



مجلة البحوث المالية والتجارية

المجلد (22) – العدد الثاني – إبريل 2021



محاولات جماعة سان سيمون الفرنسية لإنشاء قناة السويس

The attempts of the French Saint Simon group to establish the Suez Canal

الباحث/ محمد أحمد محمد التهامي صالح

مرشح للدكتوراه

كلية التجارة- جامعة بورسعيد- قسم العلوم السياسية

إشراف:

أ.د/ جمال على زهران

أستاذ العلوم السياسية

ورئيس قسم العلوم السياسية الأسبق

كلية التجارة-جامعة بورسعيد

أ.د/ محمد عز الدين عبد المنعم

أستاذ العلوم السياسية غير المتفرغ

كلية التجارة-جامعة بورسعيد

رابط المجلة: <https://jsst.journals.ekb.eg/>

الملخص العربي

راودت فكرة حفر القناة الفليسوف (سان سيمون) مثلما راودته أفكار قنوات أخرى، وعندما مات (سان سيمون) 1825م، لم يكن قد تجاوز مرحلة التفكير فترك الفكرة لأتباعه، وخاصة خليفته (الأب انفتان) الذي اعتبر قناة السويس ذات أهمية قصوى للتجارة والحضارة وربط شعوب العالم ببعضها البعض، وعلى الرغم من أن الحكومة الفرنسية قد حلت الجماعة وسجنت زعماءها فإنهم ظلوا متمسكين بالفكرة حتى بعد خروجهم من السجن، فعندما أطلق سراح الأب الروحي (انفتان) للسان سيمونيين، كانت أفكاره تدور حول الرحيل إلى مصر وشق برزخ قناة السويس، فقد كتب في أحد رسائله بتاريخ 18 أغسطس 1830م: "أعتقد أنه يقع على عاتقنا أن نشق إحدى الطرق الأوروبية الجديدة بين مصر العريقة ومملكة اليهود القديمة صوب الهند والصين، ولنضع أحد أقدامنا في بلاد النيل وأخرى في أورشليم، ولنمد ذراعنا الأيمن صوب مكة حتى تغطي ذراعنا اليسرى روما، بينما مازلنا نتكئ على باريس، وأن السويس هي بؤرة حياتنا وكفاحنا هناك؛ حيث يتم العمل الذي يترقبه العالم والذي نثبتته من خلال قوتنا وشدة بأسنا". وهنا يجب أن نلاحظ العلاقة الغريبة بين قناة السويس ودولة إسرائيل قبل وجودهما، على ما أعتقد أنه أمر جدير بالملاحظة خاصة مع جماعة فلسفية غامضة أثرت في تاريخ مصر الحديث؛ حيث عمل (محمد علي باشا) على استغلالها في الكثير من الخدمات مقابل وعد منه بالتفكير في فكرة قناة السويس.

الكلمات المفتاحية: سان سيمون , قناة السويس , مصر



الملخص الانجليزي

The idea of digging the philosopher suez canal came to (Saint Simon) just as the ideas of other channels had, and when (Saint Simon) died in 1825 CE, he had not passed the stage of thinking and left the idea to his followers, especially his successor (Father Infatan), who considered the suez Canal of the utmost importance for trade, civilization, and connecting peoples The world together, and although the French government dissolved the group and imprisoned its leaders, they remained attached to the idea even after they were released from prison. When the spiritual father (infatuation) of the Saint Simonians was released, his thoughts revolved around leaving to Egypt and drilling the isthmus of the Suez Canal, he wrote In one of his letters dated August 18, 1830 CE: "I think it falls upon us to pave one of the new European routes between ancient Egypt and the ancient kingdom of the Jews towards India and China, and let us place one of our feet in the Nile and another in Jerusalem Let us extend our right arm towards Mecca so that our left arm covers Rome, while we are still leaning on Paris, and that Suez is the focus of our lives and our struggle there. Where the work that the world awaits and which we prove through our strength and the severity of our strength is done. " And here we must note the strange relationship between the Suez Canal and the State of Israel before their existence, I think is something worth noting, especially with a mysterious philosophical group that affected the modern history of Egypt, where he Requested (Muhammad Ali Pasha) for many services in return for a promise from him to think about the idea of the Suez Canal.

مقدمة:

لقد كان فشل الحملة الفرنسية محركاً للسياسة البريطانية من أجل السيطرة على البحر الأحمر، وبالفعل بدأت باحتلال عدن لتؤمن تجارتها بين الهند والسويس، مع إقامة علاقات جيدة مع مشايخ العرب على شاطئ البحر الأحمر؛ ليدخل في حوزتها وتحت سيطرتها، ثم أعقبت ذلك بمحاربة (محمد علي باشا) في الجزيرة العربية خوفاً على مصالحها، وأدت معاهدة لندن في 1840م إلى تقليص نفوذ مصر في البحر الأحمر، مما أتاح لبريطانيا فرصة كبيرة في السيطرة على المنطقة لتأمين مصالحها. (زهرا، 2001) كما أنها أرسلت فيما سبق (حملة فريزر) لمطاردة النفوذ الفرنسي في الشرق، كما أدى الصراع الفرنسي البريطاني إلى صراع أوروبي أكبر؛ حيث طرحت إيطاليا فكرة حفر قناة ملاحية بدلاً عن فرنسا، حيث قدمت شركة "ليسا" الإيطالية عرضاً لمصر، غير أن (محمد علي باشا) اشترط أن يتم حفر القناة على نفقته الخاصة لتصبح بأكملها له بعد ذلك. في هذه الأثناء جذبت مصر أنظار جماعة الـ (سان سيمون) الذين اتخذوا كلمة (نابليون) المأثورة شعاراً لهم، ألا وهي: "إن طريق مصر وحدها يمكن أن تتلقى شعوب وسط أفريقيا النور والرفاهية"، وهكذا اعتبرت جماعة الـ (سان سيمون) شق السويس أمراً واجب التنفيذ، وهو إشارة ودليل على السلام وهمزة الوصل بين الشعوب؛ ولذلك عقد رئيس الجماعة (الأب انفتان) العزم على المجيء إلى مصر، وكان يردد عبارته الشهيرة: "إن الغرب هو الأب الذي أنجبني والشرق هي الأم التي احتضنتني" (عامر، 2009). اللافت للنظر أن أتباع (السان سيمون) بدلاً من أن يذهبوا صوب القارة الأمريكية الجديدة ليبشروا بأفكارهم اتجهوا نحو مصر. (السكري، 1985)

راودت فكرة حفر القناة الفليسوف (سان سيمون) مثلما راودته أفكار قنوات أخرى، وعندما مات (سان سيمون) 1825م، لم يكن قد تجاوز مرحلة التفكير فترك الفكرة لأتباعه، وخاصة خليفته (الأب انفتان) الذي اعتبر قناة السويس ذات أهمية قصوى للتجارة والحضارة وربط شعوب العالم ببعضها البعض، وعلى الرغم من أن الحكومة الفرنسية قد حلت الجماعة وسجنت زعماءها فإنهم ظلوا متمسكين بالفكرة حتى بعد خروجهم من السجن، فعندما أطلق سراح الأب الروحي (انفتان) للسان سيمونيين، كانت أفكاره تدور حول الرحيل إلى مصر وشق برزخ قناة السويس، فقد كتب في أحد رسائله بتاريخ 18 أغسطس 1830م: "أعتقد أنه يقع على عاتقنا أن نشق إحدى الطرق الأوروبية الجديدة بين مصر العريقة ومملكة اليهود القديمة صوب الهند والصين، ولنضع أحد أقدامنا في بلاد النيل وأخرى في أورشليم، ولنمد ذراعنا الأيمن صوب مكة حتى تغطي ذراعنا اليسرى روما، بينما مازلنا نتكئ على باريس، وأن السويس هي بؤرة حياتنا وكفاحنا هناك؛ حيث يتم



العمل الذي يترقبه العالم والذي نثبته من خلال قوتنا وشدة بأسنا" (المنسي، 1970). وهنا يجب أن نلاحظ العلاقة الغربية بين قناة السويس ودولة إسرائيل قبل وجودهما، على ما أعتقد أنه أمر جدير بالملاحظة خاصة مع جماعة فلسفية غامضة أثرت في تاريخ مصر الحديث؛ حيث عمل (محمد علي باشا) على استغلالها في الكثير من الخدمات مقابل وعد منه بالتفكير في فكرة قناة السويس، فيما لم يكن يدون أفكاره لنعرف ما توصل له، وكيف كان يرى تلك الجماعة الغامضة حتى الآن، حيث جاء أتباع (سان سيمون) إلى مصر بهدف تنفيذ مشروع قناة السويس، وفور وصولهم إلى الاسكندرية تواصلوا بـ (دي لسبس الأب) قنصل فرنسا في الاسكندرية، وتطابقت آراء وأفكار ومشاريع (محمد علي باشا) معهم، ولكنه أخبرهم تأجيله مشروع قناة السويس (السكري، 1985)؛ وأخبرهم "أنه كان لا يريد بسفوراً جديداً في مصر"، وكان يقصد التدخلات والصراعات الدولية التي تعاني منها الدولة العثمانية بسبب عدم قدرتها على حماية ممراتها الملاحية، وعلى الرغم من ذلك استطاع (محمد علي باشا) أن يستفيد من جماعة (سان سيمون)؛ حيث أخذ كثيراً من مقترحاتهم في شؤون التعليم. (عامر، 2009)

ولكن لم تأسس جماعة (سان سيمون) فقد أسسوا جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس وذلك في نوفمبر 1846م، كما عملت جماعة (سان سيمون) على خلق رأي عام غربي مع فكرة إنشاء القناة من أجل الضغط على (محمد علي باشا)، وكانت الفكرة تسيطر على أوروبا لظروف الثورة الصناعية وتطور التجارة العالمية والحاجة إلى استيراد المواد الخام وتصدير المصنوعات وتسويقها، وكان الأمير (كليمنس فون مترنيش) مستشار النمسا من أكثر أنصار الفكرة بحكم إشرافه على السياسة الغربية، وكان يعتقد أن تجارة الشرق يمكن جلبها عن طريق قناة السويس بدلاً من الدوران حول رأس الرجاء الصالح، فقد زاد الاهتمام الأوروبي بقناة السويس بصفة عامة وبريطانيا بصفة خاصة للحاجة إلى المواد الخام والرغبة في خلق أسواق جديدة، بجانب الرغبة في الهجرة نتيجة لمشكلات البطالة (Flint, 2005).

أولاً: (محمد علي) وإنشاء قناة السويس:

كانت المخاوف تساور بعض الدول الغربية، حيث خشيت النمسا التي كانت وقتها تحتل مكانة سياسية أوروبية كبيرة من أن تنفرد فرنسا بالسيطرة على مصر لو شقت القناة وستتمكن وهي المتحكمة في الطريق بين الشرق والغرب وإخضاع الجميع لإرادتها السياسية، وتكون هي المتحكمة في أوروبا؛ ولذلك طلبت النمسا من (محمد علي) في سنة 1838م إبرام اتفاق مع دول أوروبا ينص

فيه على الحياد قبل أن تشق القناة، (الحفناوي، 2015)؛ حيث إن قناة السويس ستصبح وسيلة للسلام ووسيلة للحرب، وقد تحدث الأمير (كليمنس فون مترنيش) مستشار النمسا في اجتماع المهندسين على فكرة الحياد الأبدي لقناة السويس؛ حتى تكون في خدمة التجارة العالمية باستمرار، ووافق على فكرة (دي ليسيس) بأنه إذا كانت القناة مملوكة ومدارة عن طريق رجال من مختلف الدول، فإنها ستظل محايدة؛ لسبب بسيط وهو أنه لن تتجرأ دولة بشن عدوان ضد القوات المتحالفة لجميع الدول، وأرسلت النمسا إلى الدولة العثمانية قائلة: "يجب أن تكون المسائل الداخلية لإدارة القناة منفصلة عن المسائل الخارجية الخاصة بالحياد". (لونج، 2010)

وفي 1 فبراير 1843م أرسل قنصل النمسا إلى مستشار النمسا (كليمنس فون مترنيش) مذكرة عبارة عن خرائط لمصر وتصميم لقناة السويس ومذكرة كبير المهندسين التي أوضح فيها نصاً: "حتى وقتنا الحالي حاولت أن أوضح لمحمد علي باشا أن مصلحته وسمعته يستوجبان ربط البحرين من خلال البرزخ، وأن بإمكانه ذلك من الأرباح العائدة من تنفيذ مشروع القناة، وتحدث ممثلو روسيا وفرنسا إلى الباشا في الموضوع نفسه، وحاولوا إقناعه بأنه من الممكن إقامة القناة بدون أية مساهمة منه، وقد صدمته تلك الملحوظة لدرجة أنه بعد وقت قليل تحدث إلى ابنه (إبراهيم باشا)، وكان هو الآخر من المحبذين لفكرة إنشاء القناة ولم يكف عن القول والحديث مع قائد جيوشه بأن القناة ستكون ذات فائدة قصوى بالنسبة لليونانيين والإيطاليين والفرنسيين والألمانيين والروسيين، في حين أن القناطر ستكون ذات فائدة لمصر فقط، إذن فالواجب يحتم عليه إنشاء القناطر وقد أبلغني بهذا (إبراهيم باشا) مبتسماً وهو يقول أن الباشا والده يخشى أن يأتي الإنجليز عندما يتم إنشاء القناة ليغلقوا أبوابها ويضعوا مفاتيحها في جيوبهم". (ساماركو، 2015) وقد تحقق ما كان يقصده (محمد علي باشا) فيما بعد، فمنذ أن عملت قناة السويس جاءت الجيوش الإنجليزية تحتل مصر وتفرض سيطرتها على القناة.

فيما أكدت تقارير قنصل النمسا العام أن (محمد علي) كان يدرك حجم الفوائد التي ستعود على مصر من مشروع قناة السويس، وكان يدرك أن المشروع سيحدث ثورة حقيقية في العلاقات التجارية بالعالم ولكن هذه الأهمية أثارت القلق بداخله وقال: "إنه بمجرد الانتهاء من الربط بين البحرين ستتمنى بريطانيا وضع أبواب عليه والاحتفاظ بمفاتيحه"؛ لذا طلب ضمانات تحول دون وقوع مثل هذا الاحتمال، ولأن النمسا كقوة عظمى -في هذه الأثناء- ستكون مدعوة لجني المكاسب والفوائد من الطريق التجاري الجديد، وأنها ستكون فيما بعد ذات أهمية كبرى بالنسبة لأوروبا وأن مصلحة الجميع تعتمد على ضمان استقلالها؛ لأن القناة الملاحية ستصبح بالنسبة لمصر شهادة ضمان؛ إذ إنها لا تقل أهمية عن مضيقي البسفور والدردانيل، ثم أكمل في آخر تقرير: "إن إنشاء



القناة الملاحية المقترحة من قبل (محمد علي باشا) سيزيد من طمع بريطانيا، فالفوائد التي تدرها صعب مقاومتها وستكون الحكومة باستمرار تحت ضغط وإلحاح مستمر من شركة الهند البريطانية، ومدينة لندن وهذه المراكز قد تدفع بريطانيا للمشاركة عاجلاً أم آجلاً وفقاً للظروف في هذا المشروع الذي تتمسك به، فهي ترغب في أن تجعل من مصر مسرحاً للعمليات حتى تحمي وتدافع عن إمبراطوريتها التي يجعل النمو السريع في الهند الدفاع عنها أكثر صعوبة بدون إنشاء القناة" (ساماركو، 2015).

وفي عام 1844م اعتقد مستشار النمسا (كليمنس فون مترنيش) أنه حان الوقت للدخول في مباحثات مع القوى الأوروبية، وإلزامها إعطاء (محمد علي) الضمانات التي كان يطلبها وتضمن استقلال مصر وسيادتها على القناة، ومن ناحية (محمد علي) فقد أجاب برد حاد ودقيق على طلبات إقامة القناة: "نعم ربما النمسا وفرنسا يرغبان في إنشاء القناة ولكن بريطانيا وروسيا عندما تتفق القوتان العظيمتان على إقامة هذا العمل يتقدمان لي بطلب وأنا على أتم استعداد لتنفيذه فمصر لا ينقصها الرجال، وسأكرس كل مجهود جيشي لهذا العمل" (ساماركو، 2015). يعني ذلك أن (محمد علي باشا) كان يرى أن القناة يجب أن تكون مصرية، برأس مال مصري وبأيدي عاملة مصرية حتى تكون تحت سيطرة مصر منذ البداية، وكان (محمد علي باشا) بعيد النظر، ويدرك أن القوى الغربية لا تريد أن تكون القناة مصرية فسترفض اقتراحه، ولذلك تكرر الموقف مع الرئيس (جمال عبد الناصر) عندما تكونت لديه رؤية واضحة بضرورة أن تكون القناة مصرية خالصة، ف دائماً ما نرى رد الغرب نفسه على رغبة مصر بالاستقلال بنفسها.

لم يغير محمد علي فكرته أو هدفه من خلال عدد كبير من الوثائق الرسمية، ويتضح لنا من خلال خطاب شخصي بتاريخ 21 مايو 1847م مرسل من كبير المهندسين بمصر (لينان دو بلفون) إلى المهندس (دي نجريللي) يؤكد (محمد علي) أنه سينفذ المشروع بنفسه، بعد عقد اتفاقية مع الدول الأوروبية وتنسيق المشروع مع القسطنطينية، وأن المشروع سينفذ بواسطة تمويل مصري وأيدي مصرية، (ساماركو، 2015) وفي عام 1846م عمل (دي نجريللي) على إرسال مجموعة من المهندسين للقيام بعمليات القياس الأولى للمشروع، وإنجاز الرسومات النهائية للتصميم بغرض إنشاء قناة مباشرة دون سدود (Hager, 2015).

إن (محمد علي باشا) كان يدرك جيداً مطامع الغرب في مصر، وكان غير واثق بهم، وكان يدرك بحكم نشأته واقتربه من أحداث (نابليون بونابرت) أن قناة السويس لن تكون نهاية أعمال الغرب في مصر، ولكنها ستكون البداية والمدخل؛ ولذلك كان يرغب في أن تكون قناة

السويس مصرية بشكل كامل، وتحت إشراف مصري خالص؛ ولذلك سندرك من قراراته أنه لم يرفض الفكرة كفكرة ولكنه رفض أن يشارك أي أجنبي في تنفيذها. وقد تعهد (محمد علي) أنه بمجرد حصوله على ضمانات مناسبة له تضمن استقلال مصر سيبدأ بتنفيذ مشروع القناة. (ساماركو، 2015)

ثانياً: (إبراهيم باشا) و(عباس الأول) ورفضهم لمشروع قناة السويس:

بعد أن توفي محمد علي تولى ابنه إبراهيم باشا وكان نائبه وقائد جيشه، فلم تتغير سياسة عصر (إبراهيم باشا) عن سياسة والده (محمد علي باشا)، ويعود سبب ذلك إلى أنه كان مشاركاً في سياسة والده، وأنه كان جزءاً من صياغتها، ولم يكن يثق في الدول الغربية، والسبب الثاني قصر مدة حكمه التي لم تتعد أربع سنوات.

بعد وفاة (إبراهيم باشا) انتقل العرش إلى (عباس باشا)، وكان له وجهة نظر مختلفة، فكان يميل إلى الإنجليز، وكان يرغب في تأسيس الدولة على النظم الحديثة، فكان معجباً بالنموذج الإنجليزي في الحكم، وقد فتحت بريطانيا معه وسائل التواصل أثناء وجوده في الحجاز، وأعاد تنظيم الوضع السياسي ورفضه الوجود الفرنسي، ولذلك رفض مشروع قناة السويس (ساماركو، 2015). كما أن الإنجليز في عصره بنوا أول خط سكة حديد الإسكندرية القاهرة، وكان لديهم النية لمد خط آخر إلى السويس ليكون بديلاً عن قناة السويس، (الحفناوي، 2015) كان يعمل على تقليص النفوذ الفرنسي، كما عمل على إيقاف أغلب المشاريع الفرنسية، حتى أنه قام بإلغاء ووقف البعثات التعليمية إلى فرنسا، وحاولت بريطانيا رد الجميل إلى (عباس الأول) بالضغط على الدولة العثمانية بأن يكون الحكم وراثياً في أبنائه، ولكن لم يهمله القدر الوقت الكافي لصدور القرار.

الجدير بالذكر أنه في النهاية لم يترك مصر مديونة، بل عمل على تطبيق الخطط المالية، مما أدى إلى تحقيق مصر فائضاً مالياً، وكان يرفض مشروع قناة السويس؛ لأنه يرى أنه باب للتدخل الفرنسي في إدارة شؤون مصر، مما أدى في النهاية إلى حادث قتل غامض لـ (عباس الأول).

ثالثاً: (سعيد باشا) وإنشاء قناة السويس:

كان (فرديناند ديلسبس) يحلم بقناة السويس كمشروع يخلد اسمه في النهاية ووضعه في صفوة عصره، كانت من مصلحة فرنسا أن يعتلي (سعيد باشا) عرش مصر، فقد نشأ تحت رعايتها،



ويكن لها ولاءً كاملاً، وصادق (فرديناند دي لسبس) وكان يعتبره عرابه ومعلمه ، فهو من علمه ركوب الخيل، وأشرف على تكوينه الثقافي بناء على طلب من (محمد على باشا)، ووجد الفرصة في تولي صديقه سعيد الحكم خلفاً لابن أخيه عباس الأول، ولكنه لم يكن محافظاً مثل عباس الأول، ولا عسكرياً مثل أخيه إبراهيم باشا، ولا سياسياً مثل والده محمد علي، بل كان شخصاً غير مهيبٍ للحكم وغير صالح له. وقد اعترف (فرديناند دي لسبس) في مذكراته بأنه يحب (سعيد)، ولا يرى مبرراً لقسوة والده عليه، وكان (سعيد) في الثالثة عشرة من عمره يلوذ — (دي لسبس) في القنصلية الفرنسية التي كانت تجمع كل أنواع الترفيه، فقد كان يذهب (دي لسبس) مع (سعيد) في سهرات القنصلية، فلم يكن عجباً على "سعيد" أن يعطي له امتياز حفر قناة السويس. (الحفناوي، 2015)

شهد عهد الوالي (سعيد باشا) بداية الزحف الأجنبي على مصر عن طريق التدخل الدبلوماسي المستمر والضغط على مصر من خلال القناصل والاستعمار السلمي بإقراض الحكومة المصرية قروضاً بفوائد مبالغ فيها، وأصبحت مصر ملجأ لكل باحث عن الثروة (عبدربه ، 2020)، وكان الوالي (سعيد) يقبل المشروعات الغربية، وفتح أبواب قصره لكل الانتهازين؛ إذ عمل القناصل في السمسرة والمقاولات، كما أعطى زيزينيا لفنصل بليجكا بمائة وثلاثين ألف جنيه بوعود شفوية، فكان المسئول الأول عن الخسائر المالية. وفي هذه الأثناء كتب القنصل الإنجليزي لحكومة بلاده قائلاً: "في دولة يرأسها مثل هذا الوالي يكفي أي قنصل أجنبي أن يبدي تأييده الشديد لأي ادعاء يتقدم به لرعاياه فيجاب إلى طلبهم". ولم تكن النتائج المترتبة على فتح قناة السويس أقل خطورة بالنسبة لمصر فلم يتبع "سعيد" سياسة "محمد علي" الذي رفض إعطاء أي امتياز لأية شركة أجنبية، إذ إن إنشاء قناة سيزيد من أهمية مصر الجغرافية، ويزيد الأطماع الخارجية أكثر. (ساماركو، 2015)

فقد قال (دي ليسبس) في مذكراته التي قدمها إلى (سعيد باشا) في 15 نوفمبر 1854م: "مما لا شك فيه أن شق قناة السويس، هو عمل من شأنه أن يساعد أكثر من أي عمل آخر على المحافظة على الإمبراطورية العثمانية، وأن يثبت لأولئك الذين كانوا يتشددون بانهارها أنها مازالت تتمتع بحياة مثمرة، وأنها قادرة على إضافة صفحة لأمة في سجل مدنية العالم"، ثم أكمل نفاقاً إلى (سعيد باشا): "إن أسماء الملوك المصريين الذين شيّدوا الأهرامات عنون الكبرياء الأدمي، والذي لا فائدة منها كونها أسماء مجهولة، بينما سيظل اسم الأمير الذي فتح قناة السويس البحرية اسماً مباركاً من عصر لعصر إلى أبد الأبد"، وفي 30 نوفمبر 1854م وقع سعيد باشا عقد الامتياز الأول لقناة السويس، وفي 5 يناير 1856م وقع عقد الامتياز الثاني، وكان أشد إككاماً في

نصوصه لتقييد مصر؛ حيث أعطى لـ "دي ليسبس" سلطة إنشاء شركة لحفر قناة السويس التي تفتح لجميع سفن العالم وتدير القناة لمدة 99 سنة من تاريخ الافتتاح (حرب، 2008)، وينص على أن تفتح القناة وموانئها كمنح محايد لكافة السفن التجارية دون تمييز لقاء دفع عوائد للمرور. وقد حدد بعض الأحكام المتعلقة بتحديد المركز القانوني للقناة وقتها من حيث الملاحة فيها؛ حيث أقرت المادة (14) من الامتياز الثاني مايلي: "بعد تصديق صاحب الجلالة الإمبراطورية السلطان أن تكون قناة السويس البحرية الكبرى والموانئ الخاصة بها مفتوحة بشكل دائم لكل سفينة تجارية تعبرها من بحر لآخر دون أي تمييز أو تخصيص أو تفضيل للأشخاص أو الجنسيات مقابل دفع الرسوم، وتنفيذاً للوائح التي تضعها الشركة العالمية صاحبة الامتياز لاستخدام القناة المذكورة وملحقاتها". وقد أدرجت نصوص الامتياز ضمن اتفاق أبرمته الشركة مع والي مصر (سعيد باشا) وصدقه الباب العالي بفرمان في 19 مارس 1866 وافتتحت للملاحة في 17 نوفمبر 1869. (شفيق ، 2015)

لم يكن (سعيد باشا) يعياً بديون مصر، إذ إنه قام برهن جمرك الإسكندرية لفرنسا تحت تأثير الضغوط والالتزامات المالية، وقد بلغت ديون مصر عند وفاته ثلاثة ملايين واثنين وتسعين ألفاً وثمانمائة جنيه استرليني (الحفناوي، 2015)، ولم يشهد (سعيد) هو أيضاً اكتمال حفر قناة السويس هذا العمل الضخم الذي منحه الامتياز، حيث توفي في 18 يناير 1863م وخلفه في العرش (إسماعيل) نجل (إبراهيم باشا) الابن الأكبر في أسرة (محمد علي). (ساماركو، 2015)

إن قناة السويس قد بدأت على أسس الصراع الدولي؛ إذ كانت تنتقل بين الدول الغربية، وكانت كل دولة طامعة أن تكون قناة السويس لها وذلك ساهم في اتفاقية القسطنطينية؛ لأن الكل يرى نفسه جزءاً من قناة السويس مع تجاهل تمثيل مصر البلد صاحبة الحق في القناة والمقامة على أرضها، وقد أثبتت الأيام صدق نظرية (محمد علي باشا)، وأنها المدخل للاحتلال والصراع وتحتاج لدولة قوية قادرة على حمايتها لأنها مطمح، فمن يسيطر على البحر يسيطر على الاقتصاد العالمي ومن يسيطر على الاقتصاد يسيطر على العالم.



المراجع العربية:

1. انجلو ساماركو(2015)، قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، ترجمة: ولاء عفيفي وآخرون، القاهرة: المركز القومي للترجمة.
2. إيمان عامر(2009)، قناة السويس في الوجدان المصري، القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة.
3. جمال علي زهران(2001)، "أزمات النظام العربي واليات المواجهة"، القاهرة: دار الشروق.
4. رفيق السكري(1985)، "السان سيمونيون: كرواد لعصر النهضة في مصر"، الفكر العربي، (بيروت: معهد الإنماء العربي، العدد (39،40)، مجلد6.
5. لورا لونج(2010)، ديليسيس وقناة السويس، ترجمة: محمد فريد حجاب، القاهرة: المركز القومي للترجمة.
6. محمد طلعت حرب (2008)، قناة السويس، القاهرة: دار الكتب والوثائق القومية.
7. محمود صالح المنسي(1970)، "أتباع سان سيمون ونشاطهم في مصر 1836-1833"، المجلة التاريخية المصرية، القاهرة: الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، مجلد 17 .
8. مصطفى الحفناوي(2015)، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، القاهرة: الهيئة العامة للكتاب.

المواقع الإلكترونية

9. أحمد عبد ربه(2020)، مصر بعد محمد علي باشا، القاهرة: بوابة الشروق،
<https://cutt.us/fPj3R>
10. عوض شفيق (2015)، "قناة السويس والقانون الدولي من دليسييس إلى السييسي"، منصة الأقباط المتحدون، القاهرة-<http://www.copts-united.com/Article.php?l=2636&A=218214>.

المراجع الانجليزية:

1. Colin Flint, The Geography of War and Peace: From Death Camps to Diplomats, (New York : Oxford university press,2005) p374.
2. Hager, Willi, Hydraulicians in Europe 1800-2000s, (London, Taylor & Francis Group, v2, 2015) , p798.