## بين النزوح عنها والعودة إليها

# بورسعيد.. مدينة الذاكرة الحيّة والروح القويّة

حُسن عبّود*

**سبب اختياري الكِتابة عن «مدينة الميناء» بور سعيد[1] (صورة أ)، هو العاطفة التي تشدّني إلـى المَـكان الذي عاشَـت فيه عائلتي، بعد أن اسـتقرَّ فيه والِدي عشـرين عاماً، مُتابِعاً عملَه في وكالة المِلاحة البحريّة[2]، وذلك بعدما أُعيد افتتاح العمل في قناة السـويس أمام المِلاحة العالَميّة في الخامس من حزيران/ يونيو 1975.**

**السـبب الثاني، هو الشـحذ الفكريّ الذي أصابني نتيجة مُشـاهَدَة مَعرض «مَلحمة قناة السويس» الرائع في مَعهد العالَم العربيّ في باريس (أيّار/ مايو 2018) بمناسبة مرور**

(1) بور سعيد مدينة مصريّة ساحليّة تُمثّل العاصمة الإداريّة لمُحافَظة بور سعيد التي تضمُّ أيضاً مدينة بور فـؤاد. تقـع شـمال شـرق مصر علـى رأس المَدخـل الشـماليّ لقنـاة السـويس. يحدّهـا شـمالاً البحـر الأبيض المُتوسّط، وشرقاً بور فـؤاد الواقعة فـي شبه جزيرة سيناء، وجنوبـاً مُحافظة الإسماعيليّة، وغرباً ثلاث مُحافظات (مُحافَظة دمياط مـن الشمال الغربـيّ، مُحافَظة الدقهليّة مـن الغرب، ومحافظة الشـرقيّة مـن الجنوب الغربـيّ). تبلـغ مسـاحتها 845.445 كلـم2، ويبلـغ تعـداد سـكّانها بحسـب تعـداد عـام 2010 مـا يقـارب 524433 نسـمة، وذلـك بعـد انفصـال حَـيّ بـور فـؤاد عنهـا إداريّـاً كمدينـة فـي العـام 2010. تنقسـم المدينـة إلـى سبعة أحياء إداريّة هـي: حَـيّ الجنوب، حَـيّ الزهـور، حَـيّ غـرب، حَـيّ الضواحـي، حَـيّ المنـاخ، حَـيّ العـرب، حَـيّ الشـرق. أنظـر: https://ar.wikipedia.org
أنظر: الصورة على مَوقِع:
https://earthobservatory.nasa.gov/images/86994/suez-canal-port-said

(2) مـا كانـت تقـوم بـه الشـركة الأميركيّـة للتوكيـلات التجاريّـة والمِلاحيّـة فـي الشـرق الأوسـط (Ameaster)، فـي العقدَيْـن اللّذَيْـن عمـل فيهمـا أبـي فـي الشـركة (1977-1997)، كمديـر ونصـف مالـك لهـا، فـي ميناء بـور سـعيد وموانـئ أخرى مِصريّـة، هـو توكيـل مـن جانـب شـركات الخطـوط المِلاحيّـة العالَميّـة. وهـذا التوكيـل هـو تفويـضٌ مـن جانـب مالـك شـركات النقـل هـذه لتمثيلهـا خـلال مـرور السـفن أو تحميـل البضائـع أو تفريغهـا أمـام هيئـة قنـاة السـويس المِصريّـة. كانـت الشـركة الأميركيّـة- الشـرقيّة «أميسـتر»، العامِلـة فـي مصـر منـذ العـام 1934، تُمثّـل مثـلاً شـركة Shipping Corporation of India التـي تملـك 200 سـفينة شـحن، ولديهـا بضائـع للتصديـر مـن الهنـد وجنـوب شـرق آسـيا إلـى موانـئ أوروبيّـة وأميركيّـة. وكان أسـهل طريـق وأسـرعه للقيـام بذلـك هـو المـرور بقنـاة السـويس الآمِنـة.

**150 عاماً على افتتاح قناة السويس أمام المِلاحة العالَميّة (17 تشرين الثاني/ نوفمبر 1869)[3]. في تلك المُناسَبة التاريخيّة، ومن بور سعيد، المدينة الميناء (أو الترانزيت) بامتياز[4]، رَبَطَتْ أرضُ مِصر البحرَ الأبيض المُتوسّط بالبحر الأحمر، لتجعلَ من الأوّل الوسيط الكبير بين الغرب والشرق. في الماضي، كانت السفن المُتَّجِهة إلى بلاد الشرق الأقصى كالهند، تستغرق ستّة أشهر في رحلةٍ حول القارّة الإفريقيّة ورأس الرجاء الصالِح، لتصلَ إلى المُحيط الهنديّ، فأصبحتْ بعد فتْح قناة السويس تَصِلُ بستّة أسابيع. وقناة السويس هي أمّ مُدن القناة الثلاث (بور سعيد، الإسماعيليّة، السويس)[5]، لكنّ وحدَها بور سعيد وُلدت ساعة شقّ القناة (25 نيسان/ إبريل 1859)[6]. وولادة المدينة ينبغي ألّا تُنسينا، كما يذكر صاحب موسوعة «شخصيّة مِصر»، الجغرافيّ الكبير جمال حمدان الحَدَثَ الثاني الذي يوازي في ضخامته شقّ مجرى ماء النيل العذب من ترعة الإسماعيليّة إلى بور سعيد عام 1893. فشقّ قناة السويس وفتحُها أمام الملاحة العالَميّة عام 1869، جَعَلَ حمدان يقول: «إذا كانت القناةُ أُمّ هذه المُدن، فإنّ النيلَ أبوها ببساطة»[7].**

تُعَدّ مدينة بور سعيد (ميناء سعيد)، بمَوقعها الاستراتيجيّ شمال شرق الدلتا بين مياه بحيرة المنزلة والبحر الأبيض المُتوسّط على امتدادٍ ضيّقٍ من الأرض، إحدى أكثر الموانئ المِصريّة ازدهاراً[8]. وبور سعيد هي بوّابة قناة السويس، الممرّ الملاحيّ الآمن لحركة

(3) أنظر مَ**لحمة قناة السويس**، الصادر عن مَعهد العالَم العربيّ في باريس ومتحف مارسيليا التاريخيّ، باريس، دار غاليمار للنشر، 2018.

(4) سُمِّيَت مدينة بور سعيد (ميناء سعيد) باسم حاكِم مصر الخديويّ سعيد (ت 1863) الذي أعطى فرديناند ديلسبس بموجب فرمان «السلطة الحصريّة لتشكيل الشركة العالَميّة لشقّ قناة السويس واستغلال القناة بين البحرَين وإدارتها، مع إمكانيّة الاضطلاع بأعمال البناء أو تكليفها كافّة». أنظر آرنو رامبير دي فورتانييه، «شركة قناة السويس العالَميّة» في **ملحمة قناة السويس**، المرجع السابق نفسه، ص ص 87-95.

(5) بما أنّ ميناء السويس هو أقْدَم الموانئ المِصريّة التاريخيّة، فقد شهد نَوعاً من البعث لتاريخه القديم، بمعنى أنّه ليس من مواليد مُدن القناة.

(6) إيناس الصيرفي، «الحياة في مُدن القناة الكوزموبوليتانيّة»، في **ملحمة قناة السويس**، المرجع السابق نفسه، ص 109.

(7) جمال حمدان، **المدينة العربيّة**- مُحاضرات ألقاها د. حمدان على طلبة قسم الدراسات التاريخيّة والجغرافيّة في معهد الدراسات العربيّة العليا - القاهرة 1964.

(8) تُشرِف الهيئة العامّة لميناء بور سعيد، وهي إحدى هيئات وزارة النقل المصريّة، على إدارة ثلاثة مَوانئ تجاريّة رئيسة: ميناء غرب بور سعيد، ميناء شرق بور سعيد (شرق التفريعة سابقاً) وميناء العريش. أمّا الموانئ المُتخصِّصة، فهي ميناء الصَّيد البحريّ في بور سعيد وبوغاز المَعديَّة.
يقع ميناء بور سعيد على المَدخل الشماليّ لقناة السويس، ويُعتبر أحد أهمّ الموانئ المصريّة نظراً

السفن العالَميّة بين الشمال الأوروبيّ والجنوب الآسيويّ. والقناة تُعَدُّ أطول قناةٍ في العالَم من دون الأهوسة[9]، تعمل فيها الملاحة ليلاً ونهاراً وبنسبة حوادث مُنخفِضة جدّاً. كنتُ أرى قوافلَ السفن من شرفة بيتِنا- في الدور الأوّل من عمارة كولوفيتش الواقعة على ناصيّة شارع الجمهوريّة وشارع 23 يوليو- تَعبرُ خطوطَ الماء بسلاسةٍ جماليّةٍ لافتةٍ في طريقها إلى موانئ الشرق البعيد[10]. وقد تطوّرتْ بور سعيد كمَركزٍ عالَميّ للمُواصلات والتجارة والتحرّكات العسكريّة، وأَسهَم موقِعُها عند الثغور الوطنيّة، في إقحامها في صراعات القوى العظمى، ولاسيّما فرنسا وبريطانيا، للسيطرة على مِصر. وكان قدرُ المدينة الحديثة أن تتعاقَبَ عليها تغيّراتٌ ديموغرافيّة تتعلّق بالحوادث العالَميّة غير المُتوقَّعة والإرادة الحرّة لأهل مدينة بور سعيد، لذلك تمتلك المدينة ذاكرةً

---

لمَوقعه المُتميِّز على مدخل أكبر ممرٍّ مِلاحيّ عالَميّ، قناة السويس، وفي مُنتصف أكبر خطٍّ مِلاحيّ تجاريّ يَصِلُ أوروبا بالشرق. كما يُعتبر أكبر ميناءٍ عبورٍ في العالَم.

يحدّ الميناءَ من جهة البحر خطٌّ وهميٌّ يمتدّ من النهاية الخارجيّة لحاجز الأمواج الغربيّ بمسافة نصف ميل بحريّ ثمّ من هذه المنطقة إلى النهاية الخارجيّة لحاجز الأمواج الشرقيّ. ومن جهة قناة السويس خطٌّ وهميّ مُمتدّ بعرض القناة من الضفّة الجنوبيّة للقناة المُتّصلة ببحيرة المنزلة ومن جهة قناة بحيرة المنزلة وقنطرة السكك الحديديّة.

أمّا ميناء شرق بور سعيد (شرق التفريعة سابقاً)، وهو مَركزٌ أساسيّ لمِحور التجارة العالَميّة بين أوروبا وشرق البحر المُتوسّط، فيُعتبر من المشروعات القوميّة الكبرى التي أقامتها مصر. فقد تمَّ افتتاحه في تشرين الأوّل (أكتوبر) 2004 لخدمة التجارة العالَميّة وتجارة الترانزيت التي تَعبرُ قناةَ السويس. ويقعُ الميناءُ في مَوقِعٍ فريدٍ شرق المَدخل الشماليّ لتفريعة قناة السويس الشرقيّة وفي مُلتقى ثلاث قارّات وعلى الطريق الرئيس لمُلتقى الشرق والغرب، حدُّه الشماليّ البحر المُتوسّط، وحدُّه الجنوبيّ المنطقة الصناعيّة، وحدُّه الشرقيّ بحيرة المِلاحة، وحدّه الغربيّ التفريعة الشرقيّة لقناة السويس. هذا ويتمّ التخطيط للاستفادة القصوى من هذا المَوقع ليكون النواة الأولى لإقامة منطقة صناعيّة واعِدة يُخصَّص إنتاجها للتصدير، وكذلك لجذْب أكبر الخطوط الملاحيّة العالَميّة، وتبلغ مساحة الميناء 35 كم$^2$، وقد خُطِّط لإنشاء أرصفة بطول 12 كم ولإنشاء منطقة صناعيّة جنوبه على مساحة 87,6 كم$^2$. تبلغ المساحة الإجماليّة لمحطّة الحاويات الحاليّة 600 ألف مترٍ مُربّع، ويبلغ عرض ساحة الحاويات 500 مترٍ، وتعملُ المحطّة بنظام المناطق الحرّة الخاصّة.

يستقبل الميناءُ السفنَ العملاقةَ من الجيل الرّابع حيث يَصِلُ عُمق الرصيف بالميناء إلى 17 متراً ويبلغ طوله 1200 متر. حقّق الميناءُ خلال عام 2005 تداوُلَ حوالى 700 ألف حاوية مُكافئة، ويُتوقَّع أن يصلَ حجْمُ التداوُل إلى 2,2 مليون حاوية مُكافئة وعندئذ ستتوسّع المحطّةُ لتشملَ تنفيذ المَرحلة الثانية للمشروع والوصول إلى حجْمِ تداوُلٍ يبلغ 4,4 مليون حاوية سنويّاً. أنظر: ميناء بور سعيد https://m.marefa.org/.

(9) الأهوسة، جمْع «الهَويس»، هي قنطرة على نهر أو ترعة ذات حاجِزٍ آليّ يَحجزُ الماءَ الأعلى عن الأدنى لكي تنقل السفنَ من أحدِ الماءَيْن إلى الآخر.

(10) «طبقاً لنِظام المِلاحة القديم كانت السفن تمرّ بنِظام القوافل، وهي مجموعة من السفن تسير بسرعة واحدة، تتساوى فواصلها تقريباً. وتدخل القناةَ ثلاثُ قوافل يوميّاً، قافلتان من الشمال وقافلة من الجنوب، وتخضع كلّ قافلة لنِظامٍ مُحدَّد من حيث موعد دخول القناة والسرعة المسموح بها». أنظر: «قناة السويس» على صفحة Wikipedia.

حيّة وروحاً قويّة، بخاصّة في ما يتعلّق بحفْر قناة السويس[11]، والدِّفاع عن بور سعيد في حرب العدوان الثلاثيّ على مصر (1956).[12]

**صورة أ:** «مدينة الميناء» - بور سعيد

**المصدر:** https://earthobservatory.nasa.gov/images/86994/suez-canal-port-said

نَشأت مدينة بور سعيد بوصفها «مُستعمَرة» فرنسيّة (كولونياليّة) تمّ تقسيمها بين حيّ الشرق (الجاليات الأوروبيّة) وحيّ العرب (المِصريّون).[13] ثمّ حين قَصَفَتْها القوّات

(11) أنظر، «بور سعيد وحفْر قنال السويس» (1859-1869) في **موسوعة تاريخ بور سعيد**، إعداد ضياء الدّين حسن القاضي، ج1، الهيئة المصريّة العامّة للكتاب، 2015.

(12) أنظر ما ذكره الصحافيّ والروائيّ جمال الغيطاني عن دخول بور سعيد الوجدان الروحيّ المصريّ عام 1956 في **موسوعة تاريخ بور سعيد**، المرجع السابق نفسه، ج1، ص و.

(13) خضعت بور سعيد لنَوعٍ من التَّفرقة المكانيّة التي تُميِّز المُدن المُستعمَرة: فهناك طريقٌ عريضٌ يفصل الحَيَّ الأوروبيَّ عن الحيِّ العربيّ. أنظر كلودين بياتون، «مُدن قناة السويس وطرازها المعماريّ»، في **ملحمة قناة السويس**، مرجع سبق ذكره.
أمّا بالنسبة إلى تسمية «حيّ المصريّين» بـ«حيّ العرب»، فيتّضح كما يقول لويس عوض أنّ محمّد علي وإبراهيم كانا يُسمّيان المصريّين أحياناً «المصريّين» وأحياناً «أولاد العرب». ويبدو أنّ اسم المصريّين كان يُستخدم عادةً للدلالة على أبناء البلاد من حيث جنسهم ومَوطنهم، وأنّ مُصطلح «أولاد العرب» كان يُستخدم للتمييز بينهم وبين «الخواجات» من جهة و«الأتراك» من جهة أخرى على أساس اللّغة. أنظر، لويس عوض، **تاريخ الفكر المصريّ الحديث: من عصر إسماعيل إلى ثورة 1919**، ج1، القاهرة، الهيئة المصريّة العامّة للكِتاب، 1980، ص 375.

الفرنسيّة والبريطانيّة والإسرائيليّة، خلال العدوان الثلاثيّ على مصر عام 1956، تحوّلت إلى «المدينة المقصوفة»(14). وقد أَبلت المُقاومةُ الشعبيّةُ لأبناء بور سعيد بلاءً حسناً في الدفاع عن مدينتهم وأهلهم، فربحت المدينة إلى اليَوم لقبَ «المدينة الباسِلة». حينَها، كما يُشير محمّد الشاهد، مثّل دمارُ بور سعيد امتحاناً لتحوُّل الحداثة المعماريّة في مِصر، فأُعيد بناء المدينة بمشروع كبير من الدولة المصريّة، وكانت سنوات 1956-1967 العقدَ الذهبيّ لمدينة بور سعيد(15).

هذا العقد الذهبيّ سرعان ما انتهى مع اندلاع حرب العام 1967، حين خُيِّر السكّان بدايةً بين الهجرة أو البقاء في المدينة، لكنّهم سرعان ما أُجبِروا على هجرتِها طوال سنوات حرب الاستنزاف الستّ. فأُخليَت المدينة وتحوَّلت إلى «المدينة المهجّرة»، وذلك حتّى حرب أكتوبر (1973)، وكانت هذه السنوات قاسية بحقّ على أهلِها. في هذه الحرب الأخيرة، التي انتصر فيها الجيش المصريّ، استعادت مصر الكثير ممّا خَسِرَتْهُ في حرب العام 1967، ماديّاً ومعنويّاً.

أعاد الرئيس أنور السادات افتتاح قناة السويس (5 حزيران/ يونيو 1975). لكنّ أبناء المدينة تخلَّفوا حينها عن العودة إلى بيوتِهم وأحيائِهم بعد سنوات الهجرة القَسريّة. أمّا الذين عادوا إلى مدينتِهم، وبشهادة إحدى بنات بور سعيد، الباحثة في مَركز الأهرام الاستراتيجيّة، رابحة سيف علّام، «شكّلوا مكوّنَ الشخصيّة البورسعيديّة، أيْ، تلك الشخصيّة التي استقرَّت في المَكان لأجيالٍ أربعة»(16). بعد سنة أو سنتَيْن من إعادة افتتاح قناة السويس، وبسبب اندلاع الحرب الأهليّة في لبنان (عام 1975)، وتوقُّف العمل في ميناء الزهرانيّ في شركة خطّ الأنابيب عبر البلدان العربيّة (Tapline)، هاجرَ أبي إلى بور سعيد ليُتابعَ عملَهُ في الشركة الأميركيّة- الشرقيّة للتجارة والخدمات المِلاحيّة (Ameaster). هكذا شاهدتُ المكان يتحوّل في ذهني بين مدينة صيدا في لبنان، التي بدأت تفقد أمنَها واستقرارَها، إلى مدينة بور سعيد في مصر، التي بدأت تستعيدُ أمنَها واستقرارَها وتجارتَها على الخريطتَيْن المِصريّة والعالَميّة. ولم تلبث المدينة أن شَهدت تطوُّراً اقتصاديّاً بعد إنشاء المنطقة الحرّة (1 كانون الثاني/ يناير 1976) التي أعطت حقَّ

(14) الذي جاء بعد إعلان الرئيس جمال عبد النّاصر (استباقاً لعَودة القناة إلى مصر 1968) في الإسكندريّة عن تأميم قناة السويس (يوم 26 تمّوز / يوليو 1965).

(15) أنظر محمّد الشاهد، «بور سعيد 1957: إعلان الحداثة المصريّة» في **البوّابة التّاسعة - المُتخيّل: مقالات المدينة وأخبارها**، العدد1، 2012، ص ص 71-97.

(16) الشكر موصول للباحثة في **الأهرام الاستراتيجيّ**، رابحة سيف علّام، على المُقابلة التي جَرت بيننا على الزووم الساعة الثانية ب. ظ. من يوم الأربعاء في 17 شباط (فبراير) 2021.

التحرُّر من القيود الجمركيّة والضريبيّة والاستيراديّة كسائر مَناطق الدولة[17]. فتحوّلت بور سعيد من مدينة هادئة إلى مدينة صاخِبة، تجاريّاً وعقاريّاً. لقد قُدِّرَ لمدينة الميناء وبوّابة قناة السويس، بمَوقعها الاستراتيجيّ، أن تعيشَ بين مَدِّ أطماع الدول الأوروبيّة وجزْرِها، وأن تتأثَّر بتاريخ مِصر المُعاصِر وتؤثِّر في الأحداث الوطنيّة الكبرى. فبور سعيد، كما يقول شاعرُها محمّد عبد القادر، مؤشّرٌ عن استقلالِ مِصر واستقرارِها[18].

## العمارة مرآةُ اجتماعِ المدينة واقتصادها

لا يُمكن للزائر، القادم إلى بور سعيد، أن يغفلَ عن التصميم الأوروبيّ الحديث للمدينة، بدءاً من شوارعها العريضة إلى تنوُّع طرز عماراتِها، بين عَناصِر العمارة الأوروبيّة جنباً إلى جنب مع عَناصِر العمارة الزخرفيّة المحليّة، ما يَعكسُ بشكلٍ كبير جريرة حياة سكّانها وأسلوب عيشهم (قبل 1956) [19]. ويعود هذا التنوُّع إلى تدفُّق الجاليات الأوروبيّة إلى بور سعيد، منذ حفْر القناة ونشْأة المدينة، للعمل الذي تمحور حول شركة قناة السويس العالَميّة والميناء الملاحيّ والتجارة، وبخاصّة بعدما مَنحت الدولة المصريّة الخديويّة الامتيازات الأجنبيّة. «كان الفرنسيّون المُتمركِزون في «حيّ الشرق» يعملون في شركة القناة، فهُم المُديرون وأصحاب الوظائف العليا، والمهندسون وربّان السفن.

أمّا اليونانيّون، فإمّا في الأعمال التجاريّة الصغيرة أو في وِرَشِ القناة كعُمّال، والإيطاليّون في مجالات الفندقة والعمارة والتصوير الفوتوغرافيّ، ويتركَّز عمل الإنكليز في الميناء لكونهم يعملون بالتجارة البحريّة ونقْل الفحم»[20]. وطبيعيٌّ أن تَظهر العمارةُ، التي تُمثِّل

(17) استُخدِم مُصطلح «المنطقة الحرّة» على بور سعيد فصدرَ بخصوصه قانونٌ يَمنحه ميزاتٍ تجاريّة مُحدَّدة، منها التحرُّر من القيود الجمركيّة والضريبيّة والاستيراديّة التي تسري على باقي مَناطق الدولة، وذلك بهدف تشجيع حركة التصنيع وتجارة الترانزيت. وظلَّ هذا الوضع قائماً من كانون الثاني (يناير) 1976 لغاية العام 2002 حين صدرَ القانون رقم 5 الذي ألغى وضع المدينة الحرّة.
كانت البضائع الوارِدة إلى المُحافَظة لا تُفرَض عليها رسومٌ جمركيّة، أو رسومٌ مُخفَّضة، ويوجد جمركَان برّيَّان لبور سعيد، فضلاً عن جمارك جويّة وبحريّة. وقد تمّ إنشاء مَناطق صناعيّة، وهي الآن مَصدر رئيسي للمَلابس الجاهزة إلى الولايات المُتّحدة وأوروبا، كما أنّ معظم هذه المناطق أصبح ضمن اتّفاقيّة «الكويز» ويعمل فيها حوالى 500000 عامل من خارج بور سعيد يأتون ويغادرون كلّ يوم من الإسماعيليّة والدقهليّة والشرقيّة.

(18) أنظر، باب الخلق | الشاعر البور سعيديّ محمّد عبد القادر في باب الخلق مع محمود سعد:
https://www.youtube.com/watch?v=bfhvrFB9Tdo.

(19) كلودين بياتون، «مُدن قناة السويس وطرازها المعماريّ»، في **ملحمة قناة السويس**، مرجع سبق ذكره، ص ص 104-113.

(20) أنظر: إيناس الصيرفي، «الحياة في مُدن القناة الكوزموبيلاتيّة،» في **ملحمة قناة السويس**، المرجع السابق نفسه.

السلطة، بحسب منطق المُستعمِر وقيَمِه ومشروعه بوصفه «نظامَ تملُّكٍ وسلطة» As System of Appropriation [21]. وعلى الرّغم من رحيل الجاليات الأوروبيّة عن بور سـعيد، بخاصّة تلك التي شـارَكت دولُها في العدوان الثلاثيّ على مِصر (1956)، إلّا أنّ الإرث الذي تركـوه فـي العمارة، وبعض المِهن الحرّة، وعادات أهل بور سـعيد وتقاليدِها، كما تؤكِّد ابنة بور سـعيد الباحثة رابحة علّام، أَصبح ذاكرةَ بور سـعيد المُشـترَكة. وإذا قُمنا بجَولةٍ على ما يوفِّره غوغل من صُوَرٍ وضَعَها أصحابُها حِفظاً لذاكرةٍ تسـعى لأن تبقى حيّة، لرأينا مَعالِمَ مدينةٍ أوروبيّة في تصميمها وشوارعها وعماراتِها ومُنشآتِها وكنائسِها المُختلفة ومَقاهيها وأسـواقها. وكما يُخبرنا مُدير عامّ الآثار في بور سـعيد وبحيرة المنزلة، طارق إبراهيـم الحسـيني: «هنـاك 644 عِقـاراً من العقـارات المعماريّة التي تُعَـدّ من التراث الأثريّ، قرَّر مجلس الوزراء لسـنة 2011 تسجيلها في سجلّات التراث المعماريّ لمُحافَظة بور سـعيد» (حَيّ الشـرق يضمّ 340 عقاراً، حَيّ العرب يضمّ 106 عقارات، حَيّ المناخ يضمّ 59 عقاراً، ومدينة بور فؤاد تضمّ 139 عِقاراً).

من هنا رأيتُ أنّ القيام معاً بزيارةٍ خاطِفة إلى «مبنى هيئة قناة السويس» (صورة ب)، الصرح الأبيض الأشبه بقصر، والوحيد الواقع على ضفّة قناة السويس (أُنشِئ عام 1895)، وإلى «عمارة كولوفيتش»، العمارة الزهريّة اللَّون بطرازها الآرت ديكو، والمُثيرة بمَوقعها في شـارع الجمهوريّة (بُنيت عام 1932)، سـتُتيح فُرصةَ مُعايَنةِ التحوّلات الجديدة التي طرأت على المدينة. ولقد اخترتُ مبنى هيئة قناة السويس الذي يُمثِّل السلطةَ المسؤولة عن إدارة حركة المرور في قناة السـويس، وعمارة كولوفيتش التي تُمثِّل الجاليةَ الأوروبيّة التي تدفَّقت من رعايا مالطا، ممَّن استقرّوا في المدينة وتَمصَّروا.

يُعتبَر مَبنى هيئة قناة السويس المعروف باسم «القبّة» أو «الدار البيضاء»، أوّل منشأة على شـاطئ القنـاة، قام ببنائها الخديويّ عبّاس حلمي الثانـي (عام 1895)، ليكون رقيباً ومَقـرّاً مُوجَّهاً للسـفن العابِرة في القنـاة الملاحيّة. ويرى مُدير عامّ الآثار طارق إبراهيم الحسـيني، أنّ أهميّـة مَوقِع مَبنى هَيئة قناة السـويس، في الثغور مـن مصر[22]، يجعله «مـرآة تنعكـس عليهـا صورة ما في البلاد مـن مَرافِق ومَعالِم، تُظهِـر الثغر في مَظهره

(21) See, Lobna Sherif, "Architecture as a System of Appropriation: Colonization in Egypt," in **First International conference of the UIA-WPARHR-V on Architecture & heritage as a Paradigm for Knowledge and Development: Lessons of the Past, New Inventions and Future Challenges,** Bibliotheca Alexandrina, Alexandria. 2-4 March 2002.

(22) لقـد اسـتخدم مصطلـح الثغـور، جمـع «الثَّغْـر»، بالمعنـى الاسـتراتيجيّ للمَوقِـع الـذي يخـاف هجـوم العـدوّ منـه، ومنـه سُـمِّيَت المدينـة علـى شـاطئ البحـر ثَغـراً.

اللّائـق به، ومن ثمّ جاء المبنى الإداريّ لشـركة قناة السـويس كأحد المُنشـآت وأبرزها فــي مدينة بور سـعيد، بل الأهمّ والأشـهر بين المبانــي التي أقامَتْها الشـركةُ العالَميّة لقناة السـويس في مُدنِ القناة قاطِبةً»[23]. إنّ هذا المبنى التاريخيّ لمَكاتِب شركة قناة السـويس وإدارتها، كان، وما يزال، يُسـتخدَم لمُتابَعة إدارة حركة السفن العابِرة لمجرى القناة، ومن مَوقِعه تنطلقُ الزوارقُ التي يستقلُّها مُرشِدو قناة السويس حين يصعدون إلى السـفن لإرشـادها للمرور بالقناة. ومــن خلال هذا المبنى، تتـمّ مُراقَبةُ حركةَ مرورِ السـفن بأجهـزةٍ مِلاحيّة مُتطوّرة وبالـرادار لتأمين حركة المرور[24]. ومنه، يتمّ الإشـراف بشكلٍ مُباشر على الشاطئ الغربيّ للقناة في مُواجَهة السفن العابرة، ذهاباً وإياباً، وما يُمثِّله من دلالةٍ رمزيّةٍ لسيادة الهيئة على المجرى المِلاحيّ العالَميّ.

**صورة ب -** مبنى هيئة قناة السويس: صرحٌ يتولّى إرشادَ السفن وإدارة حركةِ المِلاحة

(23) أنظـر: «تاريخ المبانـي الحكوميّة: مبنـى هيئـة قنـاة السـويس ببـور سـعيد»، فـي **تاريخ مباني وشوارع مصر**، 24 نيسـان (إبريـل) 2019، TarykhMbanyWshwarMsr.Community@.

(24) أنظـر: يسـري محمّـد، «بـور سـعيد»، **الشرق الأوسـط**، 29 كانـون الثانـي (ينايـر) 2013، العـدد 12481. وأنظر: أسـماء عـزّ الدّيـن، «شـاهد مبنـى القبّـة ببـور سـعيد أوّل بنـاء علـى شـاطئ القنـاة»، 19 تشـرين الأوّل (أكتوبـر) 2017، مُتـاح علـى: https://alwafd.news/article/1675316

صَمَّم المُهندسُ الفرنسيّ شارلز مارتن مبنى هيئة قناة السويس، وكانت شركة «إدموند كونييه Edmond Coignet» الفرنسيّة للمقاولات وللكِتل الخرسانيّة هي التي تولَّت عمليّة بنائه. وهي الشركةُ نفسُها التي بَنَتْ فنار (مَنارة) بور سعيد، أوّل مبنىً خرسانيّ في العالَم. ويقوم مبنى هيئة قناة السويس على مساحة 2230 متراً من الضفّة الغربيّة للقناة، وتُحيطه مياه القناة شمالاً وجنوباً وشرقاً، ويتكوَّن المبنى الرئيس من ثلاثة طوابق (وطابق تحت الأرض للتخزين)، تعلوه ثلاث قُبب مكسوَّة بالقيشاني، وعليها أعلامٌ تُشير باتّجاه الشمال.

وقد أَبدت أستاذةُ الهندسة المعماريّة والتصميم المُدنيّ في كليّة الهندسة في الجامعة الأميركيّة في بيروت، هويدة الحارثي، رأياً في التخطيط الهندسيّ الثلاثيّ الأقسام لمَبنى الهَيئة، والمُتعارَف عليه في العمارة الكلاسيكيّة الأوروبيّة؛ حيث نجد ثلاثة أقسام: قسم كبيرٌ في الوسط وقسمان من كلّ جانب، تعلو كلَّ واحدٍ منها قبّةٌ مزيّنة بالقيشاني، يُذكِّر شكلُها وألوانُها ونقوشُها بالتقنيّة المُتّبعة في القصور الصفويّة في إيران. في رأي الحارثيّ «أنّ تصميم مبنى هيئة قناة السويس المفتوح على البحر، يُعتبَر في مُفرداته المعماريّة خليطاً من أنماط العمارة الأوروبيّة والعثمانيّة والإسلاميّة»[25]. فتصميم المبنى لا ينتمي إلى النموذجَيْن الأوروبيّ (البحت) أو الإسلاميّ (البحت)، بل يُذكِّرنا بتصاميم القصور العثمانيّة (القرن التاسع عشر) المُطِلَّة على البوسفور، إلى جانب التصاميم الفرنسيّة (الباروك الأوروبيّ المُعاصِر)، والإسلاميّة (في القُبب الدالّة على العمارة الإسلاميّة في ألوانها ونقوشها). ويرى مُدير عامّ الآثار إبراهيم الحسيني المبنى في السياق الإبداعيّ العالَميّ ويُعلِّق قائلاً:

«هو حصنٌ ومَعبَرٌ ومَدخلٌ رئيس للثَغر الوليد الذي تبدو فيه القوّة المعماريّة التي تَنبع من حيث التكوين وحجْم مقاييس البناء التي تمكَّنَ المعماريّ فيها من استنباطِ عددٍ من الأنماط المعماريّة من مَنابِع فكريّة عالَميّة، فضلاً عن مَفاهيم جماليّة وتقنيّاتٍ وأشكالٍ إنشائيّة حديثة، في مُواءَمةٍ تامّة لمَوقِعٍ مُميَّزٍ بامتداد مُسطّحاتِ مياهٍ مُحيطة به. فظَهرت كوسيطٍ يَفصله عن بقيّة المُنشآت المُجاورة له حتّى بدا وكأنّه مَبنىً عائمٌ على ضِفاف القناة.

(25) أتوجَّه بالشكر إلى الأستاذة هويدة الحارثي في كليّة هَندسة العمارة في الجامعة الأميركيّة في بيروت، على قراءة مُفردات مبنى هيئة قناة السويس، وقد تمَّ التواصُلُ بيننا يَومَيْ 21 و22 شباط (فبراير) 2021.

ويَمنـحُ لـونُ المبنـى الأبيـض الضوئـيّ الحـارّ- بيـن زرقـة مـاء البحـر الدّاكِنـة وزرقة السـماء البهيّة- سِـحراً يجعله أشـبه بالغَيمةِ البيضاء التي يراها المُسـافِر في ترحاله فـي السـفينة. هـذا الصـرح في بياضـه يتداخل في لاوعينـا مع عمـارات البحر الأبيض المُتوسّط وشمال إفريقيا».

وقـد يكون رأي الأسـتاذ روبير صليبا[26]، أسـتاذ العمارة والتخطيـط المُدنيّ في الجامعة الأميركيّـة فـي بيـروت، صائبـاً فـي أنّ مَبنى هيئة قنـاة السـويس- بما أنّه شُـيِّدَ في عزّ الاسـتعمار- يُعتبـر جـزءاً لا يتجـزّأ من تاريخ اسـتعمار القنـاة. فالواجِهة تَحمل أسـلوباً استشـراقيّاً، والمُهنـدِس الـذي صَمَّم البنـاء، ربّما رأى الصـورة التي يـودّ أن يرانا فيها الغـرب! وكَـون هويّة المبنـى تحمل مُفرداتٍ استشـراقيّة وخليطاً من مفـرداتٍ عدّة، لا يُقلِّـل مـن قيمـة المبنـى أو جماليّاته، بخاصّـة أنّ النُّخبة فـي مصر وسـواعد المصريّين وإرادتهم، هي التي قامت ببناء هذه الهويّة، والتي أَصبحت تُشـكِّل الشـخصيّةَ المُشترَكة للمدينـة. المبنـى مُدهِشٌ ومُثير، ويُعتبَرُ «أيقونة» مدينة بور سـعيد، لأنّها تدلّ على بور سعيد كمدينة ميناء.

أعلـنَ مُديـر هيئة آثار بور سـعيد طارق إبراهيم الحسـيني أنّ عمليّـة ترميم هيئة القناة قـد بدأت منذ الصيف الماضي، وأنّ الشـركة التي تقوم بتنفيـذ عمليّة الترميم هذه هي شـركة المقاولون العرب بتكلفة 60 مليون جنيه مصريّ، وتحت إشـراف مديريّة آثار بور سعيد[27]. وقد ذَكَرَ مُحافِظ بور سعيد الجنرال عبد الغضبان في آب (أغسطس) من العام 2017 أنّ هنـاك تخطيطاً لتحويـل المَبنى التاريخيّ- الإداريّ لهَيئة القناة إلى «مَتحف قناة السـويس». لكـنّ الباحثة نجلاء المُجاهد تؤكّد أنّها لا تعلم مـاذا وراء هذه الفكرة، وأنّ حفْظَ التراث يَجب ألّا يعني «تحويل المُدن إلى مَتحفٍ مفتوحٍ للعمارة، بل البحث في نواحٍ مُختلفة للتنمية الشـاملة (بيئيّة واقتصاديّة واجتماعيّة) كمُتطلّباتٍ مُسـبقة للاسـتدامة المُرتكِزة على التراث»[28].

كنتُ ألقي نظرةً ثانية على مَبنى هيئة قناة السويس، ومن أمامه طيور النَّورس البيضاء

(26) كما أتوجّه بالشكر إلى الأستاذ روبير صليبا، أستاذ تاريخ العمارة في الجامعة الأميركيّة في بيروت على النقاشات المُثمِرة التي دارت بيننا.

(27) أنظر: حمدي جمعة، «هيئه قناه السويس تبدأ بإخلاء مَقرّها التاريخيّ ببور سعيد للبدء في ترميمه»، **المصري اليوم**، الأحد 28/ 6 / 2020.

(28) Naglaa Ali Megahed, “Heritage-Based Sustainability in Port Said: Classifications of Styles and Future Development” in **International Journal of Architectural Research**, Archnet-IJAR, Volume 8 - Issue 1, March 2014, pp.94-107.

تُراقِصُه، فيما كنّا نركب المعديّة في رحلة عبورٍ قصيرة في عرض القناة - من بور سعيد (ضفّة القناة الغربيّة) إلى بور فؤاد (ضفّة القناة الشرقيّة)-. وإذ بي أنتبه، وأنا في قلب القناة، إلى عبقريّة المكان لانتقالنا من قارّةِ إفريقيّا إلى قارّةِ آسيا في رحلة لا تتعدّى الدقائق العشر.

## السّمات العُمرانيّة لمَباني بور سعيد اليوم

تتعدَّد الأنماطُ والسِّماتُ العمرانيّة لمباني مدينة بور سعيد مع تعدُّد الأحياء وطبقاً لتاريخ نشأتها، وهنا سأنقل حرفيّاً وصف أ. أحمد السيّد عبد الفتّاح الزيّات لهذه الأنماط والسمات العمرانيّة. فهو يقول:

«يتميّز حيّ الشرق بطابعَيْن معماريَّيْن مُختلفَيْن، الطّابع الأوّل يخصّ المباني التي استخدَمت الأخشابَ في إنشاء الشرفات وبعض الهياكل الإنشائيّة كالبلاطات الأفقيّة وبعض الأعمدة الحاملة للشرفات الخارجيّة مع استخدام الطوب والحجارة كأساس للإنشاء. أمّا الطّابع الثاني، فيخصّ المباني التي تُحاكي الطرازات المعماريّة الأوروبيّة الكلاسيكيّة، والتي تميّزَتْ باستخدام الحجارة والخرسانة المُسلَّحة وارتفاع الأدوار، وهذه المَباني قائمة في الشوارع الرئيسة للمدينة كشارع الثلاثينيّ، والجمهوريّة، وصفيّة زغلول، وفي حيّ العرب (حيّ المصريّين)[29] القائم في قلب المدينة التجاريّ، حيث محلّات المَلابِس والبضائع؛ إذ تتميَّز مباني الحيّ بالاقتصاد في استخدام الفرّاغات التصميميّة ومَساحاتها، وفي استخدام الأخشاب في موادّ الإنشاء والتكسيات. وفي أحياء الزهور والمناخ تتجمّع مَناطق الإسكان الحكوميّ التي يغلب عليها الطّابع الاقتصاديّ، من حيث ضيق المَساحات وتكرار الوحدات بصورةٍ نمطيّة. في حين تتميَّز القرى السياحيّة المُتاخِمة للساحل الشماليّ للمدينة بسماتٍ تشكيليّة وتصميميّة خاصّة من خلال تعدُّد عناصر التشكيل المُستخدَمة وتنوُّع الأفكار التصميميّة، ممّا مَيَّزَ كلّ قرية بطابعٍ معماريّ مُختلف»[30].

تقع عمارة كلوفيتش (صورة ت) على شارع الجمهوريّة وتطلّ على شارع 23 يوليو، ويُعَدّ شارعُ الجمهوريّةِ من أعرق شوراع المدينة. وقد بدَّلَ الشارعُ اسمَه مرّاتٍ، بحسب إيقاع المدينة وأحوالها: من «شارع النيل»، إلى «شارع السلطان عثمان»، و«شارع البوستة»،

(29) بالنسبة إلى تسمية «حَيّ المصريّين» بـ «حَيّ العرب» راجِع الهامش رقم 13.

(30) أنظر: أحمد السيّد عبد الفتّاح الزيّات، **الطّابع العُمرانيّ لمُدن القناة**، رسالة مُقدَّمة لنَيل شهادة الماجستير في العمارة، كليّة الفنون الجميلة، جامعة الإسكندريّة (من دون تاريخ).

لوجود مبنى البريد فيه، و«شارع فؤاد» نسبةً إلى الملك فؤاد الأوّل، وأخيراً شارع الجمهوريّة بعد قيام ثورة يوليو 1952 [31].

تتكوَّن عمارة كولفيتش من خمسة طوابق مع طابقٍ أرضي، يضمّ كلُّ طابقٍ ثلاث شقق منها شقّتَان تبلغ مساحة إحداهما 250 متراً والأخرى 100 متر، ما يدلّ على أنّ باني العمارة، لويس كولوفيتش، كان يمتلك الإمكانيّات الماديّة الكافية، ويَستثمر بغرض تأجيرها مَساكِن ومَكاتِب إداريّة. كلّ ما في هذه العمارة مُفكَّر به ومَدروس بتأنٍّ: موقِعُها الفريد على رأس شارع الجمهوريّة عند ملتقاه بشارع 23 يوليو الكائن على نقطة التقاء قناة السويس بالبحر المُتوسّط. ثانياً، مادّة البناء من الإسمنت المُسلَّح بالحديد (خرسانة مسلّحة)، لذا لم تتعرّض العمارة للأذى من الحروب المُتواصِلة إلى عمليّات التخريب والقصف بالطيران الذي طال المدينة (من العدوان الثلاثيّ 1956 إلى حرب 1967 ثمّ حرب الاستنزاف 1973). وثمّة ملجأ في الطابق ما تحت - الأرضي وبرج وحديقة في أعلى السطح، ما يُشير إلى زمن يتطلَّع إلى الأمان ورفاهيّة العَيش. ويستقبلك باب الشقّة (الخشبيّ الماسّيف) وفي الداخل الأباجورات (الخشبيّة) التي تُطلّ منها على الشرفات، فتُراقب منها حركة السفن في القناة، وتسمع دقّات أصوات حوافر الحصان في «الحنطور» الذي كان إلى السبعينيّات من القرن المنصرم يُستخدَم للنقل العامّ (تكسي).

**صورة ت -** عمارة كولوفيتش التأثير البصريّ للتصميم المصريّ على فنّ الآرت ديكو

**المصدر:** رابحة سيف علّام

تصميم عمارة كولوفيتش يَعكس طراز الآرت ديكو Art Deco، الذي انبعث في عشرينيّات القرن الماضي بعد انتهاء الحرب العالَميّة الأولى، مع تطوّر المَسار التحديثيّ للعمارة

(31) أنظر الفصل الثاني «شارع السلطان عثمان والنيل شارع الملك فؤاد الأوّل Boulevard Fouad 1»، من **موسوعة تاريخ بور سعيد**، ج1، ص 121.

بكلّ مُخرجاتها، وكما شاهده العالَم بأسره في المعرض الدوليّ المُهمّ الذي أُقيم في باريس عام 1925، والذي غيَّرَ العديد من المَفاهيم الفنيّة والتصميميّة آنذاك. فقد بَرَزَ للمرّة الأولى دَورُ المُصمِّم /Decorator. كذلك رُدَّ الاعتبار على أثر هذا المَعرض إلى الحضارات التي عُرفت بمعروضاتها المُستورَدة، إمّا بفعل العلاقات التجاريّة أو الاستعماريّة مع أفريقيا وأستراليا والشرق الأدنى والعالَم العربيّ- الإسلاميّ.

عن بداية القرن العشرين تَذكُر د. هند الصوفي، أستاذة تاريخ العلوم الفنيّة وفلسفتها في الجامعة اللّبنانيّة، «أنّه زمن اكتشافات الحضارات، تلك التي لطالما حَكَمَ الغربُ على فنونِها بالدونيّة»[32]، فنرى كيف أنّها تحوَّلت بفعل التثاقُف، وشكَّلت تذوُّقاً رفيعاً لما عُرف بـ**«التوق إلى الغرابة»**.

في بور سعيد، تلك المدينة الصاعدة نحو الحداثة والكوزموبوليتانيّة، تلاقى الغربُ مع الذوق المحلّي في أبهى حِلله، وتَزاوَجَ الآرت ديكو الغربيُّ بالروافد الفرعونيّة، فكانَ أكثرَ مِن تَلاقُحٍ، لكونه لَم يُنجب فنّاً هجيناً كما حدث مع الأساليب الغربيّة- المُعرَّبة، بل أَوردَ مُفرداتِه ليتبنّاها الغربُ ويَجعل منها مكوّناتٍ أساسيّة باتَتْ في صلب ميزات تصميم أسلوب الآرت ديكو. ومن المعروف أنّه أسلوبٌ استلهَمَ من الفنّ الفرعونيّ الزخارفَ وزهرةَ اللّوتس (الزهرة المائيّة ذات الشكل الدائريّ المُقدَّس لدى الفراعنة)، والأعمدة المزيَّنة بنبات البردى، ما يُحيلنا إلى فلسفة المُهندس والمُصمِّم والأستاذ المُعلِّم فرانك لويد رايت Franck Lloyd Wright، حين صرَّح أنّ التصميم يتكيّف فعليّاً بانسجامٍ تامّ مع الإنسان وقيَمه وبيئتِه.

ما تدلّنا عليه مُفردات عمارة كولوفيتش، هو فعليّاً هذا التثاقُف بامتياز، سواء أكان من خلال الدقّة الهندسيّة والتناسُب العالي، والشرفات المُزخرَفة بالحديد المطوّع، التي تتوزَّع على جانبَيْ العمارة وعلى الناصيّة المُستديرة، أم بإطار مدخل العمارة الضّخم الذي ينسجم مع البواكي الضخمة في الشارع، وباب المَدخل المُطعَّم بالزجاج المُعشّق. وحين تدخل العمارة وتصعد إلى الطابق الأرضيّ، ترى المصعد الكهربائيّ المفتوح للعيان(صورة ث)، بغرفته الخشبيّة وأشرطته الكهربائيّة، وتتخيّله حين كان يعمل بحركةِ صعودٍ ميكانيكيّة وهبوط (لا يشتغل منذ عقود) كأنّه يحتفي بإنجازات عصر المَكْنَنَة.

(32) للأستاذة هند الصوفي جزيل الشكر على التفاصيل التي قدَّمتها بالنسبة إلى العمارة وتصميمها وفنونها، وقدّ تمّ التواصل مع الأستاذة هند الصوفي يوم 14 آذار (مارس) 2021.

ولـون العمـارة الزهـريّ مُسـتخدَمٌ بكثرة فـي مُحيط حـوض البحر الأبيض المُتوسّـط، كذلـك الأخضر (والفسـتقيّ) فوق الباب، وعلى حائط السِّـلّم، وفـي أبواب الأباجور في الشـرفات. ويتكرَّر الزجاج المعشّـق بألوانِه الزاهية في شـبابيك سـلّم العمارة لإدخال النـور إليهـا، وقد صُمِّمـت على «موتيف» زهـرة اللّوتس التي أصبحت رمـزاً مُكرّراً في أسـلوب الآرت ديكـو. وقـد بَسَـطَ الفنّان هـذه الزهور وجرَّدها لتنسـجمَ مـع الحداثة والزمـن الجديـد، وتقاربـت أشـكالُها مع تلك الآثار فـي دواخل المَقابِـر والمَعابِد في مصر العليا[33]. إلّا أنّ الترتيب العامّ خَضَعَ لتقنيّات الزجاج في فنون الغرب، كما تشرح هنـد الصوفـي، حيث تُجمَع القِطَـعُ الملوَّنة بيـن بعضها البعض بالقصديـر. وقد يَخضع العمـلُ لمُسـتوياتٍ عدّة، يتَّخِذُ القصديرُ فيها سـماكةً مُختلفـة. ويتميَّز فنُّ الآرت ديكو فـي تزييناتـه بالخطوط الهندسـيّة الصارمـة والمُبسَّـطة، وبتقاطُعاتهـا المُتعدِّدة التي تتـردّد بإيقاعاتها على طول المبنى.

تتبيَّن جليّاً للناظر مُثُلُ التهجين والغرابة والزخْرفة التي دخلت في ما يُمكننا أن نُسـمّيه «التأثيـر البصـريّ للتصميم المصريّ على فنّ آرت ديكو»، الذي باتَ بدَوره يَدينُ بقدرٍ كبيرٍ من جاذبيّته الأسـلوبيّة للتصميم المصـريّ القديم، ولا يزال هذا التصميم يتوِّج المَباني العريقة في المُدن الكبيرة...

تؤكِّـد هنـد الصوفـي أنّه لا يُمكننـا أن نُعزي هـذه التأثيرات للمصادفات فقـط؛ إذ يكاد يكـون هذا الأسـلوب التصميميّ من الأسـاليب الوحيـدة التي لم تكتفِ بنقل الشـكل الغربيّ لتُكيِّفه مع المكان والزمان فقط. إذ إنّه طبع الشكل الغربيّ بمُفرداته الخاصّة، وأشكالِه المُميَّزة.

وإذا مـا رجعنـا إلى الحديـد المطوّع، هنـا يُفاجِئنا تعـدُّد التقنيّات. فبينمـا يميل الزجاج المُعشّـق إلى الخطوط الهندسـيّة في حركة القصدير الجامِع للقِطع الملوَّنة، نَجِدُ تناغُماً بين هذه الخطوط الحديديّة وحركة الجوانب في السلالم الداخليّة. بينما عندما ننتقل إلى أسطُح المبنى الخارجيّة من شرفاتٍ وغيره، تتحوَّل الخطوط الحديديّة لتتّخذَ زخارفَ مُبسَّطة، لكنّها مُنسجِمة كلّ الانسجام مع حركة الاستدارات في الجدار النصفيّ للمبنى، ومُجدّداً

(33) أنظر إلـى زهـرة «اللّوتـس» فـي المَقابـر والمَعابـد فـي مِصـر العليـا، والتـي ترمـز إلـى وحـدة مصـر العليا والسـفلى وأيضـاً إلـى الشـمس والخلْـق والبعـث، لأنّ اللّوتـس تُقفـل علـى نفسـها فـي المـاء ليـلاً لتَسـتفيقَ فـي الفجـر وتتفتَّـح للحيـاة.

See, Robert A. Armour, **Gods and Myths of Ancient Egypt**, 4th printing, Cairo, American University of Cairo Press, 2004.

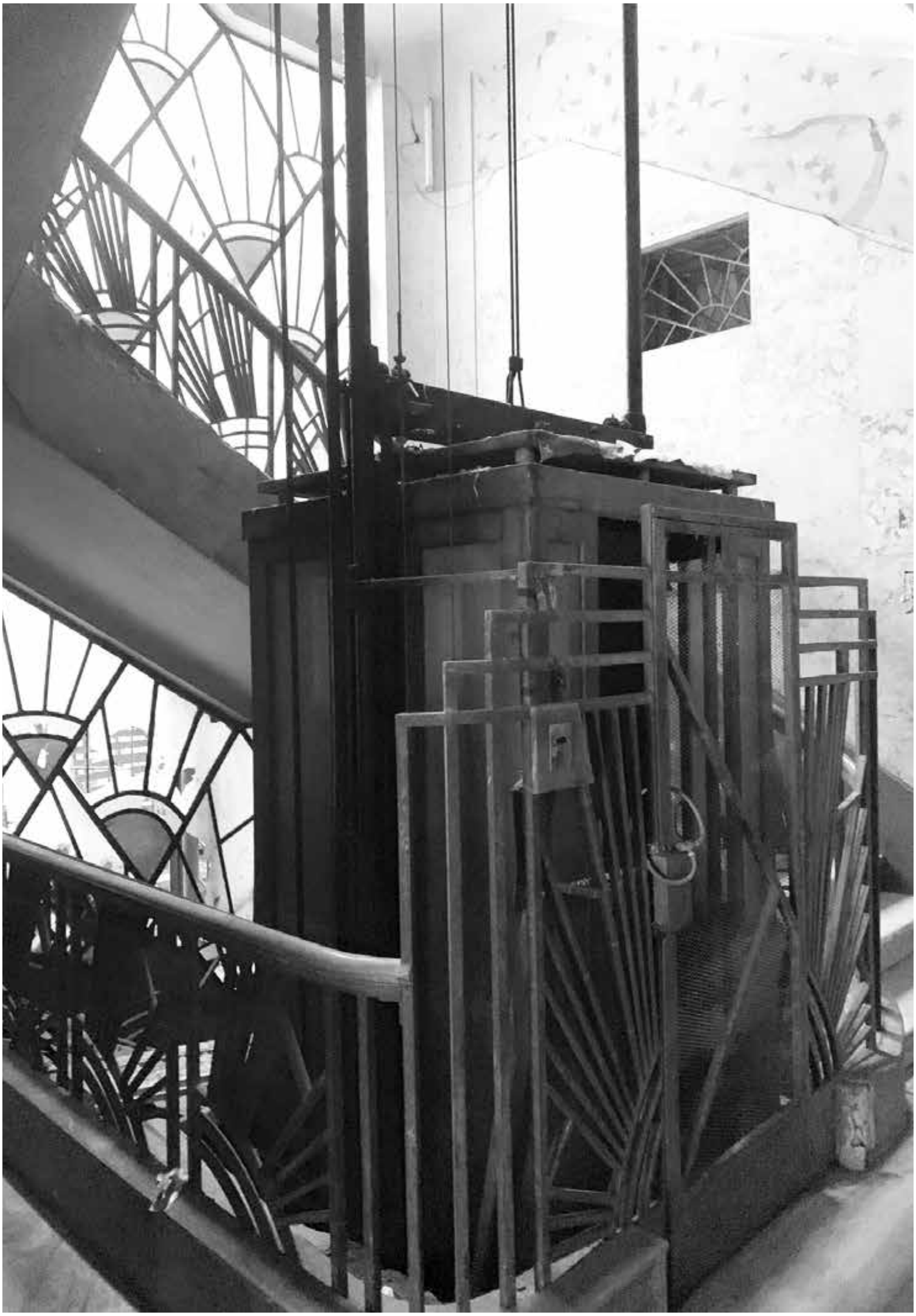
نرى هنا العودة إلى مُنحنيات اللّوتس في خطوط الحديد. غالباً ما جَمعت المُنشـآت في الأرت ديكـو بين مَنحيَيْن مُختلفَيْن في التزيين، الخطوط المُنحنية والخطوط الهندسـيّة، بهدف التكامُل العامّ في تصميم المُنشـآت والمَباني، بخاصّة العملاقة منها. وقد نعزو أيضاً هذا التناغُم بين الأسلوبَيْن إلى الفنّ الإسلاميّ، كموروثٍ يتحكَّم بالذائقة الجماليّة العامّة، ويُزاوِج غالباً بين الأرابسك أو الخطوط المُنحنية للعناصر النباتيّة المُجرَّدة، وبين الخطـوط الهندسـيّة الحادّة، فتنتـجُ عنها جماليّـةٌ خاصّة تُخاطب العقل الإنسـانيّ والبُعد الإلهيّ، والدّين والدنيا...

من هنا نَجِدُ جماليّات التلقّي من قِبَلِ طلّاب الهندسة في مصر وأوروبا والجمهور العامّ الذي يُقبل على عمارة كولوفيتش لدراسة هندستها وتذوُّقِ فنونِها. فالعمارةُ تُمثِّل تُراثاً نموذجيّاً لعمارة الآرت ديكو وفنونه، والمتوَّجة بإيقاع المكان في بورسـعيد وزمانه[34]، ومـا زال جمـال تصميمها وجـودة صناعتها دليلاً على براعة ذلـك المهندس الذي صَنَعَها والـذي لا نعـرف عنه الكثير. نعرف فقط أنّ باني العمارة، لويس كولوفيتش، رجل أعمال مُجازِف وياديّ جاء من مالطا، وأصله من تشـيلي، وأنّه اشـترى الأرضَ في العام 1932 ليبنـي عليهـا تحفةً تُعَدّ «علامة» على نهضة بور سـعيد، ثالث مُـدن مصر اليوم (من حيث عدد السكّان ومعدّل نسبة التنمية البشريّة).

حيـن ننظـر اليوم إلى الأبراج السـكنيّة التجاريّـة في مُحيط عمـارة كولوفيتش، نرى أنّها تسـعى إلـى تقليدها والتفـوُّقِ عليها بالحَجْم، لكـنّ النموذج الأصليّ يختلـف. فالعمارة، أكانت للسكن أم للتجارة، ليست عقاراً للاستهلاك، بل هي للحياة بكلّ ما فيها من قِيَمٍ وتطلُّعٍ وجماليّات. ونتيجةً للزيادة المُطَّرِدة لسكّان المدينة، والمصحوبة بسوء التخطيط العمرانيّ وغياب الرقابة على المعايير الجماليّة للبناء، نُشـاهِد الكثير من الأبنية التراثيّة وهـي تعانـي من الإهمـال. ويُعَدُّ «مَبنى هيئة قناة السـويس» أيقونةَ قناة السـويس، وتُعَدّ «عمارة كولوفيتش» تحفةَ مدينةِ بور سـعيد، التي شـاءَ القدرُ والحروبُ أن نعيشَ فـي داخـل نِظامهـا القِيَمـيّ، وأن يُطوِّعَنـا حُبُّ مِصر، بعدمـا انتقلَ إليها أبـي وأمّي من ميناء الزهراني جنوب صيدا إلى ميناء بور سـعيد الواقع على الضفّة الشـماليّة من قناة السويس العالَميّة.

(34) محمّـد الغـزّاوي، «كولوفيتـش.. تـراثٌ حضاريّ أوروبـيّ بمدينـة بـور سـعيد الباسِـلة.. صُـوَر»، فـي **صدى البلـد**، الخميـس 11 نيسـان (أبريـل) 2019.

**صورة ث -** المصعد الكهربائيّ لعمارة كولوفيتش (بور سعيد)



**المصدر:** عُمر عبّود