة ٨/٨ / و أشغال، إبراهيم صبحى، أعمال المنافع العامة، ٨٣٨.

(٣) عبد الرحمن زكى: موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ٣٢٥.

(٤) عبد الرحمن زكى: موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ٣٢٦.

(٥) إلياس الأيوبى: تاريخ مصر فى عصر الخديوى إسماعيل باشا، ١: ١٥٣، إبراهيم صبحى: أعمال

المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٨.

(٦) إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٨.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد علي

هذا الكوبرى بمعرفة شركة كليفلا الهندسية سنة ١٩١٤م<sup>(١)</sup> وسمى كوبرى الإنجليز<sup>(٢)</sup>، وقد كان طوله يبلغ حوالى ١٢٠م وعرضه ١١.٩م ويتكون من حارتين لكل اتجاه وعرض رصيف المشاة ٣.٦م وحمولته ٣٠ طن<sup>(٣)</sup>، وقد اشتهر بكوبرى بديعة حيث كان كازينو بديعة مصابنى فى موقع شيراتون القاهرة وعقب ثورة يوليو أطلق عليه كوبرى الجلاء<sup>(٤)</sup>.

#### الفصل الرابع: الأثر الحضارى لنشأة خطوط السكك الحديدية والترام

مع تطور القاهرة العمرانى بداية القرن العشرين تم نشأة الخطوط الأساسية للشبكة الحديدية المصرية ثم تم إدخال شبكة الترام ذلك أن العلاقة وثيقة بين وسائل النقل والمواصلات ونمو المدن، وقد كان للتطور الهائل فى وسائل المواصلات فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر أثره الكبير فى تحديد ورسم خريطة النمو العمرانى واتجاهاته فى القرن العشرين خاصة شبكة حديد الضواحي التى امتدت من القاهرة<sup>(٥)</sup>.

وقد عرفت مصر السكك الحديدية فى بدايتها الأولى واستفادت منها بشكل كبير حيث ساعدت على زيادة النمو العمرانى والإقتصادى بالمناطق التى مرت بها<sup>(٦)</sup>، وقد

---

(١) إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٨، عبد الرحمن زكى، موسوعة مدينة القاهرة، ٣٢٥.

(٢) إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٨.

(٣) غادة فاروق أبو الفتوح: الخروج من الأسوار تحديث مدينة القاهرة، القاهرة - دار الكتب والوثائق القومية ٢٠١٦ م، ٢٦٠.

(٤) إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ٨٣٨.

(٥) فتحى مصيلحى: النمو العمرانى، ٢٦، ٢٥.

(٦) عبد الرحمن محمد عبد القادر موسى: عمارة السكك الحديدية فى مصر (دراسة توثيقية)، مخطوط رسالة ماجستير، كلية الهندسة، قسم العمارة، جامعة القاهرة، مارس ٢٠٠٧م، ٨٨، محمد أمين حسونة: مصر والطرق الحديدية، ١٩٣٨م، ١٤٨.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

أنشئ أول خط للسكك الحديدية سنة ١٨٥٤م<sup>(١)</sup> وبهذا تعتبر مصر أول دولة في الشرق الأوسط تدخل نظام النقل بالسكك الحديدية كما تعتبر أول مملكة إفريقية استخدمت السكك الحديدية<sup>(٢)</sup>.

وقد كان للتطور الهائل الذى حدث فى وسائل النقل والمواصلات وما صاحبه من تطور فى الطرق المختلفة التى مهدت لأجل إنشاء وسائل النقل الحديثة أثره الكبير فى نمو المدن وتطورها ويمكن القول أن النقل أحدث إنقلابا كبيرا فى المجتمع وأثر فى نموه المعمارى والعمرانى وأصبحت المدينة تقاس فى كل مكان بمدى سهولة المواصلات وإنتشارها، كما أن خدمات النقل والمرور لا يمكن لها أن تتحقق دون وجود تكامل بين وسائل النقل والمرور المختلفة داخل المدينة<sup>(٣)</sup>.

هذا وإنه لا يمكن نكران فضل الخديوى إسماعيل باشا على النقل والمواصلات فى مصر بصفة عامة والسكك الحديدية بصفة خاصة حيث كان بداية عهده فى الحقيقة هو البداية الفعلية للتطور الذى تتمتع به مصر الآن فى وسائل النقل والمواصلات حتى ليتمكن القول بأن ما أنشأه من خطوط حديدية كانت الأسس التى بنيت عليها الخطوط فى العهود التالية وخاصة فى عهد الإحتلال البريطانى والتى كانت غالبيتها

---

(١) عبد الرحمن موسى: عمارة السكك الحديدية فى مصر، ٤٣، ٤٤، أبو الفتوح قطامش: حول السكك الحديدية والبلاد العربية، مجلة سكك حديد الحكومة المصرية، يناير ١٩٥٦م، ١٣.

(٢) عبد الرحمن موسى: عمارة السكك الحديدية فى مصر، ٤٤، لبيب أفندى عبد الله أمين: تطور النقل والمواصلات، مجلة سكك حديد الحكومة المصرية، يناير ١٩٣٨م / ٤٦.

(٣) على فهمى الداغستاني: النقل، مجلة سكك حديد الحكومة المصرية، عدد إبريل ١٩٥٧م، ٩، للمزيد من المعلومات عن السكك الحديدية انظر (كتاب جغرافية النقل فى مصر، مجموعة من العلماء من بينهم أ.د محمود عبد اللطيف عصفور، ود. سعيد أحمد عبده، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٨٦م)، عبد الرحمن موسى: عمارة السكك الحديدية فى مصر، ١، إسراء أسامة محمد: العلاقة بين شبكة مسارات المشاة وشبكة مترو الأنفاق (دراسة حالة منطقة شبرا- القاهرة)، رسالة ماجستير، كلية الفنون الجميلة، جامعة حلوان، قسم العمارة، ٢٠٠٢م، ١٣، C.S papacortas & P.D. prevedouros- Transportation Engineering and planning, 1993, p251

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد علي

تفرعات من خطوط إسماعيل<sup>(١)</sup>.

فقد أمر بإنشاء سكة حديد حلوان في شوال ١٢٨٨هـ / ١٨٧٢م<sup>(٢)</sup>، ثم أصدر أمرا إلى ناظر الجهادية ومحافظة مصر في ٢ جمادى الأولى ١٢٩٣هـ / ٢٦ مايو ١٨٧٦م بالإسراع في إنشاء محطة لها بميدان محمد علي واستعملت وجرى عليها الوابور في ٦ محرم ١٢٩٤هـ / ٢١ يناير ١٨٧٧م، كان أولها ميدان محمد علي بقرة ميدان تجاه مصطبة المحمل، فمقابر سيدى جلال إلى شرق الإمام الشافعى إلى محطة البساتين فمحطة طرا شرقى المباني العسكرية التى أنشأها إسماعيل فمقابر منطقة طرا الأسمت الحالية التى كانت لعمال المحاجر المجاورة فى العصر المصرى القديم ثم محطة المعصرة فمحطة حلوان<sup>(٣)</sup>، وفى ٣٠ إبريل ١٨٨٨م أصدر الخديوى إسماعيل أمرا بإنشاء خط يوصل فرع عين الصيرة بسكة الميدان القديمة وإعتبار هذا الفرع من المنافع العمومية كما أمر بنزع ملكية الأراضى اللازمة لعمل هذه الوصلة<sup>(٤)</sup>.

كما صدر أمر آخر فى ٣ سبتمبر ١٨٩٠م يتضمن وصل نهاية الفرع الموصل بين محطة السيدة زينب ومحاجر عين الصيرة بسكة الميدان القديمة<sup>(٥)</sup>.

ويعتبر خط سكة حديد حلوان من أهم الخطوط حيث يصل هذا الخط ما بين

---

(١) فاطمة علم الدين عبد الواحد: تطور النقل والمواصلات الداخلية فى مصر فى عهد الإحتلال البريطانى (١٨٨٢-١٩١٤م)، مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر (مصر النهضة)، القاهرة - الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٨٩م، ٤٧.

(٢) تم مد خط حلوان ١٨٧٣م (فتحى مصيلحى: النمو العمرانى، ص ٢٥)، مصطفى فهمى: عصر إسماعيل، مجلة العمارة، ٩.

(٣) على مبارك: الخطط التوفيقية، ٣: ١٠٦، ١٠: ٨٠، ٨٢، أمين سامى: تقويم النيل، ٣/٣: ١٣٣٨، ١٤٣٨، ١٤٣٩، ١٤٥٨، حسام إسماعيل، مدينة القاهرة من ولاية محمد على إلى إسماعيل، ٣١٨.

(٤) دار الوثائق القومية: منافع عامة، القاهرة، مجلس وزراء نظارة أشغال، رقم المحفظة (أ/٨/٨) رقم المجموعة (٣٨١ أشغال)، التاريخ (٢/١٠/١٨٩٠م).

(٥) دار الوثائق القومية: رقم المحفظة (أ/٨/٨).

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

القاهرة وحلوان مبتدئا من محطة الميدان بجوار القلعة، وكان طول هذا الخط ٢٥ كم.

وينحصر تاريخ الخط في خمس فترات مختلفة بيانها كالتالى:

**الفترة الأولى:** وهى من سنة ١٨٧٣ : ١٨٧٩ م وهى فترة الخط الحربى وسمى بذلك لأن الخديوى إسماعيل مد هذا الخط لخدمة المصانع الحربية بالقلعة وطرة مارا بالبساتين عن طريق المعادى<sup>(١)</sup> وقد اقتصر استعماله على خدمة الجيش ثم أنشأت السلطة المحلية محطة الجبخانة حيث يتفرع خط معمل البارود خلف القلعة ومحطة البساتين ومحطة المعادى الأولى على النيل ثم محطة طرة البلد، ولما اتضحت للحكومة فوائد منطقة حلوان سنة ١٨٦٨ م رأى الخديوى تسهيلا لإستغلالها مد هذا الخط إلى حلوان الحمامات وتم ذلك سنة ١٨٧٥ م بمعرفة الجيش وبدئ فى استغلاله سنة ١٨٧٧ م وجعلت محطته الرئيسية بميدان القلعة حيث محطة الميدان وخصص قطاران للركاب أحدهما يسير من محطة الميدان إلى حلوان والآخر يسير من محطة مصر إلى حلوان عن طريق العباسية<sup>(٢)</sup> وقد ألغى خط سير القطار الثانى بعد ثلاثة شهور لعدم الإقبال عليه واقتصر دوره على خدمة الجيش بمنطقة العباسية<sup>(٣)</sup>.

**الفترة الثانية:** من سنة ١٨٧٩ : ١٨٨٨ م وفيها حدثت الأزمة المالية وتنازل إسماعيل باشا عن العرش فقررت الحكومة وقف الإنفاق على هذا الخط وسلمت إدارته لنظارة الأشغال العمومية ولقد كان للإدارة الحربية التى تولت مد الخط إلى حلوان فضل إنشاء مبانى محطات الميدان وطرة وحلوان المستعملة إلى اليوم ويوجد فى محطة الميدان أثر ورشة للوابورات ومعالم صينية لتدويرها قطرهما ١٣ م وقد أحيطت المحطة بسور أقيم جزءه الغربى فوق سور مصر القديم وقد تفرع من هذا الخط عند

---

(١) دار الوثائق القومية: محفوظات مجلس الوزراء، محفظة (٣/ى) / وثيقة ٣، ٤، ٦، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة بالقاهرة، ١١٧.

(٢) فؤاد فرج: القاهرة، ١ : ١٤٠، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ١١٧.

(٣) دار الوثائق القومية: محفوظات مجلس الوزراء، محفظة (٣/أ)، وثيقة ٣.



أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

محطة الجبخانه والمواصلات خطوط موصلة للمحاجر يقطعها عند محطة طرة والمعصرة خطوط حديدية واصلة بين محاجر طرة والمعصرة وبين النيل وقد كانت القضبان المستعملة في هذا الخط من الحديد ومركبة على القصب<sup>(١)</sup>.

أما الفترة الثالثة: في ٣٠ إبريل سنة ١٨٨٨ م إلى ١٠ يونيو ١٩٠٤ م وفيها أصدر مجلس النظار قرارًا بمنح إمتياز خط حلوان الممتد من محطة الميدان إلى محطة حلوان الحمامات مع إنشاء خط حديد بين المعادى وباب اللوق مارا بالبساتين أو بالقرب منها وبمصر القديمة وبمدافن الإفرنج (فم الخليج) إلى بعض رجال الأعمال<sup>(٢)</sup> وعلى رأسهم قطاوى وولده وأولاد منشة وإخوان سوارس واحتفظت الحكومة بالحق في إلزام هذه الشركة بإيصال الخط اسلجديد المطلوب تنفيذه بين المعادى وباب اللوق في أى وقت تشاء لغاية باب الحديد على أن يمر في المناطق التى تعينها الحكومة بمعرفتها على حساب الشركة الخاص وهو الحق الذى لم تستعمله الحكومة وبالتالي لم يتصل خط حلوان بمحطة مصر وسلمت الحكومة للشركة محطات الميدان والبساتين والمعادى وطرة والمعصرة وحلوان واحتفظت لنفسها بخطوط مخازن معامل البارود المتفرعة عند محطة الجبخانه وبالخطوط الواصلة بين المحاجر والنيل والمتقاطعة مع خط حلوان بالقرب من طرة وبالقرب من محطة التحويلة المعروفة الآن بطرة الأسمنت وفي أول مايو سنة ١٨٩٦ م تنازل أصحاب الإلتزام عن استغلال خط حلوان وملحقاته إلى شركة أسسوها هم أنفسهم تحت اسم شركة سكة حديد القاهرة حلوان وصدر بذلك مرسوم خديوى في سنة ١٨٩٠ م برأس مال قدره ١٢٠.٠٠٠ جنية وكانت مدة الإمتياز ٥٠ سنة تتم الشركة فيها فندق حلوان والحمامات الكبرى وتوابعها بحلوان وتبقى كل هذه الأعمال ملكا للحكومة بعد انتهاء فترة الإمتياز<sup>(٣)</sup> وقد قامت هذه

---

(١) إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ١١٨.

(٢) فؤاد فرج: القاهرة، ١: ١٤١، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة.

(٣) فؤاد فرج: القاهرة، ١: ١٤٢، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ١١٨.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

الشركة بمجموعة من الأعمال وهى:

- ١- مدت الخط بين محطة المعادى وباب اللوق.
- ٢- تم إنشاء محطات مارجر جس ومصر القديمة واسمها الآن محطة المدابغ ومحطة ص ١١٨ البساتين والتي سميت محطة الساحل القبلى فيما بعد ومحطة المدافن واسمها الآن محطة فم الخليج<sup>(١)</sup>.
- ٣- تم مد الخط من المعادى إلى طرة وتم مد الخط من البساتين إلى طرة.
- ٤- تم مد الخط بين محطة السيدة زينب ومحطة المواصلة مارا بعين الصيرة وترتب على ذلك اختراق سور مجرى العيون عند مخزن سلخانة القاهرة.
- ٥- عدلت تخطيط خط حلوان فى المسافة بين محطة المعصرة وحلوان.
- ٦- مدت الشركة الخط بين محطة حلوان والنيل وهو الخط المسمى بخط كفر العلو. وقد بدأت الشركة فى مد الخط بين باب اللوق والمعادى سنة ١٨٨٩م وجعلته مفردا بين باب اللوق والسيدة زينب ومزدوجا بين السيدة زينب ومحطة الساحل القبلى (عند الكيلو ٦) ثم مفردا إلى طرة وحلوان وشيدت المحطات الآتية:
  - ١- محطة باب اللوق والتي هدمت وكانت مبدأ الخط وشغلت جزءا من شارع القاصد بعد إلغائه بأمر عال صدر فى ٥ / ٢ / ١٨٨٩م.
  - ٢- محطة السيدة زينب القديمة وبها ورشة للقطارات البخارية وحوش لتخزين العربات وتنظيفها ومنها يتفرع خط عين الصيرة المواصلة فالميدان.
  - ٣- محطة فم الخليج وكانت تسمى فى الأصل محطة المدافن.
  - ٤- محطة مارجر جس.
  - ٥- محطة المدابغ وكانت تسمى فى الأصل محطة مصر القديمة.
  - ٦- محطة الساحل القبلى (البساتين) وقد ألغيت الآن.

(١) دار الوثائق القومية: محافظ عابدين، محفظة ٣١٩، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ١١٨،

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

#### ٧- محطة المعادى القديمة.

وكانت تسير على الخط بين باب اللوق والسيدة زينب وعين الصيرة بعض القطارات للركاب في أيام الأعياد والمواسم أما في باقى الأيام فكان استعمال هذا الخط قاصرا على البضائع ونقل القطارات إلى العنابر ببولاق لإصلاحها عن طريق خط المحاجر المار بالعباسية وأحاطت الشركة الخط من باب اللوق إلى محطة المدابغ وهو الجزء الواقع داخل الحيز العمرانى بأسوار من الخشب أو البناء وكان بين محطة باب اللوق ومحطة حلوان مجازات (مزلقانات) مخفورة بخفراء يحملون الإشارات الحمراء والخفراء لمنع التصادم بين القطارات والمارة وبينها كالتالى:

(مزلقان شارع الشيخ ريجان- شارع مدرسة المتديان- شارع مدرسة الطب-  
شارع فم الخليج- أرض السادات- مزلقان جامع عمرو- مزلقان مارجرجس-  
مزلقان المدابغ- مزلقان الساحل القبلى- مزلقان المعادى- مزلقان طرة- مزلقان  
المعصرة- مزلقان حلوان)<sup>(١)</sup>.

أما الفترة الرابعة: وهى من ١٠ يونيو سنة ١٩٠٤م إلى يناير ١٩١٥م وفيها تنازلت شركة سكة حديد القاهرة حلوان عن حق امتيازها فى استغلال خط حلوان وتوابعه وفى استغلال الحمامات الكبرى والفندق والكازينو وميدان سعيد إلى شركة سكة حديد الدلتا ووافقت على ذلك الحكومة بقرار مجلس النظار فى ٢٦/١١/١٩٠٤م وقد قامت الشركة الجديدة بالعديد من الأعمال أهمها إنشاء ضاحية المعادى وتخطيطها أما الفترة الخامسة: وهى من سنة ١٩١٥م إلى الآن وفيها استلمت مصلحة السكة الحديد الخط بصفة نهائية من الشركة، وفى الفترة من سنة ١٩١٥: ١٩٣٨م أنشأت المصلحة عدد من الخطوط الفرعية بالمعادى والمعصرة وطره وحلوان كما ألغت محطة البساتين ويرجع لها الفضل فى وضع كبرى علوية ينتقل بواسطتها الركاب بين الأرصعة داخل المحطات وخارجها كما أنها قامت فى سنة ١٩٣٧م بقطع الإتصال بين

(١) فؤاد فرج: القاهرة، ١: ١٤٥، ١٤٦، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ١١٩، ١٢٠.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

خط عين الصيرة وخط حلوان بالسيدة زينب وجعلت نهاية خط عين الصيرة عند سلخانة مصر<sup>(١)</sup>.

وقد كان وجود خط حلوان من أهم العوامل التي ساعدت في نمو حركة العمران وتسهيل استغلال المحاجر والعيون المعدنية حيث تأسست ضاحية المعادى الجميلة وضاحية أخرى بالمعصرة سميت بالمعصرة الجديدة وفي سنة ١٩٣٨م رأّت الحكومة استبدال العربات العادية بعربات الديزل<sup>(٢)</sup> وهو ما ترتب عليه هدم محطة باب اللوق القديمة وإنشاء أخرى حديثة وضعت بشارع منصور بحيث أمكن إعادة فتح شارع القاصد بعد أن سد منذ سنة ١٨٨٩م لإنشاء المحطة القديمة وازدواج الخط بين باب اللوق والسيدة زينب وفتحت جميع الشوارع التي كان يقطعها هذا الخط ووضعت بها علامات كهربائية للتحذير واتفقت مصلحة السكة الحديد مع مصلحة التنظيم على إنشاء أنفاق سفلية في النقط التالية وتم إنشائها فعلا سنة ١٩٣٩م وهي: ممر سفلى أمام كوبرى الملك الصالح بدير النحاس بقسم مصر القديمة وممر سفلى بمحطة طرة وممر سفلى بطرة البلد ثم أعادت المصلحة بناء محطة السيدة زينب وإنشاء ورشة لعربات الديزل بحلوان ووصلت خط كفر العلو بخط حلوان عند وادى حوف<sup>(٣)</sup>.

وبالطبع لكى يتم إنشاء تلك النفاق كان لابد من الغاء شوارع لإقامة أنفاق بها وتحويل مسار المرور من تلك إلى شوارع أخرى سواء كانت قائمة بالفعل أو تم استحداثها.

وفي هذه الفترة التي أنشئ فيها محور خط حديد حلوان إكتملت تقاسيم جاردن سيتي وشغل العمران أجزاء محدودة في جزئها الجنوبي، كما امتد العمران على طول

(١) فؤاد فرج: القاهرة، ١: ١٤٨، ١٤٩.

(٢) محمد أمين حسونه: المواصلات والطرق، ٢٣٢، ٢٣٣، إبراهيم صبحي: أعمال المنافع العامة،

١٢١.

(٣) فؤاد فرج: القاهرة، ١: ١٢٢، إبراهيم صبحي: أعمال المنافع العامة، ١٢١، ١٢٢.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد علي

شارع قصر العيني في ضفته اليمنى من كلية دار العلوم (حديقة دار العلوم حالياً) حتى فم الخليج كما امتد العمران في أول شارع مجرى العيون في ضفته اليمنى الجنوبية متمثلاً في المدايع وتتمثل في ضفته اليسرى الشمالية على المناطق السكنية شرق المذبح وأجزاء متفرقة غرب زين العابدين والبعالة<sup>(١)</sup>.

وقد كان لهذه الخطوط تأثيراً كبيراً في النمو العمراني ذلك النمو الذي ظهر في استحداث شوارع بل مناطق وأحياء كاملة بشوارعها مثل ما حدث في ضاحية المعادى وكذا جاردن سيتي أى أنها ساعدت على تكوين محاور للنمو العمراني مثل خط حديد المطرية وخط حديد حلوان، بالرغم من ذلك إلا أن باقى الخطوط قد عرقل الإمتداد العمراني وهذا يرجع إلى مدى إستغلالها في النقل العاصمى فعدا الخطين السابقين نجد أن كل الخطوط قومية مركزية لا تخدم النقل الداخلى للعاصمة<sup>(٢)</sup>.

أيضاً كان للسكك الحديدية عامة أثرها السلبى على المناطق التى تحيطها فقد حزمت المناطق الواقعة جنوب مصر القديمة والسيدة زينب مثل عين الصيرة حتى المعادى والبساتين في الجنوب وبالتالي لم يصل إليها الإمتداد العمرانى الحديث إلا متأخراً<sup>(٣)</sup>.

## الترام

في سنة ١٨٩٤م عقد إتفاق إدخال الترام كوسيلة للنقل والمواصلات داخل القاهرة<sup>(٤)</sup>، حيث منحت الحكومة امتيازاً لشركة بلجيكية باسم «شركة ترامواى القاهرة» لتسير عرباتها في شوارع العاصمة بالكهرباء<sup>(٥)</sup>، وأنشئ أول خط للترام عام

(١) فتحي مصيلحي: النمو العمرانى، ٥٦.

(٢) فتحي مصيلحي: النمو العمرانى، ٣٤، ٣٥.

(٣) فتحي مصيلحي: النمو العمرانى، ١٠٢، ١٠٣.

(٤) فتحي مصيلحي: النمو العمرانى، ٢٥.

(٥) غادة فاروق أبو الفتوح: الخروج من الأسوار تحديث مدينة القاهرة، ٢٢٨.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

١٨٩٦ م وكان هذا الخط يصل ميدان العتبة الخضراء بميدان المنشية مارًا بشارع محمد على<sup>(١)</sup>.

هذا ويعتبر الترام الكهربائي أول وسيلة نقل سيرت داخل المدن باستخدام القوى الكهربائية، وكان في البداية عبارة عن عربيتين خشبيتين، وكان يسير على خط سكة حديد له أبعاد قياسية وقد زادت أهمية الترام منذ أواخر القرن الـ١٩ الميلادي حيث أصبح وسيلة نقل رئيسية داخل المدن<sup>(٢)</sup>، وكان في بداية الأمر يعتمد على طريقة الجر عن طريق المواشى وقد ظهر بالفعل الترام الذى تجره المواشى يسير فى بعض شوارع القاهرة بين محطة كوبرى الليمون وشارع بولاق وبعض المناطق الأخرى<sup>(٣)</sup>، كما ظهر هذا الترام بشارع بورسعيد الذى كان يطلق عليه شارع الخليج المصرى وكان محله خليج القاهرة الذى ردم سنة ١٨٩٦ م فى عهد الخديو عباس حلمى الثانى بمعرفة شركة البارون امبان البلجيكية ومدت خط للترام الذى تجره الحمول وبالفعل تم سيرت عربات الترام عام ١٣١٩هـ / ١٩٠١ م<sup>(٤)</sup>.

(١) فتحي مصيلحي: النمو العمراني، ٢٥.

(٢) إسرائ محمد: العلاقة بين شبكة مسارات المشاة وشبكة مترو الأنفاق، ٦، ٧.

(٣) دار الوثائق القومية: دفاتر المعية السنوية، دفتر ١٩٤٧، ٧٧، أمين سامى، تقويم النيل، ٣ / ١١٥٣: ٢، إبراهيم صبحى: أعمال المنافع العامة، ١٢٢.

(٤) عبد الرحمن زكى: حواضر العالم الإسلامى فى ألف وأربعمائة عام (القاهرة منارة الحضارة الإسلامية)، القاهرة - مكتبة الأنجلو المصرية، دار الأمل للطباعة والنشر ١٩٧٩ م، ١٤٣، أحمد سعيد بدر، التطور المعمارى والعمرانى بالقاهرة، ٢٨، تعليقات محمد رمزى بالنجوم الزاهرة، ٤: ص ٤٣، (وقد ورد فى الـجـ٦ من النجوم الزاهرة ٣٨١) أن الصحيح أنه بدئ فى ردمه من جهة قنطرة غمرة عام ١٣١٥هـ / أول إبريل ١٨٩٧ م، وأتم ردمه من جهة فم الخليج عام ١٣١٧هـ / يونيه ١٨٩٩ م، WILLIAMS, CAROLINE, Islamic monuments in Cairo. A practical Guide Fourth Edition, the American university in cairo press, cairo 1993 p.143 محمد محمد أحمد عجوة: أثر البيئة الطبيعية على عمارة القاهرة منذ نشأتها حتى نهاية العصر المملوكى (دراسة تطبيقية على مصادر المياه)، مخطوط رسالة ماجستير، كلية الآثار، قسم الآثار الإسلامية، جامعة القاهرة، ١٤٢٤هـ / ٢٠٠٣ م، ١٨٣ - ١٨٤.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

وقد ظل هذا الشارع يؤدي دورًا وظيفيًا في النقل والمواصلات لخدمة القاهرة ونظرًا لتطور حركة النقل والمواصلات أصبح ضيقًا فصدر مرسوم ملكي في ٢٦ أغسطس سنة ١٩٣٧م بتوسيعه إلى ٤٠م في المسافة بين ميدان السيدة زينب وشارع رمسيس (الملكة نازلي سابقًا)<sup>(١)</sup> فتم توسيعه حتى مبنى المحافظة (مديرية أمن القاهرة حاليًا) سنة ١٩٤٥م، وظل كذلك حتى سنة ١٩٥٦م، والجزء الباقي كما هو يزداد سوءًا بسبب كثرة المنازل التي تنهار فيه مع حظر البناء حتى أصبح الشارع أطلالًا وألغى منه الترام، وقد أعيد تسيير الترام بالشارع مرة أخرى سنة ١٩٥٩م بعد إصلاحه<sup>(٢)</sup>، وهو الآن خالٍ من هذا الترام.

قد عقدت شركة سكة حديد مصر الكهربائية ووحدات عين شمس مع بوغوص نوبار باشا في ٢٣ مايو سنة ١٩٠٥م اتفاقًا بإنشاء خط ترام حديدي يصل كوبري الليمون بالأراضي التي كانت معروفة باسم واحة العباسية وحددت مدة الإمتياز بسبعين سنة يعود الخط بعدها للحكومة وصرحت الحكومة للشركة بأن تستغل مجانًا في محازاة ترعة الإسماعيلية من كوبري الليمون إلى غمرة قطعة أرض عرضها ثمانية أمتار على آلا تشيد فيها مبان وآلا تنشئ محطات صغيرة إلا بعد ٥٠٠م من غمرة<sup>(٣)</sup>.

---

(١) عبد الرحمن زكي، القاهرة تاريخها وأثارها من جوهر القائد إلى الجبرتي المؤرخ (٩٦٩-١٨٢٥م)، الدار المصرية للتأليف والترجمة، ١٩٦٦م، ص ١٧١، أمل حسين على نافع: الخليج المصري منذ العصر الفاطمي وحتى نهاية العصر العثماني (٣٥٨-١٢٢٠هـ/٩٦٩-١٨٠٥م) دراسة حضارية أثرية، مخطوط رسالة ماجستير، كلية الآثار، قسم الآثار الإسلامية، جامعة القاهرة، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م، ٥٠.

(٢) فتحى حافظ أحمد الحديدي، دراسات في مدينة القاهرة، منطقة قسى الجبلية ومنشأة ناصر بين الماضى والحاضر، القاهرة - الشركة المصرية للطباعة والنشر ١٩٨٢م، ١٥٦، أمل نافع: الخليج المصري منذ العصر الفاطمي، ٥٠، ٥١.

(٣) دار الوثائق القومية: محافظ عابدين، محفظة ٣١٩.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

كما قامت شركة ترامواى هيليوبوليس بانشاء خط للمetro بدأ سيره فى عام ١٩١٠م وذلك حتى يتم اكتمال تعمير حى مصر الجديدة (هيليوبوليس) عن طريق توفير وسيلة مواصلات سهلة منه وإليه.

ومما لا يدع مجالاً للشك فإن وجود الترام وانتشاره وتوسعه بتلك الصورة ساعد بشكل كبير على الامتداد العمرانى للقاهرة فقد كان لتوسع الترام فى أماكن مختلفة خارج المدينة أثره الكبير فى تحول الأماكن التى كانت عبارة عن أراضى زراعية إلى أراضى تصلح للبناء والعمران بها واستثمارها على أكمل كما تضاعفت أسعار الأراضى بالمناطق القريبة من خطوط الترام.

وبمرور الوقت انتشرت خطوط الترام فى كافة أنحاء القاهرة مما أثر بشكل كبير على عمارة وتعمير تلك المناطق ذلك أنه فى عام ١٩١٧م توسعت خطوط الترام وأصبح هناك خط يمتد بين الجيزة ومصر القديمة وخط بين السيدة زينب ومدافن الخليفة وخط بين كوبرى قصر النيل وميدان عابدين وخط بين ميدان قراقول بالقرب من باب الحديد والسكاكينى عن طريق شارع الفجالة، وخط بين السيدة زينب والنصرية وآخر بين السيدة زينب والمديح، وخط بين بولاق والجزيرة وخط بين الجزيرة وقرية إمبابة فى شمال غرب المدينة، وخط بين الامتداد الشمالى للخط الموصل إلى روض الفرج وساحل روض الفرج والخط بين القلعة وضريح الإمام الشافعى، وامتداد خط مصر القديمة حتى أثر النبى خارج حدود المدينة.

ومما سبق ذكره يتضح أنه كانت هناك ميادين هامة تتفرع منها خطوط الترام مثل ميدان العتبة الخضراء وميدان المحطة (رمسيس) وبذلك كان الناس يستطيعون الوصول لأى مكان يرغبونه فى وقت قليل، كما عمرت الأماكن التى لم تكن عامرة بحيث أصبحت سهلة الوصول منها واليها كما أنه وبالطبع ليتم مد خطوط تلك الترام كان لابد من الغاء شوارع ليمر بها الترام والاستعاضة عنها بشوارع أخرى جديدة.

وفى عام ١٩٣١م افتتح خطان ترام بامتداد شارع الأزهر، ويعتبر هذان الخطان



أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

آخر امتداد للمetro بحيث أصبحت الخطوط ٢٤ خطأ عام ١٩٣١م وظلت شبكة الترام تقوم بمهامها حتى عام ١٩٥٥م<sup>(١)</sup>.

### الأتوبيس والترولى باص

بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أرسلت شركة ترام القاهرة خطابًا إلى وزير الأشغال عرضت فيه على الحكومة مشروعًا لتوحيد وسائل النقل المشترك بالعاصمة بهدف إعادة تنظيم وسائل النقل لجعلها أنسب لروح العصر وذلك بالغاء بعض خطوط الترام والاستعاضة عنها بالأتوبيسات أو الترولى باصات وذلك على أن تمنح الشركة المصرية التزامًا بجميع وسائل النقل المشترك في العاصمة (ترام- أتوبيس، ترولى باص) ابتداء من أول يناير ١٩٤٩م.

وقد عرفت أوروبا الأتوبيس أو الأمنيوس واستعملتها لنقل الجنود والمعدات فيه، أما في القاهرة أثناء الحرب العالمية الأولى سيرت خطوط مواصلات بين جميع الجهات وهى عبارة عن مركبات آليه وبعد انتهاء الحرب تحولت تلك الآلات إليمركبات نقل فى الشوارع واقتصر استعمالها فى البداية على نقل الفلاحين والعمال ومواد البناء والخضار والفاكهة واستعمل بعضها فى النقل العام للأهالى وكان فى البداية الأهالى يقومون بتسييرها إلى أن قامت الحكومة بتقنين ذلك الوضع ووضعت ضوابط صارمة من أجل تحسين تلك الخدمة<sup>(٢)</sup>.

### السيارات (الأتومبيلات)

لقد ساهمت الحرب العالمية الأولى فى ظهور ذلك النوع من المواصلات الذى كان له الفضل الكبير فى تمهيد الطرق وتخفيض أجور السكك الحديدية، ذلك أن الشوارع لم تكن ممهدة لتتحمل سرعة الأتومبيل ومع تزايد أعداد السيارات مع نهاية

(١) غادة فاروق أبو الفتوح: الخروج من الأسوار تحديث مدينة القاهرة، ٢٢٨، ٢٢٩.

(٢) غادة فاروق أبو الفتوح: الخروج من الأسوار تحديث مدينة القاهرة، ٢٣١-٢٣٩.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

الأربعينيات كان لابد من الاهتمام بتمهيد الطرق والشوارع لتناسب مع تلك الزيادة مع السرعة في السير.

كما وجهت (المقتطف) دعوة لإنشاء شركات تقوم برصف الطرق الكبيرة لتسير عليها السيارات لنقل البضائع والركاب، وعقب الحرب العالمية الأولى ظهر التاكسي وتزايد أعداده بكثرة في شوارع القاهرة<sup>(١)</sup>.

### مترو الأنفاق

ومع تطور أدوات وأساليب الإنشاء بصفة عامة وإنشاء الأنفاق بصفة خاصة بدأ العالم يخطط خطوة أخرى لحل مشكلات النقل الجماعي للأفراد داخل المدن وذلك عن طريق إنشاء (مترو الأنفاق) الذى لم يكن الغرض منه تجنب المشاكل الطبوغرافية والمناخية فقط بل أيضًا نقل أكبر عدد ممكن من الأفراد في أقل وقت ممكن<sup>(٢)</sup> هذا وقد زادت الحاجة الفعلية لمترو الأنفاق مع زيادة التطور العمرانى للمدن في أواخر القرن الـ ١٩ وأوائل القرن العشرين حيث عانى النقل السطحي من إختلاط وسائل النقل بمختلف أنواعها وأحجامها وسرعاتها مما تسبب عنه الكثير من حوادث المشاة بالإضافة إلى الضوضاء والتلوث، ويعتبر مترو الأنفاق وسيلة نقل جماعية إقتصادية على المدى الطويل فضلًا عن أن له مزايا إجتماعية أهمها توفير الوقت لمستخدميه وهو ماله عائدا إقتصاديًا في الوقت نفسه هذا وقد تم إفتتاح أول جزء من الخط الأول لمترو الأنفاق بالقاهرة عام ١٩٨٧ م واكتمل الخط عام ١٩٨٩ م<sup>(٣)</sup>.

(١) غادة فاروق أبو الفتوح: الخروج من الأسوار تحديث مدينة القاهرة، ٢٣٩، ٢٤٠.

(٢) إسرائ محمد: العلاقة بين شبكة، ٩، JOHN CARMODY AND RAYMOND L. STERLING,

Underground Space Design, 1993, P. 97

(٣) إسرائ محمد: العلاقة بين شبكة، ٩، ١٠، ١٢.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

### الخلاصة

أن تجربة استخدام العربات لم تكن لتنجح لو ما شقت لها الشوارع الواسعة، وأن تطور وسائل النقل والمواصلات كان يعد أحد أهم الأسباب الرئيسية التي من أجلها اهتم حكام الأسرة العلوية بشق الطرق وتمهيدها بل وإقامة أحياء كاملة كما فعل الخديو إسماعيل في مدينته الجديدة التي أطلق عليها الإسماعيلية.

كما أن وسائل النقل والمواصلات كانت حافزاً أساسياً للنهضة العمرانية التي شهدتها مصر في تلك الفترة فلولاها ما كنا في حاجة إلى إنشاء كبارى تسهل سير تلك المركبات وعبورها بين ضفتى النيل بسهولة ويسر.

أيضاً كان للتطور التي شهدته مصر في النقل والمواصلات ابلغ الأثر في ازدياد نشاط حركة التجارة حيث سهلت تلك المركبات عملية النقل من وإلى الأسواق المختلفة.

كان لدخول شبكة السكك الحديدية والترام أثره الكبير على الشوارع حيث سدت بعض الشوارع التي أنشأت بها محطات السكك الحديدية وشقت شوارع أخرى استعاضة عنها، كما كان لها أثرها البالغ في توفير الوقت والجهد على سكان العاصمة.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم

## المصادر والمراجع

### \* دار الوثائق القومية

- وزارة الأشغال العمومية، محفظة ٨/٨/أ.
- محفظة ٨/٨/ب أشغال.
- وزارة الأشغال العمومية - محفظة ٣/ب - سكك حديد.
- وزارة الأشغال العمومية - محفظة ٨/٨/د.
- وزارة الأشغال العمومية - محفظة ٨/٨/و.
- وزارة الأشغال العمومية - منافع عامة، القاهرة، مجلس وزراء نظارة أشغال، رقم المحفظة (٨/٨/أ) / رقم المجموعة (٣٨١ أشغال)، التاريخ (٢/١٠/١٨٩٠ م).
- محفوظات مجلس الوزراء، محفظة (٣/٣/٣) وثيقة ٣، ٤، ٦.
- محفوظات مجلس الوزراء، محفظة (٣/٣/أ)، وثيقة ٣.
- محافظ عابدين، محفظة ٣١٩.
- دفاتر المعية السنوية، دفتر ١٩٤٧.

### \* المصادر

- الجبرتي، عبد الرحمن بن حسن (ت ١٢٤١هـ، ١٨٢٥م): عجائب الآثار في التراجم والأخبار، إعداد وتحقيق عبد العزيز جمال الدين، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٧م، ج٤ (الصدمة الفرنسية غزوة الغرب)، مطبعة بولاق، ١٢٩٧هـ.
- على باشا مبارك، (ت ١٣١١هـ، ١٨٩٣م): الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة، ٢٠ جزء، طبعة بولاق، ١٣٠٥هـ/ ١٨٨٧م.

### \* المراجع العربية والمعربة

- أندريه ريمون: القاهرة تاريخ حاضرة، ترجمة. لطيف فرج، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، ط ١، ١٩٩٤م.
- إلهام محمد على ذهني: مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر - سلسلة تاريخ المصريين رقم ٥٢ الهيئة العامة للكتاب ١٩٩٢.
- جومار: وصف مصر (وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل) مع مقدمة عن التطور العمراني لمدينة

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

- القاهرة منذ إنشائها حتى سنة ١٨٠٠م، ترجمة وتعليق. أيمن فؤاد سيد، نشر مكتبة الخانجي، ط١، القاهرة، ١٩٨٨م/ ١٤٠٨هـ.
- عبد الرحمن زكي: القاهرة تاريخها وآثارها من جوهر القائد إلى الجبرتي المؤرخ (٩٦٩- ١٨٢٥م)، الدار المصرية للتأليف والترجمة، ١٩٦٦م.
- \* حواضر العالم الإسلامى فى ألف وأربعمائة عام (القاهرة منارة الحضارة الإسلامية)، مكتبة الأنجلو المصرية، دار الأمل للطباعة والنشر، القاهرة، أول المحرم ١٤٠٠هـ/ ديسمبر ١٩٧٩م.
- \* موسوعة مدينة القاهرة فى ألف عام، ط٨، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٨٧م.
- سيد كريم: القاهرة عمرها ٥٠ ألف سنة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩م.
- شحاته عيسى إبراهيم: القاهرة، طبعة الهيئة العامة لقصور الثقافة، ٢٠٠١م.
- عباس الطرابيل، شوارع لها تاريخ - سياحة فى عقل الأمة، طبعة خاصة عن الدار المصرية اللبنانية ضمن مشروع مكتبة الأسرة - د.ت.
- غادة فاروق أبو الفتوح: الخروج من الأسوار تحديث مدينة القاهرة، دار الكتب والوثائق القومية، سلسلة دراسات علمية فى تاريخ مصر الحديث والمعاصر، ٢٠١٦م.
- فاطمة علم الدين عبد الواحد، تطور النقل والمواصلات الداخلية فى مصر فى عهد الإحتلال البريطانى (١٨٨٢-١٩١٤م)، مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر (مصر النهضة)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٩م.
- فتحى حافظ أحمد الحديدى، دراسات فى مدينة القاهرة، منطقة قسمى الجالية ومنشأة ناصر بين الماضى والحاضر، الشركة المصرية للطباعة والنشر، القاهرة ١٩٨٢م.
- فتحى محمد مصيلحى: - تطور العاصمة المصرية والقاهرة الكبرى، مطبعة دار المدينة المنورة، ١٩٨٨م.
- فؤاد فرج: القاهرة، تاريخ المدن القديمة ودليل المدينة الحديثة، مطبعة المعارف بمصر، ١٩٤٤م.
- كلوت بك: لمحة عامة إلى مصر، ٣ أجزاء، ترجمة. محمد مسعود، ط٢، دار الموقف العربى، القاهرة، ١٩٨١م، طبعة بيروت، ١٩٨٢.
- محمد أمين حسونة: مصر والطرق الحديدية، ١٩٣٨م.
- محمد الششتاوى: متنزهات القاهرة فى العصرين المملوكى والعثمانى، ط١، دار الآفاق العربية، القاهرة، ١٩٩٩م.
- محمد حسام الدين إسماعيل: مدينة القاهرة من ولاية محمد على إلى إسماعيل (١٨٠٥-١٨٧٩م)، ط٢، دار الآفاق العربية، القاهرة، ١٤١٩هـ/ ١٩٩٩م.

شيباء عبد الفتاح محمد الجرم

- محمود عبد اللطيف عصفور (وآخرون): جغرافية النقل في مصر، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٨٦م.

#### \* الرسائل العلمية

- أشرف مسيحة عزيز: التطور العمراني لمدينة القاهرة منذ النشأة وحتى أوائل القرن العشرين، مخطوط رسالة ماجستير، كلية الهندسة، قسم العمارة، جامعة القاهرة، نوفمبر ٢٠٠٢م.
- أمل حسين على نافع: الخليج المصرى منذ العصر الفاطمى وحتى نهاية العصر العثماني (٣٥٨-١٢٢٠هـ - ٩٦٩-١٨٠٥م) دراسة حضارية أثرية، مخطوط رسالة ماجستير، كلية الآثار، قسم الآثار الإسلامية، جامعة القاهرة، ١٤٢٥هـ / ٢٠٠٤م.
- إبراهيم صبحى السيد غندر ثابت: أعمال المنافع العامة بالقاهرة منذ بداية القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين (دراسة حضارية أثرية)، مخطوط رسالة دكتوراة، كلية الآثار، قسم الآثار الإسلامية، جامعة القاهرة، ١٤٢٤هـ / ٢٠٠٠م.
- إسراء أسامة محمد، العلاقة بين شبكة مسارات المشاة وشبكة مترو الأنفاق (دراسة حالة منطقة شبرا- القاهرة)، رسالة ماجستير، كلية الفنون الجميلة، جامعة حلوان، قسم العمارة، ٢٠٠٢م.
- عبد الرحمن محمد عبد القادر موسى: عمارة السكك الحديدية في مصر، دراسة توثيقية، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، قسم عمارة، جامعة القاهرة، مارس ٢٠٠٧م.
- عماد محمد أحمد عجوة: أثر البيئة الطبيعية على عمارة القاهرة منذ نشأتها حتى نهاية العصر المملوكى (دراسة تطبيقية على مصادر المياه)، مخطوط رسالة ماجستير، كلية الآثار، قسم الآثار الإسلامية، جامعة القاهرة، ١٤٢٤هـ / ٢٠٠٣م.
- فتحى محمد مصيلحى: النمو العمرانى للقاهرة الكبرى فى القرن العشرين، مخطوط رسالة دكتوراة، كلية الآداب، قسم الجغرافيا، جامعة القاهرة، ١٩٧٩م.
- مها محمد مصطفى عبد الوارث: ركائب الخديوي إسماعيل وأسرته من خلال الركائب المحفوظة بمتحف الركائب بالقاهرة (دراسة أثرية حضارية)، رسالة ماجستير، كلية الآثار - قسم الآثار الإسلامية - جامعة القاهرة، ٢٠٠٧م.
- محمود محمد فتحى: العمارة الإسلامية في مصر خلال القرن الـ ١٩ (أسرة محمد على بالقاهرة ١٨٠٥ - ١٨٩٩م)، رسالة دكتوراة، كلية الهندسة - قسم العمارة - جامعة القاهرة، ١٩٨٥م.

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد على

#### \* المجلات

- أبو الفتوح قطامش: حول السكك الحديدية والبلاد العربية، مجلة سكك حديد الحكومة المصرية، يناير ١٩٥٦ م.
- عبد الرحمن زكى: القاهرة لإسماعيل العظيم، مجلة العمارة- المجلد ٥- العدد ٦، ٧-١٩٤٥ م.
- سيد كريم: القاهرة لإسماعيل في ميزان التاريخ المعارى، مجلة العمارة- العدد ٦، ٧، المجلد ٥، سنة ١٩٤٥ م.
- على فهمى الداغستاني: النقل، مجلة سكك حديد الحكومة المصرية، عدد إبريل ١٩٥٧ م.
- لبيب أفندى عبد الله أمين: تطور النقل والمواصلات، مجلة سكك حديد الحكومة المصرية، يناير ١٩٣٨ م.
- محمد الحاتى: ميدان المحطة منذ خمسين عاما، مجلة سكك حديد الحكومة المصرية، مايو- يونيو ١٩٥٥ م.
- مصطفى أمين: تطورات السكك الحديدية بالقطر المصرى وتطور قضبانها، مجلة سكك حديد الحكومة المصرية، العدد (٩).
- مصطفى بك فهمى: عصر إسماعيل (القصور والمنشآت العامة والمتنزهات)، مجلة العمارة، مجده ٥، العدد ٦، ٧، ١٩٤٥ م..

#### \* المراجع الأجنبية

- C.S papacortas & P.D prevedouros- Transportation Engineering and planning, 1993 .
- JOHN CARMODY and RAYMOND L. STERLING, Underground Space Design, 1993.

شياء عبد الفتاح محمد الجرم



صورة لامرأة تمطتى حمار وبيجوارها مكارى



أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد علي



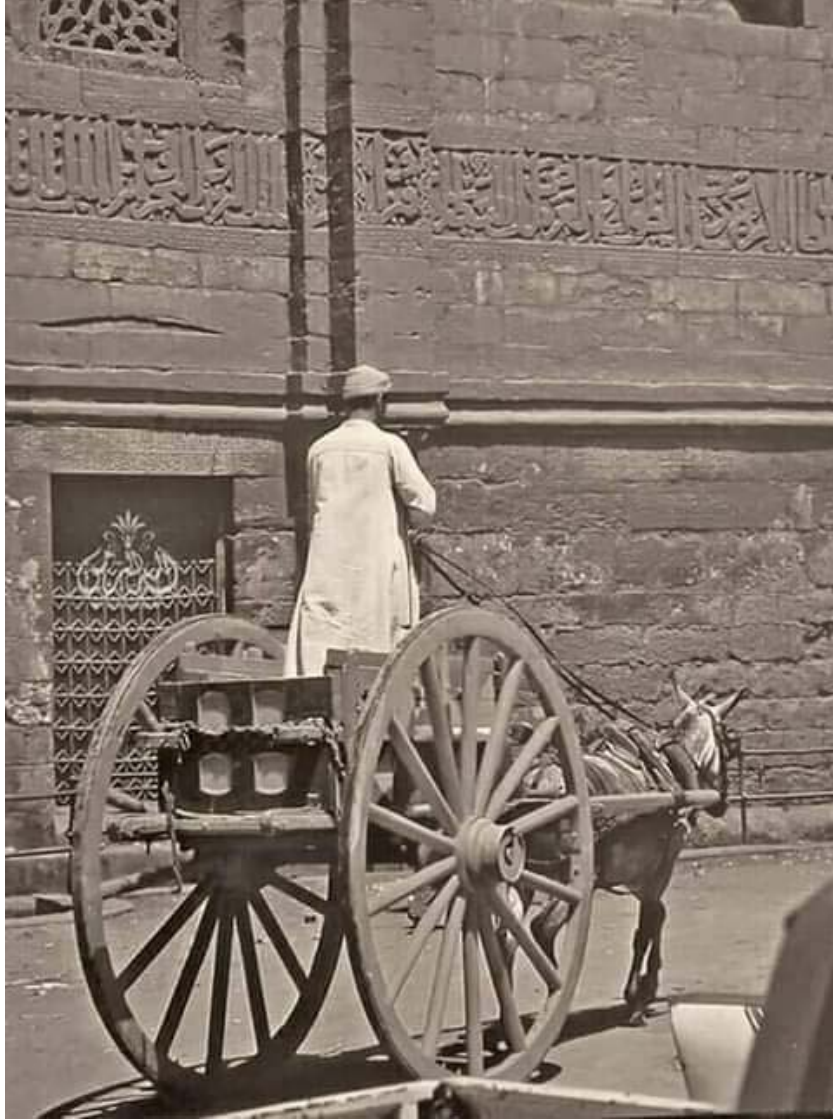
مخفة تستخدم لنقل نساء علية القوم

شياء عبد الفتاح محمد الجرم



موقف المكارية

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد علي



عربه كارو بشارع المعز

شيء عبد الفتاح محمد الجرم



عربه نقل الحقائق



عربه نقل الخضروات والفاكهة

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد علي



عربة الای خصوصی كانت هدية من الامبراطور الفرنسي نابليون الثالث  
وزوجته الامبراطورة أوجيني في افتتاح قناة السويس ١٨٦٩

شيء عبد الفتاح محمد الجرم



عربة كرفان لنقل الأثاث وطلبات المطبخ



عربه امبيوس كانت تستخدم لنقل كبار الموظفين وضباط الحرس والشماشرجية

أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد علي



صورة جوية لميدان الأوبرا وحديقة الأزبكية يظهر بها التخطيط العام لمنطقة الأزبكية

شیاء عبد الفتاح محمد الجرم



کوبری عباس



کوبری امبابه



أثر تطور وسائل النقل والمواصلات على شوارع القاهرة في عهد أسرة محمد علي



كوبرى الجلاء من اتجاه جزيرة الزمالك



كوبرى قصر النيل