

الفصل الثامن

السلطة والسياسة والعمران ودورات التاريخ - رسالة خاتمة

رصدت الدراسة جوانب متعددة للعلاقة الارتباطية (المباشرة وغير المباشرة) بين التطورات السياسية والاقتصادية، والتطورات التي شهدتها منظومة العمران المصري طوال الفترة الممتدة منذ نهاية الحملة الفرنسية وحتى نهاية القرن العشرين، وقد تطلبت الدراسة -من خلال منهجها البحثي- الاعتماد على التجريد الزمني، بتقسيم فترة الدراسة داخلياً إلى فترات ذات تجانس من حيث طبيعة الأيديولوجية الحاكمة، وهذا التقسيم الزمني جعل لكل فترة من هذه الفترات استنتاجاتها الخاصة بطبيعة العلاقة الارتباطية بين التطورات السياسية والاقتصادية، والتطورات التي شهدتها منظومة العمران المصري في كل من هذه الفترات، ولذلك فإن عرض الاستنتاجات النهائية للدراسة يتطلب رؤية تجميعية لهذه الفترات، بحيث تتم قراءتها على متصل زمني واحد، يعكس الدورات التاريخية للتحويلات السياسية والاقتصادية، بالتوازي مع الدورات التاريخية للتحويلات بمنظومة العمران المصري. وعلى ذلك، فإن عرض الخلاصة النهائية في هذا الفصل سيتم من خلال ثلاثة محاور أساسية:

- قراءة تكاملية شاملة لمسار تطور منظومة العمران المصري على مدار فترة الدراسة.
- الهيكل العام للتحويلات العمرانية ودوراتها التاريخية، وبيان الثابت والمتغير في تطور منظومة العمران المصري.
- ملامح العلاقة الارتباطية بين التطورات السياسية والاقتصادية، وتطور هيكل منظومة العمران المصري.

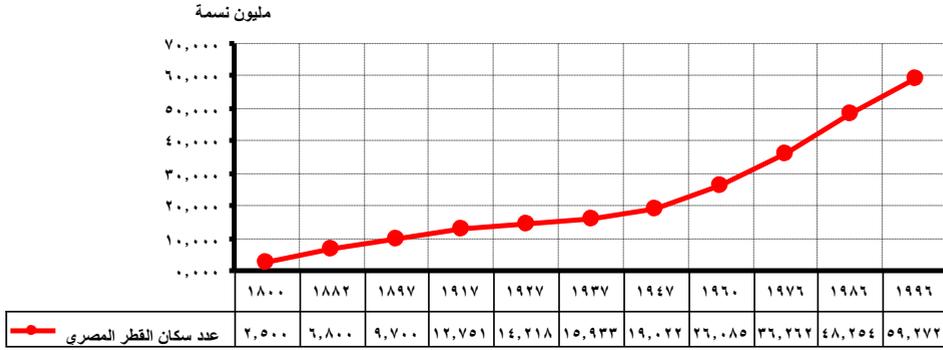
1 - قراءة تكاملية شاملة لمسار تطور منظومة العمران المصري خلال القرنين التاسع عشر والعشرين:

يمكن قراءة مسار تطور منظومة العمران المصري خلال هذه الفترة من خلال استعراض أهم خصائص هذا التطور، والذي تلخصه النقاط الآتية:

عدد السكان وأعداد المدن:

- تطور عدد سكان مصر بشكل يكاد يكون متزناً منذ بداية القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين؛ حيث كان يتضاعف تقريباً كل نصف قرن، إلا أنه مع نهاية النصف الأخير للقرن العشرين تضاعف ثلاثة أضعاف حجمه عند بدايته، فقد بلغ عدد سكان مصر عام 1800

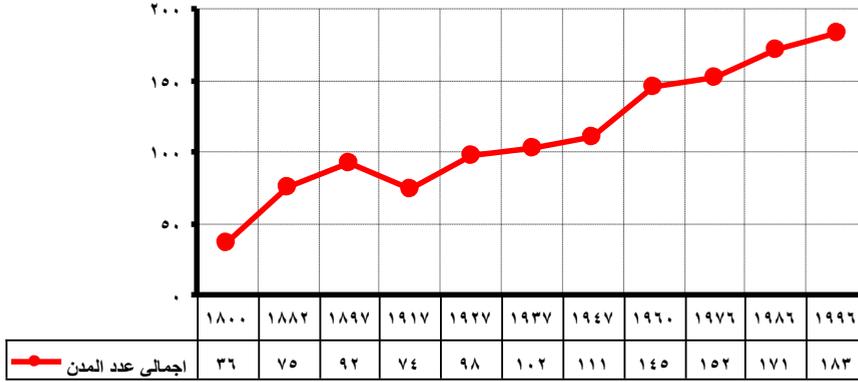
نحو 2.5 مليون نسمة، ووصل عام 1845 إلى نحو 4.5 مليون نسمة، ثم وصل عام 1897 إلى 9.7 مليون نسمة، واستمر بنفس معدل النمو ليصل عام 1947 إلى حوالي 19 مليون نسمة، ثم يقفز عام 1996 ليصل إلى أكثر من 59 مليون نسمة.



شكل رقم (1)

تطور عدد سكان القطر المصري من 1800 حتى 1996

- أما بالنسبة لأعداد المدن، فقد كان عددها 36 مدينة عام 1800، ووصل عددها عام 1882 إلى 75 مدينة، ولدواعي فرض الحماية والسيطرة لقوات الاحتلال قفز عددها إلى 92 مدينة، ثم انخفض عددها ليصل إلى 74 مدينة عام 1917 لدواعي إعادة انتشار القوات خلال الحرب العالمية الأولى، ثم واصل عددها الارتفاع باطراد مستمر منذ عام 1927 وحتى نهاية الفترة، فبلغ عددها 98 مدينة عام 1927، و102 مدينة عام 1937، و111 مدينة عام 1947، و145 مدينة عام 1960، ثم 152 مدينة عام 1976، و171 مدينة عام 1986، وأخيراً 183 مدينة عام 1996، مع ملاحظة دخول وخروج بعض المدن إلى ومن التصنيف الحضري على النحو الذي سيلي بيانه عند عرض نتائج التحول والثبات في منظومة العمران المصري.



شكل رقم (2)

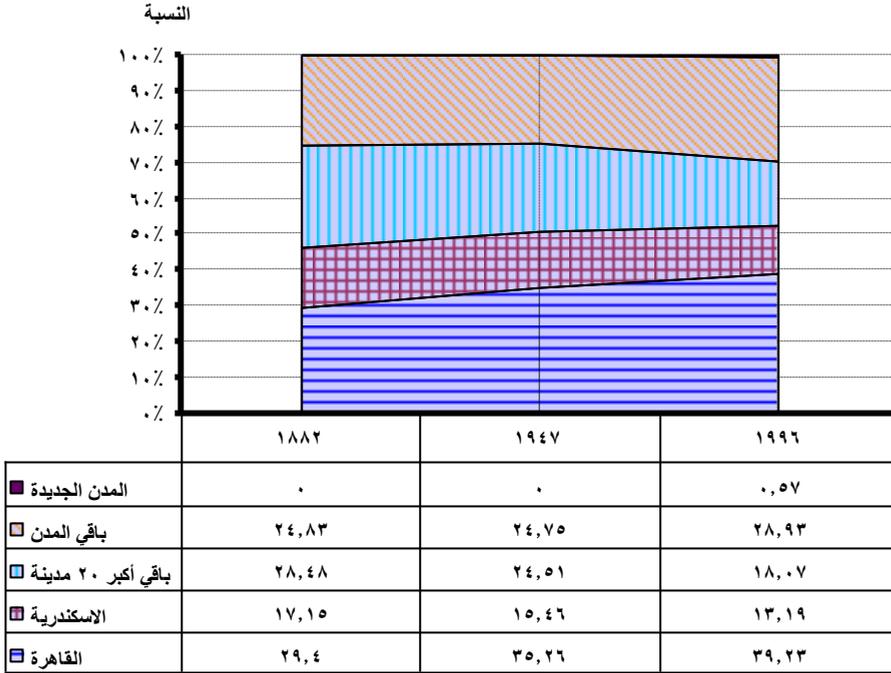
تطور أعداد مدن القطر المصري من 1800 حتى 1996

أحجام المدن:

- أظهرت الدراسة أن النمو الحضري في المعمور المصري تركّز -في الأساس- في الدلتا منذ بداية فترة الدراسة وحتى تطور النقل الحديدي في عهد إسماعيل، والتقسيم الإداري لمصر خلال هذه الفترة يؤكد هذه الرؤية.
- بدأ المدى الزمني للدراسة (منذ بداية القرن التاسع عشر) على واقع حضري مفاده أن القاهرة ومدينتي الموانئ (رشيد ودمياط) هي قمة الهرم الحضري بمصر، وبما يمثل نحو نصف سكان الحضر، وانتهت إلى نفس النتيجة تقريباً مع نهاية المدى الزمني للدراسة (نهاية القرن العشرين)؛ حيث ظلت القاهرة ومدينتا الموانئ (الإسكندرية وبورسعيد) هي قمة الهرم الحضري بمصر (مع اعتبار أن مدينتا الجيزة وشبرا الخيمة هي فعلياً جزء من القاهرة الكبرى).
- لم تشهد المدن المصرية طفرات هائلة في نموها الحجمي إلا في حالات محددة ومرتبطة مباشرة بالتطورات السياسية والاقتصادية في المقام الأول، والمدن التي شهدت نمواً حجمياً هائلاً يتسم بالطفرة خلال فترة الدراسة، يمكن حصرها في الآتي: "الإسكندرية، مدن القناة، كفر الدوار، شبرا الخيمة، الجيزة، الزقازيق، وأخيراً الدخيلة". ويلاحظ خلو الوجه القبلي من هذه المدن، وكذلك عدم دخول المدن الكبرى (عواصم المحافظات) ضمن مدن هذه الفئة.
- وتشير بيانات أحجام المدن العشرين الأولى في الترتيب الحجمي خلال الفترة من 1882 حتى 1996، إلى أن عدة مدن حافظت على وجودها الدائم ضمن أكبر 20 مدينة حجماً سكانياً منذ بداية التعدادات عام 1882 وحتى نهاية فترة الدراسة جدول رقم (1)، وهذه المدن هي:

"القاهرة، الإسكندرية، طنطا، المحلة، المنصورة، الزقازيق، الفيوم، بورسعيد، شبين الكوم، التي خرجت من هذه الفئة عام 1996"، وانضم إلى هذه المدن منذ بداية القرن العشرين مدينتا "السويس، وبني سويف"، بينما تراجعت منذ بداية القرن العشرين وبلا رجعة لهذا التصنيف حتى نهاية فترة الدراسة مدن "أخميم، جرجا، طهطا"، ويلاحظ أن جميعها من مدن الوجه القبلي؛ بل وجميعها من محافظة سوهاج. كما ظلت مدينة دمياط تتردد بين دخول هذه الفئة والخروج منها، إلى أن خرجت منها نهائياً بعد عام 1960.

- في عام 1882 بلغ حجم سكان مدينة القاهرة نحو مرة ونصف حجم سكان المدينة الثانية (الإسكندرية)، كما بلغ نحو 11 ضعف المدينة الثالثة (بورسعيد)، وفي عام 1996 بلغ حجم سكان مدينة القاهرة (مضافاً إليها سكان شبرا الخيمة والجيزة) ضعف حجم سكان المدينة الثانية (الإسكندرية)، وأكثر من 20 ضعف المدينة الثالثة (بورسعيد)؛ أي أن القرن العشرين بتمامه شهد طغياناً مفرطاً للقاهرة على باقي مدن منظومة العمران المصري.
- ظل التناسب الحجمي شبه ثابت بين المدينة الثالثة (بعد استثناء شبرا الخيمة والجيزة في التعدادات الأخيرة)، والمدينة العشرين في التصنيف الحجمي للمدن المصرية طوال مدة الدراسة، وفي حدود ثلاثة أضعاف.
- شهدت أحجام المدن من الرتبة الثالثة وحتى الرتبة العشرين تدرجاً حجمياً بسيطاً بين كل مدينة والتي تليها، واستمر ذلك طوال فترة الدراسة (مع استثناء حالي مدينة الجيزة ومدينة شبرا الخيمة).



شكل رقم (3)

مقارنة بين الوزن النسبي لأحجام المدن خلال ثلاثة تعدادات 1882-1947-1996

وظائف المدن:

- لم تثبت على الوظيفة الأولى صناعة منذ بداية فترة الدراسة وحتى نهايتها إلا مدينة واحدة، هي مدينة المحلة الكبرى، كما يمكن ضم مدينة ميت غمر إلى مدينة المحلة؛ حيث لم تتحول عن الوظيفة الأولى صناعة (وظيفتها الأولى منذ بداية القرن العشرين) إلى التجارة والنقل إلا عام 1986، وعادت مرة أخرى إلى الصناعة عام 1996، بينما ثبتت مدينة الدخيلة على الوظيفة الأولى صناعة منذ دخولها التصنيف الحضري عام 1976، وحتى نهاية فترة الدراسة، وبيائها في ذلك مدينة شبرا الخيمة، التي دخلت التصنيف الحضري عام 1960، ومدينتا العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر واللذان صنفتا حضرياً عام 1986، ومدينتا السادات وبدر اللتان صنفتا حضرياً عام 1996.
- ثبتت عدة مدن على الوظيفة الأولى صناعة بعد ثورة يوليو وحتى نهاية فترة الدراسة، بالإضافة للمدن السابق ذكرها، وهذه المدن هي: "كفر الزيات، قليوب، الحوامدية، كفر الدوار، سمند"، ويضاف إليها مدن أبو تيج، وبلبيس، والبدرشين، ومنوف، وأبو زعبل، وهي المدن التي ثبتت على الوظيفة الأولى صناعة منذ عام 1976 وحتى نهاية فترة الدراسة.
- يتضح مما سبق، أن معظم المدن الصناعية المصرية بوضعها الحالي اكتسبت وظيفتها بعد ثورة يوليو، بينما تعد مدينتا المحلة الكبرى وميت غمر هي أقدم وأكثر المدن الصناعية من حيث الثبات الوظيفي على الصناعة.
- أما بالنسبة للمدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، فإنها بأعدادها المتزايدة، وثبات العديد منها على هذه الوظيفة منذ دخولها التصنيف الحضري وحتى نهاية فترة الدراسة تحتزل الهيكل العام لتطور المدن المصرية وظيفياً (تطور حتمي لا وظيفي بالدرجة الأولى)، ويكفي هنا الإشارة إلى أن هناك 8 مدن دخلت التصنيف الحضري قبل بداية القرن العشرين، واستمرت على وظيفتها الزراعية حتى نهايته؛ بل إن من هذه المدن مدينتي أرمنت ومنفلوط اللتين صنفتا كحضر قبل بداية القرن التاسع عشر، وهذه المدن هي (إسنا، البداري، الفشن، أرمنت، أشمون، تلا، سنورس، منفلوط)، ويلاحظ أن معظمها من مدن الوجه القبلي.
- كما ثبتت على الوظيفة الزراعية حتى نهاية فترة الدراسة مدن (الباжور، والدلنجات، إيتاي البارود، أبشواي، أنوب، أبو كبير، إدفو، إطسا، بيا، ههيا)، وعددها 10 مدن، كلها دخلت التصنيف الحضري منذ عام 1927.
- ويمكن اختصار القول إن عدد المدن التي استمرت على الوظيفة الأولى زراعة منذ دخولها التصنيف الحضري وحتى نهاية فترة الدراسة بلغ 84 مدينة، أي أن أكثر من 46٪ من المدن

المصرية عند نهاية فترة الدراسة كانت مستمرة على وظيفتها الزراعية منذ دخولها التصنيف الحضري، والذي يصل تاريخ بعضها إلى ما قبل بداية القرن التاسع عشر، كما سبق القول. وهو ما يؤكد أن التطور الحضري المصري كان -وما زال- لصالح المراكز والحواضر التي يتم تمييزها بواسطة السياسات المركزية.

- أما بالنسبة للمدن ذات الوظيفة الأولى خدمات، فإن الدراسة لم تسجل إلا مدينة واحدة (مدينة نصر النوبة)، هي التي استمرت على وظيفتها الأولى خدمات منذ دخولها التصنيف الحضري عام 1976 وحتى نهاية فترة الدراسة، ويعد خلو قائمة مدن الثبات الوظيفي على وظيفة الخدمات أمراً منطقياً؛ حيث إن وظيفة الخدمات تعد مرحلة نهائية للتطور الوظيفي للمدن؛ بل إن الثبات الوظيفي يعد اتجاهًا شاذًا في أعراف التطور الوظيفي الطبيعي للمدن، ولعل ارتفاع نسبة مدن الثبات الوظيفي في تطور منظومة العمران المصري يكاد يكون حالة مصرية خاصة.
- أما المدن التي اكتسبت وظيفة الخدمات كوظيفة أولى خلال مراحل تطورها الحضري، واستمرت عليها حتى نهاية فترة الدراسة، فإن معظمها اكتسب هذه الوظيفة بعد ثورة يوليو، وهو ما يعد انعكاسًا مباشرًا لأثر التطورات السياسية على منظومة العمران المصري، فنجد مدن (طنطا، الزقازيق، منيا القمح، الفيوم، بنها، بني سويف، دمنهور، سوهاج، شبين الكوم، قنا، ملوي، قويسنا، كفر الشيخ، نجع حمادي، طوخ)، اكتسبت جميعها وظيفتها الخدمية منذ عام 1960، واستمرت عليها حتى نهاية فترة الدراسة، بينما تعد مدينتا المنصورة والمنيا من أقدم المدن المصرية ثباتًا على الوظيفة الأولى خدمات، حيث ثبتتا عليها منذ عام 1927 وحتى نهاية فترة الدراسة.
- كما ثبتت مدن (أسيوط، أبو حماد، كوم حمادة، أبو سمبل) على الوظيفة الأولى خدمات منذ عام 1976 وحتى نهاية فترة الدراسة.
- أما وظيفة التجارة والنقل، فهي وظيفة تعد أحد أطوار النمو الحضري، وفي بداياته، خاصة في المدن التي تملك مزايا موقعية ظاهرة وحاكمة (كمدن الموانئ على سبيل المثال)؛ ولذلك فإن فترة استمرار المدينة على الوظيفة الأولى تجارة ونقل تعكس -بشكل أو بآخر- قدرة المدينة على النمو الحضري المتزن (زمنيًا ومكانيًا)، ويمكن -كنوع من التجريد- أن نصف العلاقة بين طول فترة الاستمرار على وظيفة التجارة والنقل وكفاءة التطور الحضري للمدينة، بأنها علاقة تناسب عكسي (مع استثناء مدن الموانئ ومراكز المواصلات)، وبالنسبة لمدن الدراسة فإننا نجد بعض المدن استمرت على الوظيفة الأولى تجارة ونقل لعقود، سواء مع نهاية فترة الدراسة أو خلال مراحل تطورها، ومن ذلك:

- ثبات مدينة دسوق على وظيفة التجارة والنقل منذ عام 1976 وحتى نهاية فترة الدراسة، ومثلها مدينة طهطا، كما ثبتت مدن البلينا، والمنزلة، وقوص، وبني مزار، على وظيفة التجارة والنقل منذ عام 1960 وحتى نهاية فترة الدراسة، بينما سبقتهم مدينة الواسطي في ذلك؛ حيث ثبتت على هذه الوظيفة منذ عام 1947، بينما نجد مدناً استغرقت أكثر من نصف قرن لتتطور وظيفتها الأولى من التجارة والنقل إلى وظائف أرقى حضرياً، ومن هذه المدن مدينتا جرجا والمحمودية اللتان استغرقتا نحو ستين عاماً قبل أن تتحوّلا إلى وظيفة الخدمات عام 1996.

التباعد بين المدن وتطور وسائل النقل والمواصلات:

لعب تطور وسائل النقل دورًا بارزًا في تحديد حجم الأدوار التي تلعبها المدن داخل منظومة العمران المصري طوال فترة الدراسة، وتطور وسائل النقل لم يكن بالضرورة مرتبطًا فقط بالتطور التكنولوجي، وإنما ارتبط أيضًا بالتركيب المحصولي والإنتاج الصناعي، بالإضافة لطبيعة التوجه السياسي، فنجد أن المدن الكبرى في عهد محمد علي ارتبطت جميعها بالموانئ النهرية، وعلى الرغم من احتياجه الشديد لإنشاء السكك الحديدية - للتحكم في نقل وتوزيع القطن - فقد ماطل في إنشائها؛ خوفًا من تزايد النفوذ الإنجليزي في مصر.

وابتداء من عهد عباس، بدأت خطوط السكك الحديدية تحل محل المجاري المائية في عملية النقل، إلى أن بلغت ذروتها في عهد إسماعيل، ولعب القطن وقصب السكر الدور الرئيس المحفز على هذا التوسع الهائل الذي شهدته شبكة الخطوط الحديدية في هذه الفترة، ومن خلال هذه الشبكة تحددت فعلياً أدوار كل المدن الكبرى بالدلتا تقريباً، وبدرجة أقل نسبياً مدن الوجه القبلي، وتعد هذه الفترة هي البداية الحقيقية لميلاد الارتباطات الإقليمية على مستوى منظومة العمران الحضري المصري.

وبعد قيام الثورة، وتغير التركيب المحصولي، وتنوع الصناعات بعيداً عن الارتباطات الحاكمة للتصنيع الزراعي، بدأ النقل بالسيارة يعتلي عرش النقل بمصر، وهو ما استلزم رصف أطوال هائلة من الطرق التي عليها تغيرت أحجام الأدوار التي تلعبها المدن المصرية، وتبدلت أدوار بعضها، ودعم ذلك تحول العديد من القرى إلى مدن، كما بدأ الاستنزاف الدائم للأرض الزراعية على طول محاور هذه الطرق.

تطور منظومة العمران المصري وآليات تحوّلها خلال فترة الدراسة:

ظل ميكانيزم عمل منظومة العمران المصري طوال فترة الدراسة يدور - بشكل شبه كامل - حول المحور العاصمي (الذي يضم القاهرة والإسكندرية)، ولم تتشكل منظومات عمران فرعية إلا بفعل عاملين يجمعهما ارتباط وثيق، هما القطن والسكك الحديدية، وتركزت هذه المنظومات في

الدلتا على وجه الخصوص، واستمرت منذ العقد الثالث للقرن التاسع عشر إلى أن بدأ ينفرد عقدها شيئاً فشيئاً بعد قيام الثورة. كما ظهرت في بعض الأحوال النادرة بعض المحاور التنموية في الوجه القبلي؛ ولكنها سرعان ما تفقد دورها قبل أن تكتمل ملامحه، أو اكتسابه قدرًا كافيًا من مقومات الدفع التنموي الذاتي؛ وذلك بفعل اعتمادها على التجارة والنقل، وبعض الصناعات اليدوية الخفيفة، وهي أنشطة تتسم بحساسية فائقة لأي تطورات على المستوى السياسي أو الاقتصادي.

ويمكن القول إنه حتى قيام الثورة كانت الارتباطات الإقليمية تسير في متسلسلة وظيفية أحادية الاتجاه، تبدأ بالتجميع، ثم التخزين، ثم معالجات بسيطة، ثم شحن إلى القاهرة أو الإسكندرية، فيتم التصنيع بشكل جزئي ليعاد التوزيع على سائر القطر، أو تصدير الخام مباشرة، وتأمل هذه المتسلسلة الوظيفية، نجد أن النظام السياسي والاقتصادي سخر سائر منظومة العمران المصري (الحضرية والريفية) لخدمة النمو الحضري المذهل وغير المتزن للعاصمتين، وعلى أي حال، فإن الدراسة رصدت علاقة وطيدة بين التدرج الحجمي للمدن ومواقع المدن على هذه المتسلسلة الوظيفية، بحيث يزيد حجم سكان المدينة كلما تقدم موقعها على المتجه الصعودي لهذه المتسلسلة، والجدير بالملاحظة هنا أن تسلسل مراحل ومحطات حركة الهجرة الداخلية في مصر اكتسب تقريباً نفس تسلسل المتسلسلة الوظيفية أحادية الاتجاه.

أما بعد قيام ثورة يوليو، فإن الوضع العام لهذه المتسلسلة الوظيفية قد اختلف، فلم تعد الخامات الزراعية هي الأساس الأوحده للصناعة المصرية، كما قلت كثيرًا الأهمية النسبية لمحصول القطن ودورته الزراعية الصناعية، وبدأ الاعتماد على الخامات التعدينية في الصناعة يزداد باطراد، كما أصبح الإنتاج الصناعي يعتمد -في الأساس- على سلع استثمارية ووسيلة وخامات أكثرها مستورد، وبالتالي انقلبت المتسلسلة الوظيفية لتبدأ -في الغالب- من الموانئ ثم إلى مراكز التصنيع الأساسية، والتي تركزت في العاصمتين وما حولهما مباشرة في الأساس، ثم يعاد توزيعها على سائر القطر بتدرج يماثل الاتجاه العكسي لترتيب المتسلسلة الوظيفية السابق ذكرها، وبذلك فإن نمط الإنتاج الصناعي بعد الثورة دعم إلى حد الإفراط المركزية العاصمية على حساب باقي مدن منظومة العمران المصري، وبذلك تتأكد في الحالة المصرية بوضوح العلاقة الطردية بين تنامي مركزية السلطة السياسية، وتنامي قوة الاستقطاب الحضري العاصمي.

2- تطور العمران المصري وبيان الثابت والمتغير:

شهدت منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة العديد من التحولات، سواء على مستوى أعداد المدن، أو أحجام سكانها، أو وظائفها، وهذه التحولات منها ما هو ظاهري مؤقت، ومنها ما هو عميق ودائم، وأياً ما كان نوع التحول، فإن دوافع النشأة (استحداث التحول) وآليات التطور

تظل هي المتحكمة في حدوثه، وفي الحالة المصرية بومن خلال استنتاجات الدراسة. فإن دوافع النشأة وآليات التطور تلخصت في ثلاثة عوامل أساسية، هي بالترتيب حسب الأهمية وقوة التأثير كالتالي:

- العوائد السياسية للتوجهات التنموية.
- تحقيق السيطرة الأمنية والإدارية.
- الخصائص الموقعية والموضعية للمدينة.

ومن خلال استعراض هذه العوامل، يمكن تحليل الهيكل العام للتحويلات العمرانية ودوراتها التاريخية خلال فترة الدراسة. وجدير بالذكر أن ترتيب الأهمية النسبية لتأثير هذه العوامل على التحويلات التي شهدتها منظومة العمران المصري على مدار هذه الفترة، لم يكن دائماً بنفس الترتيب الذي سبق عرضه، ولكن هذا الترتيب يعد هو الذي ساد معظم فترات الدراسة، وهو ما انتهت إليه، كما أن التداخل بين هذه العوامل لا شك فيه، وإنما تم عزلها وترتيبها لإمكان تحليل العلاقات الارتباطية بين كل منها، والتحويلات في منظومة العمران المصري. وفيما يلي عرض للهيكل العام لهذه التحويلات في منظومة العمران المصري، دون الدخول في تفاصيل العلاقة بين هذه العوامل المذكورة والتحويلات في منظومة العمران المصري؛ حيث سيتم عرضها تفصيلاً لاحقاً.

التحويلات في أعداد المدن وعمرها الحضري:

بلغ عدد المدن عند نهاية فترة الدراسة 183 مدينة، بينما كانت عند بدايتها 36 مدينة فقط، أي أن عدد المدن زاد أكثر من خمسة أضعاف خلال القرنين التاسع عشر والعشرين، ولم يستمر على التصنيف الحضري منذ بداية الدراسة وحتى نهايتها إلا 25 مدينة فقط، منها 10 مدن فقط هي عواصم لمحافظة، وهي: (القاهرة، الإسكندرية، الجيزة، الفيوم، المنصورة، المنيا، بني سويف، أسيوط، دمنهور، دمياط)، بينما خرجت ثلثي مدن كانت قائمة عند بداية الدراسة من التصنيف الحضري نهائياً، ولم تظهر في أي من التعدادات الرسمية منذ عام 1882، وهذه المدن المنثرة هي: (شلسلمون، البهنسا، سندیون، النحارية، سنبو، محلة أبي علي، محلة مرحوم، منف العليا)، والغريب في الأمر أن البهنسا، والنحارية، كانتا عواصم لمديريات من قبل عهد محمد علي وحتى أواخر عهده. وعلى مدار فترة الدراسة فإن هناك الكثير من النماذج لتجمعات تصنف حضرياً في فترة ثم تختفي وتعود إلى التصنيف الريفي نهائياً، أو تعود إلى التصنيف الحضري مرة أخرى في فترة لاحقة (جدول رقم 2)، ففي تعداد عام 1897 ظهرت مدن: (تاج الدول، وكرسكور، والتوفيقية، ونوى)، وكلها لم يعد لها وجود حضري بعد ذلك، وفي تعداد عام 1917 ظهرت مدن: (البتانون، ودلجا، وسنهور، ومليج)، وكلها أيضاً لم يعد لها وجود حضري بعد ذلك، وكذلك الحال بالنسبة لمدينتي العطف وبني يحيى بحري اللتين ظهرتتا في تعداد عام 1927، ثم لم يعد لهما وجود حضري بعد ذلك.

هذا عن المدن التي دخلت التصنيف الحضري وخرجت منه قبل انقضاء فترة تعدادية واحدة، أما عن المدن التي دخلت التصنيف الحضري وخرجت منه ثم عادت إليه فهي أكثر عددًا وانتشارًا، فعلى سبيل المثال ظهرت مدينتا الغنايم والقرين في تعداد عام 1917 بوظائف حضرية ظاهرة، ولكنها تراجعتا سريعًا إلى التصنيف الريفي منذ عام 1927، لتظهر الأولى في التصنيف الحضري من جديد عام 1976، والثانية عام 1986، أما مدينة الرحمانية فقد ظهرت مع أول تعداد عام 1882، لتختفي بعده ثم تعود للتصنيف الحضري مجددًا عام 1976، وبالمثل مدينة البرلس التي ظهرت مع أول تعداد ثم تختفي لتعود مجددًا عام 1986، ومثلها في ذلك مدن: جهينة، وبسيون، وأوسيم، والقوصية، التي ظهرت في التصنيف الحضري عام 1917، لتخرج منه ثم تعود مع عام 1960.

والأمثلة كثيرة على هذه الحالة الشاذة جدًا في أنماط النمو الحضري، ولكن يبدو جليًا أن هذه الحالات تعبر بواقعية عن ظاهرة مدن القرار التي لازمت ملامح النمو الحضري في مصر منذ زمن بعيد وحتى وقتنا الحاضر، ويكفي القول إنه بحساب عدد المدن التي تعرضت لدخول التصنيف الحضري والخروج منه وعادت إليه مجددًا، نجده يبلغ 51 مدينة، وهو ما نسبته نحو 28% من جملة المدن المصرية عام 1996، وللدلالة على أن خروج هذه المدن من التصنيف الحضري وعودتها إليه لم يكن لأسباب تتعلق بمتطلبات النمو الحضري، أو لارتباطات إقليمية، أن 78% من هذه المدن عندما عادت للتصنيف الحضري عادت بوظيفة أولى زراعة، استمرت عليها منذ عودتها وحتى نهاية فترة الدراسة. وهو ما يؤكد على أن التطور الحضري للعديد من مدن منظومة العمران المصري كانت بفعل ضغوط خارجية، لا علاقة لها بالتلقائية الطبيعية للنمو الحضري.

وقد بلغ عدد المدن التي يصل عمرها المتصل في التصنيف الحضري أكثر من نصف قرن عند نهاية فترة الدراسة 110 مدينة، أي بنسبة حوالي 60% فقط من إجمالي عدد المدن عام 1996، وهو ما يعني أن قسمًا كبيرًا من مكونات منظومة العمران الحضري المصري ما زال حتى اليوم في طور "التأقلم الحضري"، وفي ظل هشاشة البنية الحضرية لمثل هذه المدن المتحولة من قرى حديثًا، فإن فترة التأقلم قد تطول، كما سيتم توضيحه عند استعراض التحولات الوظيفية للمدن.

وعلى الجانب الآخر فإن النمو الحجمي لبعض المدن شهد نوعاً من الثبات الذي يصل إلى حد التراجع، فإذا بدأنا بالمدن التي شهدت طفرة حجمية هائلة غيرت من شكل الترتيب الحجمي للمدن، فيجب هنا أن نذكر أن فترة ما بعد الثورة كانت هي المجال الزمني لمعظم هذه الطفرات الحادة، فباستثناء حالة مدينة الإسكندرية في عهد محمد علي، التي أحدثت أول طفرة حجمية من نوعها في تاريخ مصر الحديث، ومعها مدن القناة في عهد إسماعيل وحتى بدايات عهد الاحتلال البريطاني، تركزت معظم الطفرات الحجمية بعد الثورة، وحتى منتصف عقد الثمانينات من القرن العشرين.

فمدينة الإسكندرية التي كانت حتى بدايات عهد محمد علي لا تعدو كونها مدينة مهملة أو قرية صغيرة، كما وصفها رحالة أواخر القرن الثامن عشر؛ حيث كان عدد سكانها لا يزيد عن عشرة آلاف نسمة، ويفوقها سكاناً العديد من المدن (دمياط، ورشيد، وطنطا، والمحلة، وجرجا...)؛ بل فاقتها المنزلة في عدد السكان في ذلك الوقت، نجدها مع أواخر عهد محمد علي يبلغ عدد سكانها نحو 60 ألف نسمة، وتكاد تساوي بالتقريب ثلث سكان القاهرة، ثم تواصل نموها باطراد مذهل، لتصل مع نهايات القرن التاسع عشر إلى ثلثي حجم مدينة القاهرة، وأكثر من خمسة أضعاف مدينة دمياط المدينة الثالثة في الترتيب الحجمي في ذلك الوقت، وتحتل مكائنها العاصمة حجماً ووظيفة، وتستمر عليها بطغيان مفرط إلى وقتنا الحاضر.

أما مدن القناة، فيكفي القول إن رحالة القرن التاسع عشر ذكروا في وصف مدينة السويس (المدينة التي كانت قائمة في منطقة القناة قبل حفرها) عند منتصف القرن بأنها مكان موحش، ليس به ماء عذب، ولا يتجاوز عدد سكانه ثلاثة آلاف نسمة، فإننا نجد مدينة السويس وبعد تشغيل خط قناة السويس الملاحي بأقل من عشر سنوات تضاعف عدد سكانها بنحو أربعة أضعاف، وتتفوق حجماً على مدن كانت تسبقها بمراحل مثل: (بني سويف، والمنزلة، وقوص...)، كما ظهرت وطفرت مدينة بورسعيد، التي لم يكن لها وجود إطلاقاً قبل حفر قناة السويس، لتتفوق حجماً بعد أقل من عشر سنوات فقط على نشأتها على مدن ضاربة القدم حضرياً، فتتفوق حجماً على مدن مثل (رشيد، والمنيا، وأخميم، وقنا، وتكاد تتساوى مع دمنهور)، وكلها مدن سبقت مدينة بورسعيد حضرياً بقرون، وكلها كانت مصنفة كحضر قبل بداية فترة الدراسة. أما مدينة الإسماعيلية (وهي مدينة جديدة أيضاً لم يكن لها وجود قبل حفر القناة)، فقد تأخرت طفرتها الحجمية عن مدينتي السويس وبورسعيد بنحو ثلاثة عقود؛ أي حتى قيام الحرب العالمية الأولى، ولكنها طفرت بشدة بعدها، واستمرت مدن القناة في طفرتها الحجمية حتى اعتلت قمة التصنيف الحجمي للمدن بمصر بعد مدينتي القاهرة والإسكندرية، لتحتل مدن القناة المكانة الحجمية والوظيفية التي احتلتها مدن الدلتا الكبرى لقرون.

ثم نأتي للمدن التي طمرت حجمياً بعد الثورة، فأهمها على الإطلاق أربع مدن، هي (كفر الدوار، والجيزة، وشبرا الخيمة، وأخيراً الدخيلة)، فمدينة كفر الدوار التي لم يكن عدد سكانها يتجاوز 14 ألف نسمة عام 1947، وتحتل المرتبة الحجمية رقم 70 بين المدن، نجدها تضاعف عدد سكانها عام 1976 بأكثر من عشرة أضعاف ما كانت عليه عام 1947، وتحتل المرتبة 15؛ أي تقدمت 55 مرتبة حجمية خلال عشرين عاماً؛ بل إنها تقدمت لتقترب من مضاعفة عدد سكانها مرة أخرى عام 1996، متفوقة على مدينة دمنهور نفسها، والتي كانت (أي كفر الدوار) منذ أربعة عقود فقط أصغر حجماً من بعض قرى زمام مدينة دمنهور.

أما مدينة الجيزة فقد كان عدد سكانها حتى عام 1947 يبلغ حوالي 66 ألف نسمة، فإذا بها يصل عدد سكانها حوالي 250 ألف نسمة عام 1960؛ أي أنها ضاعفت عدد سكانها نحو أربعة أضعاف في أقل من عقد ونصف، لتحتل المرتبة الثالثة بعد أن كانت في المرتبة 14، ثم تواصل نموها الخارق ليقارب عدد سكانها مليوني نسمة عام 1986؛ أي أوشتت أن تضاعف عدد سكانها ثمانية أضعاف في ربع قرن، ثم تواصل نموها المطرد لتضيف إلى سكانها نحو 20% من حجمها في عشر سنوات تالية، ليصل عدد سكانها لأكثر من مليونين وربع المليون نسمة عام 1996.

ولا تقل مدينة شبرا الخيمة في طفرة نموها الحجمي عن مدينة الجيزة، فشبرا الخيمة التي دخلت التصنيف الحضري عام 1960 بعدد سكان أقل من 60 ألف نسمة، قفز عدد سكانها ليناhez 400 ألف نسمة عام 1976؛ أي أنها ضاعفت عدد سكانها بنحو سبعة أضعاف في عقد ونصف من الزمان، لتحتل المرتبة الرابعة بعد أن كانت في المرتبة 17، ثم تواصل نموها لتصل إلى أكثر من 700 ألف نسمة عام 1986؛ أي كادت أن تضاعف سكانها مرة أخرى خلال عشر سنوات، إلا أن نموها شهد اتزاناً مبرراً فيما بين عامي 1986، و1996؛ نتيجة انحسار المد الصناعي، وإحكام السيطرة نسبياً على النمو على الأرض الزراعية.

ثم أخيراً مدينة الدخيلة، التي دخلت التصنيف الحضري حديثاً عام 1976 بعدد سكان قدره حوالي 20 ألف نسمة، تحتل به المرتبة الحجمية رقم 100، نجدها تنمو بشكل سريع لا يصل إلى الطفرة، لتصل عام 1986 إلى أكثر من 40 ألف نسمة، أي ضاعفت سكانها خلال عشر سنوات، وتقدمت إلى الرتبة 64، ثم تففز قفزة هائلة لتضاعف سكانها بنحو خمسة أضعاف بعد عشر سنوات أخرى، لتحتل المرتبة 18 عام 1996. ولعل حالة الطفرة التي تشهدها مدينة الدخيلة هي بمثابة إعلان وإنذار نهائي لمعدن التصنيع الزراعي، وعلى رأسه صناعات القطن، بأن مدن الصناعات التعدينية والتكنولوجية قد آن الأوان لتحتل مكانها، ويعزز هذا الاستنتاج نمط التصنيع المتبع بالمدن الجديدة الناشئة.

ويلاحظ هنا أن مدن الطفرات الحجمية الكبرى باستثناء مدن القناة التي لها خصائص موقعية فريدة دارت كلها في فلك العاصمتين، فالجيزة وشبرا الخيمة هما صنعتا القاهرة، وكفر الدوار والدخيلة هما صنعتا الإسكندرية، ولذلك فإن الطفرة الحجمية الكبرى والباقية والتي تعد نموذجا لمولد قطب عاصمي جاذب كانت في طفرة إحياء مدينة الإسكندرية مع بدايات القرن التاسع عشر. ويلاحظ أيضًا أثر انحسار موجات المد الصناعي على بداية انحسار مظاهر الطفرة في نمو بعض هذه المدن مثل (شبرا الخيمة وكفر الدوار) خلال الفترة التعدادية الأخيرة في الدراسة.

فإذا ما انتقلنا إلى المدن التي سجلت تراجععات في نموها الحجمي، فتأتي على رأسها مدينتا دمياط ورشيد، وكذلك مدن الصناعة القديمة مثل (فوه وأبو تيج وأخميم ومنفلوط وطهطا وجرجا)، ومعظمها كانت ضمن أكبر عشرين مدينة عند نهايات القرن التاسع عشر، وتحديدًا في تعداد عام 1882، وبتتبع النمو الحجمي لهذه المدن يتضح بجلاء أنها أوشكت في بعض الفترات أن تندثر، لولا أنها جميعًا تمتلك رصيدًا حضريًا تراكم عبر قرون؛ مما أكسبها القدرة على الاستمرار في الصراع من أجل البقاء في التصنيف الحضري، فرشيد التي بلغ عدد سكانها نحو 20 ألف نسمة عام 1882، واحتلت به المرتبة التاسعة، تراجعت في 15 سنة، ليبلغ عدد سكانها أقل من 15 ألف نسمة عام 1897، تحتل بها المرتبة 28، ثم تواصل تراجعها في الرتب الحجمية؛ نتيجة نموها شديد البطء حتى ينتهي بها المطاف مع نهاية فترة الدراسة لتحتل المرتبة 61 عام 1996، متأخرة عن مدن كانت قرى حتى عام 1960.

ومدينة دمياط التي كانت في المرتبة الثالثة عام 1882، بعدد سكان قدره أكثر من 34 ألف نسمة، تتراجع إلى المرتبة 11 عام 1897، بعد أن تراجع عدد سكانها ليصل إلى نحو 31 ألف نسمة، ثم تواصل تراجعها لتصل عام 1917 إلى المرتبة 13؛ حيث وصل عدد سكانها بالكاد إلى نحو 30 ألف نسمة، أي أنها خلال 35 سنة فقدت 10% من سكانها بدلًا من أن تنمو، وأخيرًا -وبعد محاولات إعادة بعثها في فترة ما بعد الثورة، ومن قبلها المكاسب التي حققتها من كونها ظهيرًا لمدينة بورسعيد- نجدها تصل مع نهاية الدراسة لتحتل الرتبة 28، متأخرة عن مدينة كفر الشيخ، التي دخلت التصنيف الحضري عام 1960.

ومدينة أخميم التي كانت في المرتبة 12 عام 1882، بحجم سكان نحو 19 ألف نسمة، نجدها تنمو ببطء شديد، حتى أن عدد سكانها زاد ألفي نسمة خلال 35 سنة، أي حتى عام 1917، لتتراجع إلى الرتبة 16، ثم تواصل تراجعها لتصل مع نهاية فترة الدراسة إلى الرتبة 41 عام 1996، ويكفي هنا الإشارة إلى أن مدينة أخميم ضاعفت سكانها أربعة أضعاف في نحو 115 سنة، بينما مدينة الدخيلة ضاعفت سكانها خمسة أضعاف خلال عشر سنوات.

وينطبق تمامًا ما قيل على مدينة أخميم على مدينة جرجا (التي كانت حتى منتصف القرن التاسع عشر هي عاصمة الوجه القبلي كله، وظلت إداريًا على رأس إحدى مديرياته حتى منتصف القرن العشرين)، فبعد أن كانت في المرتبة 18 عام 1882، تراجعت إلى المرتبة 26 عام 1917، حيث لم يزد عدد سكانها خلال هذه الفترة إلا بنحو ثلاثة آلاف نسمة، وانتهى بها المطاف مع نهاية فترة الدراسة لتحتل المرتبة 35 عام 1996.

وكمثال أخير، نجد مدينة فوه التي احتلت المرتبة 31 عام 1882 بعدد سكان قدره حوالي 10 آلاف نسمة، إلا أن عدد سكانها يثبت دون أي زيادة بين عامي 1897 و1917؛ أي لم تسجل نموًا سكانيًا طوال 20 عام، لتحتل الرتبة 43 عام 1917، ثم ينتهي بها المطاف مع نهاية الدراسة، لتحتل الرتبة 72 خلف مدن دخلت التصنيف الحضري خلال الربع الأخير من القرن العشرين.

والجدير بالملاحظة هنا أن مدن الصناعة القديمة كلها سجلت تراجعات خلال فترة الدراسة، على الرغم من وجود فترات مد صناعي شهدتها بعض مراحل فترة الدراسة، ويمكن من خلال ذلك أن ندق ناقوس الخطر لبعض المدن الصناعية القائمة، والتي بدأت صناعاتها ونموها الحجمي في التراجع بعد فترات ازدهار مشهودة، ولعل مدن القطن تأتي على رأس هذه المدن، فالمدن التي أشرنا إلى تراجعها، معظمها كانت مدنًا للكتان ودورته الاقتصادية، قرية الشبه بدورة القطن.

التحولات الوظيفية للمدن:

أثبتت الدراسة أن المدن المصرية (مع استثناء العاصمتين ومدن القناة) لم تعرف التخصص الوظيفي، كما أنها لم تتطور وظيفيًا بنمط محدد؛ بل إنها على درجة من الهشاشة الوظيفية تجعلها قابلة للارتداد إلى وظائف أقل حضرية بسرعة خاطفة، ولولا التدخلات الحكومية -بتوطين الخدمات تحت ضغوط الحجم السكاني- لظلت مدن كبرى تتقاسم الوظيفة الزراعية مع المدن الصغرى، كما ظلت وظيفة التجارة والنقل هي القشة التي تتعلق بها غالبية المدن؛ من أجل البقاء في التصنيف الوظيفي الحضري، فكما سيلي عرضه فإن سرعة ارتداد المدن على المتصل الوظيفي الريفى الحضري، مع كثرة عدد هذه المدن المترددة، يشير بوضوح إلى أن معظم المدن المصرية بلا قواعد اقتصادية محددة، وبالتالي فإن التكامل الوظيفي فيما بينها يظل نسجًا من الخيال، فمنظومة العمران المصري -بوضعها الذي آلت إليه مع نهاية فترة الدراسة- تستمد روابطها الإقليمية في الأساس من عنصر الخدمات، كما أن القاسم المشترك بين معظم هذه المدن أن القاعدة الاقتصادية التي تحرك هذه المدن وتحافظ على بقائها ليست بداخل هذه المدن، وإنما هناك في العاصمتين، فأصبحت العلاقة بين طغيان العاصمتين واستقبالها لتيارات الهجرة الداخلية علاقة طردية واضحة.

على أي حال، فإنه باستعراض التحولات الوظيفية (الباقية) التي شهدتها المدن المصرية خلال فترة الدراسة، فإنها تلتخص في مدن الصناعة، التي اكتسبت وظيفتها في ضوء توجهات محمد علي، ومدن الصناعة ومدن الخدمات التي اكتسبت وظيفتها بعد الثورة في ضوء التوجهات الناصرية والارتداد عليها.

فعلى توجهات محمد علي تأسست قلعتا صناعة في كل من الإسكندرية والمحلة الكبرى، بالإضافة للتركيز العاصمي بالقاهرة، فالإسكندرية قبيل عهد محمد علي كانت مجرد ميناء صغير مهمل، تتساوى فيه أعمال الصيد مع أعمال الشحن والتفريغ، فتحوّلت في عهده إلى ترسانة بحرية وميناء من أكبر موانئ البحر المتوسط، وأسس بنية صناعية دعمت الدور الوظيفي للإسكندرية إلى يومنا هذا، أما المحلة فبعد أن كانت قبيل عهد محمد علي -حسب وصف رحالة القرن التاسع عشر- سوقاً تجارياً ومحطة تجمع كل بغايا الدلتا الفارين من الأمن)، أصبحت إحدى قلاع تصنيع القطن من كبس وحلج وغزل ونسج، واستمرت المحلة على وظيفتها الصناعية، وهي المدينة الوحيدة بين المدن المصرية التي استمرت على وظيفتها الصناعية منذ بداية الدراسة وحتى نهايتها، ومعها مدينة ميت غمر.

أما بعد الثورة، فإن العديد من مدن الصناعة قد ظهرت للوجود، وعلى رأسها مدن (كفر الدوار، والحوامدية، والخانكة، وأبو زعبل، وشبرا الخيمة)، كما استعادت دمياط وظيفتها الصناعية، كما دخلت مدينة قليوب مع هذه المدن، ثم دخلت مدينة الدخيلة، والمدن الجديدة مثل (العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر) في مرحلة تالية، إلا أنه مع انحسار المد الصناعي الذي بدأ بعد حرب أكتوبر، واستمر حتى منتصف الثمانينيات من القرن العشرين، فإن بعض هذه المدن قد بدأ يتحول عن الوظيفة الصناعية بالتدريج، فعلى سبيل المثال، أوشك معامل توطن النشاط الزراعي أن يتساوى مع معامل توطن النشاط الصناعي مع نهاية فترة الدراسة في بعض المدن، ومثال ذلك مدن الخانكة وقليوب، كما بدأت صناعة الغزل والنسيج بمدينة كفر الدوار في التراجع، كما أن معامل توطن النشاط الصناعي في مدينة الحوامدية في تراجع مستمر منذ عام 1986، لحساب نشاط التجارة والنقل، كما بدأ معامل توطن النشاط الصناعي في دمياط في التراجع لحساب نشاط الخدمات.

ويلاحظ -كما ذكر سابقاً- أن المدن الصناعية التي اكتسبت وظيفتها بعد الثورة تدور كلها في فلك العاصمتين، بما في ذلك المدن الجديدة، والتكثيف الصناعي العاصمي الذي شهدته مصر بعد الثورة لم تشهد له مثيلاً من قبل، وهو وما انعكس في زيادة اختلال التوزيع الحجمي النسبي لمدن منظومة العمران المصري في مقابل القاهرة.

أما عن مدن الخدمات، فقد شملت كل المدن عواصم المحافظات تقريباً، بالإضافة لبعض المدن الأخرى، والغريب في الأمر أن نجد مدناً تتحول من الوظيفة الزراعية إلى وظيفة الخدمات مباشرة، وهو ما يناقض كل أعراف النمو الحضري الطبيعي، فذلك نموذج للتحصير القسري الذي لا تدعمه قاعدة اقتصادية، ومن أمثلة هذه المدن (شبين الكوم، بني سويف، فاقوس، السنطة، ملوي، أبو حماد... إلخ)، وقد بلغ عدد هذه المدن 19 مدينة عام 1996.

أما ما يؤكد على هشاشة البنية الوظيفية للعديد من المدن المصرية (جداول 3-4-5-6) فهو أن على مدار فترة الدراسة، تم تسجيل الكثير من حالات ارتداد المدن إلى وظيفة الزراعة، بعد أن تكون قد اكتسبت وظائف حضرية، من بينها الخدمات، وهي قمة التصنيف الوظيفي الحضري، فعلى سبيل المثال لا الحصر:

- تراجعت مدينة إدكو عن وظيفة الخدمات، التي كانت عليها عام 1947 إلى الوظيفة الزراعية عام 1960، ولتستمر عليها إلى نهاية فترة الدراسة.
 - تراجعت مدينتا المطرية وأخميم عن وظيفة التجارة والنقل، التي كانتا عليها عام 1986 إلى وظيفة الزراعة عام 1996.
 - تراجعت مدينة طما عن وظيفتها الحضرية، التي ثبتت عليها في الفترة من 1960 وحتى عام 1986، لتتحول إلى وظيفة الزراعة عام 1996.
 - تراجعت مدينة فوه عن وظيفتها الصناعية التي ثبتت عليها منذ عام 1960 حتى عام 1986، لتتحول إلى وظيفة الزراعة عام 1996.
 - تراجعت مدينة العياط عن وظيفتها الصناعية التي كانت عليها عام 1986، لتتحول إلى الزراعة عام 1996.
 - ترددت وظيفة مدينة دكرنس بشكل موحٍ، فمن الزراعة عام 1947 إلى الخدمات عام 1960، ثم إلى الزراعة عام 1976، ثم إلى التجارة والنقل عام 1986، ثم إلى الزراعة عام 1996.
 - بلغ إجمالي عدد المدن التي اكتسبت وظائف حضرية، ثم تحولت عنها إلى الزراعة مع نهاية فترة الدراسة 18 مدينة.
- هذا بالإضافة إلى تحولات الوظيفة الحضرية إلى درجة أقل في التحضر، كأن تتحول مدن الصناعة والخدمات إلى مدن تجارة ونقل وهي حالات عديدة تم تسجيلها، ومنها على سبيل المثال:
- مدينة فارسكور، التي كانت على الوظيفة الصناعية عام 1986، ثم تحولت عنها عام 1996.
 - ومدينة طهطا، التي تحولت عن الصناعة التي كانت عليها عام 1960 لتتحول إلى التجارة والنقل عام 1976، وتستمر عليها حتى نهاية فترة الدراسة.

وفي بعض الحالات النادرة، نجد مدناً قديمة في التصنيف الحضري تتعرض لتراجع وظيفي مؤقت؛ بفعل مؤثر خارجي شديد القوة، ولكنها بفعل رصيدها الحضري تستطيع أن تتخطى ذلك من خلال التطور على متصل وظيفي سليم ومنطقي، ومن أمثلة ذلك مدينة أسيوط، التي كانت على وظيفة الصناعة عام 1917، ثم تطورت منها إلى وظيفة الخدمات خلال عامي 1927، و1937، إلا أن ظروف الحرب العالمية الثانية، وما تطلبت من إعادة انتشار لقوات الاحتلال بمصر، ومن قبلها موجة الكساد العالمي الكبير، فإننا نجدها ترتد إلى الوظيفة الزراعية عام 1947، ولكن في شكل انتكاسة عَرَضِيَّة، سرعان ما زالت وسارت المدينة مرة أخرى على متصل التدرج الوظيفي الحضري وبانتظام، حيث تحولت إلى التجارة والنقل عام 1960، ثم ثبتت على وظيفة الخدمات بعد ذلك وحتى نهاية فترة الدراسة.

وعلى الرغم من التشوهات الكبيرة الظاهرة في أطوار النمو الحضري (وخاصة وظيفياً) للعديد من المدن المصرية خلال فترة الدراسة، إلا أن هناك مدناً شهدت نمواً حضرياً (وظيفية) بشكل نموذجي، مستفيدة في ذلك من عدة عوامل، ومن هذه المدن التي سارت وظيفياً من الزراعة إلى التجارة والنقل ثم الصناعة ومنها إلى الخدمات، أو توقفت عند الصناعة (كفر الدوار، أبو تيج، دشنا، أبو زعبل، بلييس).

والملاحظ أن معظم مدن الصناعة القديمة التي كانت قائمة قبل بداية فترة الدراسة، تخلت عن دورها الوظيفي لمدن لا تملك خصائص موضعية أو موقعية أفضل منها، إلا أن انتقال مصدر الخام الصناعي وتوطئه في قلب الدلتا - بفعل مناسبتها لزراعة القطن - هو الذي أعاد توزيع مدن الصناعة خلال فترة الدراسة، ولكن مع نهاية فترة الدراسة لم يعد القطن هو مصدر الخام الصناعي الوحيد أو الأمثل، كما أن ضرورات الموضع الحاكمة تلاشت في مقابل القدرة على توفير الخام الصناعي وبدائله من الخارج، وهو ما حرر الصناعة المصرية من قيد لازمها لمدة قرن ونصف من الزمن، حيث مواضع زراعة وتجميع القطن، إلا أن البدائل المطروحة للصناعة المصرية في ضوء انحسار دور القطن لا تملك من الاتساع الأفقي والرأسي ما تملكه صناعات القطن ودورها الصناعية الزراعية المصاحبة لها، وعلى ذلك فإن المؤشرات توحى ببداية دخول مدن الدلتا الصناعية في دورة تراجع تاريخية، كتلك التي شهدتها المدن الصناعية عند بداية القرن التاسع عشر.

وبعد استعراض أشكال التحول بأنواعها التي شهدتها منظومة العمران المصري، فإنه يمكن القول إن الثوابت التي حكمت تطورها تلخصت في ثلاثة أشكال من الطغيان، مرتبطة ومتسلسلة تنازلياً، فطغيان مركزية السلطة تبعه طغيان الاستقطاب الحضري العاصمي الذي فرض بدوره طغيان الوظيفة الزراعية على معظم مدن منظومة العمران المصري، أما ما عدا ذلك، فإن كل

جدول رقم (4)

مدن بدأت وظيفتها زراعة وثبتت على الوظيفة الحضرية آخر فترة الدراسة

مدن ترددت بين الريف والحضر	تعداد 1996	تعداد 1986	تعداد 1976	تعداد 1960	تعداد 1947	تعداد 1937	تعداد 1927	تعداد 1917
الفيوم	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
المنزلة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
بلييس	صناعة	صناعة	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
بنها	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
بني سويف	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
دسوق	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
دمهور	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة
رشيد	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	صناعة	زراعة
زفتى	صناعة	خدمات	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
سمنود	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
سوهاج	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة
شبين الكوم	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة
طهطا	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
فاقوس	خدمات	خدمات	صناعة	خدمات	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة
قليوب	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة
قوص	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
ملوي	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
منوف	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
البلدشين	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
الواسطي	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة				
أبو حماد	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
بني مزار	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
ديروط	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
قويسنا	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
كفر الدوار	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة
نجع حمادي	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة
أبو زعبل	صناعة	صناعة	صناعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
كفر صقر	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
كوم حمادة	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة

تعداد 1917	تعداد 1927	تعداد 1937	تعداد 1947	تعداد 1960	تعداد 1976	تعداد 1986	تعداد 1996	مدن ترددت بين الريف والحضر
زراعة			زراعة	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	صناعة	شبين القناطر
			زراعة	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	طوخ
				زراعة	خدمات	خدمات	خدمات	أبو سمبل
صناعة	خدمات	خدمات	زراعة	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	خدمات	أسيوط
تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	البلينا
	صناعة	صناعة	زراعة	صناعة	صناعة	صناعة	صناعة	الحوامدية
	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	كفر الشيخ
صناعة	زراعة	زراعة	زراعة	خدمات	خدمات	خدمات	خدمات	قنا
صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	صناعة	صناعة	صناعة	أبو تيج
	صناعة	صناعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	فارسكور
تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	الأقصر

جدول رقم (5)

مدن ترددت بين وظائف زراعية وحضرية خلال فترة الدراسة

مدن ترددت بين الريف والحضر	تعداد 1917	تعداد 1927	تعداد 1937	تعداد 1947	تعداد 1960	تعداد 1976	تعداد 1986	تعداد 1996
السنبلاوين	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	صناعة	خدمات	زراعة	خدمات
المطرية	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة
إدكو	زراعة	زراعة	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
أهميم	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة
بلقاس	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	خدمات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة
طها	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة
فوه	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة
الإبراهيمية		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة
السنتة		زراعة	زراعة	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	خدمات
الصف		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	صناعة
العياط		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	صناعة	زراعة
أبو حمص		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل
أبو قرقاص		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	خدمات
أجا		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة
بركة السبع		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	خدمات	خدمات
دشنا		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	صناعة
دكرنس		زراعة	زراعة	زراعة	خدمات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة
سها لوط		زراعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	زراعة
شبراخيت		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	خدمات
شربين		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
طلخا		خدمات	زراعة	زراعة	صناعة	صناعة	زراعة	خدمات
مغاغة		زراعة	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	زراعة
المرافة				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	خدمات
العكرية					صناعة	زراعة	خدمات	زراعة
القطر غرب					زراعة	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل
رأس البر					خدمات	زراعة	زراعة	زراعة
صدفا					زراعة	زراعة	خدمات	خدمات
فايد					زراعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة
قط					زراعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة
كفر سعد					زراعة	زراعة	صناعة	زراعة
كوم أمبو					زراعة	زراعة	صناعة	صناعة
نقادة					صناعة	صناعة	صناعة	زراعة
دمياط الجديدة							زراعة	خدمات

جدول رقم (6)

المدن التي ثبتت على وظيفة الزراعة خلال فترة الدراسة

مدن زراعية	تعداد 1917	تعداد 1927	تعداد 1937	تعداد 1947	تعداد 1960	تعداد 1976	تعداد 1986	تعداد 1996
إسنا	زراعة							
البداري	زراعة							
الفشن	زراعة							
أرمنت	زراعة							
أشمون	زراعة							
تلا	زراعة							
سنورس	زراعة							
منفلوط	زراعة							
الباجور		زراعة						
الدلنجات		زراعة						
إيتاي البارود		زراعة						
أبشواي		زراعة						
أبنوب		زراعة						
أبو كبير		زراعة						
إدفو		زراعة						
إطسا		زراعة						
ببا الكبرى		زراعة						
ههيا		زراعة						
أبو طشت			زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
أبو المطامير			زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
بلطيم			زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
فرشوط	زراعة		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
مطويس				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
الحامول				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
الحسينية				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
المنشأة	زراعة			زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
أهناسيا				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
بيلا				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
ديرب نجم		زراعة		زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة
قلين				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	زراعة

تعداد 1917	تعداد 1927	تعداد 1937	تعداد 1947	تعداد 1960	تعداد 1976	تعداد 1986	تعداد 1996	مدن زراعية
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	البرج
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	أبنود
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	إدفيينا
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	التل الكبير
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	الزرقا
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	الشهداء
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	العدوة
زراعة				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	القوصية
زراعة				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	أوسيم
زراعة				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	بسيون
زراعة				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	جهينة
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	حوش عيسى
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	دار السلام
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	دير مواس
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	ساقلة
زراعة	زراعة			زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	سرس اللبان

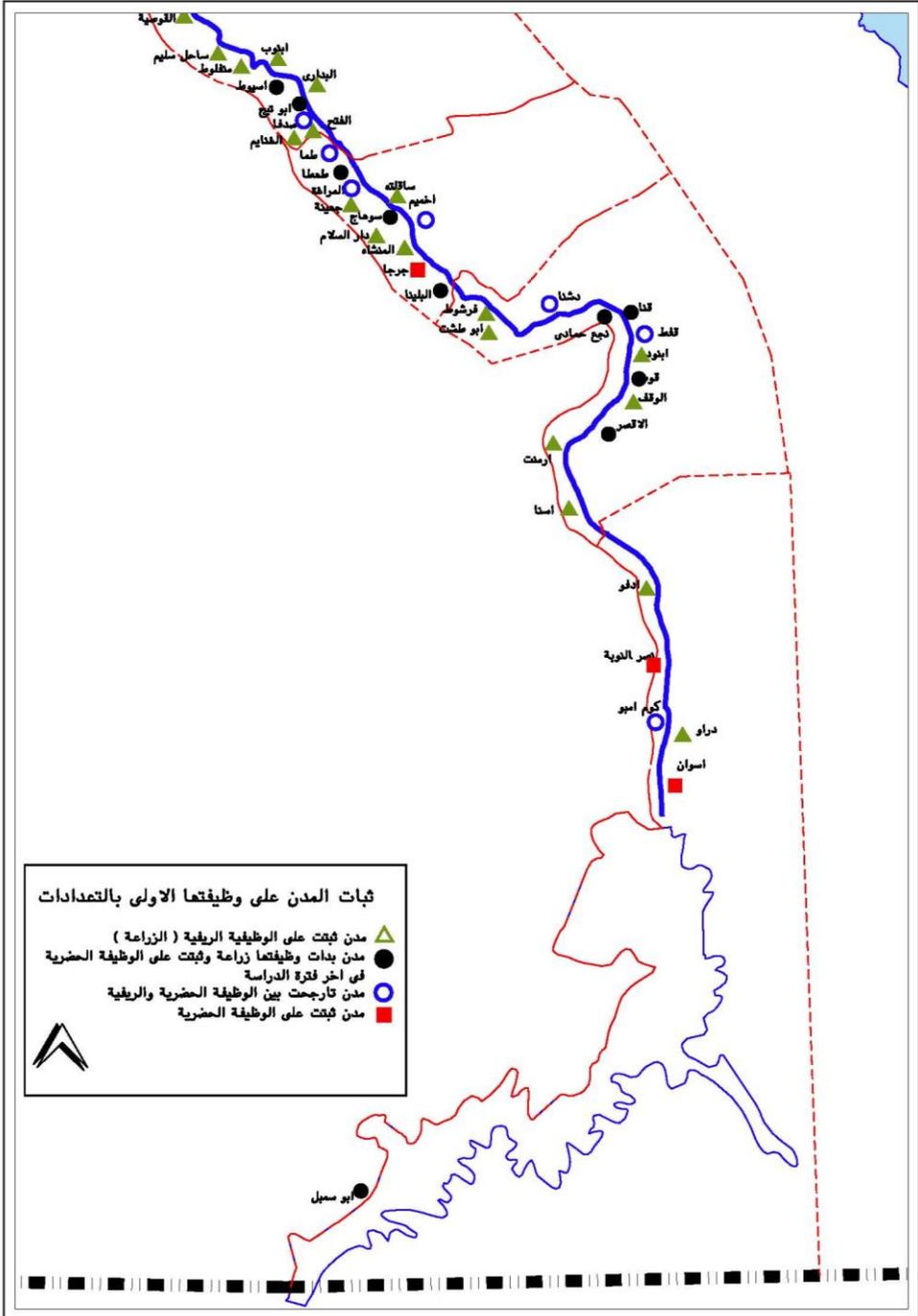
تابع جدول رقم (6)

المدن ثبتت على وظيفة الزراعة خلال فترة الدراسة

تعداد 1917	تعداد 1927	تعداد 1937	تعداد 1947	تعداد 1960	تعداد 1976	تعداد 1986	تعداد 1996	مدن زراعية
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	سمسطا
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	قطور
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	قها
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	كفر شكر
				زراعة	زراعة	زراعة	زراعة	مطاي
					زراعة	زراعة	زراعة	الرحمانية
					زراعة	زراعة	زراعة	الغنايم
					زراعة	زراعة	زراعة	ساحل سليم
					زراعة	زراعة	زراعة	سيدي سالم
					زراعة	زراعة	زراعة	مدينة ناصر
					زراعة	زراعة	زراعة	مشقول السوق
						زراعة	زراعة	أطفيح
						زراعة	زراعة	البرلس
						زراعة	زراعة	الجمالية
						زراعة	زراعة	الرياض
						زراعة	زراعة	الصالحية
						زراعة	زراعة	القرين
						زراعة	زراعة	القنبايات
						زراعة	زراعة	الواحات البحرية
						زراعة	زراعة	الوقف
						زراعة	زراعة	أولاد صقر
						زراعة	زراعة	دراو
-						زراعة	زراعة	طامية
						زراعة	زراعة	منية النصر
							زراعة	الروضة
							زراعة	السرو
							زراعة	الفتح
							زراعة	النوبارية الجديدة

تعداد 1917	تعداد 1927	تعداد 1937	تعداد 1947	تعداد 1960	تعداد 1976	تعداد 1986	تعداد 1996	مدن زراعية
							زراعة	أبو صير
							زراعة	برج العرب
							زراعة	تممي الأمديد
							زراعة	كفر البطيخ
							زراعة	ميت سلسيل

تابع شكل رقم (4)
ثبات المدن على وظائفها خلال فترة الدراسة



3- السلطة والسياسة والتنمية والعمران – العلاقة العضوية الحاكمة والدورات التاريخية:

ارتبطت التطورات التي شهدتها منظومة العمران المصري بالتطورات السياسية والاقتصادية بشكل واضح، كما وضع تمامًا تأثير العوامل الثلاثة التي سبق ذكرها، والتي حكمت دوافع نشأة المدن وآليات تطورها، وهذه العوامل هي:

- العوائد السياسية للتوجهات التنموية.
- تحقيق السيطرة الأمنية والإدارية.
- الخصائص الموقعية والموضعية للمدينة.

العوائد السياسية للتوجهات التنموية:

تشكلت التوجهات التنموية للسلطة الحاكمة بمصر على مر تاريخها الحديث في ضوء حزم من الأهداف السياسية التي تختلف باختلاف طبيعة الأيديولوجية الحاكمة، فعلى سبيل المثال، رغبة محمد علي في تحقيق تقارب أوروبي لصالح الانفصال عن تركيا، كان من نتائجها نمو مدينة الإسكندرية، وتراجع مدينتي رشيد ودمياط، ورغبته في تحقيق توسعات إقليمية، والتي من أجلها خاض حروب الشام والجزيرة العربية والسودان، وكان من نتائجها تدعيم دور مدينة السويس، وإنشاء طريق القاهرة السويس البري، كما نمت مدن بلبس والزقازيق، كما أنشأ طريق كرسكور أبو حمد في الجنوب، وهو ما ساهم كثيرًا في نمو مدينة أسوان في وقت لاحق، ورغبة محمد علي في تحقيق الكفاية الاقتصادية اللازمة لتحقيق أهدافه السياسية هي التي دفعته لاحتكار كل مصادر الدخل القومي، وكتيجة لذلك تحولت المدن إلى مراكز للتجميع أو التحصيل أو التوزيع، مفروض عليها عزلة كاملة لدواعي الرقابة، فأصبحت المدن بهذا الشكل كانتونات منعزلة؛ وعليه لم تشهد فترة حكمه أي ارتباطات إقليمية بالمعنى المفهوم، والأمثلة كثيرة للاستدلال على هذه العلاقة.

والجدير بالملاحظة أن هناك علاقة طردية واضحة بين حجم الأهداف السياسية وحجم المشروعات التنموية المنبثقة عنها، ولذلك فإن فترة حكم محمد علي وفترة حكم عبد الناصر شهدتا مدًا كبيرًا في نمو القطاعات الاقتصادية الإنتاجية (الزراعة والصناعة). وحيث إن العمران في مرحلة النشأة والتطور يكون منطقيًا متغيرًا تابعًا لظروف هذه النشأة والتطور، فكان منطقيًا أن تشهد فترتا حكمهما أقصى درجات الديناميكية في تحولات منظومة العمران المصري، في حين أن العمران الحضري إذا بلغ درجة الاستقرار الحضري الراسخ، فإنه يتحول إلى متغير مستقل، يؤثر في تشكيل الظروف بالشكل الذي يحقق له أعلى مكاسب النمو الحضري.

ولا يوجد نموذج لهذا الاستقرار الحضري الراسخ في منظومة العمران المصري للأسف إلا في العاصمتين، وحتى مدن القناة لا تعد حتى الآن راسخة حضرياً، فعلى سبيل المثال، يمكن النظر إلى الواقع الاقتصادي الذي آلت إليه حالياً مدينة بورسعيد بعد إلغاء المنطقة الحرة بها؛ لعدم دستورية قوانينها. كما يعد ظاهراً أن مدن الدلتا الصناعية الكبرى - كالمحلة وكفر الدوار - أصبحت مع نهاية فترة الدراسة في انتظار قرارات سيادية محتملة؛ إما بتطوير صناعاتها، أو بتصفيتها جزئياً، أو بيعها، وأياً ما كانت طبيعة القرار السياسي، فإن انتظار مدن كبرى كهذه المدن المشار إليها لتحديد مصيرها بقرار سياسي يتخذ في العاصمة، هو قمة الاعتراف بعدم قدرة معظم المدن المصرية (بعد العاصمتين) في الحفاظ على نموها الحضري بشكل ذاتي؛ بل إنها مهما طال عمرها الحضري تظل نتيجة قرار وتوجه سياسي أنشأها ونهاها، ويظل وحده القادر على استمرار نموها.

ويوضح الشكل رقم (5) الدورات التاريخية للتطورات السياسية والاقتصادية، وارتباطها بالدورات التاريخية لتطور منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة.

تحقيق السيطرة الأمنية والإدارية:

لعب هذا العامل دورًا بارزًا في تشكيل منظومة العمران المصري بوضعها الراهن، فمعظم المدن التي دخلت إلى التصنيف الحضري دون تأهيل كان وراء دخولها هذا العامل، بل إن هذا العامل يعد هو السبب الرئيس في هشاشة البناء الحضري لمعظم مدن منظومة العمران المصري، فعلى مدار فترة الدراسة دخلت مدن وخرجت من التصنيف الحضري لدواع أمنية بحثة، وتعد فترة الاحتلال البريطاني هي أكثر هذه الفترات وضوحًا؛ بل إن شكل منظومة العمران كان يتغير مع كل خطة جديدة للاحتلال؛ لإعادة انتشار قواته.

وكذلك فإن عدة مدن ظهرت في عهد محمد علي لدواعي رقابة التجميع والتحصيل والتوريد من الزمامات الزراعية للمديريات، في ظل قوانين الاحتكار، كما تبع إصدار قوانين الإصلاح الزراعي ضم العديد من القرى إلى التصنيف الحضري لدواعي السيطرة الإدارية على طبيعة الإنتاج الزراعي المستحدث؛ بفعل تغير أنماط الملكية الزراعية، وظهور أنظمة اقتصادية جديدة كالتعاونيات الزراعية. والصفة المميزة لهذه المدن هي أنها تدخل التصنيف الوظيفي بوظيفة زراعية، ونظرًا لعدم وجود دور إقليمي مستهدف من المدينة إلا تحقيق قدر من السيطرة على زمامها الزراعي، فإنها تبقى على وظيفتها الزراعية، وعلى ذلك -وكتيجة له- فليس مستغربًا إذن أن يكون عدد المدن المصرية التي دخلت التصنيف الحضري بوظيفة زراعية، واستمرت عليها حتى نهاية فترة الدراسة، تمثل ما نسبته أكثر من 43% من جملة المدن المصرية عند نهاية فترة الدراسة.

الخصائص الموقعية والموضعية:

لعبت الخصائص الموقعية والموضعية دورًا بارزًا في نشأة ونمو المدن المصرية خلال فترة الدراسة، ولكن حاكمية هذا العامل -على أهميته- أخذت في التراجع في مقابل العاملين السابقين، وتراجع مدن الموانئ النهرية لصالح مدن السكك الحديدية، التي تراجعت بدورها لصالح المدن على الطرق البرية، كل ذلك يعطي مؤشرًا بأن خصائص الموقع يمكن تجاوزها من خلال مشروعات نوعية معينة، أما الموارد الموضعية فإنها في ظل تطور شبكات النقل وتضاؤل المسافات البينية بين التجمعات العمرانية (التباعده)، فإن هذا العامل فقد الكثير من أهميته، خاصة في ظل تغير أنماط التركيب المحصولي، وأساليب وأنماط الإنتاج الصناعي، إلا أن الارتباطات السيكلوجية والاجتماعية للسكان بالخصائص الموضعية للتجمع ما زالت ذات تأثير واضح على توزيع السكان على المعمور المصري، وقد يكون هذا العامل من أهم عوامل تباطؤ النمو السكاني للمدن الجديدة (بالإضافة لعوامل إدارية واقتصادية بالطبع).

والغريب في الأمر أن المدن الجديدة كلها نشأت وتنمو بفعل التأثيرات الموقعية في الأساس، فلا يمكن إنكار دور موقع مدينتي العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر من القاهرة على نمو كليتهما، وكذلك لا يمكن إغفال دور موقع مدينة برج العرب من الإسكندرية على نمو مدينة برج العرب، أي أنه في الوقت الذي بدأ فيه العمران المصري يتحرر من قيود الموقع والموضع، جاءت سياسات تعمير المدن الجديدة بمصر لتجعلها تقع في الأسر المباشر لمواقعها من المدن الكبرى، وقد يكون ذلك منطقيًا في المراحل الأولى لإنشاء المدن الجديدة، كما يرى د. جمال حمدان، ولكن أن تكون هذه هي السياسة العامة لتعمير المدن الجديدة، فإن ذلك سيجعلها حتمًا -وقريبًا- جزءًا من مدن قديمة، وفي قلب مجمعها المدني، وليست على أطرافه.

والشكل رقم (6) يوضح المراحل الزمنية للتطورات السياسية والاقتصادية، وأثرها على منظومة العمران المصري خلال فترة الدراسة.

4- رسالة ختامية واستشراف للمستقبل:

الهشاشة الوظيفية للمدن المصرية:

يدل وقوع نحو 54٪ من المدن المصرية عند نهاية فترة الدراسة في التصنيف الوظيفي كمدن زراعة - وهو ما يعني واقعياً مدناً بلا قواعد اقتصادية - أن التصنيف الحضري المصري ما زالت تحكمه إلى يومنا الحاضر تداعيات الحجم منفردة، كما أن الخريطة التوزيعية لهذه المدن لم تعكس نمطاً توزيعياً معيناً، وهو ما يعني أن مؤثرات الموقع والموضع - في ضوء تطور وسائل النقل وعدم التخصص الوظيفي - قد بدأت تتراجع باطراد في مقابل ضغوطات الحجم وطغيان القرار الإداري، وفي ظل توجهات الدولة حالياً نحو تركيز الاستثمارات الصناعية والخدمية في المدن الجديدة، مع الاعتماد على المستثمرين والقطاع الخاص في قيادة دفعة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في مصر، فإن نسبة هذه المدن ستزداد حتماً؛ بل قد تنضم إليها قريباً جداً مدن صنفت وظيفياً كمدن صناعة منذ قيام الثورة، وحتى نهاية فترة الدراسة.

الفجوة بين البعد الاقتصادي والبعد الاجتماعي للتنمية:

لم يكن هناك توازن بين الرؤية الاقتصادية والرؤية الاجتماعية عند التخطيط للتنمية الحضرية بمصر على طول تاريخها الحديث، وحتى مع حدوث فترة قطع زمني ظاهرية نسبياً لهذه الظاهرة خلال عقدي الخمسينيات والستينيات من القرن العشرين، إلا أن آلية توفير تكلفة الشق الاجتماعي في التنمية، دفعت في اتجاه تعظيم العوائد الاقتصادية للموارد المتاحة بشتى السبل، بما في ذلك المساس المباشر بتحقيق العدالة الاجتماعية التي كانت مستهدفة في الأساس، وانعكس ذلك على منظومة العمران المصري في صورة تفاوتات رهيبية في درجة حضرية المدن، وطغيان حضري كاسح للعاصمتين، ومن بعدهما المدن الكبرى على حساب باقي مكونات منظومة العمران.

تأثير السياسة الخارجية والطموحات العسكرية على منظومة العمران المصري:

لعبت فترات المد العسكري المصري المرتبط بالنزعات الاستقلالية والقومية دوراً مؤثراً في منظومة العمران المصري، فقد ارتبطت حالات المد العسكري مباشرة بحالات مد صناعي ضخمة وسريع، وتعد معظم فترة حكم محمد علي، وبعض فترات حكم إسماعيل، وطوال فترة الحكم الناصري هي الدورات التاريخية لهذه الحالات، وخلال هذه الفترات نشأت ونمت مدن أصبحت من أكبر المدن المصرية في وقتنا الحاضر، وأهمها على الإطلاق مدن (الإسكندرية، والمحلة الكبرى، والسويس، وكفر الدوار، والجيزة، وشبرا الخيمة). كما دعمت هذه الحالات الإفراط الشديد في مركزية القاهرة وتضخمها.

الوظائف العسكرية والأمنية للمدن:

لعبت الحاميات العسكرية والخريطة التوزيعية لانتشار القوات البريطانية في مصر زمن احتلالها دورًا كبيرًا في تحول العديد من القرى إلى مدن لخدمة قوات الاحتلال، وكمراكز للسيطرة الإدارية، وضمان عمليات الإمداد والتموين من خلالها، ومن ثم ارتبطت القواعد الاقتصادية لهذه المدن بالوجود العسكري لقوات الاحتلال، ولذلك فإن أي إعادة انتشار أو تقليص لهذه القوات كان يفقد هذه المدن مبررات وجودها، رغم استمرارها في التصنيف الحضري، وهو ما انعكس في واقع حال العديد من المدن حتى وقتنا الحاضر.

تأثير التخصص الاقتصادي (اقتصاد التصدير الزراعي) على منظومة العمران المصري:

أثرت القرارات السياسية -فيما يتعلق بقطاع الزراعة- بشكل مباشر في صياغة منظومة العمران المصري بشكلها الراهن، فدخل القطن طويل التيلة إلى المركب المحصولي مع بدايات فترة الدراسة (وحتى الآن)، وتقوية نصيبه النسبي من مساحة الأرض المنزرعة والمساحة المحصولية، إلى أن كاد يصل إلى نصفها بالتقريب على مدار نحو قرن ونصف من الزمان، هو ما جعل من الاقتصاد المصري برمته اقتصاد تصدير من الدرجة الأولى، والمحصول واحد ووحيد، هو القطن.

كما نشأت على الدورة الاقتصادية للقطن منظومات عمرانية فرعية، تتكامل فيما بينها في العمل من خلال هذه الدورة الاقتصادية للقطن؛ من تجميع، فكبس، فحلج، فغزل، فنسج، فصبغة وتبييض، فصناعة الكسب، وعصر الزيوت، وصناعة الصابون، وما يستلزمه ذلك من حلقات وبورصات للتجميع والبيع، ونقل نهري وبري وعبر السكك الحديدية، ثم تصدير عبر الموانئ البحرية؛ أي أن القطن لعب دور المحرك الرئيس للدورة الاقتصادية المصرية -بشقيها الريفي والحضري- بشكل شبه كامل، لمدة ناهزت القرن ونصف، وتشكلت هيراركية المدن (وخاصة في الدلتا) بشقيها الحجمي والوظيفي من خلال هذا المحصول، والخريطة التوزيعية لزراعة وتصنيع القطن بالدلتا لها علاقة ارتباطية وثيقة بخريطة العمران الحضري المصري (النسق العمراني) إلى يومنا هذا.

ولذلك فإن القرارات المتعاقبة التي بدأت مع بدايات عهد الثورة (و بمؤثرات من توجهاتها الاجتماعية)، والتي أدت إلى الانحسار الواضح للدور الذي يلعبه القطن في الاقتصاد المصري (وقد يكون ذلك أيضًا في ضوء تغير أنماط الطلب العالمي على القطن طويل التيلة بوجه عام)، فانخفضت مساحته المنزرعة والمحصولية إلى نحو ثلث ما كانت عليه، وأيًا ما كانت الأسباب التي أدت إلى ذلك، إلا أن التعامل مع القطن في هذه الفترة لم يضع في الاعتبار ما يمثله هذا المحصول من دعامة

أساسية (لم يتم إيجاد بديلها للآن) لانتظام أدوار مكونات منظومة العمران المصري، وهو ما أدى إلى اضطراب مشهود في كفاءة عمل منظومة العمران المصري حتى الآن.

دور التركيز المكاني للسلطة السياسية ودواعي الكفاءة الاقتصادية في الطفيلان العاصمي والاستقطاب الحضري؛

تعددت دوافع تركيز الأنشطة الاقتصادية في العاصمتين على مدار فترة الدراسة، ولكنها جميعها اتفقت في هدف واحد، وهو تعظيم العوائد الاقتصادية في أقصر فترة ممكنة، ففي فترة حكم محمد علي كان الدافع من تعظيم العوائد الاقتصادية هو تمويل التطلعات والنزعات التوسعية لمحمد علي، مع تحقيق الاستقلال السياسي والاقتصادي لمصر عن الباب العالي بصفة خاصة، والقوى الاستعمارية الكبرى بصفة عامة، أما في الفترات التي تلتها (بما فيها فترة الاحتلال البريطاني) وحتى قيام الثورة، فقد كان الدافع تحقيق أعلى قدر من الأرباح لرؤوس الأموال الأجنبية المتحكمة في الحياة الاقتصادية المصرية، كما غلب على طبيعة استثماراتهم ومشروعاتهم وصياغة أهدافهم الاقتصادية الشعور بالبقاء المؤقت، والذي يجب أن تجنى فيه أعلى معدلات للأرباح، بغض النظر عن التداعيات الاجتماعية لذلك.

أما منذ الثورة وحتى نهاية فترة الدراسة، فإن العجز في القدرة التمويلية للمشروعات التنموية جعل من التركيز على المشروعات القائمة، والاعتماد على مبدأ اقتصاديات التجميع هو المخرج للحصول على أعلى عوائد اقتصادية؛ لتدعيم الموقف السياسي للثورة على الصعيد الداخلي والخارجي، وأياً ما كانت الدوافع التي توالى تاريخياً لتركيز الأنشطة الاقتصادية بالعاصمتين، إلا أن ذلك في النهاية قد أوجد اختلالاً هيكلياً في منظومة العمران المصري، قد يستدعي علاجه أكثر كثيراً من جملة ما تم جنيهه من أرباح من جراء هذا التركيز العاصمي للأنشطة الاقتصادية.

غياب توازن التنمية الحضرية والريفية وتأثيره على منظومة العمران؛

لم ينظر صانعو ومتخذو القرار بشكل عميق وعملي في العلاقة الارتباطية بين التدهور في أحوال الريف، وأثره المباشر على التدهور في كفاءة عمل منظومة العمران الحضري المصري، وهذا القصور في النظرة التنموية استمر منذ بداية فترة الدراسة وحتى نهايتها، والمتأمل في ذلك يمكنه ملاحظة أن النتيجة النهائية لأكثر القوانين الزراعية إجحافاً بالفلاح (الاحتكار في عهد محمد علي)، قد تساوت مع أكثرها إنصافاً للفلاح (الإصلاح الزراعي في عهد عبد الناصر)، حيث في كلا الحالتين أهمل الفلاح أرضه، ثم هجرها.

وإن كان في الحالة الأولى كنوع من المقاومة السلبية لقسوة القانون وإجحافه، فإنه في الحالة الثانية كان نوعاً من التعايش السلبي مع واقع أصبح -بمرور الوقت وتفتت الحيازة الزراعية،

وارتفاع تكلفة المعيشة، وعدم قدرة الأرض على الوفاء بمتطلبات الحياة اليومية للفلاح (خاصة مع تغير أنماط الاستهلاك الريفي والحضري على حد سواء) - عبئاً على الفلاح، فلا هو قادر مالياً على صيانتها، ولا هي قادرة عملياً على إعاشته، فأهملها، وجرفها، وبنا عليها، ثم هجرها، والمصب الدائم لهذه الهجرة هو في المدن الكبرى عموماً، وفي العاصمتين بوجه خاص.

وقطاع الزراعة - بتركيبه المحصولي الذي وصل إليه مع نهاية القرن العشرين - أصبح في حالة لا تمكنه من القيام بدوره كركيزة لتنمية القطاعات الاقتصادية الحضرية، وعلى رأسها الصناعة. وأصبح القطاع الريفي على المستوى الاقتصادي - وللمرة الأولى في تاريخ مصر القديم والحديث - يمثل عبئاً مزدوجاً على القطاع الحضري، فهو من ناحية لم يعد قادراً على تحقيق الكفاية الغذائية حتى لأهله، أو تلبية الحاجات الصناعية للمدن، ومن ناحية أخرى - وكنتيجة لاضطراب أحواله المعيشية (محدودية الأرض، وقلة الإنتاجية، وانخفاض أسعار توريد المنتجات الزراعية ... إلخ) - أصبح الهروب (وليس الهجرة) إلى المدن هو الملاذ الأخير للكثير من أهل الريف؛ حيث لم يعد الانتقال من الريف إلى الحضر نوعاً من الترقى بقدر ما هو ضرورة حياتية، حتى من أجل الكثير ممن تبقى من أهل الريف في الريف. وليس من قبيل المصادفة أن تكون أكثر المحافظات طرداً للسكان (المنوفية وسوهاج وأسيوط بالترتيب) هي نفسها أقلها من حيث متوسط الحيازة للملكية، وفي ضوء انضمام مصر لاتفاقية التجارة العالمية، فإن ذلك يعني ببساطة أن الاقتصاد المصري في عمومه سوف يدخل في منافسة طاحنة مع اقتصاديات تملك من القدرات التنظيمية والتمويلية والإنتاجية ما تحتاج مصر لعقود طويلة لتدرك بعضاً منها. وبالنسبة لقطاع الزراعة فإن الاختلال الهيكلي الذي أصبح يعاني منه، وأهمها تلك الحيازات متناهية الصغر التي ولدها نمط الملكية الزراعية في ضوء قوانين الإصلاح الزراعي، حتى أصبح نحو 55% من إجمالي المساحة المنزرعة يقع داخل فئة الحيازة 5 أفدنة فأقل، وبمتوسط حيازة داخل هذه الفئة يعادل حوالي 0.8 فدان، بينما المتوسط العام للحيازة لجميع فئات الملكية يعادل حوالي 1.5 فدان، وفي ظل تردّد واضح لدور التعاونيات الزراعية (لأسباب حكومية وغير حكومية)، فإن هذا الهيكل لا يمكنه دخول مثل هذه المنافسة غير المتكافئة، وحتى لو قيل إن هناك مهلة لتوفيق الأوضاع، قد تستمر لأكثر من عشر سنوات منذ اجتماعات مراكش، إلا أن مشكلة نمط الملكية الزراعية في مصر تكمن في أبعادها السياسية / الاجتماعية؛ حيث لم يكن للأبعاد الاقتصادية أي اعتبار في ذلك.

وهي بذلك توضع في مواجهة معكوسة مع إطار تنظيمي دولي لا يعترف إلا بالأبعاد الاقتصادية، وعلى أي حال فإن موضوعنا ليس معنياً بمناقشة تلك الإشكالية بقدر ما هو معني بتأثير الاضطرابات المحتمل حدوثها في القطاع الريفي جراء هذه التطورات، فالبيانات الإحصائية كلها

أوضحت أن التعويل على ارتباط الفلاح بأرضه في كل الظروف هو من قبيل التبسيط والتسطيح؛ بل والمغالطة التاريخية السافرة، فالتطورات كما رصدتها هذه الدراسة تشير إلى أن تيارات الهجرة العنيفة التي انطلقت من الريف تجاه المدن الكبرى تولدت بفعل مؤثرات أقل حدة من تلك المحتملة بفعل الآثار السلبية لاتفاقيات التجارة العالمية، وعليه يمكن -وبقدر كافٍ من المنطق- توقع أن يفرغ القطاع الريفي نحو نصف سكانه في خلال مدى زمني محدود، إذا لم يتم إعادة هيكلته جذرياً عاجلاً وليس آجلاً. لأنه في حالة حدوث ذلك فإن منظومة العمران الحضري المصري ستقلب رأساً على عقب، ويحتاج الأمر لدراسة منفصلة لوضع السيناريوهات المحتملة لذلك.

الجراحات الايكولوجية وتحولات منظومة العمران:

ظهر جلياً من خلال الدراسة أن الجراحات الهيكلية الكبرى في جسم المعمور المصري غالباً ما تولد واقعاً عمرانياً يختلف بوضوح عن سابقه، وطوال فترة الدراسة مرت مصر (عمرانياً) بست جراحات هيكلية كبرى، تعلقت جميعها بمشروعات مائية، وهي بالترتيب الزمني من الأقدم للأحدث (شق الترععة المحمودية، إنشاء القناطر الكبرى "الخيرية"، حفر قناة السويس، شق الترععة الإبراهيمية، شق ترعة الإسماعيلية، إنشاء السد العالي)، ويلاحظ أن خمسة مشروعات من الستة تم تنفيذها خلال القرن التاسع عشر، بينما المشروع السادس تم تنفيذه خلال النصف الأخير من القرن العشرين.

فعلى الترععة المحمودية، استعادت الإسكندرية مكانتها، وورثت نهائياً الدور القديم لمدينة رشيد وفاقته بلا حدود، وبمياه قناطر الدلتا تضاعف إنتاج الدلتا من القطن وتضاعف معه الدور الذي تلعبه مدن الدلتا الكبرى، وعلى رأسها طنطا والمحلة الكبرى والمنصورة، كما ظهرت لوجود مدينة الزقازيق، وبحفر قناة السويس تشكل محور مدن القناة (بورسعيد والسويس والإسماعيلية) والتي أصبحت الآن من مدن قمة الهرم الحجمي للمعمور المصري، ودعم قناة السويس شق الترععة الإسماعيلية، التي زودت مدن القناة بالمياه العذبة، فضمنت بذلك أهم مقومات نموها، وبذلك ورثت مدينة بورسعيد دور مدينة دمياط، وأيضاً فاقتها بلا حدود، وأصبحت ترعة المحمودية غرباً وترعة الإسماعيلية شرقاً حالياً، ومن خلال مصبيها هما وريثتا فرع رشيد شرقاً وفرع دمياط غرباً، ناهيك عن المساحة الزراعية التي تولدت بفعل اتساع قاعدة الدلتا فيما بين نهايتي ترعة الإسماعيلية وترعة المحمودية، وهو ما دعم الدور الوظيفي لمدن مثل الزقازيق وبلبيس ودمنهور وكفر الدوار.

أما ترعة الإبراهيمية فلا شك أنها ضاعفت الدخل الزراعي للوجه القبلي، وعملت على إبطاء حالات النزوح من الوجه القبلي تجاه الشمال، كما لا يخفى أثرها على تنمية زراعات قصب السكر، وما تبعه من صناعات عليها، قامت القواعد الاقتصادية للعديد من المدن مثل الحوامدية، وقوص،

وأرمنت، وأبو قرقاص، ثم يأتي مشروع السد العالي، والذي مد النمو الحضري بأهم مقومات نموه متمثلة في ضمان وفرة المياه العذبة، وضمان وفرة القوى المحركة (الكهرباء)، وكلاهما مثلاً طفرة ودفعة هائلة لقطاعي الزراعة والصناعة، ولكن يمكن تشبيه السد العالي بشجرة غرست في الجنوب لتطرح ثمارها في الشمال، ولذلك فإن العوائد الاقتصادية المؤكدة لهذا المشروع العملاق تم جنيها في القاهرة والإسكندرية، وبعض مدن الدلتا الكبرى، ولم تستفد منها (إلا بالنذر اليسير) مدن الوجه القبلي، فباستثناء مدينتي أسوان ونجع حمادي، وبدرجة أقل كثيراً مدينتي إدفو وكوم أمبو، لم تستفد مدن الوجه القبلي من الدفعة التنموية الهائلة التي ولدها هذا المشروع العملاق.

السياسات العليا للحكم ومنظومة العمران:

اتسمت فترات الحكم التي أعقبت احتلالات أجنبية لمصر بنزعات راديكالية (إن جاز التعبير) في توجهاتها السياسية والاقتصادية، كما اتسمت بقدر كبير من الانغلاق على الداخل (وهي سمات متعارف عليها في الحالات المشابهة في التاريخ العالمي)، وتمثل فترة حكم محمد علي وفترة حكم عبد الناصر المثال المصري لذلك خلال فترة الدراسة، وتشابهت تجربة كليهما في العديد من الجوانب، وأهم هذه الجوانب هي حالة المد الصناعي والزراعي الواسع الذي شهدته فترتي حكمهما، كما أن النمو الحضري الحقيقي شهد أعلى معدلاته خلال هاتين الفترتين، كما تشابهت نهاية تجربة كلا منهما إلى حد بعيد، فالأولى انتهت فعلياً بمعاهدة لندن عام 1840، والثانية بفعل تداعيات نكسة 1967.

وشهدت هذه التجارب طفرة في نمو عدة مدن تلعب أدواراً رئيسة في منظومة العمران المصري، كما شهدت أفول نجم عدة مدن أخرى كانت تلعب أدواراً مشابهة في فترات سابقة، ففي عهد محمد علي طفرت حضرياً مدن (الإسكندرية، والزقازيق، والمحلة الكبرى، وطنطا، والمنصورة، وفوة، والسويس، وجرجا، وقبلهم جميعاً مدينة القاهرة)، بينما أفلت مدن (رشيد، ودمياط، وأبو تيج)، أما في عهد جمال عبد الناصر، فقد طفرت حضرياً مدن (بورسعيد، والسويس، والإسماعيلية، والمحلة، وبنها، ودمنهور، وكفر الدوار، وكفر الزيات، والجيزة، وشبرا الخيمة، وأسوان، وأسيوط، وسوهاج، بالإضافة لاستمرار طغيان طفرة نمو كل من القاهرة والإسكندرية)، بينما أفلت مدن (جرجا، وأخميم، وقنا، واستمرار تدهور رشيد، مع ثبات نسبي يصل إلى حد التراجع في الكثير من المدن المتوسطة).

اتسمت الفترات التي أعقبت الفترتين السابقتين مباشرة بتحول أيديولوجي عن معظم التوجهات السياسية والاقتصادية التي تم انتهاجها فيها، فبعد الأولى كانت سياسة الباب المفتوح هي أساس التوجهات السياسية والاقتصادية للدولة، وبعد الثانية كانت سياسة الانفتاح الاقتصادي

هي التوجه الحاكم، وهذا الارتداد الفجائي والحاد (الانقلابي) أدى بدوره إلى تدهور أحوال العديد من المدن التي طفرت حضرياً في الفترة التي سبقتها، ففي فترة ما بعد محمد علي تراجعت مدن (المحلة والمنصورة والسويس، وفوة وجرجا، واستمر تراجع دمياط ورشيد، كما تراجعت كل المدن المتوسطة التي استفادت من المد الصناعي في عهد محمد علي، ولم يستمر في هذه الفترة في طفراته الحضرية إلا مدينتا القاهرة والإسكندرية؛ بحكم ملاءمتها الحجمية والموقعية للتوجه السياسي الجديد.

أما الفترة التي أعقبت فترة حكم عبد الناصر فقد شهدت تنامياً ملحوظاً لمدن القناة والإسكندرية وقبلهم القاهرة، كما شهدت بداية توقف وتراجع النمو الحضري في المدن الصناعية التي انطلقت مع بدايات الثورة وقبلها مباشرة، فبدأت مدن (المحلة الكبرى، ودمنهور، وأسوان) في التراجع، بينما توقف المد الحضري (أو كاد أن يتوقف) في كفر الدوار، وبلييس والخانكة وأبو زعبل، وكلها من مدن الصناعة، وبدأ المد الحضري يتجه بقوة إلى المدن عواصم المحافظات، على ركيزة خدمية لا صناعية، وهي السمة الوظيفية التي سادت بمعظم المدن الكبرى إلى وقتنا الحاضر.

التعليم والتضخم الحجمي والمركزية العاصمية:

أدى التدهور المستمر في مستوى التعليم على المستوى (الكمي والكيفي والتوزيعي) منذ نهاية التجربة التنموية لمحمد علي وحتى قيام الثورة، إلى تحلّف نظم ووسائل الإنتاج، وهو من أهم ركائز النمو الحضري السليم، فبدونه لا يمتلك النمو الحضري مقومات الدفع التلقائية لاستمراره أو حتى ثباته، وهو ما جعل النمو الحضري لمعظم المدن المصرية نموّاً حجمياً لا وظيفياً، وهي علاقة تمثل أقصى درجات الاختلال في منظومة العمران المصري، كما ساعد تدهور مستوى التعليم بقوة على تكريس مركزية كل من القاهرة والإسكندرية؛ باعتبارهما وحدهما مركزي التعليم في سائر أرجاء القطر طوال الفترة المشار إليها.

اختلالات علاقة التعليم وسوق العمل وتأثيرها على العمران:

على الرغم من أن التوسع في مجال التعليم منذ ثورة يوليو قد بلغ حدوداً مذهلة، إلا أن سياسات انتشار التعليم أضافت أعباء ثقيلة على منظومة العمران المصري؛ وذلك لعدم ارتباط هذه السياسات بتطور احتياجات سوق العمل، أو بقدرة القواعد الاقتصادية للمدن التي يتعلم أبنائها على توظيفهم، فبناء المدارس كان دائماً يسبق بناء المصانع والمؤسسات الاقتصادية الأخرى بمراحل، وهو ما خلف وراءه تيارات من الهجرة الإجبارية لمن تعلموا ولم يجدوا فرصة العمل، والقبلة الدائمة لتلك الهجرة كانت القاهرة ومن وراءها الإسكندرية، وهو من عوامل تضخمها المفرط، ولعل

سياسات التعليم التي اتبعتها محمد علي (على قلة اتساعها) في بدايات فترة الدراسة تعد نموذجاً لربط التعليم بالعمل ومتطلباته في ضوء مقتضيات عصره.

تطور منظومة العمران المصري ما بين النمو التلقائي والنمو الموجه:

أهدرت فرصة هائلة لتعديل أوضاع منظومة العمران المصري بعد قيام الثورة، وخاصة مع التوجهات الاشتراكية التي جعلت الدولة متحكمة في كل جوانب الحياة الاقتصادية والسياسية والاجتماعية، كما واكب ذلك شحن معنوي وتعبوي جماهيري منقطع النظير (لم يمتلك أيًا منه محمد علي)، وكان يمكن من خلال ذلك إعادة رسم الخريطة العمرانية، أو تعديلها بتحقيق العدالة التوزيعية في أرجاء المعمور المصري، ولعل مقولة: "إن مصر كانت في حاجة إلى قانون مماثل لقانون الإصلاح الزراعي يدعى قانون الإصلاح الحضري؛ لتحقيق عدالة توزيع رأس المال الحضري على المدن، كما أعادت توزيع الأرض على الفلاحين" تلخص هذا الاستنتاج؛ حيث إن تركيز العمران المصري حول الوادي الفيضي يتطلب بالضرورة تدخلات مركزية لتصحيح الأوضاع الحضرية والريفية، وهو ما أثبتته التجربة التاريخية، كما في حالة الجراحات الإيكولوجية الهيكلية.

تطور وسائل النقل ومنظومة العمران:

لعب تطور وسائل النقل دورًا بارزًا في تحديد حجم الأدوار التي تلعبها المدن داخل منظومة العمران المصري طوال فترة الدراسة، وتطور وسائل النقل لم يكن بالضرورة مرتبطًا فقط بالتطور التكنولوجي، وإنما ارتبط أيضًا بالتركيب المحصولي والإنتاج الصناعي، بالإضافة لطبيعة التوجه السياسي، فنجد أن المدن الكبرى في عهد محمد علي ارتبطت جميعها بالموانئ النهرية، وعلى الرغم من احتياجه الشديد لإنشاء السكك الحديدية للتحكم في نقل وتوزيع القطن، نجده يماطل في إنشائها؛ خوفًا من تزايد النفوذ الإنجليزي في مصر.

وابتداء من عهد عباس، بدأت خطوط السكك الحديدية تحل محل المجاري المائية في عملية النقل، إلى أن بلغت ذروتها في عهد إسماعيل، ولعب القطن وقصب السكر الدور الرئيس المحفز على هذا التوسع الهائل الذي شهدته شبكة الخطوط الحديدية في هذه الفترة، ومن خلال هذه الشبكة تحددت فعليًا أدوار كل مدن الدلتا الكبرى، وبدرجة أقل نسبيًا مدن الوجه القبلي، وتعد هذه الفترة هي البداية الحقيقية لميلاد الارتباطات الإقليمية على مستوى منظومة العمران الحضري المصري، ولا يمكن هنا إغفال دور التوازنات الدولية وأثرها على تطور النقل الحديدي في مصر، فتولّى إنجلترا أعمال تنفيذ شبكة النقل الحديدي كان في مقابل قيام فرنسا بحفر قناة السويس، التي رفضها عباس إرضاء لإنجلترا.

وبعد قيام الثورة وتغير التركيب المحصولي، وتنوع الصناعات بعيداً عن الارتباطات الحاكمة للتصنيع الزراعي، بدأ النقل بالسيارة يعتلي عرش النقل بمصر، وهو ما استلزم رصف أطوال هائلة من الطرق التي عليها تغيرت أحجام الأدوار التي تلعبها المدن المصرية، وتبدلت أدوار بعضها، ودعم ذلك تحول العديد من القرى إلى مدن (دون المرور بالأطوار المنطقية للتحويل وبالتالي بدون قواعد اقتصادية)، كما بدأ الاستنزاف الدائم للأرض الزراعية على طول محاور هذه الطرق، وتكمن المشكلة هنا في عدم استحداث آليات عملية كفيلة بالسيطرة والتحكم في النمو العمراني على هذه المحاور، كما فقدت سياسات التحكم في الارتباطات الإقليمية أحد أهم آلياتها، والمتمثلة في النقل من خلال شبكة النقل الحديدي.

السياسات الصناعية ومنظومة العمران:

ارتبطت الطبيعة النوعية للصناعات بطبيعة التوجهات السياسية الحاكمة، فالصناعات الإستراتيجية والثقيلة نمت وطفرت في ظل نزعات استقلالية وطموحات توسعية ووحودية، تجسدت في عهدي محمد علي وعبد الناصر، والصناعات الاستهلاكية والوسيطه نمت في فترات الاحتلال العسكري والتبعية السياسية، ولكل نمط من هذه الصناعات متطلبات خاصة، تؤثر في طبيعة المدن التي تحويها، فالصناعات الإستراتيجية والثقيلة تقوم في قلاع صناعية متكاملة تفرض الوظيفة الصناعية على مدينتها، كما أنها تملك قدرة أكبر نسبياً على تحمل التحولات الاقتصادية والسياسية، أما الصناعات الاستهلاكية والوسيطه فغالبا ما تنشأ إلى جوار المراكز الخدمية، وفي التجمعات التي تمثل أسواقاً استهلاكية (ولا يوجد في هذه الحالة أفضل من القاهرة والإسكندرية والمدن الكبرى)، وغالباً ما تذوب الوظيفة الصناعية لمثل هذا النوع من الصناعات في طيات وظيفة الخدمات، وهو ما انتهت إليه حال معظم المدن المصرية الكبرى مع نهاية فترة الدراسة.

المدن الجديدة تناقضات الهدف والنتيجة:

أسهمت المدن الجديدة في مصر (لأسباب عديدة) بدور يتساوى في إيجابياته على المستوى الاقتصادي مع سلبياته على مستوى مساهمته في زيادة مشاكل تضخم المدن الكبرى (وهو عكس الهدف الذي أنشئت هذه المدن من أجله)، فيقدر النجاح الذي حققته هذه المدن في توطين صناعات وأنشطة وخدمات، كان إخفاق سياسات التوطين السكاني، فتحملت البنية الأساسية والبيئة العمرانية للمدن القائمة عبأ توطين معظم العاملين في هذه المدن، وعليه زادت القطبية الجاذبة للمدن القائمة، وعلى رأسها القاهرة الكبرى والإسكندرية، وبذلك أصبحت - وللغرابه - المدن الجديدة جزءاً من مشكلة التوزيع السكاني غير المتوازن، بدلا من أن تكون جزءاً من الحل.