

المراحل التاريخية لحركة التطور في إمارة دبي (١٩٠٢ - ١٩٧١)



د. فاطمة حسن الصايغ*

مقدمة:

يعتبر تطور الخدمات العامة ، المؤشر الحقيقي لتطور المجتمعات والمقياس الصحيح لمدى الرقي الذي وصل إليه مجتمع ما ، فإذا ما ساءت الخدمات العامة فإنها تعطي دليلا على أن مؤشر التنمية يعاني من خلل ما ، أما إذا ارتقت الخدمات العامة فإنها تدل على أن التنمية في ذلك المجتمع سائرة في مسارها الصحيح ، وتاريخ الخدمات العامة في إمارة دبي ، بالرغم من قصره ، كان يشير إلى أن الإمارة منذ مطلع القرن العشرين قد سلكت مسارا خاصا يختلف عن بقية إمارات ومدن الخليج العربي ، كما يدل على أن الجهود الفردية والحكومية قد تضافرت سوية من أجل الارتقاء بالخدمات العامة مما جعل من تجربة دبي تجربة فريدة ، فصارت تظهر وكأنها تملك من المقومات الاقتصادية ما لا تملكه إمارات ومدن الخليج الأخرى ، لكن الواقع أنها لم تكن تملك مقومات اقتصادية أكثر من غيرها ، إلا أنها امتلكت مقومين رئيسيين ميزها عن مدن الخليج الأخرى وهما : العقلية التجارية المتميزة لسكانها ، ووجود الخور الذي كان وما زال إلى الآن الشريان الحيوي الذي يغذي مدينة دبي ويهبها الحركة والنشاط .

لقد مر تاريخ الخدمات العامة في مدينة دبي بمراحل عديدة عكست التطور السياسي والاقتصادي للمدينة ثم للإمارة ، من قرية صغيرة يسكنها الصيادون إلى مدينة مزدهرة ، وأخيرا إلى أكبر مركز تجاري لإعادة التصدير في الشرق الأوسط كما هي عليه اليوم ، لقد حددت تلك الخدمات العامة تطور الإمارة من مجتمع تجاري صغير ذي مطالب محدودة إلى مجتمع متعدد الأعراق والمطالب ، وأخيرا إلى مجتمع حديث وسريع النمو وذو هوية عالمية متعددة الثقافات والأعراف .

لذا فإن هذه الدراسة محاولة لإلقاء الضوء على تطور الخدمات العامة في مدينة دبي منذ مطلع القرن العشرين وحتى عام ١٩٧١ م ، وقد اعتمدت هذه الدراسة على المصادر المحلية والمصادر البريطانية التي كشف عنها النقب حديثا ، أما منهج الدراسة فهو منهج البحث

(*) جامعة الإمارات العربية المتحدة - قسم التاريخ والآثار - فبراير ١٩٩٨ م

التاريخي ، فقد تم اختيار فترة زمنية محددة تبدأ من عام ١٩٠٣م وهو العام الذي شهد تحول التجارة إلى ميناء دبي من بلدة (لنجة) الواقعة على الساحل الفارسي ، وتنتهي في عام ١٩٧١م وهو العام الذي شهد قيام دولة الإمارات العربية المتحدة والتي حققت دبي في ظلها إنجازات كبيرة ومتعددة .

وقد تم تقسيم البحث إلى أربع مراحل تاريخية تعكس تطور دبي التاريخي وهي : المرحلة الأولى وتتناول بالبحث الفترة من عام ١٩٠٣م إلى عام ١٩٢٩م ، وهي المرحلة التي شهدت الازدهار التجاري العام ، وكذلك ازدهار تجارة اللؤلؤ ، وتأثير هذين الازدهارين على القطاع الخاص الذي مول العديد من المشاريع العامة في دبي ، أما المرحلة الثانية فهي المرحلة التي بدأت من عام ١٩٢٩م إلى عام ١٩٣٩م ، وقد شهدت الكثير من المتغيرات الاقتصادية هناك كالكساد الاقتصادي وظهور الامتيازات الجوية والبتروولية وما أعقب ذلك من تأثيرات على الخدمات العامة وطرق تمويلها ، أما المرحلة الثالثة الممتدة من عام ١٩٣٩م إلى عام ١٩٤٦م فهي المرحلة التي تميزت بالركود الاقتصادي نتيجة للحرب العالمية الثانية وظهور مهن مؤقتة مارسها العديد من تجار دبي مما كان لها تأثير سلبي على تطوير الخدمات العامة ، وأخيرا المرحلة الرابعة التي بدأت من عام ١٩٤٦م ، وانتهت عام ١٩٧١م وهي المرحلة التي شهدت بداية التنظيم الحديث للخدمات العامة وبداية ظهور مشاريع البنية التحتية التي تفخر بها دبي في وقتنا الحالي .

خلفية تاريخية:

وقبل البدء في شرح تلك المراحل التاريخية لتطور دبي سنقوم بإلقاء الضوء على الخلفية التاريخية للتركيبة الاجتماعية والاقتصادية هناك في مطلع القرن العشرين .

مر تاريخ الخدمات العامة في مدينة دبي بفترة تطور عكست تطور إمارة دبي نفسها وانتقالها من مجتمع صغير إلى مجتمع تجاري كبير .

ففي مطلع القرن العشرين كانت اقتصاديات إمارة دبي تعتمد اعتمادا كبيرا على تجارة اللؤلؤ وكذلك تجارة إعادة تصدير البضائع بين الهند وفارس إلى دول منطقة الخليج العربي ، وكان دخل حكومة دبي في تلك الفترة بسيطا للغاية فهو لا يتعدى إيرادات الضرائب التي كانت الحكومة تفرضها على سفن الغوص والتي لم تكن تتعدى (٥٪) من دخل سفن الغوص ،

وكانت معظم تجارة دبي تأتي إليها من بلدة (لنجة) الواقعة على الساحل الفارسي ، حيث تفرغ هناك سفن شركة الهند التجارية البريطانية حمولتها ومن ثم يعاد توزيعها إلى موانئ الخليج العربي ومنها دبي ، وقد لعب جمرك دبي دورا هاما بوصفه الإدارة التي كانت تشرف على الاستيراد والتصدير ، كما كان يتولى مسؤولية الإنفاق على مرافق الإمارة البسيطة .

كانت مطالب مجتمع دبي في مجال الخدمات العامة في مطلع القرن العشرين بسيطة للغاية ، فلم تكن تتعدى بعض المرافق البسيطة ، أهمها تنظيم الإدارة الجمركية لخدمة أغراض المجتمع التجاري ، وكان مجتمع دبي التجاري في تلك الفترة يضم ثلاث فئات رئيسية هي : التجار العرب والتجار الهنود والتجار الفرس ، حيث لعبت كل فئة دورا مميزا في خدمة اقتصاد دبي .

وكانت أهم الخدمات الضرورية للمجتمع التجاري في تلك الفترة هي تنظيم الإدارة الجمركية وتسهيل القيود والإجراءات الضريبية والشحن البحري ، وذلك بإعادة تنظيم الجمرك أو (الفرضة Custom House) لأن الجمرك يلعب دور الإدارة المركزية في الإمارة في تلك الفترة .

بدأ مجتمع دبي تطوره معتمدا على الطبقة التجارية Merchants Class وجهود الحاكم معا مما أدى إلى ظهور مجتمع فريد من نوعه في مجال تنظيم الخدمات العامة ونموذج مغاير لما شهدته مناطق الخليج الأخرى في تلك الفترة .

كانت متطلبات المجتمع التجاري في دبي في مطلع القرن العشرين بسيطة ، تركزت ، كما سبق الإشارة إليه ، في تسهيل المعاملات الجمركية وإلغاء بعض القيود على الصادرات والواردات لتسهيل حركة انسياب التجارة ، وقد حظيت دبي منذ أواخر القرن التاسع عشر بحاكم متفتح ذي عقلية اقتصادية حكيمة هو الشيخ مكتوم بن حشر (١٨٩٤م - ١٩٠٦م) ، الذي سرعان ما تنبه إلى أهمية التسهيلات الجمركية ليس لخدمة المجتمع التجاري في دبي فحسب ، ولكن لجذب التجارة الخارجية إلى ميناء دبي أيضا ، فقام في عام ١٩٠٣م بإلغاء الضرائب الجمركية على الصادرات وقلص الضرائب الجمركية على الواردات إلى أقل من (٤ ٪) مما جعل من دبي ميناء حرا جذب إليها تجارة الخليج بأكملها ، خاصة بعد انحسار تجارة ميناء لنجة وانتقال التجارة من هناك إلى ميناء دبي ، لتبدأ بذلك فترة من أزهى فترات دبي الاقتصادية .

التسلسل التاريخي لمراحل التطور:

أولاً: المرحلة الأولى (١٩٠٣م - ١٩٢٩م) وهي مرحلة الازدهار الاقتصادي لتجارة اللؤلؤ وتجارة إعادة التصدير :

كان لموقع دبي الجغرافي دور مهم في تحويل هذه المدينة إلى ميناء مهم ، وإلى تطورها السياسي والاقتصادي والاجتماعي ، فقد حظيت المدينة بخور مائي يعتبر الشريان الذي غذاها بالحياة وقسمها إلى قسمين ، ووفر لها ميناء طبيعياً صالحاً لرسو السفن ذلك أن صفتيه تعتبران مكاناً مثالياً لوقوف السفن واستلام البضائع أو شحنها .

وعلى الرغم من أن معرفتنا بتاريخ دبي قبل عام ١٨٣٣م قليل للغاية إلا أن الفترة ما بين ١٨٣٣م وحتى نهاية القرن التاسع عشر شهدت تطوراً كبيراً هناك ، انعكس على شتى مجالات الحياة ، ففي عام ١٨٣٣م خرج زعيمان من عشيرة آل بوفلاسة التي تنتمي لقبيلة بني ياس ، وهما الشيخان عبيد بن سعيد ومكتوم ابن بطي برفقة حوالي (٨٠٠) من أفراد قبيلة البوفلاسة واستقر الجميع في مدينة دبي واستقلوا بأمورهم هناك ، وقد حكم الاثنان معا حتى وفاة الشيخ عبيد بن سعيد عام ١٨٣٦م وعندها حكم الشيخ مكتوم بن بطي حتى وفاته عام ١٨٥٢م ، ويشهد التاريخ أن انتقال المشيخة في الإمارة من حاكم إلى آخر كان يجري دائماً بشكل سلمي ، وهو الأمر الذي أعطى لدبي صورة الاستقرار السياسي والاقتصادي والاجتماعي ، وانعكست تلك الصورة على شتى نواحي الحياة الأخرى فيها ، وفي نهاية القرن التاسع عشر صعد إلى سدة الحكم الشيخ مكتوم بن حشر لتبدأ بذلك صفحة جديدة في تاريخ هذه الإمارة ، فقد استطاع هذا الحاكم أن يتبع سياسة اقتصادية حكيمة ، فقد أدرك أن دخل دبي من الضرائب ضئيل للغاية ولا يتعدى الضرائب على سفن الغوص ، فانتهاز فرصة الانحسار الاقتصادي الذي كانت تعاني منه بلدة لنجة بعد أفول حكم القواسم هناك عام ١٨٨٧م ، وبعد أن عينت حكومة فارس موظفين من الفرس لإدارة شؤون لنجة الاقتصادية ، أخذ هؤلاء في فرض ضرائب عالية بواسطة البنك الامبراطوري الفارسي مما أدى إلى تدمير التجار ، فقام الشيخ مكتوم في عام ١٩٠٣م وأعلن دبي ميناء حراً ، وقد استحسن ذلك الإجراء التجار العرب والفرس أيضاً ، إذ سرعان ما نقلوا مقار أعمالهم من لنجة إلى دبي ، ليبدأ بذلك عصر من أزهى عصور دبي التجارية ، وقد كان لخطوة الشيخ مكتوم بن حشر بإعلان دبي ميناء حراً دور مهم (ليس فقط في جذب التجارة)^(١) العربية والفارسية من الساحل الفارسي إلى دبي بل وحتى التجارة الانجليزية والهندية أيضاً ، وكان إلى

جانب ذلك الأمر سبب آخر أيضا من أهم الأسباب التي أدت إلى استمرار هجرة التجارة البريطانية إلى دبي ، وهو العداء الذي ناصبه رضا شاه لبريطانيا مما دعا بريطانيا إلى أن تنقل مراكزها التجارية من جزيرتي قشم وهنجام الفارسييتين إلى دبي .

لم تكن إمارة دبي في مطلع القرن العشرين مأهولة بالكثير من السكان على ما يذكر لوريمر في كتابه «دليل الخليج» ، إذ يقول : «لا توجد في دبي أماكن مأهولة بعد مدينة دبي وقرية (حجرين) سوى قرية جميرة التي تبعد عن الساحل حوالي (٣) أميال إلى الجنوب الغربي من مدينة دبي ، وهي تتألف من (١٥) كوخا مبنية من سعف النخيل ويقطنها بنو ياس والمناصير وقبائل مختلفة يمتنون صيد السمك وهم يملكون (٥) جمال و(٦٠) حمارا و(٤٥) رأسا من الماشية و(٢٠) رأسا من الماعز ، ولا يوجد بدو تابعون لشيخ دبي ، ولذا فإن رعاياه هم من سكان مدينة دبي وسكان الجميرا و(حجرين) ، أما التجارة والشحن فهي مقصورة على أهالي مدينة دبي»^(٣١) .

كما وصف لوريمر إدارة دبي في تلك الفترة قائلا : «إن سلطة الشيخ هي السائدة ، وأما مسؤولية الأمن فقد أوكلت إلى حوالي (١٠٠) مسلح يحملون البنادق ، بالإضافة إلى (١٥٠٠) من أتباع الشيخ العاديين الذين يقال لهم مسلحون بالبنادق ، ولا توجد إدارة جمارك منتظمة في مدينة دبي ، ويقال إن عائدات الإمارة تبلغ حوالي (٤٠٠ , ٥١) مليون دولار سنويا معظمها يأتي من مصائد اللؤلؤ»^(٣٢) .

ووصف لوريمر مدينة دبي بأنها عاصمة الإمارة ، وتقع على جانب خور ضحل مدخله صعب ويمتد بضعة أميال بعد المدينة ، ويوجد رصيف بحري للمراكب الصغيرة ، وتتألف المدينة من ثلاثة أحياء أهمها (ديره) و(الشندغة) وحي دبي الرئيسي وهو (بر دبي) ، كما وصف لوريمر تخطيط المدينة قائلا : إنها تحتوي على (٢٠) منزلا و(٥٠) محلا ومسجدا رئيسيا وبها بعض الخرائب التي يقال إنها بقايا قلعة برتغالية ، ومياه دبي صالحة للشرب ، وكان يحيط بالمدينة سور ولكن لم يبق منه الآن سوى آثاره ، ويوم الجمعة يتم نقل الناس مجانا من بر ديره إلى بر دبي لأداء صلاة الجمعة في المسجد الجامع الكبير^(٣٣) .

يبلغ عدد سكان دبي ، حسب رواية لوريمر في مطلع القرن العشرين ، حوالي (١٠٠ , ٠٠٠) نسمة معظمهم من العرب (قبائل بني ياس من آل بومهير ، والمزاريع والسودان وغيرهم) وكذلك البحارنة والبلوش ، وهناك أيضا حوالي (٦٧) هندوسيا (بانيان) و(٢٣) من (الخواجات) أي

الهنود المسلمين وهم رعايا بريطانيون ، ويزور هذا المكان حوالي (٢٠) هندوسياً آخرين في موسم صيد اللؤلؤ^(٥) .

ومع بداية القرن العشرين توافد عدد من التجار الفرس إلى دبي لتبدأ الجالية الفارسية المتواجدة في دبي في النمو ، فقد أدرك هؤلاء التجار أن الإجراءات التي فرضتها الحكومة الفارسية على لنجة قد وجدت لتبقى ، لذا فقد استحسنوا قرار الشيخ مكتوم بإعلان ميناء دبي ميناء حراً ، وقبلوا عرضه للبقاء في دبي ، وجلبوا عائلاتهم من فارس للعيش هناك بصورة دائمة^(٦) ، وكانت تلك الجماعة من التجار الفرس قد جاءوا من مقاطعة (بستك) في إقليم (لار) في فارس وساعدتهم في تثبيت أنفسهم هناك أن المواصلات والتجارة بين دبي وفارس كانت مفتوحة دائماً ، ذلك أن معظم المواد الأساسية كخشب الوقود مثلاً ، كانت تجلب من فارس ، وقد استقر هؤلاء التجار على ضفة الخور في المنطقة المعروفة الآن بحي (البستكية) ، ولم يكن اختيارهم لتلك المنطقة عشوائياً ، فهم على مقربة من الخور وبالتالي على مقربة من متاجرهم ومناطق تحميل البضائع ، وقد تبع هؤلاء مجموعة أخرى من الفرس من جنوب فارس من مناطق (خمير) و(لار) وغيرها من المناطق ، حيث عملوا في بعض الصناعات اليدوية وباعة جملة ومفرق وغيرها ، ثم استمرت الهجرات الفارسية حتى العقد الثالث من القرن العشرين .

كانت الأوضاع الاقتصادية لدبي في مطلع القرن العشرين بسيطة للغاية ، فقد اعتمدت كبقية إمارات الخليج الأخرى على صيد اللؤلؤ اعتماداً رئيسياً ، وكانت تملك حوالي (٣٣٥) سفينة لصيد اللؤلؤ ، بالإضافة إلى (٥٠) مركباً لصيد السمك و(٢٠) مركباً بحرياً للسفر من نوع السنوك ، وتبنى سنوياً حوالي (١٠ - ١٢) مركباً^(٧) .

أما تجارة دبي فقد صارت تتسع بسرعة كبيرة بفضل السياسة الرشيدة التي اتبعها الشيخ مكتوم بن حشر مما هيا لدبي الفرصة تدريجياً لتحل محل بلدة لنجة كمستودع للتجارة الأجنبية في (ساحل عُمان المتصالح) ، ومنذ عام ١٩٠٤ صارت تتردد على دبي البواخر التابعة لشركات الملاحة في الهند وفارس وتزورها السفن البريطانية مرة كل أسبوعين ، أما سفن الشركات الأخرى فتفقد إليها حسب الحاجة إلى ذلك ، وقد تنوعت صادرات دبي وكان أهمها اللؤلؤ والأصداف والتمر ، أما الواردات فقد كانت التمور التي ترد إليها من البصرة وميناب والباطنة ، كما تستورد الأرز والقمح والسلع الأخرى مثل البهارات والحبال والأخشاب وهذه ترد لها من الهند^(٨) .

وكانت متطلبات المجتمع التجاري البسيط محدودة للغاية وأهمها تنحصر في العمل على تنظيم وتسهيل المعاملات التجارية وتنظيم الجمرک «الفرضة» ، وكما بينا سابقا فإن أول ما يلفت الانتباه إلى تطور مكانة دبي الاقتصادية هو الدور الذي يلعبه خور دبي في ذلك الأمر ، فعلى ضفتي هذا الخور نما وتطور مجتمع دبي التجاري حيث كانت تجري فيه عمليات النقل والشحن والتفريغ من السفن وإليها ، وكانت الإدارة المدنية في الإمارة بسيطة ، تعكس الحياة العامة في دبي ، لذا فقد تركزت متطلبات المجتمع على تحسين المرافق التي تهتم التجارة وتنظيم إدارة عمليات الجمرک ووضع القوانين لها .

ولم يكن لدى حكومة دبي في مطلع القرن العشرين الإمكانيات المادية للصرف على أوجه الإنفاق العامة المطلوبة ، كما لم تكن مساهمات الحكومة البريطانية ، والتي تقع الإمارات تحت سيطرتها ، كبيرة بل بلغت أحيانا درجة التفتير بالمقارنة بما كانت تجنيه من فوائد من جراء سيطرتها السياسية على الإمارات^(٩) ، ومما عقد الأمور أن كل خطوة في سبيل تنفيذ تلك الإصلاحات كانت تحتاج إلى موافقة حكومة الهند البريطانية عليها مما جعل تنفيذها أمرا معقدا .

لقد ذكرنا سابقا أنه كانت أهم الإصلاحات المطلوبة تتمثل في تنظيم الإدارة الجمركية ، وكان مركز الجمارك يقع بالقرب من الخور الذي يمثل الشريان النابض في قلب المدينة ، لكونه ميناء طبيعيا لجميع نشاطات السفن البحرية والوكالات التجارية التي اتخذت من شواطئه مقرا لها ، وعليه فقد كانت السفن ترسو على ضفته التي تقع بالقرب من مخازن التجار مما يسهل عمليات تفريغ البضائع ونقلها ، وكانت السفن الكبيرة ترسو في البحر فتقوم القوارب الصغيرة بنقل بضائعها إلى ضفتي الخور حيث تقع مخازن ومستودعات التجار فيما يقوم موظف الجمرک (الكراني) بزيارة تلك المخازن لتفتيش البضاعة وتحصيل الرسوم الجمركية ، وللسبب نفسه قامت صناعة بناء السفن وورشات الحدادة بالقرب من الخور أيضا لكي يتمكنوا من إنزال سفنهم مباشرة إلى الماء بعد الانتهاء من صنعها أو صيانتها .

وكتيجة حتمية لنجاح ميناء دبي كميناء تتردد عليه سفن شركات الملاحة التجارية الهندية - الإنجليزية (BISN) فقد أصبح وجود الخدمات الأساسية في هذا الميناء كاللاسلكي والتلغراف والخدمات البريدية وخدمات تفريغ وإنزال البضائع ضرورة قصوى ، وبالإضافة إلى ذلك كانت توسعة الميناء وتطوير إدارة الجمرک وتسهيل الإجراءات فيه أمرا ضروريا من أجل تقديم خدمات أفضل للمجتمع التجاري وسكان الإمارة بصورة عامة .

ولكن لم يكن لدى دبي قبل تلك الفترة ميزانية ثابتة للإنفاق على المرافق العامة فيها ، فقد كان دخل الحكومة يأتيها من الضرائب التي كانت تحصل عليها من حاصل سفن الغوص على اللؤلؤ والتي لا تتعدى (٥٪) من الناتج الإجمالي لكل سفينة غوص ، بالإضافة إلى دخل بسيط تحصل عليه من الرسوم الجمركية على السلع الواردة ، ولكن ميناء دبي ومنذ عام ١٩٠٣م صار يستقبل البواخر التجارية بانتظام مما وفر دخلا ماليا منتظما ، ازداد بالازدهار الكبير الذي شهدته تجارة اللؤلؤ في العقدين الأول والثاني من القرن العشرين ، وكنتيجة لذلك الازدهار الاقتصادي فقد بدأت أعداد أخرى من المهاجرين الهنود والفرس تتوافد إلى دبي مستفيدين من قلة الرسوم الجمركية من ناحية والازدهار التجاري من ناحية أخرى ، فقد تضاعف عدد سكان دبي في الفترة ما بين ١٩٠٨م - ١٩٢٩م) فأصبح حوالي (٢٠,٠٠٠) نسمة ، وأدت زيادة السكان إلى القيام بتخطيط جديد للمدينة وإنشاء أحياء سكنية جديدة ، فأصبحت منطقة (الشندغة) تضم سكن العائلة الحاكمة ومعظم قبيلة بني ياس ، كما صارت منطقتا (أم سقيم) و(الجميرا) تسكنها أفخاذ أخرى من قبيلة بني ياس ، أما (بر دبي) فأصبح يضم الطبقة التجارية من هنود و فرس وبحارنة حيث اتخذت هذه الطبقة من ضفة خور دبي مقرا لتجارها وسكنها ، ونشأ سوق بر دبي في وسط الحي التجاري الذي يقع فيه مكتب حكومة دبي ، أما حي (البيستكية) فظل حيا للعوائل الفارسية التي هاجرت من (بستك) في إيران وكان معظمهم تجار جملة ومفرق ، وقد بنيت منازلهم المتميزة (بالبراجيل) أي الأبراج التي تجلب الهواء إلى داخل المنزل ، بالقرب من الخور تسهيلات لتزليل السفن وشحنها كما قلنا^(١٠) .

شجعت سياسة الانفتاح الاقتصادي جاليات أخرى من المهاجرين على الذهاب إلى دبي ، سواء كتجار وهؤلاء معظمهم هنود ، أو كعمالة وافدة من بقية الآسيويين ، وكان للتجار الهنود سوق خاص بهم يعرف باسم «سوق البانيان» الذي يضم مساكنهم ومحلاتهم ويقع أيضا بالقرب من خور دبي في منطقة بر دبي ، وقد قام هؤلاء الهنود بالتجارة بالبضائع الهندية من ملابس وعطور ، كما عمل البعض منهم في صياغة الذهب ، وقام البعض الآخر باستثمار أمواله في أوجه أخرى ، كما حلت في دبي جماعات من البلوش وأسسوا لأنفسهم حيا خاصا بهم يدعى «فريج البلوش» يقع في منطقة ميناء راشد الحالية ، وكانت تقيم معهم أقليات أخرى إيرانية وباكستانية ، وبالإضافة إلى تلك الجاليات الرئيسية كان هناك أيضا عدد من الأفارقة الذين جاءوا لدبي للعمل في الزراعة ونقل الماء ، وهم من سكان شرقي أفريقيا ، واختلطوا بالسكان وعاشوا في مختلف أحياء البلدة .

وقد أدت تلك الهجرات إلى زيادة الطلب على الخدمات العامة كالسكن والمياه والسلع التجارية وغيرها ، فانتعشت الأعمال الحرفية التي قام بها هؤلاء الوافدون ، في حين توجه المواطنون العرب نحو احتكار عمليات الغوص وتجارة اللؤلؤ (الطواشة) حيث عمل عند الطواشين أي تجار اللؤلؤ ما لا يقل عن (٢٢, ٠٠٠) شخص في مهن ارتبطت بالغوص على اللؤلؤ ، فصار (الطواشون) أعيان البلاد وتجارها وبرز منهم السادة المرحومون محمد بن أحمد بن دلوک ، وإبراهيم بن فردان ، وحמיד البسطي ، وبيات المر ، ومجرن بن سلطان ، وأحمد بن ماجد بن قطيم ، ويوسف الصايغ ، وغيرهم من تجار اللؤلؤ ، هؤلاء برزوا في الوقت الذي كان فيه دخل الحاكم معتمدا على إيرادات سفن الغوص بالدرجة الأولى ، فلا غرو أن يقوم تجار اللؤلؤ في تلك الفترة بتمويل معظم المرافق العامة والخدمات الأساسية وأهمها تأسيس المدارس وغيرها من المؤسسات .

وقد انعكس الرواج الاقتصادي لتجارة اللؤلؤ على مجتمع دبي ، فانتعشت الحياة الاقتصادية والثقافية فيه واستطاع تجار اللؤلؤ أن يحتلوا مكان الصدارة في الحياة السياسية مستمدين نفوذهم من مساهماتهم المالية في خزينة الإمارة ومساهماتهم الاجتماعية في مجتمع دبي ، فقد قام السادة محمد بن أحمد بن دلوک ، ويوسف البدور ، ومحمد علي زينل ، بافتتاح ثلاث مدارس هي (الأحمدية والسعادة والفلاح)^(١١) ، وقد لعبت تلك المدارس دورا مؤثرا في نشر التعليم وظلت تعمل حتى أغلقت أبوابها في أواخر العشرينيات بسبب الكساد الاقتصادي وانحيار تجارة اللؤلؤ .

أما ما يختص بالإدارة المحلية للإمارة فقد قام الشيخ سعيد بن مكتوم منذ مجيئه للحكم عام ١٩١٢م وحتى وفاته عام ١٩٥٨م بدور فعال في ادخال أساليب الإدارة الحديثة سواء في عمليات تنظيم الجمارك أو في التنظيم الداخلي لمؤسسات ومرافق الحكم في الإمارة .

ولكن في نهاية العشرينيات بدأت تجارة اللؤلؤ في منطقة الخليج عامة في التدهور بسبب إنتاج اليابانيين اللؤلؤ الاصطناعي الذي يشابه الطبيعي وأرخص ثمنًا منه ، وقد تواكب ذلك مع انهيار البورصة العالمية في نيويورك بالولايات المتحدة الأمريكية ، ومع الأزمات النقدية العالمية أيضا ، كما ازداد التدهور في تلك التجارة نتيجة لاكتشاف البترول في بعض دول الخليج الأخرى وأدى ذلك إلى انصراف أعداد كبيرة من الغواصين للعمل في حقول البترول ، كما تسبب تدهورها في متاعب مالية لا حصر لها للعاملين فيها سواء كانوا مولين أو طواشين أو

ربابنة السفن والغواصين ، فخسر البعض خسارة كبيرة ، وأصبح الغواصون غارقين في الديون وعليه اضطر الكثير منهم إلى بيع ممتلكاتهم لكي يسددوا ديونهم ، كما اضطر آخرون إلى البحث عن أعمال بديلة مع صناع السفن والحدادة ، وعليه فقد أدت تلك العوامل إلى انهيار تجارة اللؤلؤ تماما وتقلص عائداتها المالية إلى الصفر تقريبا .

وقد انعكس ذلك التدهور على الخدمات العامة ، خاصة تلك التي يمولها التجار ، وعليه فقد بدأت في تاريخ الإمارات فترة تاريخية جديدة من ناحية الاهتمامات الاقتصادية وجديدة أيضا من ناحية تطور الخدمات العامة .

ثانياً: المرحلة الثانية (١٩٢٩م-١٩٣٩م) التحضير لبنية تحتية عصرية:

على الرغم من أن بداية تلك المرحلة واكبت الكساد الاقتصادي لأسواق اللؤلؤ الطبيعي والكساد العالمي لأسواق الكماليات وتضرر جميع طبقات المجتمع من جراء ذلك الكساد إلا أنها شهدت بداية التفكير في بنية تحتية عصرية لمواجهة المتغيرات الحياتية التي شهدتها دبي في فترة ما بين الحربين .

بدأت المرحلة بالكساد الاقتصادي الذي أثر ليس فقط على أسواق اللؤلؤ ولكن على مجمل الحياة العامة بأسرها وعلى قطاع الخدمات العامة برمته فقد أثر على المدارس التي مولها التجار فأغلقت أبوابها مثل مدرسة الفلاح التي مولها التاجر محمد علي زينل ومدرسة السعادة التي أسسها ومولها نخبة من تجار دبي من بينهم يوسف البدور وغيره ، مدرسة السالمية التي أسسها سالم بن مصبح ، فقد عجز أولئك التجار ، نتيجة لضعف مردود اللؤلؤ على إبقاء المدارس مفتوحة ، كما ساهم الوضع الاقتصادي المتردي على عدم نجاح تلك المدارس في البقاء مفتوحة ، كما أن معظم الطلاب تركوها ليعملوا في وظائف وأعمال بسيطة ليرفعوا من المستوى المعيشي لأسرهم .

وقد أصاب الكساد الاقتصادي التركيبية الاقتصادية لمجتمع دبي بالخلل ، فالتجار الذين كانوا يخشون من الإفلاس توجسوا خيفة من إرسال سفنهم للغوص لأن الحصول المتوقع لم يكن ليفي بنفقات إرسال السفن ، ومن ناحية أخرى فإن المخاطر المتوقعة لخروجها زادت من نسبة الفائدة المطلوبة على رأس المال الذي اقترضه تاجر اللؤلؤ (الطواش) من الممول الذي هو في الغالب أحد التجار الهنود ، فارتفعت النسبة في عام ١٩٢٩م من (١٨٪) إلى (٣٦٪) على المبلغ المقرض

لتزداد بذلك مشاكل التجار العرب ، لذا فإن نسبة قليلة من التجار جازفت بإرسال سفنها للغوص ، بينما امتنعت البقية عن ذلك مكتفية بممارسة التجارة العامة مع الهند أو ممارسة مهن أخرى تضمن من ورائها ربحاً بسيطاً ، ومن التجار الذين تضررت تجارتهم المرحوم محمد بن أحمد بن دلوک ، والشيخان مانع وحشر أبناء الشيخ راشد بن مكتوم والشيخان سعيد وسيهل من أبناء الشيخ بطي بن سهيل وغيرهم من أعيان دبي الذين تضررت أحوالهم الاقتصادية ، وكادت تؤثر على مركزهم الاجتماعي والسياسي^(١٢) ، هذا بالإضافة إلى الإجراءات المشددة التي اتخذتها الجمارك الإيرانية على الناحية الأخرى للخليج ، والتي أدت إلى تقليص حجم التبادل التجاري بين دبي والمدن الإيرانية وبذلك أضافت عبئاً آخر على المشاكل الاقتصادية .

لقد كان بوسع تلك الظروف الاقتصادية المتردية أن تؤدي بمجتمع دبي إلى الانهيار الاقتصادي التام ، لكن طبيعة تركيبة مجتمع دبي الاقتصادية والاجتماعية ، بالإضافة إلى براعة التجار وحسهم الاقتصادي الفطري منعت حدوث ذلك الانهيار وساعدت مجتمع دبي على مواجهة ظروف الكساد والتحول به إلى مجتمع جديد في اقتصادياته .

فقد دفعت تلك الظروف التجار إلى ممارسة مهن مؤقتة ساعدت على التخفيف من آثار الكساد والبدء في بناء بنية تحتية عصرية لمواجهة متطلبات مجتمع دبي المتعدد الأعراق ، وعليه فقد مارسوا عدداً من الحرف التي اعتبرتها بريطانيا وهي الدولة المسيطرة على شؤون الإمارات ، مهناً غير شرعية كالمتاجرة في المواد الغذائية مع فارس وبعض الدول المجاورة (التي اعتبرتها بريطانيا تهريباً) أو المتاجرة في الأيدي العاملة (وقد اعتبرتها بريطانيا تجارة رقيق) ، أو تجارة الذهب وكذلك تجارة الأسلحة المستعملة وهي البنادق والمسدسات القديمة التي كانوا يبيعون إصلاحها ثم يبيعونها إلى مناطق فارس وبلوشستان التي كانت في حاجة ماسة لها لمواجهة ظروف الحروب والصراعات الداخلية^(١٣) .

أما على الصعيد السياسي فقد شهدت دبي لأول مرة في تاريخها السلمي الطويل اضطراباً سياسياً ، فدبي التي اشتهرت بتسلسل نظام الحكم فيها بهدوء نسبي مقارنة بالإمارات الأخرى فإنها شهدت منذ نهاية العشرينيات وبداية الثلاثينيات توتراً سياسياً بين الحاكم وأعيان البلاد أو ما يسمونهم (أعضاء المجلس الاستشاري للشيخ) ومرجع ذلك التوتر هو الخلل الذي أصاب التركيبة الاقتصادية في البلاد وامتعاض التجار من تدهور مركزهم الاقتصادي .

فلأول مرة صار وضع التجار وأعيان البلاد المادي أقل من وضع الحاكم الذي تحسن منذ بداية

الثلاثينيات نتيجة الإيرادات المالية التي صارت تصله من الامتيازات الجوية والبتروولية الممنوحة لبريطانيا ، وقد دفعت تلك الأوضاع بالتجار إلى المطالبة بإصلاحات اقتصادية ومالية وإدخال بعض الخدمات العامة البسيطة التي قد تعينهم على التغلب على آثار الكساد ، وقد تركزت طلباتهم على إيجاد قواعد جديدة لإدارة «الفرضة» وسن قوانين مالية تنظم أعمال الإدارة العامة للإمارة وهي المسؤولة عن تسيير شؤون البلاد الاقتصادية .

لقد كانت القاعدة التي اعتاد عليها الحكام في جمع الضرائب من سفن الغوص على اللؤلؤ والسفن التجارية ، هي تعيين شخص مسؤول من قبل الشيخ يقوم بذلك الواجب ، ولم تكن تلك القاعدة متبعة في دبي فقط بل كانت في جميع أنحاء الإمارات الأخرى ، وهي إذا كانت صالحة لدبي قبل عقد الثلاثينيات إلا أنها لم تعد قادرة على مواجهة التطور الكبير الذي شهدته جمارك دبي فكان لا بد من إجراء إصلاحات اقتصادية عاجلة لمواجهة ظروف الكساد وتوسعة التجارة في الميناء .

لقد أدت زيادة السكان في دبي منذ بداية الثلاثينيات إلى الزيادة في طلب تأسيس مرافق عامة جديدة وبالتالي إلى حركة إصلاحية قادها عدد من تجار دبي وأعيانها وعلى رأسهم الشيخان مانع وحشر أبناء الشيخ راشد ، ضد الحاكم آنذاك الشيخ سعيد بن مكتوم آل مكتوم ، وقد كانت مطالب تلك المجموعة تعبر عن مطالب المجموعة التجارية ، وتتركز على الطلبات التي ذكرناها أعلاه ، وكذلك تنظيم المدينة وحمايتها من اللصوص وتنظيم العلاقة بين السلطة وبين الجاليات الأجنبية المتواجدة في دبي وخاصة البريطانية منها^(٤) .

وردا على مطالب التجار فقد قام الشيخ سعيد المكتوم في عام ١٩٣٦م بتعيين ابن عمه الشيخ سعيد بن بطي واليا على منطقة (ديره) وأوكل إليه مسؤولية تنظيم المدينة .

وسرعان ما اتخذ الشيخ سعيد بن بطي عدة إجراءات تهدف إلى تنظيم المدينة وحراستها ، فتم تعيين حراس ليحرسوا السوق بعد انتهاء العمل ، كما فرض حظر التجول بعد غروب الشمس بهدف الحد من الجريمة ، كما أمر بتنظيف الشوارع والطرق ، وقد لاقت تلك الإجراءات صدى طيبا من الأهالي والمقيمين على حد سواء ، ولكنها لم ترض الشيخ سعيد المكتوم ولا بريطانيا ، فالشيخ كان قلقا من تزايد نفوذ شعبية واليه ، أما بريطانيا فكانت قلقة من الإجراءات والقوانين التي اتخذها الوالي الجديد وطبقها على الرعايا الأجانب ومن ضمنهم الرعايا الهنود المتمتعون

بالحماية البريطانية ، ومن أهم تلك الإجراءات هي أن الهنود لا يستثنون من القوانين المفروضة على جميع المقيمين سواء كانوا تجارا عربا أو وافدين .

لم تدم مدة بقاء الوالي الجديد في منصبه إلا شهورا معدودة عاد بعدها الشيخ الحاكم إلى الإشراف بنفسه على أمور تنظيم المدينة في وقت كانت المدينة في أمس الحاجة إلى المزيد من التنظيم الاقتصادي وإلى إصلاح بعض المرافق وأهمها الجمر ، لكن الحاكم ألغى سياسته القديمة التي كانت متبعة منذ منتصف الثلاثينيات تقريبا وهي الاعتماد على المجموعة التجارية لتقديم العون المالي له ، وذلك بسبب الامتيازات البترولية التي منحها لشركة النفط وحصوله على إيرادات منها ، وكذلك بعد توقيع على اتفاقيات منح أراض لتكون مطارات للطيران مع الحكومة البريطانية ، لذلك فإن التوازن الاقتصادي والاجتماعي الذي حكم دبي منذ بداية نشوئها وحتى الثلاثينيات ، والمعقود بين الحاكم من جهة والمجتمع التجاري الذي كان مجلسا استشاريا له أيضا من جهة أخرى ، قد تعرض للخلل ، فلم يعد الشيخ بحاجة للاعتماد على مستشاريه لتوفير الدعم السياسي والاقتصادي له ، فقد وفرت له الامتيازات الجديدة قوة اقتصادية وبالتالي قوة سياسية مكنته من تجاوز المجتمع التجاري واتخاذ القرارات الهامة بمفرده ، وهكذا أدت تلك السياسة بالإضافة إلى تداعيات الكساد وغيرها من الضغوط الاقتصادية إلى ولادة فئة معارضة للشيخ سعيد المكتوم وسياساته ، مكونة من تجار دبي السابقين بالإضافة إلى عدد من أفراد الأسرة الحاكمة ، كما بينا ذلك في سطور سابقة .

وقد حازت فئة المعارضة على دعم شعبي حتى أصبحت تعرف باسم الحزب الشعبي (Popular Party) وكونت لها جبهة شعبية عريضة بين طبقة التجار والأهالي على حد سواء .

ومن الأمور اللافتة للانتباه هنا ، الدعم اللامحدود الذي حصل عليه الشيخ سعيد المكتوم من الحكومة البريطانية ، مما ألب ضدها الشعور الوطني ووجه لها النقد من قبل المعارضة الوطنية ، وكان سبب ذلك الدعم البريطاني هو اهتمامها بأمن الجالية التجارية الهندية من ناحية ، وقلقها من ناحية أخرى بشأن تزايد بعض النشاطات الاقتصادية التي تخشاه مثل تجارة السلاح التي شهدت منذ الثلاثينيات رواجاً كبيراً في مواني دبي والبحرين والكويت^(١٥) .

وهكذا تفاعلت تلك الأحداث مع ارتفاع حدة الشكوى من الضغوط الاقتصادية وأدت في النهاية إلى أن الحزب الشعبي طالب الشيخ بإدخال بعض الإصلاحات الجذرية في دبي ، وفي أكتوبر ١٩٣٨م قدم قائمة مطالب محددة وواضحة للحاكم أهمها :

- ١ - إيجاد ميزانية محددة للإمارة .
 - ٢ - إيجاد ضمان صحي ورعاية الصحة العامة للأهالي .
 - ٣ - تعيين حرس للأسواق .
 - ٤ - تنظيم دائرة الجمارك .
 - ٥ - الفصل بين مخصصات الحاكم وعائلته ومخصصات الإمارة .
 - ٦ - إلغاء الاحتكارات الخاصة بالحاكم وزوجته وابنه المتعلقة بالشحن والتحميل في الميناء وسيارات الأجرة (خدمة التاكسي بين دبي والشارقة والتي احتكرها الشيخ راشد بن سعيد ولم ينافسه أحد غير ابن عمه مكتوم بن راشد) .
- وحتى تثبت المعارضة جديتها في الأمر ، قامت باحتلال بعض القلاع في منطقة ديرة وسلحوها ، وفي الحال تدخل نائب الوكيل البريطاني في البحرين من أجل عقدة هدنة بين الطرفين وإقناع الحاكم بضرورة قبول بعض المطالب ، وكاد الأمر ينتهي لولا بعض التدخلات الخارجية التي عادت وأشعلت الفتيل وعادة التوتر من جديد .
- وفي بداية أكتوبر ونتيجة للوساطة التي قام بها الشيخ شخبوط حاكم إمارة أبوظبي زادت مطالب الإصلاحيين مطالبا جديدا وهو تأسيس مجلس ممثلين أي (مجلس تشريعي على غرار المجلس الذي تأسس في الكويت) وأن تكون في يده قوة تشريعية وتنفيذية ، ونتيجة لإصرار المعارضة وتوقف الحركة التجارية في دبي أعلن الحاكم بأنه على استعداد لقبول أية شروط تضعها المعارضة ، وبعد مفاوضات بين الجانبين عقد في أكتوبر ١٩٣٨م بين الحاكم والمعارضين اتفاق يشمل ثلاث نقاط رئيسية وهي :
- أولا : أن يؤسس مجلس تحت رئاسة الحاكم الشيخ سعيد بن مكتوم بضم (١٥) عضوا مختارين من وجهاء القوم في دبي ، وأن أي قرار يتعلق بشؤون دبي يجب أن يصدر من هذا المجلس .
- ثانيا : إن دخل الإمارة المالي يجب أن يجمع وينفق على مشاريعها بعد موافقة المجلس على ذلك .
- ثالثا : إن ثمن دخل الإمارة يذهب للحاكم والسبعة أثمان الباقية تصرف للإنفاق على الخدمات العامة في المدينة^(١٦) .

وبعد أن تم الاتفاق على النقاط أعلاه أظهر الوكيل السياسي البريطاني الذي شهد على

ذلك الاتفاق تحفظه لمانع بن راشد الذي وقع الاتفاق نيابة عن الإصلاحيين - حول موضوعين . الأول : إن السلطات البريطانية سوف تستمر في التعامل مع الشيخ سعيد بن مكتوم بوصفه الحاكم الفعلي بما يختص بكافة المصالح البريطانية ، والثاني : إن بريطانيا لا تضمن تنفيذ هذه الاتفاقية .

وقد أيد الحاكم تلك التحفظات ، إلا أنه وافق على تنفيذ بعض المطالب الضرورية مثل إصلاح الوضع التجاري والسياسي والاجتماعي ، ومن خلال مراسلات المجلس سواء تلك التي جرت بين الشيخ مانع والشيخ سعيد أو تلك التي صدرت عن المجلس والوكيل الوطني في الشارقة يبدو أن الاهتمام كان منصبا على وجوب إصلاح الأوضاع الاقتصادية والاهتمام بالنشاط التجاري للمدينة ، أما الشؤون السياسية والاجتماعية الأخرى فقد أخذت حيزا ثانويا ، وخلال مدة بقاء المجلس القصيرة قام بعدة خطوات لإصلاح الاقتصاد أهمها تعيين موظفين للإشراف على الجمارك ووضع قوائم بأسماء العاملين ومرتباتهم ونظام عملهم ، كما حدد أسماء الحمالين ، وفرض ضريبة موحدة على البضائع المستوردة ، كما عين مجلسا تجاريا للإشراف عليها ، واستخدم الدخل للصرف على الشؤون البلدية والتعليمية والصحية ، وقد قسم الدخل من كل (روبية) - (الروبية ١٦ آنة) - إلى (٢) آنة للمعارف ، (٢) آنة للبلدية ، (٢) آنة للشؤون الطبية و (١) آنة كمصروف للحاكم) والباقي يذهب لأوجه الإنفاق الأخرى^(١٧) .

أما الأمن فقد اهتم به المجلس أيضا وعين حراسا لمداخل الصحراء وفي الأسواق ، وبدأت المدارس التي توقفت عن العمل نتيجة للكساد الاقتصادي العمل ثانية مثل مدرسة الأحمدية التي أعيد افتتاحها وعُين لها ثلاثة معلمين ، وأعيد فتح مدرسة السعادة وعين لها ثلاثة معلمين أيضا ووضعوا خطة لإعادة فتح مدرسة الفلاح في بر دبي^(١٨) .

أوجدت تلك الإصلاحات صدى حسنا في نفوس أهل إمارة دبي وظهر ذلك جليا في تقارير البريطانيين الذين وصفوا الإصلاحيين بالحزب الشعبي ، (Popular Party) غير أن الشيخ سعيد المكتوم لم يتقبل بسهولة الحد من سلطاته ولا أن يناقسه شخص آخر في تنفيذ المشاريع العامة ، فنظام الحكم التقليدي لا يسمح لمجلس الشورى إلا بإبداء الرأي وتقديم المشورة ، وليس له سلطة تنفيذية ، لذا فقد بدأ الحاكم في معارضة المجلس على أساس أن التغيير يجب أن يتمشى مع الشريعة وأن المجلس لا يأخذ ذلك بعين الاعتبار ، وتعاظمت معارضة الشيخ سعيد بعد ذلك

فصار قليل الحضور إلى الاجتماعات التي يعقدها المجلس مع أن المجلس كان يطلعه باستمرار على وقائع الجلسات وجدول الأعمال والقرارات المتخذة أولاً بأول .

ومع اتساع أعمال المجلس وطموحاته وجد أن الأموال التي في حوزته لا تسعفه في تنفيذ كل المشاريع الكبيرة التي كان يطمح في إقامتها ، لذلك فقد طلب أن يحول له قسم من الأموال التي يحصل عليها الحاكم من امتيازات النفط والتسهيلات الجوية ، وعندما تقدم المجلس بهذا الاقتراح للشيخ رفضه رفضاً تاماً ، بل وأصدر أمراً في منتصف فبراير ١٩٣٩م بمنع استمرار العمل في توسيع الشوارع للحد من النفقات ، إلا أن المجلس رد على ذلك بعد اجتماع له في ٣ مارس بأن قرر للحاكم دخلاً سنوياً محددة هو (١٠,٠٠٠) روبية وأن الباقي من الأموال يجب أن تدخل إلى الخزينة العامة ، وتبادل زعيم المجلس الشيخ مانع بن راشد مع الحاكم عدة رسائل حول هذا الموضوع إلا أن الحاكم كان مصراً على رأيه في عدم أحقية المجلس في السيطرة على هذا الدخل ، وفي الوقت نفسه وجدت السلطات البريطانية أن المجلس الذي بدأ في فرض قيود كثيرة على الرعايا البريطانيين ، وقد يتدخل في أمور الطيران والنفط أيضاً وهو أمر قد يؤثر على المصالح الإمبراطورية العليا للحكومة البريطانية ، لذا رأت لزماً عليها أن تنهي هذه الحركة قبل أن تصبح قوية ، وقد جاءت الفرصة سانحة في ٢٩ مارس ١٩٣٩م ، ففي غمرة الاحتفالات بزواج الشيخ راشد بن سعيد من الشبيخة لطيفة بنت حمدان انتهز الشيخ سعيد بن مكتوم الفرصة وهاجم المعارضين داخل ديره وهو اليوم الذي عرف باسم يوم (الوهيلة) أي المفاجأة ، وكان يوماً حاسماً في وضع حد نهائي للحركة الإصلاحية في دبي^(١٩) .

ولكن وعلى الرغم من القضاء على المجلس والتخلص من بعض الإصلاحيين إلا أن الحاكم الشيخ سعيد كان مدركاً لأهمية الإصلاحات التي نادى بها المجلس ، لذا فما أن تخلص من مناوئيه السياسيين حتى شكل مجلساً جديداً أسماه (مجلس التجار) ضم حوالي خمسة أعضاء من أعضاء المجلس السابق أوكل إليهم مهمة تنفيذ الإصلاحات السابقة .

ومهما يكن من أمر فلقد نحت حركة دبي الإصلاحية منحى مهما في مسألة بناء بنية تحتية عصرية لمواجهة التغيرات الاقتصادية من جهة والتطور الذي شهدته دبي في الثلاثينيات من جهة أخرى ، بالإضافة إلى ذلك فإنها عكست مطالب المجتمع التجاري ومطالب أهالي دبي والذين كانوا يأملون في تشييد بنية تحتية عصرية لمواجهة متغيرات العصر ، وما كان تقبل الشيخ سعيد المكتوم لمطالب المعارضة وتنفيذها حتى بعد إلغاء المجلس إلا إدراكاً منه لأهمية تلك المطالب ولحقاً بروح العصر .

ثالثاً: المرحلة الثالثة (١٩٣٩م-١٩٤٦م) ظهور البنية التحتية:

تعتبر تلك المرحلة مهمة جداً حيث بدأ فيها بوادر ظهور بنية تحتية عصرية في دبي ، وعلى الرغم من أنها ابتدأت منذ أن راحت تتجمع سحب الحرب العالمية الثانية والتي استمرت ست سنوات (١٩٣٩م-١٩٤٥م) ، وتأثر الأوضاع الاقتصادية في الخليج عامة وفي الإمارات خاصة بآثار تلك الحرب حيث انخفضت كمية التجارة بين موانئ الخليج وكل من الهند وإيران نتيجة لفرض بريطانيا حصاراً اقتصادياً على إيران التي كانت تساند دول المحور في الحرب ، وخوفاً من تسرب المواد الغذائية إلى إيران من دبي ، فقد بالغت بريطانيا في إجراءات الحصار وفرضت قيوداً على استيراد وتصدير المواد الغذائية إلى دبي ، ولكنها خلال الحصار قامت بتوفير المواد الغذائية الضرورية لأهل الإمارات بالبطاقة وبأسعار مخفضة^(٢٠) .

وقد شجعت تلك الإجراءات على كسر طوق الحصار في ميناء دبي حيث عادت ونشطت تجارة المواد الغذائية بين دبي ومواني فارس وبقية مواني الخليج الأخرى مما وفر لدبي دخلاً منتظماً خلال سنوات الحرب .

أما في مجال الخدمات العامة والبنية التحتية فقد أظهرت حركة ١٩٣٨م ضرورة وجود مجلس بلدي يتولى مسؤولية الإشراف على تنفيذ بعض المرافق الضرورية مثل توسيع الخور وتطوير الميناء وتجميل الطرق وصرف مخصصات للفقراء وغير ذلك ، كما أظهرت الحركة الإصلاحية أن مجتمع دبي بدأ يدرك أهمية تواجد هذه المرافق لمسيرة روح العصر ، خاصة في مجتمع مفتوح متعدد الجنسيات ، والواقع أن المطالب التي رفضها الشيخ سعيد المكتوم من الإصلاحيين تبناها جميعها ولده الشيخ راشد بن سعيد ، ولي العهد آنذاك . فلما أطيح بالحركة أمر الشيخ راشد بتشكيل لجنة أسماها «لجنة التجار» وأوكل لها تنفيذ المشاريع البسيطة المطلوبة وفي حدود الميزانية المتوفرة ، إذ لم يكن لدبي ميزانية ثابتة في تلك الفترة نظراً لتوقف أعمال شركات البترول عن التنقيب خلال الحرب ، كما أوكل الشيخ سعيد مسؤوليات الإشراف على الخدمات العامة لولي عهده أيضاً الذي أظهر براعة كبيرة في تنفيذ المشاريع بالمخصصات المالية البسيطة المتوفرة له ، فبدأت تظهر خدمات الأمن التي وفرها للأهالي عن طريق زيادة تعيين الحرس «المطارزة» لحراسة الأسواق وأطراف المدينة العامة .

وكان من أهم مطالب الحركة السابقة توسيع الخور ، ولكن تنفيذ هذا المشروع أرجئ لحين توفير الميزانية المناسبة وحصول الحكومة على التمويل الكافي ، كذلك واجهت الشيخ راشد

مشكلة عدم التنظيم الإداري للجمرك الذي يعتبر موردا حيويا للإمارة لذلك فقد بدأ بوضع التصورات اللازمة لتأسيس بنية تحتية عصرية وتمكن من تنفيذ بعض المشاريع البسيطة أما المشاريع الأكثر كلفة فقد أرجأها لحين انتهاء الحرب .

رابعاً: المرحلة الرابعة (١٩٤٦م - ١٩٧١م) دبي النموذج والمثال؛

تميزت تلك المرحلة بظهور دبي كنموذج ومثال لمدن الخليج العربي التي تطورت وازدهرت بمقومات ذاتية قبل ظهور البترول ، فلم يكن لدبي في تلك المرحلة ميزانية كبيرة أو دخل ثابت منتظم ، فقد كان دخلها بعد الحرب العالمية الثانية يأتي من المصادر التالية :

١ - شركة الامتيازات البترولية ، فمنذ عام ١٩٣٧م كانت الإمارة تستلم حوالي (٣٠,٠٠٠) روبية هندية سنوياً من شركة البترول ، وقد تضاعف هذا المبلغ فيما بعد ليصل إلى حوالي (١٠٠,٠٠٠) روبية سنوياً مما شكل دخلاً ثابتاً للإمارة ، وبالإضافة إلى ذلك صارت دبي تستلم ومنذ عام ١٩٥٠م حوالي (١٠٠,٠٠٠) روبية هندية من شركة أمريكية للتنقيب عن البترول ، هي شركة Superior Oil Company تدفعها لقاء قيامها بعمليات الاستكشاف البحري مما وفر للإمارة حوالي (٢٠٠,٠٠٠) روبية هندية سنوياً على شكل دخل ثابت .

٢ - دخل الإمارة من إيرادات الجمارك ، فعلى الرغم من عدم وجود إحصائيات ثابتة تبين لنا حجم الصادرات والواردات إلا أن الجمرك في تلك الفترة اعتبر المصدر الرئيسي لدخل دبي حيث كانت تفرض ضريبة على كافة السلع الواردة تبلغ حوالي (٤٪) من قيمة البضاعة وكان هذا الدخل يحصى بواسطة موظف بريطاني ويقوم بعد ذلك بتقديم الإحصائيات للوكالة البريطانية .

وعلى الرغم من غموض تلك الإحصائيات حيث لا تقدم لنا فكرة واضحة عن حجم الصادر والوارد أو مقدار السلع المنقولة أو المبلغ المحصل إلا أن الدلالات تشير إلى أن هذا المبلغ كان كبيراً في الخمسينيات^(٢١) .

وبدراسة الوثائق البريطانية يمكن الحصول على معلومات عن نوعية السلع الواردة ومصدرها لأنها كانت ترسل بانتظام إلى الوكالة البريطانية ، فكان الأرز يمثل السلعة الرئيسية ومصدره الهند وإيران وبورما ، والسكر من المملكة المتحدة ، والقهوة من اليمن والهند ، والدقيق والقمح من

الحبشة وفارس والعراق ، والطحين من استراليا ، والتمور من العراق ، والفواكه المعلبة من استراليا ، والسلع والكماليات الأخرى من الهند واليابان والمملكة المتحدة ، بالإضافة إلى ذلك كانت دبي تستورد السيارات والتي كان عددها في تزايد وتأتي من المملكة المتحدة .

وفي مقابل ذلك الاستيراد فإن التصدير كان بسيطة جدا إذ لا يتعدى بعض أنواع التمور والأسماك المجففة والمحار وبعض اللؤلؤ ، وكان واضحا أن جزءا كبيرا من استيرادات دبي للبضائع كان لإعادة التصدير إلى أسواق الدول المجاورة ، خاصة إلى أسواق فارس حيث اعتبرت تلك التجارة مربحة جدا لتجار دبي ، كما كانوا يعيدون التصدير إلى أسواق الهند وباكستان ، خاصة عندما تم إغلاق الحدود بين البلدين ، فلعبت دبي دور الوسيط التجاري حيث كانت تجلب بضائع الهند إلى دبي ثم تعيد تصديرها إلى باكستان^(٢٢) .

وهكذا ونتيجة لتطور المجتمع التجاري في دبي منذ الخمسينيات من القرن العشرين ونتيجة للزيادة السكانية في أعداد المهاجرين إلى دبي أخذت مطالب السكان تزداد وتتنوع احتياجاتهم ، ففي لقاء جرى بين ممثلي المجتمع التجاري في دبي وممثلين عن الحكومة البريطانية عرض التجار مطالبهم وقد تركزت على ثلاث مواد رئيسية تهدف إلى رفع الوصاية البريطانية وتنويع مصادر التجارة والخروج من دائرة الاحتكار البريطاني وكانت كالتالي :

١ - فتح باب التجارة المباشرة بين دبي وبريطانيا من دون تحويل طلبات التجار إلى الوكالات البريطانية في البحرين والعراق أحيانا كثيرة إلى سنغافورة .

٢ - زيادة نسبة السكر المستورد إلى الإمارات ، وأن يفتح باب الاستيراد من دول أخرى مثل هولندا .

٣ - أن تعطى للتجار تسهيلات للدفع بالدولار الأمريكي بدلا من الروبية الهندية والجنيه الاسترليني ، وأن يسمح لهم بتنويع مصادر الاستيراد فقد طلبوا السماح لهم باستيراد القهوة والأرز من البرازيل وقطع الغيار من الولايات المتحدة .

وقد اعتبرت بريطانيا تلك المطالب التي تقدم بها تجار دبي تعديا على السياسة البريطانية التي رسمتها للإمارات عامة ولدبي خاصة حيث يتعارض ذلك والمصلحة الاقتصادية البريطانية التي تريد احتكار استيراد البضائع للإمارات عن طريق الشركات البريطانية فقط ، وعدم السماح بفتح أسواق الإمارات للسلع غير البريطانية ، وهكذا رفضت بريطانيا تلك المطالب وبرزت ذلك

بقولها إن الأزر غير مستهلك بكميات كبيرة في الإمارات وأن القهوة لها مصادرها المتعارف عليها وأن هذه البضائع المطلوبة هي لإعادة التصدير^(٢٣).

وقالت أيضا: إنها مطالب كبيرة لا تتناسب ومجتمع دبي الصغير والبسيط» ، لأن الإدارة الاقتصادية غير قادرة على تحمل هذا الكم الهائل من النشاط التجاري ، ودائرة الجمارك لا تزال صغيرة ويديرها موظف غير مؤهل ولا يتعدى راتبه الشهري (١٥٠) روبية هندية ، وبالتالي فإن دبي ليست بحاجة إلى كل تلك البضائع ، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فإن على التجار والحكومة معا توجيه اهتمامهم في هذه المرحلة المبكرة إلى الخدمات العامة بهدف تطويرها^(٢٤) ، وتناسبت بريطانيا أن دخل دبي في تلك المرحلة لم يكن كافيا لإنشاء أي من الخدمات العامة كما أن اهتمام بريطانيا ، بوصفها الدولة المسيطرة على شؤون الإمارات بتأسيس مثل تلك الخدمات كان معدوما ، وعلى الرغم من ذلك فإن بريطانيا كانت تريد من التجار والحكومة أن يعملوا معا للإنفاق على الخدمات العامة المطلوبة ، كالتعليم مثلا ، إلى حين اكتشاف البترول^(٢٥).

ولكن ومنذ منتصف الخمسينيات لم يعد في الإمكان التغاضي عن مسألة عدم إقامة نوع من الخدمات العامة في دبي ، فالإمارة في تطور مستمر وقد بدأت مطالب السكان في تأسيس بنية عصرية حديثة تظهر ، وأهمها تنظيم الجمارك ، وشق الطرق وتنظيم حركة المرور بسن قوانين جديدة لتنظيم حركة السير في شوارع دبي خاصة بعد دخول عدد كبير من السيارات إلى المدينة والحاجة لمنع وقوع الحوادث فيها ، وقد قامت الحكومة البريطانية بالإيعاز إلى الحكومات المحلية في الشارقة ودبي بإصدار ما عرف باسم «إعلان» أو (Decree) لتنظيم حركة السير في المدن معتمدة على القوانين البريطانية^(٢٦).

فقام الشيوخ على إثر ذلك بإصدار قوانين تنظم قواعد المرور ، وتكونت لجان تضم مجموعة من أصحاب السيارات وللوريات لفحص صلاحية السيارات للسير على طرق المدينة ، وقد اقترح الوكيل السياسي أن تشكل اللجنة تحت إشراف مجلس حكام الساحل حيث إنه لا توجد قوة شرطة للإشراف على تنفيذ تلك القوانين ما عدا قوة كشافة عُمان Tracial Oman Levies وكان من رأي الشيخ راشد بن سعيد ولي عهد دبي أنه لا داعي لوجود قوة شرطة لمراقبة تنفيذ قوانين المرور ولكن البت في تلك المسألة أرجى لمناقشته في مجلس حكام الساحل^(٢٧).

ومن المؤكد أن حاجة دبي الفعلية للتطوير لم تكن في تأسيس تلك الخدمات البسيطة فقط ، فهي بحاجة إلى تنظيم إداري واقتصادي جديد ، وتكمن حاجتها الأساسية في تعميق الخور

وإنشاء ميناء جديد لاستيعاب حركة الشحن والتفريغ المتزايدة ، وفي مد شبكة طرق حديثة وإقامة بعض الخدمات العامة الضرورية كالتعليم والصحة وتأسيس قوة شرطة محلية ونظام قضائي حديث وإنشاء شبكة كهرباء ومياه ، وخدمات للصرف الصحي ، ويدهي أنه لا يتيسر القيام بمثل تلك المشاريع الكبرى إلا بوجود ميزانية ضخمة ومجلس بلدي مؤهل يمكنه القيام بها بكفاءة ومقدرة ، وهكذا ظلت معظم تلك المشاريع حتى الخمسينيات حلما صعب المنال ، فعدم وجود ميزانية كافية أعاق تأسيسها كما أن عدم اهتمام بريطانيا بتقديم العون للإمارات أثار عليها موجة من الانتقادات العربية والعالمية ، وظهر هذا النقد جليا في صحف البحرين التي اتهمت بريطانيا بعدم الاهتمام بشؤون (الساحل المتصالح) الذي هو تحت سيطرتها ، مما دعا المقيم السياسي في الخليج إلى توجيه رسالة إلى وزارة الخارجية البريطانية يوجه انتباهها إلى ضرورة اتخاذ بعض الإجراءات لإدخال بعض الإصلاحات العامة^(٢٨) ، ولكن بريطانيا لم تهتم كثيرا بمسألة إدخال الخدمات العامة مبررة ذلك بأن مجتمع دبي بسيط في تكوينه ولا يتطلب مثل تلك الخدمات ، وكادت مشاريع دبي أن تتحطم على صخرة الرفض البريطاني للتمويل وضعف الميزانية ، إلى أن ضربت الحكومة والقطاع الخاص أروع مثل على تضافر الجهود الحكومية والشعبية لإقامة مشاريع البنية التحتية التي ظهرت كرمز من رموز التطور الاقتصادي غير البترولي في الخليج فنفذت المشاريع التالية :

١ - تعميق الخور وإنشاء ميناء جديد :

ما أن انتهت الحرب العالمية الثانية في عام ١٩٤٥م وحتى بدأت الشركات البترولية العاملة في منطقة الخليج عامة والإمارات خاصة في العودة إلى هناك لمزاولة أعمالها التي توقفت خلال سنوات الحرب ، وبات واضحا أن عودة الشركات لممارسة أعمالها يعني زيادة حجم التجارة في ميناء دبي ، فالشركات البترولية تحتاج إلى معدات ضخمة وإقامة معسكرات عمل وطعام جيد لسد احتياجات العاملين فيها ، وستكون أيضا محتاجة إلى عمالة محلية ، وهذا يعني أن نسبة البطالة ستنخفض والقدرة الشرائية للأفراد سترتفع ، ولم يكن في منطقة الإمارات يومذاك ميناء كبير قادرا على استيعاب المتطلبات الجديدة من استيراد وتصدير ، وقد انتبه لهذه القضية الشيخ سعيد المكتوم وأيقن بضرورة انتهاز الفرصة وتحويل ميناء دبي إلى ميناء كبير قادر على توفير مستلزمات المنطقة من بضائع ، وهكذا ظهرت مرة أخرى مسألة توسيع خور دبي وبناء ميناء

جديد ، وأصبحت من أهم الضروريات التي يحتاجها المجتمع التجاري من ناحية ولتطوير الأوضاع الاقتصادية الجديدة من ناحية أخرى ، ولكنه فشل لأن مشروعا كبيرا كهذا يتطلب ميزانية ضخمة عجزت عنها حكومة دبي يومذاك بحكم أنه لم يكن لديها دخل كاف وثائب ومنظم .

وكان دخل الحاكم في تلك الفترة يأتي ، طبقا للتقارير البريطانية ، من الضرائب المفروضة على تجارة دبي ومن إيجار لبعض المباني وكان هذا الدخل يقدر بحوالي (٣) ملايين روبية هندية ولكن المشروع يتطلب أكثر من ذلك ، لذا فقد اجتمع الوكيل البريطاني في المنطقة مع الشيخ وأعيان دبي وعرض عليهم تولي أمر تمويل المشروع ، كما دعا البنك البريطاني وهو البنك الوحيد في دبي (تم افتتاحه عام ١٩٤٦م) إلى تقديم قرض ، بالإضافة إلى قرض محتمل من السوق أو القطاع الخاص ومساهمة بعض الهيئات البريطانية^(٢٩) .

لكن الشركات الأجنبية العاملة في دبي والمستفيدة من توسعة الخور امتنعت عن الاستجابة لتمويل المشروع ، فقد رفضت شركة (كري مكنزي Gray Mackinze) المشاركة في تمويل توسعة الخور رغم أن مكاتبها كانت على الخور مباشرة ، لذا فقد تم إرسال رسائل إلى دول الخليج كقطر والبحرين والكويت ، بهدف حثها على المشاركة في تمويل المشروع بمنحة مالية أو بقرض مالي ، لكنها كانت في تلك الفترة تعاني جميعها من المشاكل الاقتصادية نفسها ولم تكن قد بدأت في استثمار بترولها لذلك كان من الصعب إقناعها بالمساهمة في مشروع كبير كهذا ، وفي منتصف الخمسينيات بدأت قطر تحصل على عوائد من البترول وأصبحت مسألة فتح الموضوع مع حاكمها ممكنا ، ولكنه فشل أيضا ، مما بدا واضحا أن قضية المساهمات الخارجية لم تعد قائمة ولا يمكن الاعتماد عليها ، لذا فقد أصبح الأمر في يد تجار وحكومة دبي ، فأما المساهمة جميعا في أمر توسعة الخور أو تناسي الأمر تماما^(٣٠) ، وهنا ظهر أروع مثال على تضافر الجهود الفردية والحكومية حيث قرر رجال الأعمال في دبي المساهمة بمبلغ يقدر بحوالي (٥٠٠,٠٠٠) روبية هندية ، على أن تتكفل حكومة دبي بالباقي ، وهكذا تم فتح حساب باسم ميناء دبي في البنك البريطاني للشرق الأوسط ، وما إن حل عام ١٩٥٦م حتى كان المبلغ المخصص للمشروع والذي يقدر بحوالي (٤٠٠,٠٠٠) جنيه استرليني قد تم توفيره ، فالتجار تبرعوا بحوالي (٣٥٠,٠٠٠) جنيه استرليني ، هذا بالإضافة إلى مساهمة حكومة دبي بمبلغ آخر ، وفي تلك الفترة تغيرت الأوضاع الاقتصادية في الكويت وقطر والبحرين ، فقامت حكوماتهم بالمساهمة بالمشروع أيضا^(٣١) .

لم يكن ذلك المشروع هو الوحيد الذي احتاج إلى تمويل كبير ، فمعظم مشاريع البنية التحتية التي بدأتها دبي في أوائل الخمسينيات واجهتها مشكلة التمويل ، مما حدا بالحكومة البريطانية وحكومة دبي إلى إنشاء صندوق دائم لتمويل المشاريع الكبرى ، ولكن أهمية مشروع تعميق الخور والميناء فاقت كل المشاريع الأخرى ، فالخور هو الشريان الحيوي الذي يغذي دبي وبدونه لن تكون هناك حركة أو نشاط تجاري ، لذا فإن تطويره كان من المهام الأساسية والأولية التي يجب أن تنفذها حكومة دبي وتعطيها أولوية على بقية المشروعات ، لأن دبي حازت في سنوات الخمسينيات على سمعة كبيرة كميناء لإعادة التصدير ، فكانت تستورد البضائع الأوروبية وبضائع الشرق الأقصى المحملة بواسطة السفن الضخمة عابرة المحيطات ، وكانت تلك السفن ترسو على بعد ميل أو ميلين عن الساحل ثم تنزل بضائعها إلى السفن المحلية الصغيرة التي تدخل بها إلى الخور ، وهناك يتم تنزيلها أو إعادة تصديرها بالسفن المحلية نفسها ، ولكن تلك السفن لم تكن قادرة على دخول الخور إلا في ساعات المد فقط ، أما في ساعات الجزر وعندما تنحسر المياه فتصبح الملاحة صعبة فيه ، هذا إلى جانب أن زحف الرمال والطين إلى قعره من جانبيه أدى إلى عرقلة الملاحة والنقل فيه ، وأوشك أن يؤثر على اقتصاد دبي بالكامل ، فانتدبت الحكومة شركة (ومبي أند كومبني Wimpey & Co) للعمل على تحسين الملاحة في مدخل الخور فقط ، وأنجزت الشركة العمل في يوليو ١٩٥٦م ، وقد تم المشروع بالتعاون ما بين حكومة دبي التي دفعت حوالي (٤٠,٠٠٠) روبية هندية والتجار الذين ساهموا بقرض بلغ حوالي (٤٥٠,٠٠٠) روبية هندية ، ولكن الخور بقي محتاجا إلى توسعة وتعميق ، فقد كانت السفن ترسو إلى جانب بعضها في انتظار التحميل أو التفريغ ، ومع تكاثر زحف الرمال كاد مجرى الخور ومدخله أن يفسد مرة أخرى ، لذا فقد طلبت حكومة دبي من إحدى الشركات الاستشارية البريطانية وهي (سير وليم هالكرو وشركاه) تقديم استشارة حول كيفية تعميق مجرى الخور ، ولغرض التنفيذ قامت الحكومة ببيع سندات مالية خاصة بخور دبي للتجار من أجل تمويل عمليات المسح ، كما تم في عام (١٩٥٨م - ١٩٥٩م) تدبير قرض يساوي نصف مليون جنيه استرليني لتمويل أعمال الحفر في خور دبي^(٣٢) .

أما المرحلة الثانية من تطوير الخور فقد كانت في عام ١٩٦٨م ، فقد أصدر الشيخ راشد مرة أوامره إلى شركة (هالكرو) بوضع مخطط شامل لتطوير الخور الذي يبلغ طوله (عشرة كيلومترات) ، وقد حصلت دبي يومذاك على مساعدات مادية من الكويت والسعودية وقطر

لتمويل برامج تطوير البلاد ، بالإضافة إلى الدخل الذي كانت تحصل عليه من مصادره المختلفة والذي كان في تزايد مستمر ، وبدأت عمليات تعميق الخور وكانت مكلفة جدا ولكن ما أخرج من قعره من طين ورمال تم وضعه وتكديسه على جانبي الخور وبذلك صارت هناك أراض تجارية جديدة تم عرضها للبيع ، وبالتالي وفر بيعها مبالغ جديدة للإنفاق على مشاريع البنية التحتية في دبي .

وقد شهدت سنوات الستينيات تنفيذ مشروع ضخم آخر وهو إنشاء الميناء العميق ، حيث إن خور دبي أصبح مزدحما بالسفن ، فقد وصل عدد السفن التي تدخله حوالي (٤٠٠٠) سفينة سنويا ، وكانت السفن عابرة المحيطات ترسو في المياه الإقليمية على بعد أميال من الشاطئ ويجري تفريغها إلى صنادل (دوب) تجرها القاطرات لتصل بها إلى الميناء قليل العمق كما بيناه سابقا .

ففي عام ١٩٦٤م كانت حركة الملاحة البحرية في دبي في تزايد مستمر بتزايد بنسبة السفن التجارية الإيرانية والباكستانية والهندية التي تصل إليها ، ولم تعد السفن المحلية الصغيرة قادرة على استيعاب حركة النقل من الشاطئ إلى داخل خور دبي ، مما أدى إلى ازدحام الحركة التجارية في الخور ، ومما زاد من ذلك الازدحام أن بعض الشركات العاملة في تطوير الميناء وشركات البترول مثل شركتي (Oil Field Supplies) و (MC. Dermott) اتخذت لها مواقع على الخور ، وعندما تبين أن شركة البترول ستبدأ في الإنتاج من حقل «فتح» صار واضحا أن العمل والملاحة في الخور سيصبح أكثر صعوبة من قبل ، لذا أعطت الحكومة الأوامر لشركة (هالكرو المحدودة Halcrow Lemited) في عام ١٩٦٥م للبدء في وضع تصور حول إنشاء ميناء جديدة ، ووضعت الخطة على أساس بناء ميناء بحري يطل على الخليج في وسعه استقبال أربع عابرات محيطات في آن واحد ، مع خطة لاستقبال تسع عابرات في المستقبل ، ولكن تكلفة المشروع كانت كبيرة حيث بلغت حوالي (٩) ملايين جنيه استرليني ، وقد تم توقيع العقد في يونيو ١٩٦٧م إلا أن العمل فيه توقف بسبب الحرب العربية - الإسرائيلية عام ١٩٦٧م لعدة شهور .

ومع ذلك فقد كانت حركة التنمية في دبي خاصة والإمارات عامة مستمرة خصوصا بعد أن قررت بريطانيا في عام ١٩٦٧م توسيع القاعدة الجوية الملكية البريطانية في الشارقة مما ترتب عليه زيادة الحركة التجارية ، لذلك سرعان ما أدخل الشيخ راشد تعديلا على خطة بناء الميناء الجديد بحيث يكون قادرا على استيعاب (١٥) عابرة محيط بدلا من (٩) عابرات مما زاد من التكلفة الإجمالية إلى (٢٣) مليون جنيه استرليني .



ومنذ الخمسينيات ازدادت نسبة الضريبة من (٥, ٣٪) إلى (٦٢٢, ٤٪) وكانت نسبة البنك هي (٢٥, ٠٪)، كما ظل نظام التحميل والتفريغ على حاله حتى العام ١٩٥٥ م .

ففي عام ١٩٥٥ م تولى أمر إدارة هذه الهيئة السيد مهدي التاجر الذي انتدب من جمارك البحرين بناء على توصية من الوكيل السياسي البريطاني هناك ليعمل في ميناء دبي ، فبدأ في إدخال سبل الإدارة الحديثة على نظام الجمر ك ، ومنذ منتصف الخمسينيات تضاعفت أهمية الجمر ك بوصفه الإدارة الحكومية المركزية التي تتولى مسؤولية توفير الدخل للبلاد واتخذت معظم الشركات العاملة في البلاد مراكز لها على ضفتي الخور لتكون قريبة من الجمر ك ومن الخور حيث تقوم جميع النشاطات الاقتصادية هناك .

وكانت طرق تنزيل البضائع في السفن إلى الميناء طرقاً بدائية ، فكانت تنقل على ظهور «الحمالين» أما المواد الغذائية كالخضراوات والفواكه فكانت تفرغ قرب أسواق الخضار عند مدخل الخور ، ومنذ عام ١٩٥١ م بدأ حجم التجارة يزداد وحجم البضائع الواردة ينمو ولم تعد فئة الحمالين قادرة على مواجهة الكم الهائل من البضائع المستوردة ، وفي ذلك العام بدأت شركة كري مكنزي Cray Mackenze في استخدام معدات الرفع الضخمة أو الكرينات مع الرافعات الشوكية في النقل والتحميل (٣٥) .

٣- في مجال الخدمات العامة :

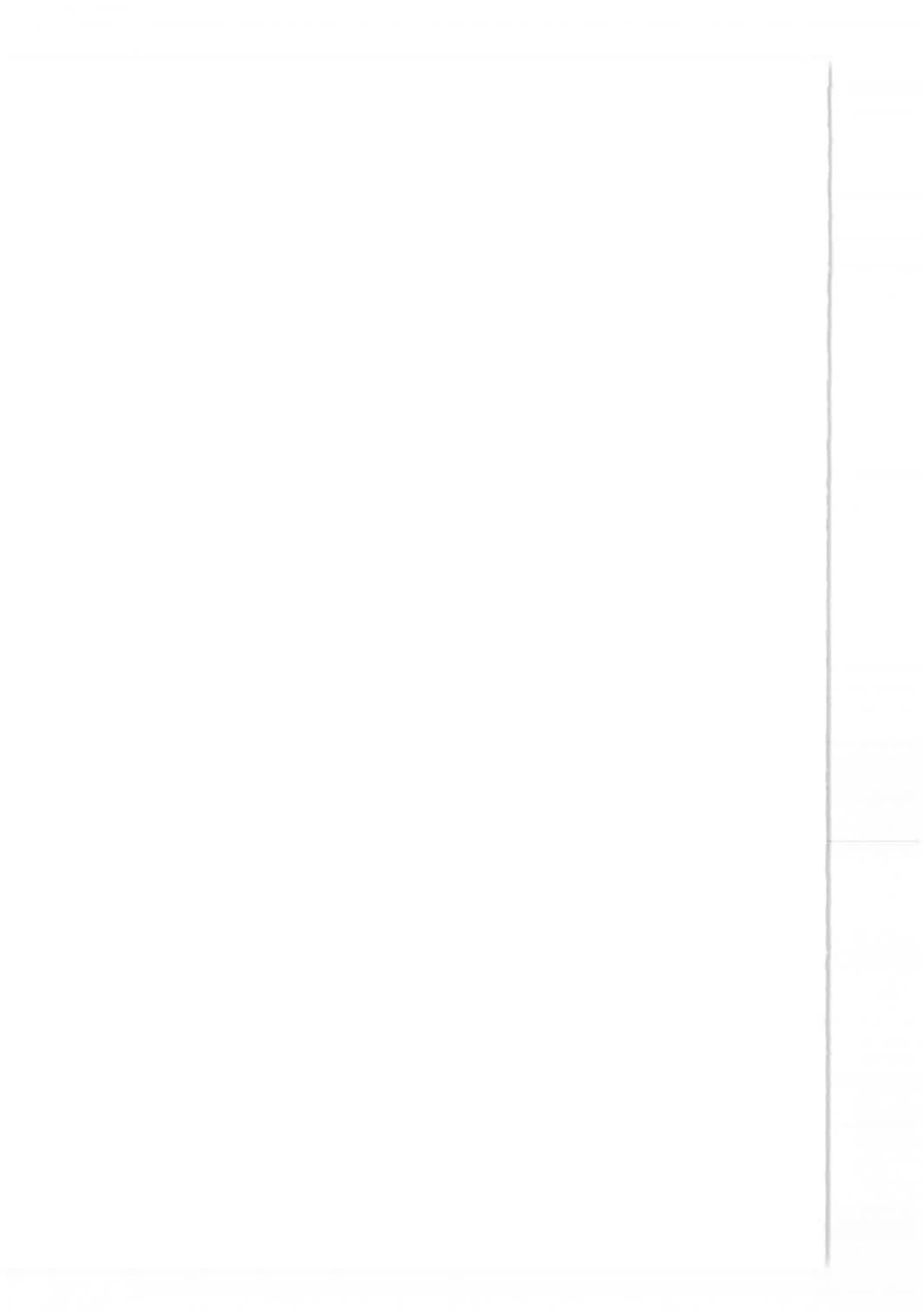
بينما سابقا كيف أنه خلال فترة الخمسينيات شهدت إمارة دبي توسعا كبيرا ، وازدياد الأهمية التجارية للمدينة ، وهجرة أعداد كبيرة من الوافدين إليها ، فقد تضاعف عدد سكان دبي في تلك الفترة إلى حوالي (٣٠٠, ٠) نسمة لذا فقد تم اختيارها مركزا للوكالة البريطانية في (الساحل المتصالح) بدلا من مدينة الشارقة .

ولكن وعلى الرغم من اتساع مدينة دبي فإن الخدمات العامة الجيدة فيها بقيت قاصرة ، وفي عام ١٩٥٥ م تم تطبيق جمع النفايات بطريقة صحية فقد كانت الطريقة تتم في السابق عن طريق تجميع النفايات بواسطة السكان في أماكن بعيدة عن المناطق السكنية ليأتي شخص مكلف من قبل سكان الحي لإزالتها ، ولم تكن هناك أماكن صحية لتجميع القمامة ولكن السكان تعودوا أن يضعوها في أي مكان خارج المنزل ، لذا فقد عينت الحكومة في عام ١٩٥٥ م شخصا مكلفا بتجميع القمامة وإزالة مثل تلك المخلفات فأصبحت تنقل إلى خارج المدينة حيث تحرق هناك (٣٦) .

ومنذ منتصف الخمسينيات أيضا بدأ واضحا حاجة دبي إلى التطور الإداري والمدني لمواجهة تطورها التجاري والاقتصادي وظروف المجتمع المدني الجديد وما قد تنشأ عنه من قضايا جديدة ، لذا فقد شهدت دبي في تلك الفترة تطورا في مجال إدخال النظم القضائية والقانونية العصرية وفي مجال الأمن مجال تنظيم المجلس البلدي ، فقد زار دبي موظف يعمل لدى المحاكم البريطانية في البحرين ويدعى محمد عبد الخالق ليشرف على تنظيم القضاء والأمور القانونية في محاكمها^(٣٧) .

ذلك أنه لم يعد النظام القضائي المحلي في دبي قادرا على مواجهة ظروف المجتمع الجديد المتطور ، فقد كان الشيخ سابقا يعين قاضيا غير مؤهل ليحل الخلافات بين الناس ، أما الخلافات المدنية كالميراث والزواج والطلاق فقد كانت توكل إلى قاض شرعي ، أما الخلافات التي كانت تقع بين التجار فكانت تحل عن طريق تعيين الشيخ لشخص مؤهل يثق به لحل تلك الخلافات ، ومن أهم الشخصيات التي اشتهرت في هذا الصدد الشيخ حشر المكتوم وهو شقيق الحاكم ، فقد عينه الشيخ سعيد المكتوم لكي يذهب إلى ديره يوميا لحل الخلافات بين التجار ولكي يستمع إلى أرائهم وشكواهم حيث يشترك الاثنان في حل مشاكل الناس^(٣٨) ، وبعد الشيخ حشر تم تعيين ابنه الشيخ محمد بن حشر كممثل للشيخ راشد بن سعيد في المحاكم المحلية ، وبالرغم من عدم معرفته الكاملة للقراءة والكتابة إلا أنه أثبت أنه على دراية وعلم بالأمور القضائية^(٣٩) ، وفي سبتمبر ١٩٥٦م قام الشيخ راشد ، ويدعم من الوكالة البريطانية والسفارة البريطانية في سوريا ، باستدعاء قاض فلسطيني هو عبد الرحمن الدجاني ليشرف على المحاكم في دبي ويدخل نظم الإدارة الحديثة على النظام القضائي المعمول به .

وبالإضافة إلى تنظيم شؤون القضاء فقد شهدت الخمسينيات أيضا تنظيم الإدارة الحديثة الأمن ، وعلى الرغم من قيام بريطانيا منذ العام ١٩٥١م بإنشاء قوة عسكرية أسمتها قوة كشافة عُمان (Trucial Oman Scouts) ثم تغير اسمها بعد ذلك إلى (Trucial Oman Levies) إلا أن مهمة تلك القوة الرئيسية كانت الحماية الخارجية حيث اشتركت في حرب البريمي عام ١٩٥٢م ، وكان عدد أفرادها حوالي (٣٠) جنديا تضاعف بعد ذلك ليصل إلى حوالي (١٠٠٠) جندي ، ولكن منذ الخمسينيات صارت دبي تحتاج إلى قوة شرطة ترفع عن قوة ساحل عُمان بعض مسؤولياتها وتحرس الأمن الداخلي وتحافظ على الاستقرار ، وهذا مطلب هام للمجتمع التجاري والمدني ، لذلك أصبح تشكيل قوة شرطة محلية أمرا ضروريا خصوصا بعدما شهدت



لم تكن كل هذه الخدمات العامة ستكمل أو حتى تستمر لولا وجود إرادة قوية من قبل الهيئة السياسية الممثلة بالحكومة ، والإدارة التجارية المتطورة الممثلة بالتجار ، فما كادت الخمسينيات تنتهي حتى كانت معالم البنية التحتية العصرية في دبي قد بدأت تظهر ، فقد شقت طرق جديدة بواسطة بلدية دبي وكان سكرتيرها آنذاك السيد علي البستاني ، وأدخلت تحسينات على المنشآت القديمة كسوق الخضار ، كما تم تسوير المقابر وتحسين الطرق القديمة لإضافة اللمسة الجمالية على المدينة .

إن تلك التغيرات كانت في الواقع تغييرات جذرية لو أخذنا في الاعتبار ميزانية دبي المحدودة وكونها لا تزال إمارة غير بترولية حتى تلك الفترة ، ولم تكن تلك المشاريع سترى النور لولا الإشراف المباشر من قبل الحاكم الشيخ راشد بن سعيد (١٩٥٨م - ١٩٩٠م) وإرادة المجتمع التجاري الذي حقق حلم بناء مدينة عصرية بمخصصات مالية بسيطة .

٤ - الصحة والتعليم والمواصلات :

عرفت الإمارات عامة ومدينة دبي خاصة الخدمة الطبية الحديثة منذ بداية القرن العشرين على يد المبشرين الأمريكيين الذين توافدوا على المنطقة للتبشير تحت غطاء تقديم الخدمة الطبية الحديثة ، وكان من أهم العوامل التي ساعدت على استمرارية عمل المبشرين الأمريكيين هو غياب الخدمة الطبية الحديثة ، وتفشي الأمراض والعادات الصحية السيئة ، وإهمال الحكومة البريطانية لهذا الجانب المهم من الخدمات العامة ، مما أجبر سكان الإمارات على السفر إلى المناطق المجاورة كالبحرين والكويت والبصرة والهند من أجل العلاج الصحي العصري ، وقد استمر المبشرون في تقديم خدماتهم الصحية حتى عام ١٩٤٩ عندما تم افتتاح أول مستشفى حديث في دبي بالتعاون مع الشيخ سعيد المكتوم ، وكانت الحكومة البريطانية قد عينت في عام ١٩٤٨م الكولونيل الدكتور مودي W. Moody كمستشار طبي للمقيم السياسي في الخليج ، وأمرته أن يقدم خطة تصورية عن مستقبل الخدمات الطبية في المنطقة ، خاصة فيما يختص بالحجر الصحي وغير ذلك من القضايا التي تتطلب إشرافا حكوميا وقد قدم مودي تقريره الذي أوصى فيه بضرورة الاهتمام بإدخال بعض الخدمات الصحية إلى دبي بوصفها مدينة كبيرة يزيد عدد سكانها آنذاك عن (٥٠,٠٠٠) نسمة ، واقترح أيضا أن تكون النفقات من الرسوم المفروضة على السفن التجارية التي تستخدم الموانئ في الخليج ، ولكن صعوبة تنفيذ هذا الأمر جعل

الحكومة البريطانية وحكومة دبي وتجار دبي والإمارات الأخرى يشتركون جميعاً في الإنفاق على هذا المشروع بوصفه مشروعاً حيويًا تستفيد منه الإمارات جميعاً وأن تكاليف بناء المستشفى وإدارتها سيتم من الأجر الذي تؤخذ عن المعاينة الطبية ، وكانت حوالي (٢ روية) يومياً للمريض .

وفي بداية الخمسينيات تم تعيين الدكتور جي مكولي Dr. G. McGaully للإشراف على المستشفى وتقديم الخدمة الطبية فيها ، وبالإضافة إلى ذلك فقد خاطبت الوكالة البريطانية في البحرين القسم الشرقي بوزارة الخارجية البريطانية من أجل مخاطبة الصليب الأحمر البريطاني لكي يرسل طبيباً إلى دبي ، ولكن هذا الأمر واجه عقبة وهي عدم وجود مكتب للصليب الأحمر في دبي ، وهكذا لم يتيسر للصليب الأحمر مساعدة دبي في هذا الصدد .

وقد تبين بعد إنشاء المستشفى الذي عرف باسم مستشفى المكتوم أن مسألة الإنفاق عليه وتوفير ميزانية ثابتة له لم يتم توفيرها لضمان استمرارية هذا المرفق الحيوي ، إذ كانت ميزانية المستشفى تبلغ سنوياً حوالي (٨٠,٠٠٠) روية هندية ، لذا فقد تعهد حاكم دبي بتوفير (٤٠,٠٠٠) روية هندية ، وتعهد حاكم الشارقة بتوفير جزء من المبلغ ، كما تعهد حاكم أبو ظبي الشيخ شخبوط بن سلطان (١٩٢٨م - ١٩٦٦م) بتوفير الجزء الآخر ، ولكن المشكلة بقيت قائمة وهي كيفية تدبير ميزانية سنوية ثابتة للمستشفى لضمان استمرارية هذا المرفق دون اللجوء إلى الهيئات والتبرعات^(٤٤) .

وعلى الرغم من دراسة الأمر بصورة جدية إلا أن المشكلة ظلت دون حل حاسم إذ حالت موارد إمارة دبي من ناحية وموارد الإمارات الأخرى من ناحية أخرى دون إيجاد ذلك الحل .

وعليه فقد ظل المستشفى يعمل طوال الخمسينيات بميزانية مؤقتة ، وفي نهاية الخمسينيات زاد الإقبال على خدمات المستشفى وكانت خدمات الدكتور مكولي قد انتهت ، كما انتهت خدمات طبيب آخر هو الدكتور محمد ياسين ، لذا ظهرت الحاجة إلى تعيين أطباء جدد ، وقد تم تعيين الدكتور طيب حسن ، وتطلب المستشفى أدوات ومعدات حديثة كأجهزة للأشعة وغيرها مما دعا الحكومة البريطانية تحت إشراف لجنة تطوير الساحل المتصالح إلى توفيرها ، كما تعهد الشيخ راشد بتوفير الدعم المالي اللازم لاستمرارية العمل في المستشفى ووعد أيضاً بتعيين طبيب هندي آخر وطبية نسائية للعمل في المستشفى^(٤٥) .

وما أن أشرفت سنوات الخمسينيات على الانتهاء حتى تحول المستشفى إلى مقصد المرضى



ومنذ أواخر الخمسينيات وعندما بدأت تظهر أهمية بناء بنية تحتية عصرية بدأ التفكير في توسيع الطرق وتعبيدها ، وفي بداية الستينيات عُهد أمر تنظيم بلدية دبي وتطويرها إلى شركة إنجليزية هي شركة جون هاريس John Harris التي وضعت مخططا حديثا للمدينة ، وما أن انتهت الستينيات حتى كانت دبي تملك شبكة حديثة من الطرق لكي تفي بحاجتها بعد تزايد أعداد السيارات في الإمارة .

أما في مجال المواصلات الجوية فقد بدأت دبي في استقبال الطائرات منذ عام ١٩٣٧م عندما قامت الحكومة البريطانية باتخاذ دبي كنقطة عبور لها على الطريق الجوي إلى المشرق ، وكان مهبط الطائرات المائية بجوار جسر المكتوم حاليا حيث تتوقف الطائرات هناك لنزول الركاب وانتقالهم بعد ذلك إلى محطة الاستراحة في الشارقة .

وقد تطور الطيران في دبي بعد ذلك بإنشاء مطار جوي هناك ، ففي الفترة ما بين (١٩٥٩م - ١٩٦١م) تم إنشاء مدرج أرضي بأحجار جلبت من خارج مدينة دبي ، وتم استخدام طائرات «داكوتا» و«هيرودتس» للهبوط والإقلاع منه ، وفي عام ١٩٦٢م بدأت الخطوط الجوية الكويتية في استخدام مطار دبي ثلاث مرات في الأسبوع وذلك لجلب المدرسين ، وفي ديسمبر ١٩٦٣م بدأت إجراءات توسعة المطار ، ولكن عندما طلبت الحكومة من الطيران البريطاني الإمبراطوري لما وراء البحار (British Overseas Airways Corporation (BOAC أن تؤمن خدمة مستمرة من لندن إلى دبي رفضت الشركة معللة رفضها بأنه ليس هناك طلب كاف على هذه الخدمة على الرغم من أن الكثير من الهيئات والشركات البريطانية في دبي كشركات البترول والشركات التجارية وقوة كشافة عُمان كانوا في حاجة ماسة إلى خط طيران يربطها بلندن ، ولكن يبدو أن الشركة كانت قلقة من احتمالات الفشل المادي ، وهنا تدخل الشيخ راشد بن سعيد لضمان استمرارية هذه الخدمة على الأقل على الخط من دبي إلى لندن ، وذلك بضمان شراء عدد معين من المقاعد على خط دبي - لندن ، ولكن هذه النسبة سرعان ما ارتفعت مما يعكس ثقة الحاكم في اقتصاد بلاده ، وما كاد المدرج الأرضي يشارف على الانتهاء في عام ١٩٦٥م حتى كانت شركات أجنبية أخرى ، بالإضافة إلى شركة (BOAC) ، قد تقدمت بطلب حقوق استعمال الميناء الجوي الجديد ، وهكذا أصبحت دبي منذ ذلك الوقت على خارطة الطيران العالمي حلقة وصل مهمة بين الشرق والغرب ، ومن الطبيعي أن وسائل المواصلات الحديثة سهلت سبل الاتصال بين دبي والعالم الخارجي الذي سرعان ما انعكس على النشاط التجاري وعلى تطور البنية التحتية في مدينة دبي نفسها .

وعلى الرغم من تطور المواصلات الخارجية بين دبي والعالم إلا أن المواصلات الداخلية بين شطري دبي من ناحية وبين دبي والإمارات الأخرى من ناحية ثانية ظلت غير كافية لمواجهة التطور السريع في دبي ، لذا فمن المشاريع الهامة التي أخذت حكومة دبي في إنشائها ، رغم قلة الاعتمادات المالية كان مشروع الجسر الذي يربط بين شطري دبي والمعروف حالياً باسم جسر المكتوم ، فقد تطلب هذا المشروع اعتمادات مالية ضخمة لم تكن حكومة دبي وحدها قادرة على توفيرها ولا على إيفاء الديون التي سوف تترتب على القرض المتعلق بها أو حتى إيفاء الديون الأخرى التي اقترضتها حكومة دبي للمشاريع الحيوية الأخرى ، ولكن مشروعاً حيواً كهذا كان أمراً ضرورياً لخدمة اقتصاد دبي وتطور البنية التحتية ، فما كان من الشيخ راشد إلا أن طلب من صهره الشيخ أحمد بن علي آل ثاني ، حاكم قطر تمويل هذا المشروع ، وما كاد عام ١٩٦٢م ينتهي إلا وكانت الإنشاءات في مشروع الجسر على قدم وساق ، وأخيراً في مايو ١٩٦٣م تم افتتاح جسر المكتوم أمام المارة^(٥٢) .

إن افتتاح تلك المشاريع الضخمة المرتبطة بتطور سبل المواصلات والاتصال لا يمكن اعتبارها كرد فعل لحاجة دبي الفعلية آنذاك لشبكة مواصلات حديثة ولا حاجة المجتمع التجاري إلى الاتصالات الحديثة ولكن أيضاً كتوقعات لنمو دبي مستقبلاً كمركز تجاري واقتصادي له وزنه الكبير في المنطقة ، فمعظم تلك المشاريع كانت تبدو للخبراء والمراقبين الإنجليز آنذاك بأنها تطلعات ضخمة وقد تكون مستحيلة وفوق طاقة ميزانية حكومة دبي^(٥٣) ، ولكن ثقة حكومة دبي بنمو اقتصادها وتطورها المستقبلي نحو مركز تجاري عالمي هيأ لها كل الثقة بنفسها لتنفيذ تلك المشاريع .

٥ - الخدمات العامة الإضافية (الخدمات المصرفية والبريدية) :

منذ ازدهار الحركة التجارية في دبي بعد الحرب العالمية الثانية وخاصة مع الهند وإيران وازدياد دخل الإمارة من الامتيازات البترولية إلى حوالي (١٠٠,٠٠٠) روبية هندية ، ظهرت الحاجة إلى المصارف الحديثة لتنظيم حركة المال ، فقد ازدادت حركة التجارة بعد الحرب مع إيران بشكل ملحوظ ، إذ تراوح حجمها ما بين (٤٠٠,٠٠٠ - ٥٠٠,٠٠٠) روبية هندية في الشهر الواحد ، ويذكر السيد أف . جونسون من الوكالة البريطانية ، أن حوالي (٨٠٪) من تجار دبي في تلك الفترة كانوا من الإيرانيين ، كما أن التجارة مع الهند كانت مزدهرة أيضاً حيث وصل

يجد المدير المناسب الذي يتسلم أمور إدارة مكتب البريد وبالتالي سيؤول الأمر برمته إلى الإدارة البريطانية من جديد ، ولكن الشيخ عين السيد م . س رجب مديرا لمكتب البريد وهو الأمر الذي لم يرض الإنجليز فعرضوا عليه تغييره ، فاختار الشيخ شخصا جزائريا ولكنه لم يرض بريطانيا أيضا الأمر الذي يدفعنا إلى القول إن بريطانيا كانت ساخطة ليس على الشخص ولكن على محاولة الشيخ راشد الاستقلالية بشؤون دبي والتخلص من الاحتكار البريطاني^(٥٩) .

وهكذا ما أن انتصف عقد الستينيات إلا وكانت الخدمات العامة قد تبلورت وظهرت في دبي بنية تحتية متطورة ، وكما قال أحد المسؤولين البريطانيين في رسالة له إلى مرؤسيه «لقد سرني زيارة دبي بعد غياب ثلاث سنوات ، وقد رأيت المخطط التي كانت مجرد خطط على الورق في عام ١٩٥٨م قد تحولت إلى واقع في فترة قياسية»^(٦٠) ، فقد تأسست في إمارة دبي منذ بداية الستينيات معظم المرافق العامة كالكهرباء والماء والاتصالات العصرية وبلدية لتنظيم الخدمات العامة ودائرة لتسجيل الأراضي وغيرها من الخدمات العامة ، والواقع أن الحكومة البريطانية كانت تراقب عن كثب ما يحدث في دبي خاصة بعد تسلم الشيخ راشد شؤون الحكم رسميا بعد وفاة والده في عام ١٩٥٨م ، وقد بدأ هذا الحاكم ومنذ تلك اللحظة في إدخال سبل الإدارة الحديثة معتمدا على مجموعة من الخبراء العرب الذي عينهم في بعض المناصب الرئيسية في الإدارات المختلفة ، وعلى الرغم من وجود عقبة كبرى وهي أن معظم موظفي تلك الإدارات كانوا في مستوى تعليمي أقل من المتوسط ، إلا أن حكومة دبي استفادت من البعثات التعليمية العربية في القضاء على الأمية وتوفير كادر مواطن للقيام بإدارة تلك الهيئات والخدمات العامة ، فما أن حل عام ١٩٦١م حتى كان ثلاثة مرافق من البلدية قد توظف فيها حوالي (٤٠) موظفا و(١٢) عاملا ولها ميزانية تقدر بحوالي (٣٠٠,٠٠٠) روبية هندية ، منها حوالي (٤٠,٠٠٠) تأتيها هبات والباقي من الضرائب الحكومية على الواردات ، وكانت مسؤولية البلدية الإشراف على قطاع الخدمات العامة وتنميتها .

وقد رافق الخدمات العامة ازدياد النسبة السكانية وارتفاع في حركة التنمية والعمران ، وكتيجة حتمية لذلك حدثت زيادة في أسعار الأراضي خاصة تلك القريبة من مركز المدينة ومن مركز الخدمات الأساسية ، ففي تقرير للمقيم السياسي في الخليج في نهاية الخمسينيات يذكر أن أسعار الأراضي في دبي قد ارتفعت في حوالي سنتين أو ثلاث إلى حوالي (٣٠٠٪) مما يدل على أن حركة التنمية كانت تسير في مسارها الصحيح أو ربما أكثر^(٦١) ، خاصة عندما تضمنت المشاريع الجديدة خدمات أساسية مثل خدمات الماء والكهرباء والمجاري وغيرها .

وقد أدى ازدياد الطلب على الأراضي ليس فقط في زيادة أسعارها ولكن في الحاجة إلى إيجاد هيئة للأراضي «طابو» للإشراف على تسجيل الأراضي، لذلك أنشئت هذه الهيئة وكانت مهمتها تسجيل الأراضي المشتراة والمباعة في أوراق رسمية .

وعلى الرغم من تطور البنية التحتية في دبي إلا أن مشكلة إيجاد الموارد المالية الثانية ظلت مشكلة حتى منتصف الستينيات، فميزانية دبي حتى تلك الفترة كانت تأتي من الضرائب الحكومية على التجارة بالإضافة إلى الهبات، ولكن لم يكن هناك دخل ثابت للإنفاق على مشاريع الخدمات العامة، وهذا ما دعا بريطانيا في عام ١٩٦٥م إلى إنشاء مكتب التطوير الذي جاء كرد فعل على طلب الجامعة العربية في عام ١٩٦٤م التدخل للإنفاق على بعض المشاريع العامة، وبالفعل فقد شهد عام ١٩٦٥م إنشاء صندوق للتنمية في الإمارات بمساهمات من بريطانيا وقطر وأبوظبي والبحرين، وكانت مهمته تمويل الخدمات الأساسية كالتعليم القتي والصحة والزراعة، وكانت المدرسة الصناعية في دبي والمدرسة التجارية من المشاريع التي أنجزها الصندوق، وكذلك الطريق المرصوف بين دبي ورأس الخيمة وعمليات المسح للتقريب عن المياه في جميع أنحاء الإمارات، كما خطط لإمداد عواصم الإمارات بالماء والكهرباء، وقد شهد عام ١٩٦٥م أيضاً إنشاء أول غرفة للتجارة في دبي لتكون بذلك أول غرفة تجارية في الإمارات، وبحلول عام ١٩٦٨م أدى اكتشاف البترول في دبي يكيميات تجارية إلى أن ترقى دبي إلى مصاف الدول المصدرة للبترول، وقد استخدمت ثروتها البترولية خير استخدام للصرف على أوجه الإنفاق العامة، وبذلك حلت أزمة إيجاد موارد ثابتة للصرف على المرافق العامة .

الخاتمة:

في الاستعراض التاريخي والاقتصادي الذي سبق عرضه يمكن أن نتعرف على الملامح التاريخية لتطور البنية التحتية في دبي وكذلك تأثير الوضع الإقليمي والعالمي عليها، فقد وجدنا أن دبي منذ بداية القرن العشرين كانت مهية تسبب لتقبل دور الوسيط الاقتصادي والتجاري في المنطقة، وقد فرض عليها هذه الدور نظاماً معيناً للحياة الاقتصادية والاجتماعية مغايراً لما عرفته الإمارات الأخرى، فنظراً للمركز دبي التجاري انتقلت للعمل فيها جاليات هندية وفارسية وآسيوية تطلبت نوعية معينة من الخدمات لم تكن متوفرة في دبي، وقد دفعت تلك المتغيرات الاجتماعية دبي إلى تبني تأسيس الخدمات الحديثة وإلى اتباع سبل الإدارة العصرية وإلى ادخال



١٧- انظر مراسلات المجلس مع الشيخ سعيد ، ملحق لروز ماري سعيد زحلان ، حركة دبي الإصلاحية ، مجلة الأبحاث ، بيروت ١٩٧٢ .

١٨- محمد الرميحي ، ص ٦٢ .

١٩- روز ماري زحلان ، حركة دبي الإصلاحية ، مجلة الأبحاث ص ٢٦٢ .

٢٠- انظر كتابنا ، الإمارات العربية والخط الجوي البريطاني إلى الشرق ، الفصل الأول .

٢١- Arab Gulf Cities, P. 310.

٢٢- المصدر السابق ، ص ٣١١ .

٢٣- المصدر السابق ، ص ٣١٢ .

٢٤- المصدر السابق .

٢٥- المصدر السابق ، ص ٣١٣ .

٢٦- المصدر السابق ، ص ٣١٤ .

٢٧- المصدر السابق ، ص ٣١٥ .

٢٨- Frauke Heard - Bey, p. 249.

٢٩- Arab Gulf Cities, P. 581.

٣٠- اقترح الوكيل السياسي البريطاني أن تقوم الجهات التالية وهي شركة كري مكنزي ، البنك البريطاني للشرق الأوسط ، بالإضافة إلى شركات البترول العاملة في دبي بتقديم قرض قابل للرد خلال عشر سنوات لتوسعة ميناء دبي . ولكن استجابة هذه الجهات كانت سلبية نتيجة لعدم ثقتها في اقتصاد دبي على الرغم من التنظيمات البريطانية بأن دبي قادرة فقط من خلال الضرائب على السفن التجارية أن تسدد القرض في أقل من عشر سنوات ، انظر :

Arab Gulf Cities, P.585.

٣١- المصدر السابق ، ص ٥٨٥ .

٣٢- عباس مكّي ، راشد ، رجل وراء نهضة دبي ، ص ٢٩ .

٣٣- المصدر السابق ، ص ٣٩ .

٣٤- انظر : Frauke Heard - Bey, p. 249 .

٣٥- المصدر السابق .

٣٦- المصدر السابق .

٣٧- انظر فاطمة الصايغ ، النظام القضائي البريطاني في الإمارات ، (١٨٩٠-١٩٤٦) ، مجلة شؤون اجتماعية ، العدد ٤٨ ، ١٩٩٦ .

- ٣٨ - Frauke Heard - Bey, p. 248 .
- ٣٩ - Arab Gulf Cities, P. 323 .
- ٤٠ - المصدر السابق ، ص ٣٣٩ .
- ٤١ - المصدر السابق ، ص ٣٦٩ .
- ٤٢ - المصدر السابق ، ص ٣٢٦ .
- ٤٣ - المصدر السابق ، ص ٣٩٣ .
- ٤٤ - المصدر السابق ، ص ٤٢٢ .
- ٤٥ - المصدر السابق ، ص ٤٢٤ .
- ٤٦ - المصدر السابق ، ص ٤٢٥ .
- ٤٧ - لمزيد من الإحصائيات عن أعداد المرضى الذين قدم لهم العلاج انظر :
Arab Gulf Cities, P. 438 - 447.
- ٤٨ - إبراهيم محمد ملححة ، الشيخ محمد نور ، رائد التعليم في الإمارات ، منشورات ندوة الثقافة والعلوم ، دبي ، ١٩٩٣ ، ص ٣٩ .
- ٤٩ - عباس مكّي ، ص ٥٥ .
- ٥٠ - محمود أحمد عجاوي ، التعليم في دولة الإمارات العربية المتحدة ، ص ٢٠ .
- ٥١ - المصدر السابق ، ص ٢٤ .
- ٥٢ - انظر Frauke Heard - Bey, p. 261 .
- ٥٣ - انظر المراسلات في Arab Gulf Cities .
- ٥٤ - عباس مكّي ، راشد ، رجل وراء نهضة دبي ، ص ٢٢ .
- ٥٥ - Arab Gulf Cities, P.533 .
- ٥٦ - Arab Gulf Cities, P. 522 .
- ٥٧ - المصدر السابق ، ص ٥٢٣ .
- ٥٨ - المصدر السابق ، ص ٥٢٥ .
- ٥٩ - المصدر السابق ، ص ٥٣٩ .
- ٦٠ - المصدر السابق ، ص ٣٣٢ .
- ٦١ - المصدر السابق ، ص ٥٤٦ .

