

الشاطئ الغربي لتلك البحيرة، متابعاً الضفة اليمنى لنهر الأردن والشاطئ الغربي للبحر الميت، ثمّ يمتد، من هناك، في خط مستقيم حتى البحر الأحمر، ليلاقيه عند أقصى الطرف الشمالي لخليج العقبة، ومن هناك يستمر الخط متتبّعاً الشاطئ الغربي لخليج العقبة والشاطئ الشرقي لخليج السويس وصولاً حتى مدينة السويس»<sup>(٣)</sup>.

رفض محمد علي الأذعان للضغوط الأوروبية - العثمانية، الأمر الذي دفع بريطانيا والنمسا إلى إرسال قواتهما، في أيلول (سبتمبر) ١٨٤٠، والحاق الهزيمة بالقوات المصرية، في أواخر العام عينه؛ وتبع ذلك بضعة شهور من المداوات والضغوط الدبلوماسية المتبادلة ما بين القوى الأوروبية المتنافسة على كسب المزيد من النفوذ داخل الامبراطورية العثمانية، من جهة، وعلى حفظ التوازن في أوروبا، من جهة أخرى، بحيث خرج منها، في النهاية، والي مصر بفرمان عثمانى، بتاريخ الأول من حزيران (يونيو) ١٨٤١، يحفظ له استقلالاً داخلياً، ولعائلته حكماً وراثياً. وفي المقابل، بقي «الجزء الجنوبي من سوريا» تابعاً للامبراطورية العثمانية، وعين الخط «الاداري» الفاصل ما بينه وبين ولاية مصر، حسب اقتراح الخارجية البريطانية على الأرجح، امتداداً من السويس إلى نقطة على البحر الأبيض المتوسط ما بين رفح والعريش<sup>(٤)</sup>.

خلال عام واحد، إذاً، أُجريت محاولتان لتعيين حدود لأراضي فلسطين. الأولى تناولت الحدود الشمالية والشرقية، عندما منح السلطان العثماني والي مصر، في حياته، إدارة بشالوق عكا؛ والثانية عندما رسم فرمان العام ١٩٤١ حدود مصر الفاصلة، ادارياً، بينها وبين صحراء سيناء. وبالإضافة إلى ذلك، أفرزت أحداث العام ١٨٤٠ و١٨٤١ نتائج عدّة هامة، انعكست على مسار الأحداث حتى نهاية القرن التاسع عشر. ففي مقابل «تحجيم» والي مصر الطموح، تمتع محمد علي، ووريثته، باستقلال داخلي إلى حد بعيد، مع الاعتراف الرسمي بتبعية ولاية مصر للسلطنة العثمانية. كما رسّخت تلك الأحداث مبدأ «تدويل» المسألة الشرقية، ووضعت الاسس القوية لتحالف عثماني - بريطاني صمد لسنوات طويلة في وجه أية محاولات اختراق من جانب القوى الأوروبية الأخرى. أمّا مسألة الحدود، فقد بقيت، على ما يبدو، ضمن إطار الحدود الادارية الداخلية بين ولايات عثمانية. وفي الوقت عينه، حافظ والي مصر على حق «إدارة» سيناء وبعض المواقع الحجازية على البحر الأحمر، الممتدة على طول «طريق الحج»، كقلعة العقبة وضبّه والمولج والوجه<sup>(٥)</sup>. وكان السلطان محمد الثاني منح هذا الامتياز مكافأة لوالي مصر على نجاحه في سحق ثورة الوهابيين في الحجاز ضد الاستانة، العام ١٨١٨.

استمر العمل بهذا الترتيب حتى أواخر القرن التاسع عشر، وشهدت تلك الفترة استمرار الهيمنة البريطانية على طرق المواصلات العالمية، خاصة بعد شق قناة السويس ونجاح الدبلوماسية والذهاء البريطانيين في الاستيلاء على حصة الاسد من أسهمها. وأصبحت قناة السويس تشكل العصب الحساس على الطريق الامبراطوري إلى المستعمرات في جنوب - شرق آسيا وأفريقيا، بحيث بات الدفاع عنها، وحمايتها، همّ الشاغل للمسؤولين في لندن. ومن هنا، نظرت بريطانيا، بقلق شديد، إلى المشاريع المتعددة التي تقدّمت بها فرنسا وألمانيا وغيرهما من الدول الأوروبية، للحصول على امتيازات لمُد خطوط سكك حديد داخل أراضي الدولة العثمانية، وذلك خدمة لمصالحها الاقتصادية، والعسكرية، والاستراتيجية الشاملة<sup>(٦)</sup>. وتركز التنافس الأوروبي على المساحة الواقعة ما بين البحر الأسود شمالاً، والأبيض المتوسط غرباً، والخليج العربي شرقاً، والبحر الأحمر جنوباً، وذلك بعد أن خرجت قناة السويس من ميدان المنافسة بسيطرة بريطانيا عليها. ونظراً إلى وقوع هذه المنطقة، بكاملها