

## تطور حركة المواصلات :

كان من اثر الاتفاقيات التجارية بين الدول الرأسمالية والدولة العثمانية بعد عام ١٨٣٩ تنشيط المواصلات البحرية بين الموانئ الأوروبية وموانئ بلاد الشام ومنها يافا وحيفا وعكا. ثم بدأت الطرق الداخلية في الانتشار فانشئت طريق يافا - القدس عام ١٨٦٧ وتبعها عدد من الطرق الاخرى مما ادى الى انتقال السلع الاستهلاكية الى المدن الداخلية وازدهار التجارة وتشجيع الزراعة بغرض التصدير وخاصة زراعة البرتقال والحمضيات.

والى جانب الطرق البرية انتشرت شبكة السكك الحديدية بما يخدم المصالح والاهداف الاستعمارية في اراضي السلطنة العثمانية (مصر والعراق والحجاز وسوريا وفلسطين) وخارجها (الهند).

وكما لاحظ د. قبانجي من قبل ان شبكة السكك الحديدية لم تضاعف تأثيرها على الاقتصاد المحلي او التقدم التقني او المالي بل ادت اساسا الى تسهيل رواج وتصريف المنتجات الاجنبية في ظل منافسة غير متكافئة مع الانتاج الحرفي والعائلي ضعيف الانفتاح على السوق.

فقد لاحظ ايضا د. ماهر الشريف ونبيل بدران، اللذان تناولوا التطور الحرفي والصناعي في فلسطين عشية الحرب العالمية الاولى، ان وسائل المواصلات الحديثة «كانت ايضا عاملا مهما لتطوير التصدير والهيمنة الاستعمارية والرأسمالية المتوسطة والكبيرة على الزراعة والانتاج الزراعي». فقد تصاعدت قيمة الواردات عبر موانئ فلسطين (يافا وغزة وحيفا) وتجاوزت قيمة الصادرات وتزايدت من جهة اخرى، حركة التصدير باتجاه بريطانيا بشكل خاص.

وقد ترافق هذا التطور مع التنافس الاستعماري على اقتسام اراضي الدولة العثمانية والذي اتضحت معالمه خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر بالتقسيم التالي: نشط الالمان في منطقة الاسكندرون ومنطقة خط حديد بغداد، في حين نشط الانجليز فيما بين النهرين وفلسطين والفرنسيون على الشواطئ السورية ضمن منطقة الخط الحديدي الحجازي. ففي عام ١٨٩٢ افتتح الخط