



# APA

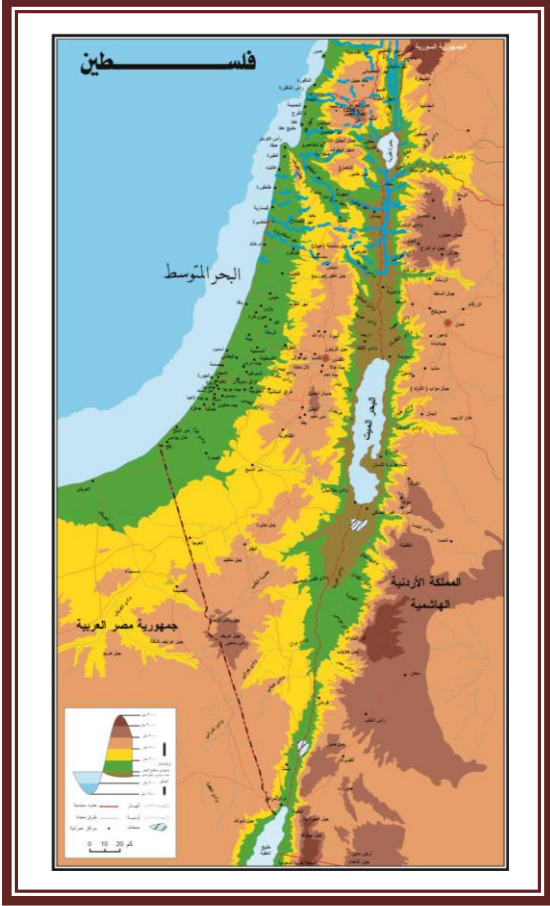
الرابطة الدولية للخبراء والمحللين السياسيين  
International Association For Experts & Political Analysts

## قناة بن غوريون بين رفض الجغرافية وإحاح المصالح الاستعمارية.

د. نسرین علي السلامه

دكتوراه في التخطيط الإقليمي - عضو هيئة  
تدريسية جامعة دمشق

نائب العميد الإداري الآداب الثالثة- جامعة دمشق



**مقدمة:** هل لتزامن قمة النقب التي جمعت رئيس وزراء الكيان الصهيوني الغاصب ونظراءه من مصر والبحرين والإمارات والمغرب بحضور وزير الخارجية الأمريكي مع حادثة جنوح سفينة الشحن التايوانية "إيفير غيفين" في قناة السويس خلال النصف الثاني من شهر آذار 2022م أي دلالة؟ كيف لا وقد اعتاد الكيان الغاصب وداعميه على ترتيب الحبكات الشيطانية وخلق الذرائع للتماهي في استنزاف مقدرات الشعوب العربية، واستثمار دعم بعض الحكومات العربية لهم، ونحن الذين وصلنا لحد الإدراك المطلق أن لا شيء عفوي وبالصدفة مع هكذا كيان امتهن الكذب والتضليل وخلق الأحداث المشبوهة لتسويغ أفعاله.

تم الترويج دائما من قبل الصهاينة لما يسمى (حلم إسرائيل الكبرى) وامتدادها جغرافيا من النيل إلى الفرات، ولكن ماذا لو لم يكن بالفعل الفرات والنيل هما الحدان المائيان المقصودان فهذه المساحة الشاسعة تحتاج إلى إعمارها بالسكان الصهاينة الذين هم مسبقا يعانون من معدلات نمو سكاني منخفضة سواء لجهة تدني معدل الولادات أم لجهة العزوف عن الهجرة الوافدة إلى فلسطين لأسباب تتعلق بأمنهم واستقرارهم، أم لجهة الهجرة المغادرة منهم والتي طالت الصهاينة من اليهود الذين يتم تصنيفهم درجة ثانية أو ثالثة حسب البلد التي قدموا منها، ماذا لو كان القصد البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط؟ وهذا ما طفا إلى السطح عندما تم الإعلان بوضوح عن بدء إنشاء قناة بن غوريون بعد جنوح سفينة الشحن في قناة السويس وخروج القناة عن تخدم حركة التجارة والنقل العالمية لمدة أسبوع تقريبا، فما هي الخلفية الجغرافية الواقعية والجيوسياسية لهذا الإعلان؟

## أولاً: الحدود الجنوبية لفلسطين وجغرافية صحراء النقب:

تم رسم الحدود الجنوبية لصحراء النقب بين فلسطين ومصر بموجب اتفاقية عام 1906 بين مصر والدولة العثمانية، على أن يكون هو الخط المستقيم الممتد من العقبة إلى البحر الأحمر وحتى رفح على البحر المتوسط، واهتمت الدولة العثمانية بحدود سيناء بسبب حفر قناة السويس مما أدى إلى تحرك بريطانيا التي خافت على مصالحها ومصالح الكيان المنتظر مما جعلها تضغط لإبعاد العثمانيين شرقاً كما عمدت ليكون الخط مستقيماً ليكون أقصر ما يمكن وبعيداً عن مصادر المياه التي سعت لتبقى تحت سيطرتها، وبقي هذا الحد حتى الحرب العالمية الأولى ثم النكبة في عام 1948 وإلى يومنا هذا (1)، وضمن هذا الترسيم غابت تماماً دول الجوار عن الصورة وهي مصر والأردن والسعودية بل الأغرب أن الخلاف قد دب بين هذه الدول فيما بينها حول تابعة بعض الأراضي مثل قضاء معان وسيناء، ولم تراعى العوامل البشرية في هذا الترسيم وقسمت القبيلة الواحدة بين النقب وسيناء، أما جغرافية صحراء النقب التي ستمر عبرها قناة بن غوريون فقد اتصفت بما يلي: (2)

**السهل الساحلي الجنوبي:** يمتد من رفح جنوباً حتى رأس الكرمل شمالاً بطول 189 كم وهو خط يخلو من التلججات والخلجان يزداد انحناءاته نحو الجنوب الغربي كلما اقتربنا من ساحل سيناء، ويتفاوت عرضه بين 50 كم جنوباً و 20-30 كم في الوسط و 30 كم عند حيفا شمالاً ومساحته 3220 كم<sup>2</sup> ، ويبلغ ارتفاعه 50-200 م عن مستوى سطح البحر ، تكثر الكثبان الرملية في جزئه الجنوبي، بشكل عام هو سهل متجانس في أشكاله سطحه منبسط ، ينحدر بميل قليل جداً من الشرق للغرب لا يتجاوز 0.1 درجة وهو لا يزال في مرحلة التكوين وهذا يعني عدم ملاءمة هذا الساحل ليكون منتهى للقناة المزعومة بسبب طبيعة تكوينه التي لم تكتمل بعد، وهو رملي تكثر فيه الكثبان المتحركة وهذا يدحض ادعاءات من يقول بأنه صخري أكثر استقراراً من منتهى قناة السويس على المتوسط.

**جبال خليج العقبة:** تمثل المرتفعات التي تقع حول الحافة الشمالية الغربية لخليج العقبة وتمتد شمالاً حتى صدع التمد تتكون من صخور نارية متحولة مع غطاء رسوبي متميزة بذلك عن كل مرتفعات فلسطين الأخرى، وتقطعها مجموعة من الصدوع والقواطع والأخاديد العمودية، وهي مرتفعات وعرة جداً تلتقي تلك الجبال مع البحر الأحمر مباشرة غير تاركة سهلاً ساحلياً وترتفع هذه الجبال إلى 600-700 م وتمتد لمسافة 30 كم باتجاه الشمال، يليها وادي المنبوعة شمالاً، وهناك عدة جبال متفرقة في جنوب النقب منها ابريكات 800 م وأم بطومة 775 م وجبل السماوي المفراه قرب سيناء 1006 م، كما إن هناك مرتفعات في وسط النقب تعد أقدماً لسلاسل جبال فلسطين تتراوح ارتفاعاتها بين 600-1070 م وأشهرها جبل رأس الرمان 1035 م، وهذا أيضاً يدحض ادعاءات مروجي شق القناة المزعومة بأن حفرها سيكون سهلاً لاستواء المسار الذي ستتبعه.

**صحراء النقب:** وهي تمتاز بمناخها الصحراوي، تشغل صحراء النقب نصف مساحة فلسطين تقريباً 13000 كم<sup>2</sup>، لها شكل مثلث رأسه للأسفل عند خليج العقبة وقاعدته في الأعلى باتجاه شرق غرب من نهايات جبل القدس لنهايات الحدود المصرية الفلسطينية في سناء إلى الجنوب من غزة، وتنتشر التربة المحجورة والرملية والوديان والمحدبات والمقعرات والتصدعات

البنائية التضاريسية ونميز هنا النقب الشمالي والأوسط والجنوبي، فالشمالي يمتد من الجزء الجنوبي للبحر الميت شرقاً إلى السهل الساحلي في قطاع غزة غرباً وهو عبارة عن هضاب واسعة بارتفاع 180-200م، وهناك هضاب يصل ارتفاعها ل600-650م، وفي هذا الجزء حوض بئر السبع وبعض القمم الجبلية كجبل الريشة ، والنقب الأوسط إلى الجنوب من النقب الشمالي وهو يشكل منطقة مرتفعات تشكل المرتفعات الأقدم في فلسطين وقد تعرضت لعوامل التجوية واهم هذه المرتفعات جبل الحظيرة وجبل حرشة، ويوجد هنا وادي الرمان الضخم أشهر معلم تضاريسي في هذه المنطقة، ويمتد النقب الجنوبي من خليج العقبة جنوباً إلى صدع



الشم شمالاً ويضم سهول النقب الجنوبية المحاذية لوادي عربة وتعلو هنا بعض الجبال مثل جبل عريف الناقة، كما تنتشر الوديان بكثرة كوادي كسر الشق ووادي حياني، وعليه فإن الجغرافية بمقوماتها الموجودة والقائمة فعلاً ليست ملائمة لشق القناة المزعومة كما

يشاع، وليست هذه المقومات أكثر مواءمة من تلك التي تتمتع بها قناة السويس من انبساط في السطح وميل عام ملائم، ناهيك عن قصر المسافة المقطوعة، فقناة السويس اقصر بـ3مرات من طول القناة المزعومة.

### ثانياً: تاريخ مشروع قناة بن غوريون:

بدأ بن غوريون منذ العام 1950 يدعو إلى ضرورة سيطرة (إسرائيل) على البحرين الأبيض المتوسط من جهة والأحمر من جهة ثانية، وقال بأن اليهود لم يسيطروا يوماً على شواطئ هذين البحرين منذ خروج موسى من مصر، أتى كلام بن غوريون في سياق محاضرة ألقاها أمام خريجي الفوج الأول من ضباط البحرية (الإسرائيلية) عام 1950، وأضاف أمامهم قائلاً بأن موسى أمر شعبه بالاستيلاء على البحرين عندما استشهد (كعادتهم طبعاً بإرجاع حقهم في فلسطين لمسلمات إلهية) بجملة توراتية تقول: (وليكن ملكك من البحر الأحمر حتى بحر فلسطين)، وتابع في محاضرتة ذاتها: (حقيقة الاستيطان اليهودي على شواطئ هذين البحرين في العصر الحديث تشكل لحظة تاريخية ولها أهميتها الاقتصادية والسياسية والإستراتيجية)، أما أهم ما أشار إليه بن غوريون في ذات الموقع هو أن الغنى والازدهار الاقتصادي والثقافي الذي حققته مملكتنا صور وصيدا قبل ثلاثة آلاف سنة عندما سيطرتا على البحار وخلقتا طرقاً للتجارة الدولية، ما يزال وقعه ماثلاً أمام العالم حتى يومنا هذا، وقد أشارت ماتيا كام التي حلت كتاب بن غوريون (من البحر الأحمر إلى البحر الفلسطيني)، إلى أن اكتشاف الغاز في المياه (الإسرائيلية) في البحر المتوسط في العام 2000 يؤكد رؤية بن غوريون في خمسينيات القرن الماضي لأهمية البحار الاقتصادية والسياسية والإستراتيجية. (3)

بدأ التفكير بحفر القناة المقابلة لقناة السويس في العام 1963، وهي فكرة تعود لمذكرة قدمها مختبر لورانس ليفرمور الوطني بدعم من وزارة الطاقة الأميركية، وتوصي هذه المذكرة بفتح قناة جديدة تصل خليج العقبة بالبحر الأبيض المتوسط، بعد القرار الذي اتخذته الرئيس جمال عبد الناصر بتأميم قناة السويس في العام 1956، واقتُرحت المذكرة أنه من أجل ضمان سريان الملاحة في البحر الأحمر يجب فتح قناة بديلة في خليج العقبة ويتم شقها عبر صحراء النقب، التي وصفت بأنها منطقة خالية ويمكن الحفر فيها باستخدام القنابل النووية، توقف المشروع بسبب الإشعاعات التي يمكن أن تسببها القنابل النووية، وبسبب المواقف المعادية التي ستأخذها الدول العربية بقيادة عبد الناصر ضد المشروع. (4)

كما تبين بعد رفع السرية عن المذكرة التي وقعت عام 1994 بين الأردن والولايات المتحدة الأمريكية أنها تهدف إلى توسيع النفوذ (الإسرائيلي) على الممرات المائية، وهي مشاريع يحضر لها في دوائر الولايات المتحدة منذ ستينيات القرن الماضي، وكشفت اتفاقيات التطبيع كلها ذلك، ولم تأت اتفاقيات أبراهام للتطبيع مع المغرب والإمارات والسودان دون تخطيط مبني على المصالح، وهكذا ستتمكن (إسرائيل) حسب اتفاقيات التطبيع هذه وغيرها من السيطرة على بحر



عمان والخليج العربي ومضيق جبل طارق وأخيراً البحر الأحمر عبر قناة بن غوريون القادمة، وما قناة البحرين التي كان مخطط لها لربط خليج العقبة بالبحر الميت سوى مرحلة أولى من تنفيذ مشروع قناة بن غوريون. (5)

يمكن عد الخطوة الأكثر جدية في مشروع القناة المزعومة هو

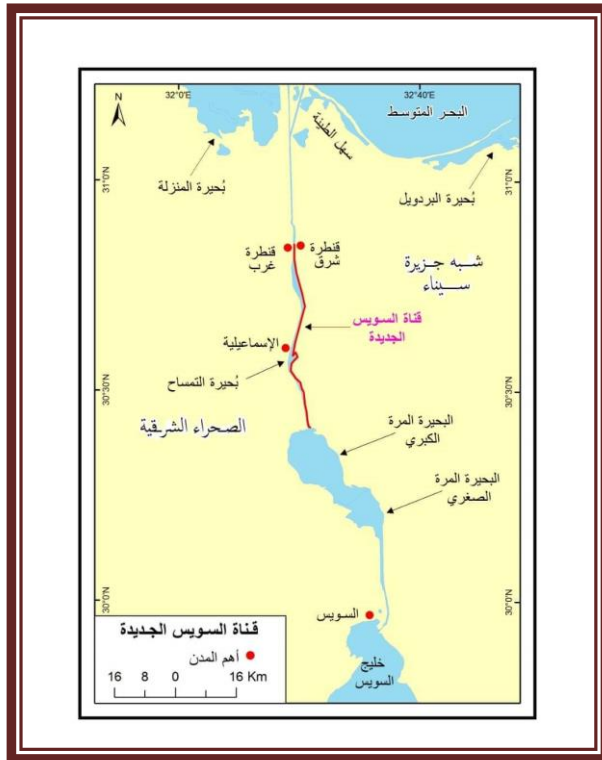
تنازل مصر عن ملكية جزيرتي تيران وصنافير وتسليمهما للسعودية مؤخراً مع يقينها المطلق بمطامع الكيان الصهيوني الغاصب بها والذي سهلها هذا التسليم الفعلي لهاتين الجزيرتين للسعودية، وبذلك تخليها عن التحكم بمضيق تيران الذي يشكل المدخل إلى خليج العقبة وكانت الجزيرتان غير المأهولتين تحت سيادة مصر منذ العام 1950، واحتلها الكيان الصهيوني الغاصب أثناء حرب السويس التي خاضتها ضد مصر مع فرنسا وبريطانيا عام 1956م، وانطلقت من الجزيرتين الشرارة التي أشعلت الحرب العربية على الكيان الغاصب في عام 1967م، عندما أعلنت مصر نشر قواتها فيهما، وإغلاق مضيق تيران، واستعادت مصر السيطرة على الجزيرتين في العام 1982م بموجب معاهدة السلام الموقعة مع الكيان الصهيوني الغاصب عام 1979م، وأبرمت مصر والسعودية في الثامن من نيسان 2016م اتفاقية لإعادة ترسيم الحدود البحرية بينهما، نصت على انتقال تبعية تيران وصنافير إلى السعودية، ولكن وبسبب احتجاجات الشعب المصري بقيت قوات حفظ السلام في المنطقة على إن أعلن رئيس الولايات المتحدة الأمريكية مؤخراً سحب هذه القوات لصالح إفساح المجال لتكون الجزيرتين مجالاً استثمارياً سياحياً وتنموياً، فبعد إعلان مضيق تيران ممراً دولياً، أعلن الكيان الغاصب في 31 آذار 2021م بدء العمل بشق قناة بن غوريون، وقبل هذا التاريخ بسنتين أعلنت الكثير من التقارير (الإسرائيلية) نيتها شق القناة المزعومة. (6)

ويمكن عد حادثة تفجير مرفأ بيروت الذي حوّل الأنظار إلى ميناء حيفا الذي استطاع أن يثبت جدارته ويمارس دوراً محورياً في المنطقة بعد إنجاز تطويره من قبل شركات صينية دخلت على الخط، يمكن عده إحدى الأساليب الخبيثة للكيان الغاصب في تمرير مخططاته بشكل أو بآخر. (7)

**ثالثاً: الأهمية الجيوسياسية والجيواقتصادية لقناة بن غوريون بالنسبة للكيان الصهيوني الغاصب ومشغليه وداعميه:**

الهدف الرئيس من وراء شق هذه القناة هو بسط السيطرة الاقتصادية على المنطقة، سواء بنشر الفتن أم بالاتفاقيات أو بالتطبيع لتميرير هذا الهدف الرئيس، فالتطور الذي رافق حلم (إسرائيل) بالسيادة جعلها تفكر بطرق غير تقليدية لهذه السيادة بعيدة عن بسط السيطرة المباشرة على الأرض، أو إعمارها بالسكان الصهاينة، لأن هكذا طرق أصبحت شبه مستحيلة مع المعطيات المفروضة، ويهدف الكيان الغاصب ومن خلفه من وراء القناة المزعومة السيطرة المطلقة على خطوط التجارة العالمية، وقطع الطريق على مشروع الحزام والطريق الصيني، وتهميش قناة السويس.

وقد أعلنت تقارير (إسرائيلية) بأن المشروع سيحتاج لمدة خمس سنوات لإنجازه وسيعمل فيه 300 ألف مستخدم من مهندسين وفنيين في جميع المجالات، يأتيون من كوريا ومن دول آسيوية، ومن دول عربية ليقى منهم حوالي 30 ألفاً لتشغيل القناة وستكلف القناة (إسرائيل) نحو 16 ملياراً، وتعتقد إسرائيل أن مدخلها سيكون 6 مليارات في السنة وما فوق وستنقص هذه الكتلة المالية من مدخول مصر من قناة السويس الذي يبلغ نحو 10 مليارات دولار في السنة، وستتفق (إسرائيل) مع 3 مصارف أميركية لإقراضها 16 مليار دولار بفائدة 1 في المائة على مدى 30 سنة، وهكذا تكون (إسرائيل) قد بنت القناة من قروض أميركية بفائدة بسيطة، بينما هي تستفيد بقيمة 6 مليارات وأكثر في السنة. (8)



بالمقابل أشاع مقربون من مهندسين (إسرائيليين) بأن (إسرائيل) ستقوم بشق

قناة بن غوريون من إيلات على البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط، وبذلك تنخفض

المسافة التي تجتازها السفن من قناة السويس إلى البحر الأبيض المتوسط والثانية من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر (ذهاب وإياب)، وهكذا لا تكون أي سفينة عرضة للتأخر، في حين يستغرق اجتياز السفن في قناة السويس مدة أسبوعين حيث أنه في قناة السويس يستعمل أسلوب التناوب ففي يوم تمر فيه السفن من اتجاه إلى اتجاه، وفي اليوم التالي يتم استعمال الاتجاه المعاكس للسفن الذاهبة إلى الاتجاه الآخر وهكذا، وستكون قناة بن غوريون بعمق 50 متراً وعرض يصل إلى 200 متر لكل قناة أي زيادة عن قناة السويس بعشر أمتار عمقاً من هنا فإن سفينة يبلغ طولها 300 متر وعرضها 110 أمتار وهي أكبر قياس للسفن في العالم ستتمكن من العبور في القناة التي ستشيدها (إسرائيل)، وتعتزم (إسرائيل) إقامة مدن صغيرة وفنادق ومطاعم ونوادي سهر ليلية على القناة التي ستشققها، إضافة لإقامة مدن بطراز البيوت القديمة على مسافة ضخمة حول تلك القناة. (9)

لقد اختلفت الظروف السياسية وتبدلت التحالفات السياسية في المنطقة، ويبدو أن المشروع عاد ليطفو إلى السطح، وأن حادث جنوح السفينة ماهي إلا نافذة لعودة الحديث عن إيجاد بديل لقناة السويس، وما اتفاقيات التطبيع في الخليج العربي سوى محاولة تمدد حدود (إسرائيل) بقصد السيطرة للوصول إلى بوابات الطرق البحرية على البحر الأبيض المتوسط.

فالكيان الغاصب ومن خلفه والولايات المتحدة الأمريكية بأمس الحاجة لمثل هذه المشاريع والمعاهدات التي يمكن أن تضمن لها استقراراً سياسياً واقتصادياً من أجل المحافظة على وجودها في المنطقة، وخاصة بعد الأوضاع الاقتصادية الصعبة والتي تنبئ بانتهاء اقتصادي قاس في الولايات المتحدة الأمريكية مع تصاعد القوة الاقتصادية للصين، الماضية في مشروعها (طريق واحد، حزام واحد)، والذي يهدف إلى بناء خط قطار يبدأ من ولايات الصين غرباً باتجاه غرب آسيا، وهو مشروع استثمار بمليارات الدولارات، لذلك تحاول الولايات المتحدة الأمريكية إيجاد خط بديل لتبادل البضائع ينافس الخط الصيني عبر البحر.

ارتبط هذا المشروع الأميركي بعدة اتفاقيات ومشاريع اتفاقيات منها اتفاقية إيجاد مكان بديل للقوات الأميركية خارج العراق وسورية، ومشروع الشام الجديد الممتد من العراق إلى الأردن إلى فلسطين وعبر الجزيرة العربية إلى صحراء سيناء الذي يهدف إلى خلق طريق جديد للتجارة لا يمر عبر سورية ولبنان، بل عبر أراضي الشام الجديدة الممتدة من الخليج العربي جنوباً حتى البحر المتوسط شمالاً وسيمر عبرها خطاً نفط وغاز من العراق مما سيغني عن خط التابلاين، بقصد أن تفقد سورية أهميتها الإستراتيجية الجغرافية كأحد أهم خطوط التجارة العالمية بين الشمال والجنوب عبر التاريخ، إلا أن ما أفقد المشروع زخمه في هذه المرحلة هو اندفاع (إسرائيل) لتكون جزءاً من المشروع، وهو ما توقفت عنده الحكومة العراقية، وهذا ما يفسر إعادة الضغوط الاقتصادية على سورية ولبنان، حيث كان يأمل الأميركي أنه من خلال العقوبات سيفرض شروط المصالحات مع (إسرائيل). (10)

**رابعاً: ليس كل ما يشاع عن مشروع قناة بن غوريون صحيحاً:**

هناك العديد من المغالطات الجغرافية والقانونية والمالية لهذا المشروع ومنها ما يلي:



- 1- الطريق المقترح لشق القناة طويل يبلغ ثلاث أضعاف طول قناة السويس وسيمر من منطقة بئر السبع، وهذا سيكلف الكثير من الكتل المالية التي من غير المنطقي أن تقدمها الولايات المتحدة الأمريكية للكيان الصهيوني على شكل قروض تعي تماما أنها غير قابلة للتسديد، ولكن قد يجد الكيان الغاصب ممولين عرب للأسف كنتيجة لسلسلة الاتفاقيات ومعاهدات التطبيع، وما قمة النقب إلا إحداها.
  - 2- المنطقة التي من المقترح إن تمر بها القناة المزعومة تبدأ صخرية وعرة عند خليج العقبة صعبة المعالجة، تليها صحراء محجورة، وتتخللها مرتفعات جبلية تزيد عن 600م عن مستوى سطح البحر تشكل أقدام مرتفعات فلسطين، وتنتهي بساحل غير مكتمل التكوين غني بالكثبان الرملية المتحركة مما يشكل أعباء مالية ضخمة.
  - 3- المنطقة غير خالية من السكان كما يشاع، بل هي معمورة بالقبائل البدوية الأصيلة التي تملك المكان منذ أقدم الأزمان.
  - 4- يتضرع الكيان الصهيوني بأن مصر المتضرر الأكبر من هذه القناة لن تعترض لتقيدها باتفاقية كامب ديفيد، ونسي الكيان الغاصب أن داعميه يخضعون لهذه الاتفاقية وحجته التي يشيعها بأن العلاقات الدبلوماسية مع مصر شبه مقطوعة هي كذبة كبيرة، فمصالحه مع مصر تتجاوز الفائدة التي ستردها عليه القناة المزعومة، كما زعم بأن مصر لن تستطع حماية ملكيتها على صحراء سيناء بسبب التفوق العسكري (الإسرائيلي) على الجيش المصري وهذا ضرب من جنون العظمة لا غير.
  - 5- إن ما يتم إشاعته بإقامة نوادي ومدن على جانبي القناة لا يتوافق والطبيعة الصحراوية التي تسيطر بشكل تام على صحراء النقب التي ستمر عبرها القناة.
  - 6- لا يمكن أن تكون القناة المزعومة أفضل من قناة السويس لوجستيا وجغرافيا ومواقعا وأثرا اقتصاديا عالميا، فقناة السويس أقصر ولا يتجاوز طولها 193كم، والطريق الذي تجتازه السفن أقصر، ولا ننسى مضيق تيران الذي يجعل الولوج لخليج العقبة من البحر الأحمر أصعب من الولوج باتجاه قناة السويس من البحر ذاته.
  - 7- مهما كانت الأهمية اللوجستية والجيوسياسية والجيواقتصادية لشق القناة المزعومة عظيما، يبقى هناك ما يسمى الجدوى الاقتصادية التي تحكم أي مشروع اقتصادي لجذب المستثمرين له.
  - 8- لو كان لمثل هذه المشاريع الأمل بإبصار النور لكان الأجدى تنفيذ مشروع البحرين الذي يسعى لربط البحر الأحمر (خليج العقبة) بالبحر الميت والذي تم الاتفاق عليه منذ عام 2003 م بعد المؤتمر الاقتصادي العالمي الذي عقد على ضفاف البحر الميت برعاية الأردن، والذي أفضى لهذه الاتفاقية بين الأردن والكيان الصهيوني الغاصب والذي حمل الأردن جزء كبير من تكلفة المشروع لقاء الفائدة المتبادلة منه بينها وبين الكيان الصهيوني الغاصب، وهذا المشروع كان يعد كمرحلة أولى لمشروع شبيهه بمشروع قناة بن غوريون، حيث كان هناك اقتراح لمشروع البحرين 2 الذي يربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الميت .
- وعليه فإن المنطق الاقتصادي يبين أن كل مشروع القناة المزعومة هو مشروع يدخل في دائرة الادعاءات الصهيونية التي تسعى لتحقيق المكاسب من إشاعتها ورصد واستثمار ردود الأفعال أكثر من سعيها لانجاز هذا المشروع الغير منطقي بظروفه المتنوعة التي سبق وعرضنا لها.

## المصادر والمراجع:

- 1- أبو ضاهر، كامل. جغرافيا فلسطين. الجامعة الإسلامية، غزة، فلسطين، ص14.
- 2- صالح، حسن. جغرافية فلسطين. غزة، فلسطين، 1996م. ص27.
- 3- [https://aliwaa.com.lb /](https://aliwaa.com.lb/)
- 4- <https://www.alahednews.com.lb/article.php>
- 5- <https://www.alahednews.com.lb/article.php>
- 6- [https://aliwaa.com.lb /](https://aliwaa.com.lb/)
- 7- [https://www.annaharar.com/arabic/makalat/annahar-alarabi-authors /](https://www.annaharar.com/arabic/makalat/annahar-alarabi-authors/)
- 8- [https://www.annaharar.com/arabic/makalat/annahar-alarabi-authors /](https://www.annaharar.com/arabic/makalat/annahar-alarabi-authors/)
- 9- <https://www.almarkazia.com/ar/news/show/>
- 10- <https://www.alahednews.com.lb/article.php>