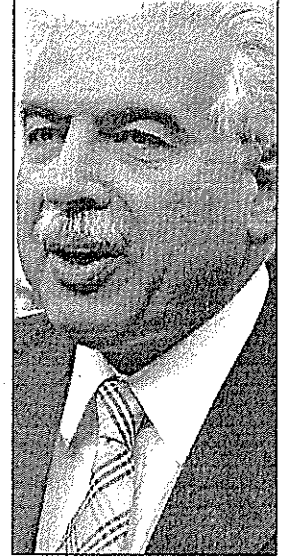


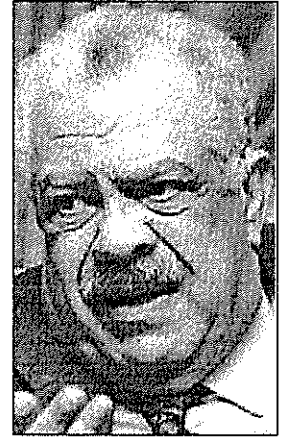


مسيرة «الوادي الأوسط» عبر الحكومات المصرية المتعاقبة

مر مشروع «الوادي الأوسط» برحلة طويلة شاقة مليئة بالصعوبات والمعوقات التي قابلته عبر الحكومات المتعاقبة من الثمانينيات.. ولأننا نتمنى لهذا المشروع النجاح والخروج للنور بشعب مصر من الوادي الضيق، فإننا نراجع مع صاحب المقترح الطويل الذي اجتازه هذا المشروع عابرا به عدة عقود..



د. أحمد زلفيكار



م. حسب الله الكفراوي



د. إبراهيم كامل

الجديدة، ولقى المقترح إقبالا كبيرا، وأقر الجميع دراسة المقترح بالتفصيل وبعد إكمال الدراسة اجتمعت مرة أخرى في الوزارة، وأخبرني «الكفراوي» أنه مقتنع تماما بأهمية المقترح لأن فيه نفعا هائلا لمصر، ولكنه مكلف كثيرا، ولا تستطيع الدولة القيام به في ذلك الوقت لكثرة المتطلبات الأخرى، وقال بلغة أبناء البلد كعادته:

يعني يا فاروق.. العين بصيرة والإيد قصيرة!! ويستطرد د. «البياز» حديثه فيذكر أن د. «إبراهيم كامل» شارك بعد اقتناعه بجدية المخطط في عرضه على أولى الأمر بادئا بالمهندس «سليمان متولي» الذي كان وزيرا للسفن في ذلك الوقت، وأشار «متولي» إلى أن الوزارة لديها مخطط لعدة طرق غرب النيل، ولا داعي لاقتراح طرق أخرى، أي أنه لم يتمعن في مخطط الممر وأهدافه الاقتصادية والسياسية معا، لذلك أخذ د. كامل على عاتقه الحديث مع زملائه في القطاع الخاص المصري ربما يمكنهم القيام بالمشروع..

قمنا بالاتصال بـ«د. كامل» الذي قال لنا: الفكرة بالنسبة لي لم تكن واقفة عند «ممر التنمية» بالنسبة لمصر، ولكن كان لدى أمل في أن تكون مصر هي الرابط بين شمال المتوسط وجنوبه، إلى جانب إحداهن نضفة في داخل مصر، ولما نظرت للخرائط الميدانية كانت لدى إضافة في كيف تربط نهاية هذا الطريق من الساحل الشمالي بأفريقيا وهي ذي كانت الشطارة بالنسبة لنا.

وقد سألتنا د. «كامل» عن تكلفة الخرائط التي تحمل تكاليفها فقال: لقد تكلفت حوالي مائة ألف دولار، وكان ذلك في بداية الثمانينيات، لأن الخريطة بتتجمع وتعطيك صورة كاملة لمصر، وأعطتنا فكرة أيضا عن الدلتا القديمة.

ويضيف د. «كامل» أن هذا المشروع ليس محليا ولكنه عالمي إذا ما توفرت الاستثمارات التي تفتح شرايين للطرق ووسائل الاتصالات، ولا بد أن يكون هناك تفكير لقطار سكة حديد سريع وليس تقليديا، بمعنى أنه ينطلق من الساحل الشمالي إلى أسوان في ساعتين فقط ليقطع 600 كيلو في الساعة.

ونعود مرة أخرى للدكتور «البياز» ليكمل لنا مشوار مقترحه عبر الحكومات المتعاقبة، فقال:

ويذكر لنا د. «فاروق البياز» خط سير هذا المشروع، الذي نبعت فكرته من دراسته للصحراء الغربية عام 1974، حيث توصل إلى أن الهضبة على حافتها الشرقية مؤهلة لامتداد عمراني بموازاة وادي النيل، وجال بفكره خلق آفاق جيدة للعمران للإقلال أو منع التعدي على الأراضي الزراعية، لكي تبنى المنشآت الحكومية والخاصة على الأراضي الخصبة التي رسبها النيل على مدى ملايين السنين، وأن ذلك يمثل خطرا جسيما على مستقبل الناس في وادي النيل، وأرضه الخصبة التي هي الثروة الحقيقية في مصر والتي كانت سببا محوريا في انتعاش الحضارة.

ويضيف د. البياز أنه قام بعرض الفكرة في صورتها الأولية على صديقه المهندس «حسب الله الكفراوي» الذي كان وزيرا للتعمير والمجمعات العمرانية الجديدة في ذلك الوقت، فاستمع إلى كلامه بإنصات شديد، واقتنع بالمبدأ، وطلب منه إعداد خريطة للمقترح لمناقشتها.

ويقول د. البياز: لقد مثلت صور القهر الصناعي «لاندسات» مصدرا جديدا للمعلومات الجيولوجية، لأنها أوضحت تفاصيل عديدة مع الإبقاء على النظرة الشمولية، لذلك أثرت أن أعد خريطة كاملة لأراضي مصر بأكملها، وذلك بجمع وملاصقة 65 صورة منها تغطي المساحة الكلية للوطن، واتضح أن ذلك يكلف آلاف الدولارات التي لم تكن بحوزتي أو في نطاق مشاريعي البحثية.

وقد ذكرت ذلك في وجود بعض الأصدقاء، فتطوع زميلي د. إبراهيم كامل أبو العينين بتغطية تكلفة إعداد الخريطة المصورة إيمانا منه أن فيها نفعا كبيرا للوطن، وفعلا تم العمل، وفور استكمال الخريطة تم إعداد نسخ عديدة منها أهديتها إلى المؤسسات العلمية مثل المساحة الجيولوجية، ومعهد الصحراء، وبدأت فوراً دراسة التفاصيل التي بينتها الصور لاختيار مسار «ممر التنمية والتعمير» على حافة الهضبة التي تحد وادي النيل من الغرب، ويستكمل د. البياز حديثه قائلاً: وأخذت المخطط إلى الأخ المهندس حسب الله الكفراوي تبعا لاتفاقنا المسبق، وفعلا تم اجتماع بوزارته لعرض المقترح على أهل الخبرة، والمخططين للمجمعات



٢٠٠٨ / ٨ / ٨٤٢

كان لابد لي من معرفة تكلفة مشروع ضخم مثل هذا، وذهبت لأخذ المشورة من أهل الخبرة، وعرضت فكرة المقترح على مجموعة من نواب رئيس مؤسسة «بيكتل» العالمية في واشنطن، وعليه قاموا بدراسة مبدئية للتكلفة وأخبروني أنها تصل إلى 6 مليارات دولار، وكان ذلك في منتصف الثمانينيات.

ويذكر د. الباز بأن القطاع الخاص بمصر في ذلك الوقت لم يكن قادرا على جمع هذا الرقم إلا إذا سمحت الحكومة له ببيع الأراضي على جانب المياور العرضية والمحور الطولي لجمع رأس المال اللازم، ولم تقبل الدولة هذا الاقتراح لأن القطاع الخاص المصري كان في بداية تمكنه، ولم تثق الحكومة في قدراته ولم تكن مستعدة لتمكينه في موضوع الممر التنموي.

ويتذكر معنا د. «فاروق» ما حدث لفكرة مقترحه، فيقول: انتهت المحاولة الجديدة للنظر في أمر المقترح منذ حوالي عشرين عاما، استمر خلالها التعدي على الأراضي الزراعية وبناء المنشآت المدنية والحكومية والمنازل، وازداد عدد السكان كثيرا في هذه الفترة، وتكدس الناس في أماكن إيوائهم وانكسرت مجال العمل ونذر توفير فرص العمل الجديدة للشباب وتأثر الاقتصاد الوطني من كل ذلك، وازدادت خطورة الوضع السياسي لكل هذه الأسباب.

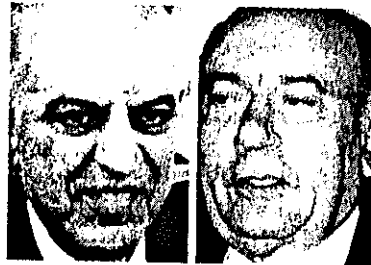
ولكن اتضح في أوائل التسعينيات أن التعدي على الأراضي الزراعية يسير قدما بوقع سريع، وذلك لعدم وجود منافذ أخرى للإنتاج، وتمت مقارنة مساحة الأراضي الخصبة بين عامي 1972 و1990 باستخدام صور الفضاء لمنطقة الدلتا وشمال وادي النيل، وأوضحت هذه المقارنة الشمولية اتساع العمران حول جميع مدن وقري مصر، وعرضت هذه النتيجة على «الأخ المهندس يوسف والي» الذي كان وزيرا للزراعة في ذلك الوقت، فأصابه الأسى الشديد، وأمر بإنشاء مركز في الوزارة لمتابعة التغييرات التي تحدث في مساحة الأراضي الزراعية، وخاصة أن المقارنة أوضحت بجلاء مساحات الأرض الناتجة عن استصلاح الأراضي، وخاصة في شرق الدلتا وغربها، وهذا يعني أن صور الفضاء توضح كل تغيير يحدث في مساحة الأراضي الزراعية بالنقص أو الزيادة. لأن الاحتمال قائم أن يكون النقص في الأراضي الزراعية أكثر من الزيادة الناتجة عن مشاريع استصلاح أراضي الصحراء، ولذلك

قررت أن أعيد طرح المقترح كلما سنحت الفرصة، لأن الأمر قضية وطنية مهمة لا يصح التخلي عنها مهما كانت الصعاب، واعتبر أنني مسئول أمام الله أن أخصص القسط الأكبر من وقتي وقدراتي لإحياء هذا المشروع للنظر فيه بجدية، لأنه مقترح ذو أهمية قصوى في مستقبل مصر وأجيالها القادمة.

سألنا د. «فاروق» ما الذي جعلك تعيد النظر في طرح مقترح مشروعك مرة أخرى، هل هناك تغيرات أحدثت أمرا مهما وعاجلا في عرضه مرة أخرى؟

قال د. الباز: بالطبع، وكان ذلك عندما بدأت وكالة الفضاء الأمريكية «ناسا» مع «نيما» وهو اسم جديد للهيئة التي تجمع المعلومات من الفضاء للاستخدامات

العسكرية، بجمع معلومات طبوغرافية عن الأرض في رحلة مكوك الفضاء عام 2002 وتم جمع هذه المعلومات بدقة 90 مترا و300 متر، وأعلنت الحكومة الأمريكية أن الأولى سوف يسمح باستخدامها للباحثين المدنيين، ولكن المعلومات الأكثر دقة سوف ينحصر استخدامها في المجالات العسكرية، وعليه تم السماح باستخدام المعلومات الطبوغرافية هذه مدنيا عام 2004 وفورا بدأنا ذلك، وقد ساعدني على ذلك وجود زميلة د. إيمان غنيم، وهي متخصصة في دراسة



يوسف والي سليمان متولى

**الكفراوى للباز؛
«بالبلدى كده العين
بصيرة والإيد قصيرة»
متولى قال: «عندى طرق
أخرى كثيرة فى الغرب»
وكان يقصد طريق برج العرب**

طبوغرافية في الصحراء الشرقية، وخاصة أوديتها وحساب كمية الماء الذي تجتمعه هذه الأودية بناء على صفاتها الطبوغرافية، وتفاعت د. «إيمان» في دراسة الممر ومحاوره لإيمانها الراسخ بأهمية المشروع لمصر، ولكونها مصرية أيضا، وأضافت المعلومات الجديدة الكثير لأنها أوضحت بدقة متناهية وغير مسبوقة ارتفاع أى مساحة على سطح مصر كل 90 مترا، لهذا كان من السهل اختيار مسار المياور وبدقة أكثر مما كان ممكنا باستخدام صور «الاندسات» التي استوجبت التفسير، وبذلك ملئت سببا جديدا للنظر في المقترح، وترزامن ذلك الوقت تقريبا مع بداية عهد وزارة د. «أحمد نقيف» وهو عالم متخصص في شؤون تكنولوجيا المعلومات، يسهل عليه استيعاب أهمية هذه المعلومات، كذلك تشتمل وزارته الحالية على عدد من الوزراء من العناصر الشابة التي لم يكبل فكرها الروتين الحكومي من جهة، وتشتمل رؤيتها على تمكين القطاع الخاص في مشاريع التنمية من جهة أخرى. ■

رأينا أن نخصص هذه المساحة من حوارنا مع د. فاروق الباز حول مشروع «الوادي الأوسط»، لنضع فيها النقاط فوق الحروف حول وجهة نظره في الآراء المختلفة معه في بعض ما تضمنه «مقترحه»، وأيضا رأيه حول ما تمت إضافته من أفكار، أو بدائل على المشروع بواسطة اللجنة التي شكلتها الحكومة وتشرف عليها وزارة التنمية الاقتصادية.

■ هناك آراء مناوئة للمقترح، فما هو رد فعلك؟

– هناك رأى قال بأن الأراضي التي سيتم استصلاحها زراعيًا سوف تسحب جميع المياه الجوفية من باطن الأرض وتنضب، وبالطبع هذا غير صحيح، لأن هذه الأرض ستكون تحت الهضبة أي قريبة من النيل وهذه المياه الجوفية تأتي من النيل وتتسرب وتقع في الصخور، وبالتالي عندما تفرغها الصخور فإنها تمتلئ مرة أخرى، ومن ناحية ثانية أن المياه الجوفية عندما مخزنة في المنطقة التي فيها الوادي ويتطلع على الآثار، ونروح نبحث في كيفية شطف المياه التي تؤثر على الآثار والمشاكل التي تنتج عنها، فإذا وجدت الزراعة والأرض المستصلحة سوف تسحب هذه المياه الجوفية التي تخرب لنا الآثار، لأنها سوف تشطفها بشكل طبيعي، وبذلك نكون كسينا مياها لأرض زراعية، وحافظنا على الآثار من المياه المتسربة إليها.

■ وماذا عن الرأي الآخر الراض للمشروع؟

– الرأي الآخر يقول أن «الممر» يجب أن يكون تحت الهضبة وليس فوقها، وهذا علميا غير صحيح، لأنه أول ما حد يقول تحت الهضبة معناها أن هذا الممر سيصبح مخزا للسيول ولكني أنظر للممر بأنه طريق فوق مسارات السيول والطرق العرضية موازية لممرات السيول، فلا يتأثر بها، ولكن المتعامد معها سوف يدمر، لأن السيول تأتي مرات عديدة، يعنى مثلا كل سبع سنوات نجد في أسبوط ونجع حمادى سيولا غزيرة، ولكن لما يكون السكة الحديد والكهرباء فوق الهضبة فلا تصل لها سيول.

وأقول بمعنى آخر أنه تحت الهضبة الأرض كلها تخضع للتنمية، وفوق الهضبة السكك الحديدية والكهرباء، فلا تأخذ أرضا صالحة للزراعة لأن تحت الهضبة مقترح للزراعة كلها داخل وادي



٢٠٠٨ / ٨ / ٨٤٤

قال: أجدد العهد في شعب مصر لحاكاة تجربة السد العالي:

د. فاروق الباز:

أيضا أفضل.. أن نستغل المياه الجوفية في الزراعة أم نتركها تفرق الآثار؟!!

السهل السريع مع الصادرات والواردات والبضائع المؤقتة، ويعيد مثل هذا الموقع المكانة المرموقة للإسكندرية بين الموانئ العالمية.

■ ذكرت يادكتور بأن تكاليف المشروع حسب دراسة جدوى اقتصادية تبلغ 6 بلايين دولار؟

- هذا إذا كانت الأيدي

العاملة من أمريكا

وأوروبا، ولكني أجدد

العهد في شعب مصر

بمحاكاة تجربة السد

العالي، فلدينا خبراء

ومهنيون وشباب في حاجة

إلى عمل، وأيضا نستعين

بخبرة أجنبية لازمة لها باع

في مثل هذه المشاريع، تماما

كما حدث في السد العالي،

وقناة السويس والمصريون

قادرون على هذا، وعند ذلك لن تكون

التكلفة بهذا الحجم، ثم إنها تكلفه يجب أن

يدخل فيها الاستثمار المحلي والعالمى

جنبنا إلى جنب.

■ كيف تنظر إلى «مقترح» مشروعك الآن؟

- الحكومة عليها القوانين المنظمة له،

والباقي ملك للناس، يعنى الحكومة تقنن،

والناس تفتح آفاقا جديدة «مصانع،

جامعات... إلخ»، خارج الوادى المختنق،

وعندما يندمج الناس مع المشروع

ويؤمنون به، سوف ينمو ويصبح لدينا

عشرون ألف فكرة جديدة... المهم تكون

هناك خطة محكمة، ومن وجهة نظري لا

نبدأ بالممر الطولى، ولكن من الأفضل

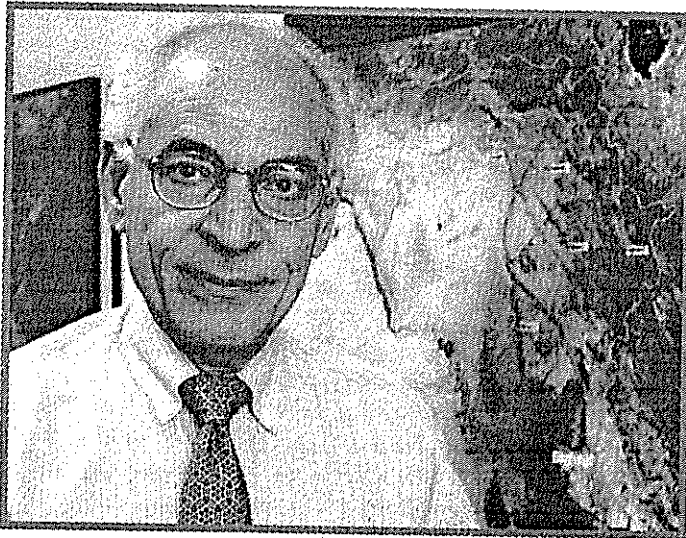
البدء في المحاور العرضية من الشرق

للغرب لأن ذلك نتيجته تكون قريبة

للمواطن، وأنها لا تتعدى الخمس سنوات

وبذلك تصبح خطة عاجلة وحالية في ذات

الوقت. ■



**تكاليف المشروع قدرها مكتب استشارى
بواشنطن بستة بلايين دولار**

ويبقى الخط المحورى هو «الممر الطولى»

الذى سيربطهم ويوصل للسودان، وأخر

للقاهرة، وثالث لأفريقيا مستقبلا وهكذا.

■ إذن ترى الحكومة إضافة عدد أكبر من

المحاور العرضية فهى جادة لتنفيذ

المشروع؟

- أقول أن هذه المسارات العرضية تصل

بالامتداد العمرانى غربا بشكل متدرج،

وهذا يعنى أن أهميتها فى إضافة بعد

جغرافى لعدد من المحافظات التى تعانى

من الاختناق الحالى، لأن المحاور

العرضية هى الأماكن التى ينتظر أن تتم

فيها أول المشاريع للتنمية المختلفة، أما

«الممر الطولى» فهو العمود الفقري لهذا

المشروع، وهو يبدأ على ساحل البحر

المتوسط بالقرب من العلمين وينشئ

هناك ميناء عالميا جديدا يضاهاى الموانئ

العالمية الكبرى فى المستقبل، ويؤخذ فى

الاعتبار الحاجة إلى توفير استخدام

تكنولوجيا المعلومات الحديثة فى التعامل

النيل وفيها مياه جوفية.

■ لماذا تصف هذا

«المقترح» بأنه «مشروع

قومى»؟

- لأنه كده بالفعل، هناك

بدائل كما يقول البعض فى

تعمير سيناء وبرامجها

لتنميتها، ولكنها لا تستوعب

إلا عدة آلاف أما «ممر التنمية»

أو «الوادى الأوسط» كما

تسمونه، فإنه مشروع

بروحين، بمعنى أنه سيخلص

الوادى من التكدس السكانى،

وفى الوقت نفسه حيقضى على

التعدى على الأراضى

الزراعية الخصبة، ومن أيام

الرئيس السادات، والكل

ينظر إلى بوابة مصر

الشرقية، وأيضا تنمية

الصحراء الغربية التى تستوعب

ملايين وليس آلاف، وأنا من

دراستى لمصر أرى الناس

ملحومين فى النيل لتأمين الحياة، فلازم

نفكر فى وسيلة للمعيشة بطول النيل

موازية له، وهذا لا يتم إلا بربط وتوسع

عمرانى، زراعى، تجارى، صناعى،

ويكون موازيا للنيل لينقل الناس إليه،

هذا هو أساس فكر «المقترح».

■ اللجان المبدئية التى تقوم بدراسة

المشروع وأيضا بوزارة التنمية

الاقتصادية، أضافت ثلاثة محاور أخرى

عرضية على مقترحك... ما رأيك؟

- هذا عظيم، ياريت يضيفوا لعشرين،

هذا أحسن بالطبع، المهم أبدا بدول، لو

جيت عند أسيوط، والجامعة مثلا جت

تتوسع غرب المدينة ونقلت مبانى الطلبة،

حتبقى فى وصلة قريبة حوالى عشرة كيلو

على طول حتخلق سكة جديدة والناس

ستروج بضائعها هناك، مثلا مصانع

للسجاد الأسيوطى الشهير، وعلشان يبقى

فيه مخطط لكى أنتقل، بالضرورة يكون

هناك عدد أكبر من المحاور العرضية،

د. فاطمة سيد أحمد