

# العوامل الجغرافية المؤثرة في توزيع المدن السعودية

د. د. محمود محمد عبد اللطيف عصفور

رئيس قسم الجغرافية - كلية البنات - جامعة عين شمس

## مقدمة :

يتضاهل القطاع الزراعى بين جوانب الأنشطة الاقتصادية فى المملكة ، كذلك يتضاهل القطاع الرعوى وذلك إذا قورنا بالقطاع البترولى والحدى ؛ وكان طبيعى أن يرتفع سكان الحضر فى المملكة رغم أنها تدخل فى عداد الدول النامية المنخفضة فى نسبة الحضر فيها .

وبعد تحديد ماهية المدينة السعودية حسب المعايير الإدارية والحجمية والوظيفية تكشف لنا أن نسبة الحضرية فى المملكة العربية السعودية ٤٥,٩٦ ٪ من جملة السكان ، وقد سبق لنا أن أشرنا أنها تقرب من نتائج دراسة قامت على عينات ( مؤسسة دو كسادس العالمية ) والتي بلغت ٤٢ ٪ من جملة السكان .

وفى هذا البحث سنبدأ بالأبعاد التوزيعية لسكان الحضر أولاً ثم العوامل الجغرافية المؤثرة فى اختلاف هذه الأبعاد التوزيعية . وتعدد الأساليب الكمية المستخدمة فى توزيع سكان الحضر والمدن السعودية ، أهمها مدى اختلاف نسبة الحضرية من مكان إلى آخر ، كثافة المدن أو المساحة التى تخص كل مدينة وتخدمها ، ثم التباعد عن المدينة العاصمة القومية ثم تباعد المدن المعودية عن عواصم مناطقها ، ومدى توسط عواصم مناطق المملكة لمساحتها .

## أولاً : نسبة الحضرية فى المملكة العربية السعودية :

يظهر الجدول رقم ( ١ ) مدى التفاوت الكبير فى نسبة سكان الحضر من منطقة إلى أخرى ، ويمكن تلخيص هذه الاختلافات فى أربع فئات حضرية :

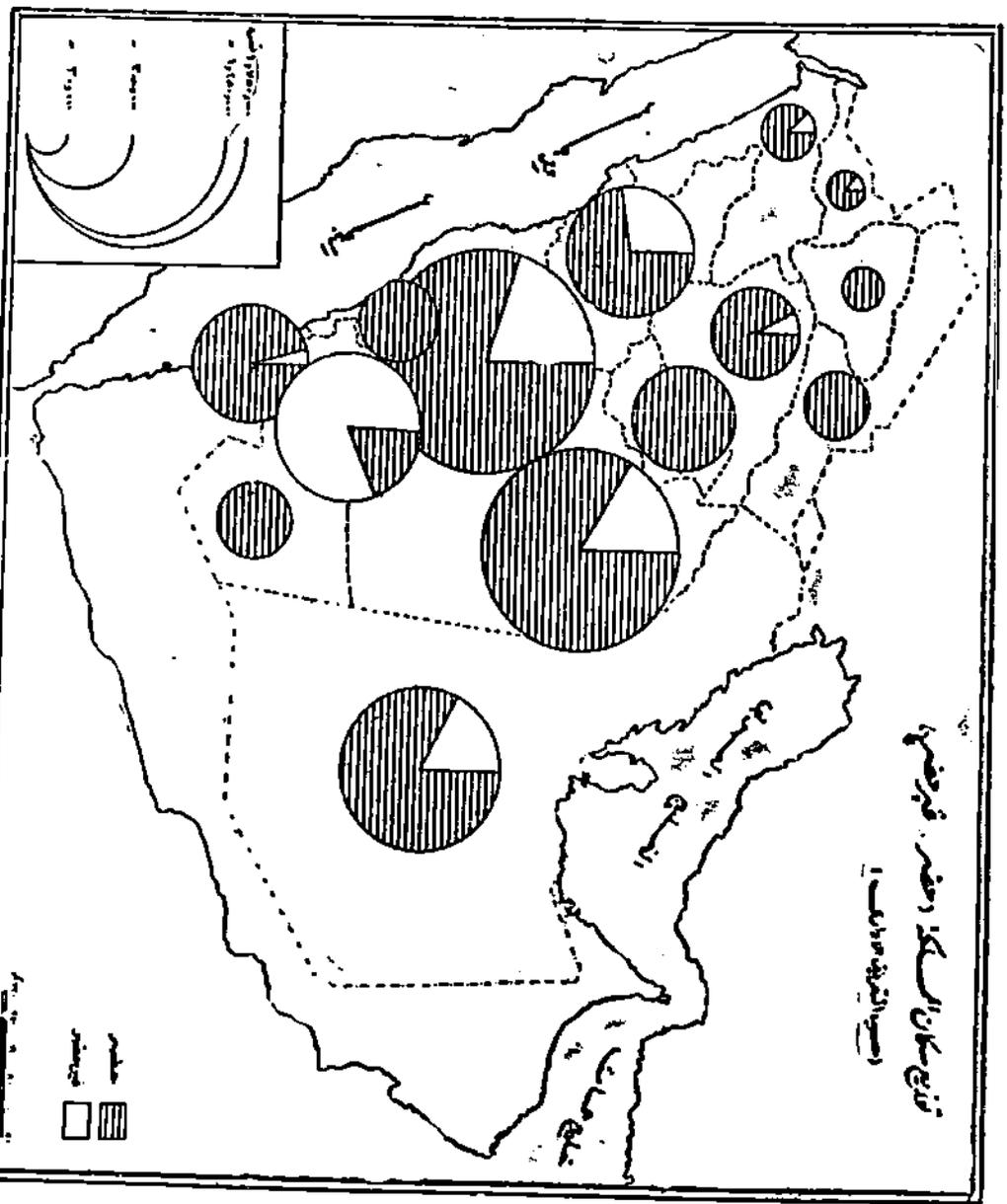
١ - مناطق تزيد فيها نسبة سكان الحضر من جملة سكان هذه المناطق عن ٦٠ ٪ من جملة السكان ، وتضم منطقة مكة المكرمة ( ٦٦,٨ ٪ ) الجوف ( ٦٦,٧٩ ٪ )

ثم تبوك ( ٦٤,٥ ٪ ) المنطقة الشرقية ( ٦٤,٨ ٪ ) . وتبلغ نسبة حضر منطقة مكة المكرمة والجوف وتبوك والمنطقة الشرقية من جملة سكان الحضر في المملكة ( ٣٦,٤ - ٦٥,٩ - ٣,٩ - ٢٥,٣ ٪ ) على الترتيب .

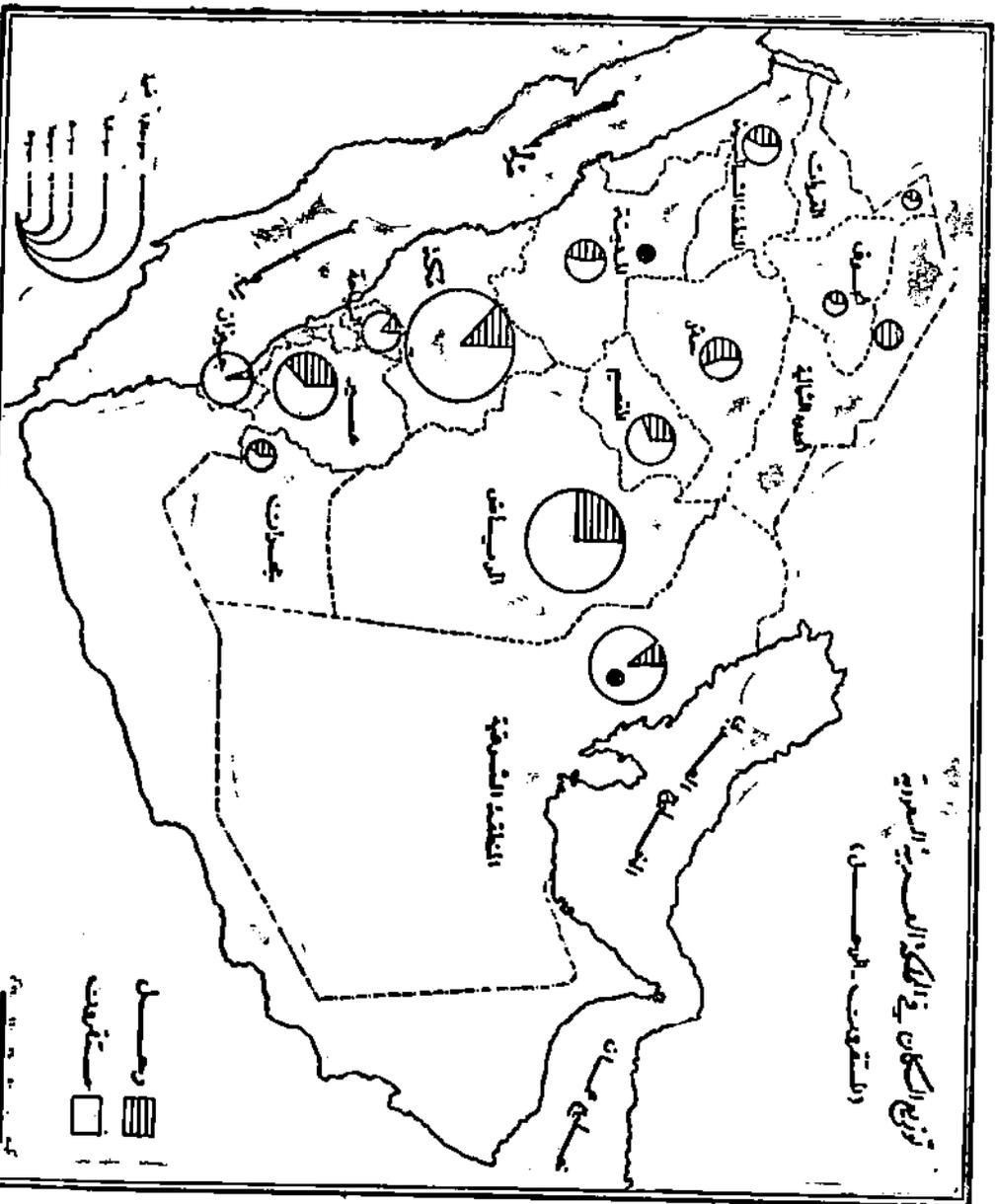
جدول رقم ( ١ )  
الحضرة في المملكة العربية السعودية (١)

المنطقة	نسبة السكان من حضر المنطقة	النسبة من حضر المنطقة
١ - منطقة الرياض	٦٤,٠٨ ٪	٢٥,٣ ٪
٢ - المنطقة الشرقية	٥٤,٧ ٪	١٣,٠٥ ٪
٣ - مكة المكرمة	٦٦,٨ ٪	٣٦,٣ ٪
٤ - المدينة المنورة	٤١,٥ ٪	٦,٦٨ ٪
٥ - عسير	١٧,٨ ٪	٣,٧ ٪
٦ - جيزان	٢٣,٣ ٪	٢,٩ ٪
٧ - الباحة	٢١,٧ ٪	٠,٩٩ ٪
٨ - القصيم	٢٢,٠٥ ٪	٢,٨ ٪
٩ - حائل	١٥,٥٨ ٪	١٥,٥٨ ٪
١٠ - تبوك	٦٤,٥٥ ٪	٣,٩ ٪
١١ - نجران	٣٢,١٠ ٪	١,٤٧ ٪
١٢ - الجوف	٦٦,٧٩ ٪	٠,٦٥ ٪
١٣ - الحدود الشمالية	٢٥,٩ ٪	١,٠٣ ٪
١٤ - القريات	٤٦,٤ ٪	٠,٤٥ ٪
جملة المملكة	٤٥,٩٦ ٪	٤٥,٩٦ ٪

(١) حساب وقياس وتصنيف الباحث حسب النتائج الأولية لتعداد ١٩٧٤ .



توزيع السكان في المملكة العربية السعودية  
(المستوطنات - الموطنات)



ويتضح من هذا أن نسبة الحضرية ترتفع ارتفاعاً كبيراً إلى ما يقرب أو يزيد عن ثلثي سكان المناطق الثلاثة، كما تشكل كل من المناطق الأربعة ما يزيد على ثلثي سكان حضر المملكة العربية السعودية ، ويتضاءل حجم حضر منطقة الجوف بين منطقتي مكة المكرمة والمنطقة الشرقية، إذ تبلغ نسبة السكان الحضريين فيها أقل من واحد في المائة ( ٦٥٪ ) من جملة سكان حضر المملكة رغم أن نسبة الحضر هذه تشكل ما يقرب من ثلثي السكان في منطقة الجوف ، ويرجع هذا بصفة أساسية إلى وقوعها في المنطقة الشمالية الصحراوية الجافة ، إذ ينخفض عدد السكان فيها انخفاضاً شديداً ، إذ تبلغ كثافة السكان بها ١,٠٨ نسمة في الكيلومتر المربع ، كذلك ترجع انخفاض نسبة حضر منطقة تبوك من المملكة ( ٣,٩٪ ) لوقوعها في الأطراف الشمالية ، إذ تبلغ كثافة السكان فيها ٢,١ نسمة في الكيلومتر المربع رغم وقوعها على المنطقة الساحلية ، ولكن يرجع ارتفاع نسبة الحضرية إلى وقوعها على الطرق والضروب القديمة والسكك الحديدية القديمة ( سكة حديد الحجاز - الشام ) .

٢- مناطق تتراوح فيها نسبة سكان الحضر من جملة سكانها من ٤٠ - ٦٠٪ أي بين خمسي وثلاثة أخماس السكان ، وتضم هذه الفئة مناطق ، المنطقة الشرقية ( ٥٤,٧٪ ) القريات ( ٤٦,٤٪ ) والمدينة المنورة ( ٤١,٥٪ ) ، إذ تزيد نسبة سكان الحضر فيها عن النسبة القومية ( ٤٥,٩٦٪ ) عدا منطقة المدينة المنورة التي تقل عن ذلك قليلاً .

كما تربو المناطق السابقة على ما يزيد عن خمس سكان المملكة العربية السعودية ( ١٣,٠٥ - ٦,٦٨ - ٠,٤٦ ) على الترتيب لكل من المنطقة الشرقية والمدينة المنورة والقريات . يرتبين انخفاض الحجم النسبي لحضر منطقة القريات بالنسبة لحضر المملكة إذ يقل عن نصف في المائة من حضر المنطقتين ، وذلك كسائر مناطق المملكة العربية السعودية الشمالية كالجوف رغم ارتفاع نسبة الحضرية في المنطقتين ( الجوف - القريات ٠,٦٥ - ٠,٤٦ ) .

٣- مناطق تتراوح نسبة الحضرية فيها بين ٢٠ - ٤٠٪ من جملة سكان هذه المناطق وتشمل منطقة الحدود الشمالية ( ٣٢,١٪ ) ثم نجران ( ٢٥,٩٪ ) وجيزان ( ٢٣,٣٪ ) وحائل ( ٢٢,٠٥٪ ) ثم أخيراً منطقة الباحة ( ٢١,٧٪ ) ، أي تتراوح نسبة الحضرية في هذه المناطق بين خمس وثلث السكان في هذه المناطق ،

ويلاحظ أن هذه المناطق تقع بالأطراف الجنوبية الغربية مثل نجران وجيزان والباحة والمناطق الغربية من الأطراف الشمالية مثل حائل والحدود الشمالية .

وتختلف نسبة السكان الحضر في هذه المناطق من جملة سكان حضر المملكة ، فتبلغ هذه النسبة ( ٢,٩ - ٢,٢ - ١,٤٧ - ١,٠٣ - ٠,٩٩ ) لكل من جيزان والقصير ثم نجران والحدود الشمالية ثم الباحة ، وهي عموماً نسبة قليلة ويتفق انخفاض نسبتها من جملة سكان حضر المملكة مع انخفاض كثافة السكان فيها ( ٠,٧٥ - ٠,٨٨ - ٤,٩ - ٢٠,٤٤ - ٢٦,٦ نسمة ( في الكيلومتر المربع في نجران والحدود الشمالية والقصير والباحة وجيزان على الترتيب .

٤ - مناطق تقل فيها نسبة الحضرية إلى أديانها، أو تقل عن خمس سكانها ( ٢٠٪ ) وتضم هذه الفئة منطقتي عسير وحائل ، إذ تبلغ نسبة سكان الحضر فيها ( ١٧,٨ - ١٥,٥٨ ٪ ) من جملة السكان ، إذ أن معظم سكان المنتطقين ريف وبدو رحل . ويتضاءل نسبة حضر كل منهما من حضر المملكة ، إذ يبلغا ٣,٧٦ - ١,٢٥ ٪ من جملة سكان حضر المملكة يقل من عسير وحائل على الترتيب ، وتتمشى انخفاض نسبة الحضرية مع انخفاض كثافة السكان أيضاً ( ٢,٠١ - ٧,٤ نسمة في الكيلومتر المربع ) في كل من حائل وعسير على الترتيب .

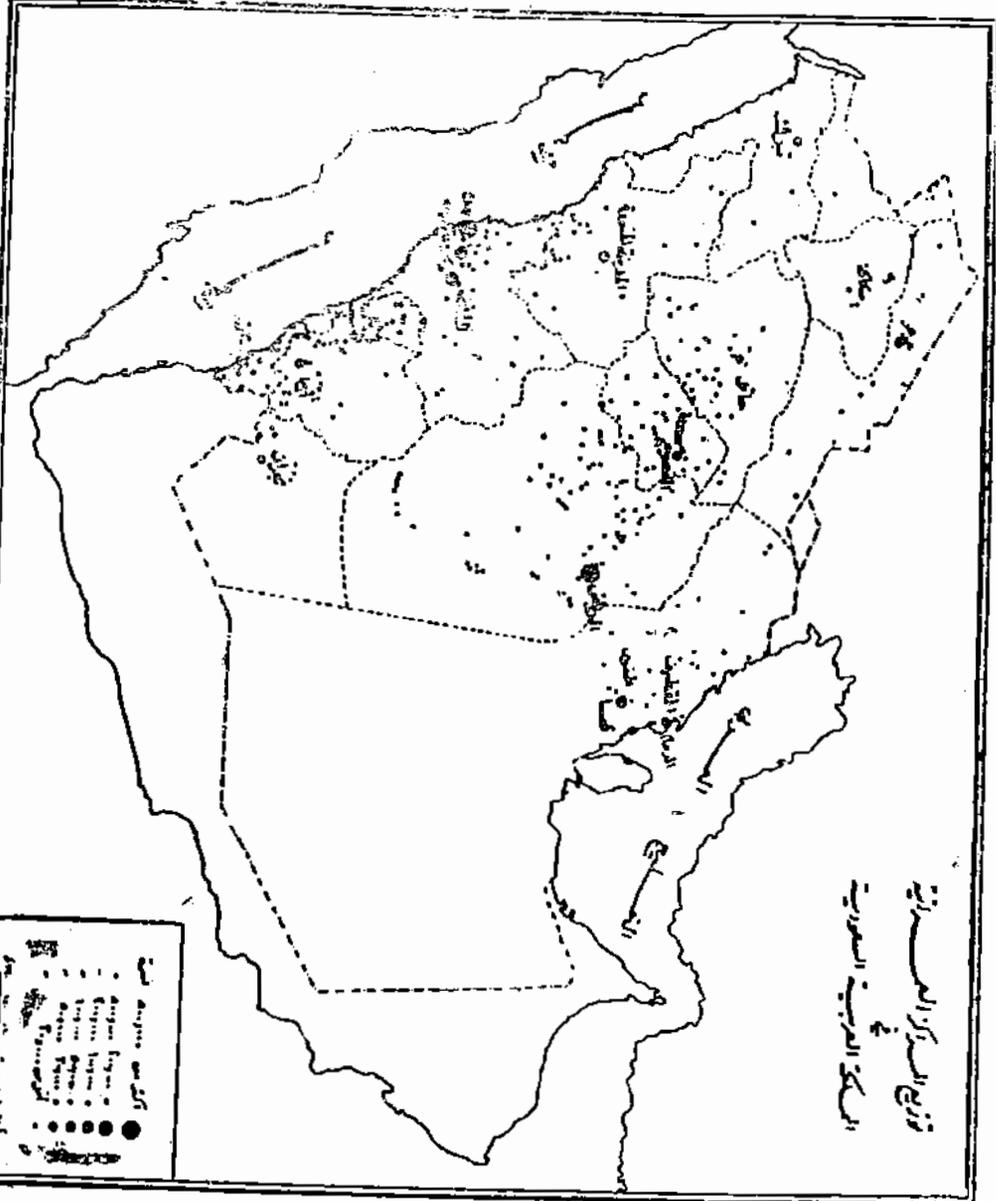
#### المحاور الحضرية ومراكز الثقل الحضري :

نخلص من خريطة الحضرية في المملكة على محاور ومراكز ثقل للحضرية :

١ - والمحور الطولي الغربي ، هذا المحور يمتد بطول البحر الأحمر مبتدئاً من القرينات في الشمال ( ٤٦,٤ ٪ ) إلى الجوف ( ٦٦,٨ ) إلى تبوك ( ٦٤,٦ ) تنخفض قليلاً في المدينة ( ٤١,٥ ) ثم تبلغ دروتها في مكة المكرمة ( ٦٦,٨ ) وجنوب مكة تنخفض من الحضرية انخفاضاً كبيراً إلى ( ٢١,٧ ) في الباحة ثم إلى ( ١٧,٨ ) في عسير ثم جيزان ( ٢٣,٣ ) .

٢ - المحور العرضي الشرقي الغربي يبدأ من مكة ( ٦٦,٨ ٪ ) في الغربي إلى الرياض ( ٦٤,٠٨ ٪ ) في المنطقة الوسطى إلى المنطقة الشرقية ( ٥٤,٧ ٪ ) أي تقل نسبة الحضرية كلما اتجهنا شرقاً من البحر الأحمر إلى الخليج العربي .

توزيع السكان المسمرة في  
المنطقة السورية السورية



● كثافة عالية جداً  
 ● كثافة عالية  
 ● كثافة متوسطة  
 ● كثافة منخفضة  
 ● كثافة منخفضة جداً  
 - - - - - حدود إدارية  
 - - - - - حدود إقليمية

٣- يوجد مركز ثقل حضري في منطقة مكة والمدينة ، عند التقاء المحور العرضي (الشرقي - الغربي) مع المحور الطولي الشمالي الجنوبي ( إذ تمثل السكان الحضري في مكة والمدينة حوالي ٤٣٪ من جملة سكان الحضر في المملكة أي أكثر من خمس حضر المملكة .

٤- يوجد مركز ثقل حديث في منطقة الرياض يمثل ربع سكان حضر المملكة ويتمثل مركز الثقل ( الأوسط ) في مدينة الرياض والمدن الصغيرة المحيطة بها ، شمال منطقة الرياض ، إذ يعتبر معظم الجزء الجنوبي من منطقة الرياض نخالي من السكان .

٥- يوجد مركز ثقل حديث جداً نامى هو المنطقة الشرقية المطلة على الخليج العربي شرق الرياض ، أذ تبلغ نسبة سكان حضر هذه المنطقة ١٣,٥٪ من جملة السكان الحضري في المملكة .

٦- تنخفض نسبة الحضرية انخفاضاً شديداً في الربع الجنوبي الشرقي لسيادة الربع الخالي اللامعمور ، كما تنخفض انخفاضاً ملحوظاً في الربع الجنوبي الغربي ، جنوب مكة لسيادة القطاع الزراعي والمستوطنات البشرية الريفية ، فتبلغ نسبة الحضرية في الباحة (٢١٪) وعسير (١٧٪) وجيزان (٢٣٪) وعندما يتقلص القطاع الزراعي بالاتجاه نحو الداخل ترتفع المدينة قليلاً مثل نجران (٣٢٪) . كما تنخفض الحضرية انخفاضاً ملحوظاً في الربع الشمالي الشرقي في الحدود الشمالية (٢٥٪) وحائل (١٥٪) والقصيم (٢٢٪) .

٧- والعلاقة عكسية بين الحضرية والبداءة في المملكة العربية السعودية إذ يبلغ معامل الارتباط بينها ٠,٠٩ ، وهو متبني الضعف وذلك بين المدن التي تزيد على أربعين الف نسمة ، أما إذا انخفضنا عن ذلك وقسنا العلاقة الارتباطية بين كل مراكز العمران أكثر من ٥ آلاف نسمة والبداءة في المملكة العربية السعودية تبلغ ٦٤ ، وهو معامل متوسط ، وليس هذا غريباً أذ يقين من الدراسة السابقة أنه حتى المدن الكبيرة توجد بها رحل تصل إلى حد ثلث السكان الحضري كما هو في بيشة وعرعرة .

٨- رغم أن الصناعة نامية وبدائية فإنها تؤثر بدرجة محدودة في حجم المركز

الحضرى والحضرية، وقيست العلاقة الارتباطية بين الحضرية وحجم المركز الحضرى فى المملكة وبين الأرقام المحدودة المتوافرة لدينا عن الصناعة ( عمال - مؤسسات ) تبين أن العلاقة الارتباطية بينهما تبلغ ٠,٦ وهو معامل قوى بعض الشيء .

٩ - خلاصة القول ترجع محاور ومراكز الثقل لخريطة الحضرية إلى مجموعة عوامل مختلفة فى حداتها ، فالمحور الطولى بين القريات شمالاً إلى مكة يرجع إلى طرق القوافل القديمة وسكة حديد الحجاز أول القرن العشرين ، مساعد على ارتفاع نسبة الحضرية وتفاقمها العامل الدينى الذى يعتبر المسئول عن وجود مركز الثقل طول المحاور فى المنطقة الوسطى منه إذ ترتب عليه ارتفاع نسبة الخدمات والتجارة كما يرجع إلى عامل حديث هو نشاط الحركة فى موانئ البحر الأحمر وتطورها خاصة فى مدينة جدة .

يرجع المحور العرضى إلى عاملين أساسيين : أولاهما نشأة الرياض العاصمة الإدارية فى ١٩٢٢ ، ركزت فيها على مر الزمن مؤسسات الوظيفة الإدارية ( السياسية والمؤسسات المركزية ) ، وهذه الوظيفة العاصمةية هى المسئولة على وجود مركز الثقل فى المنطقة الوسطى من المحور العرضى . ثانيهما البترول واكتشافه واستخدامه فى المنطقة الشرقية المطلة على الخليج العربى ونشأة موانئ تصديره .

١٠ - يمثل الطرق الحديثة القديمة بمثابة الخيط الذى يربط هذه العقد من المدن ومراكز الثقل الثلاثة فيه ( منطقة الدمام - الرياض - مكة والمدينة ) مثل الطرق القديمة ( القوافل ) الشمالية - الجنوبية التى أحياها خط سكة حديد الحجاز الشمالى الجنوبى أول القرن العشرين ثم الطرق البرية الحديثة ، يدعمها خط الساحل . كما تكون المحور العرضى على طول الطرق الحديثة الشرقية - الغربية وخط سكة حديد الدمام - الرياض .

ثانياً : كثافة المدن (١) :

والجدول التالى (٢) يبين كثافة المدن أو عدد المدن لكل ٢٠٠,٠٠٠ كم<sup>٢</sup> ومراكز العمران أكثر من ٥٠٠٠ لكل ٢٠٠,٠٠٠ كم<sup>٢</sup> :

(١) يقصد بكثافة المدن هنا عدد المدن فى الكيلو متر المربع أو الألف متر المربع ،  
أو فى المائة ألف كيلو متر المربع . الخ .

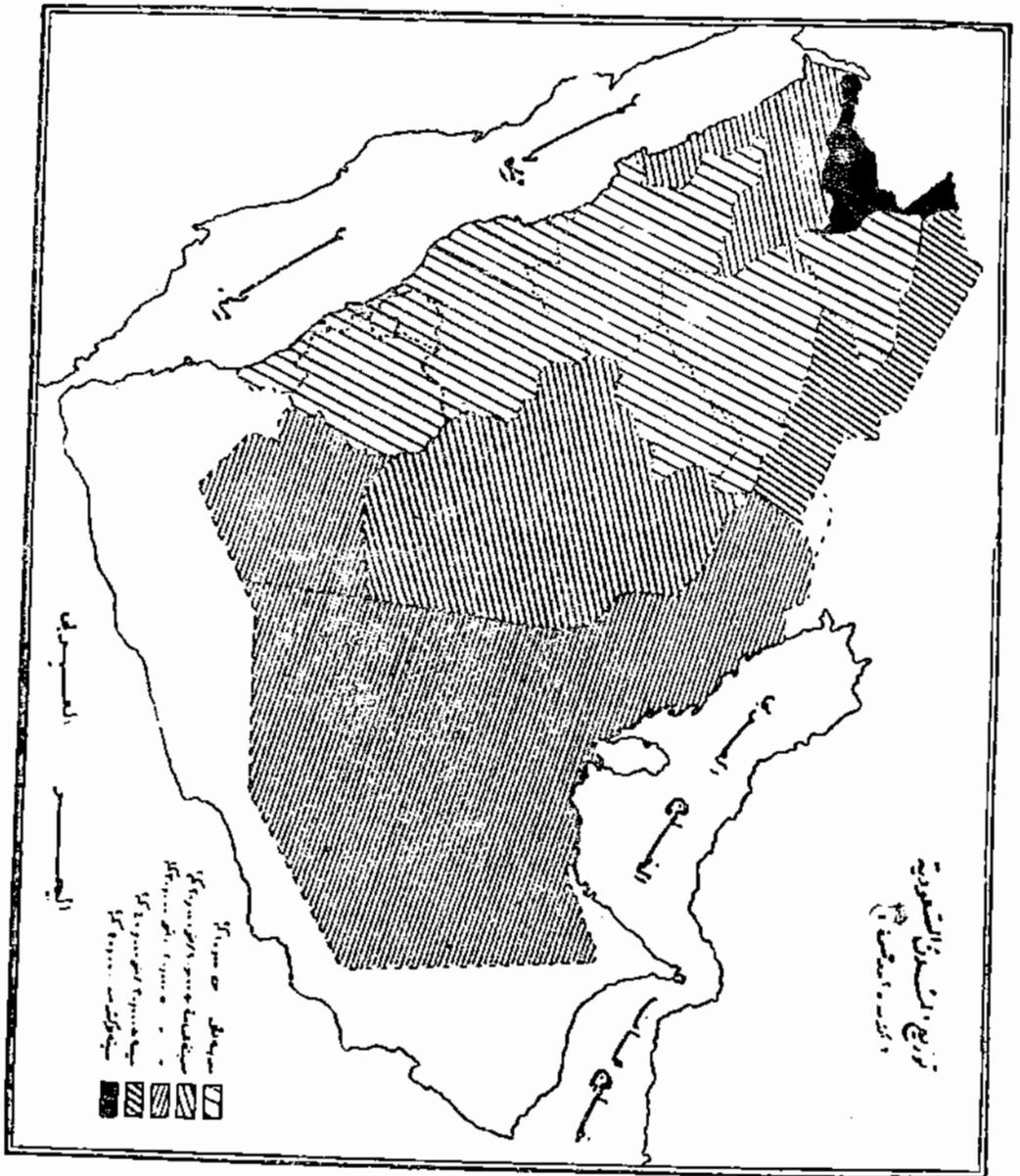
(٢) حساب - قياس - تصنيف الباحث .

جدول رقم ( ٢ )

الترتيب	كثافة المراكز العمرانية أكثر من ٥ آلاف نسمة لكل ٢٠٠ ألف كم <sup>٢</sup>	الترتيب	كثافة المدن لكل ٢٠٠ ألف كم <sup>٢</sup>	المنطقة
١٠	١٤,١٦	١٠	٢,١	١ - الرياض
٣	٤٩,٥	٦	٥,٠٨	٢ - مكة المكرمة
١٢	٧,٧	١٣	١,٣٤	٣ - المنطقة الشرقية
٢	٦٥,٥٣	١	٦٥,٥	٤ - عسير
٦	٢٨,—	٣	٢٢,٤	٥ - المدينة المنورة
٨	٢٢,٤٣	٢	٢٦,٤	٦ - جسيان
٤	٤٣,١	٩	٣,٠٨	٧ - القصيم
٧	٢٥,٤٤	١١	١,٥٩	٨ - حائل
٩	١٥,٢٩	٥	١٠,٩٢	٩ - تبوك
١	٢٨٦,١٢	٤	٢٢,—	١٠ - الباحة
١١	٩,٢١	١٤	١,٠٢	١١ - نجران
١٣	٥,٤٨	١٢	١,٣٧	١٢ - الحدود الشمالية
٥	٣٣,١٨	٨	٣,٣	١٣ - الجوف
١٤	٤,٥٦	٧	٤,٥٦	١٤ - القطيف
٤	٢٢,١٤		٢,٩٧	جملة المملكة

من الجدول السابق نخلص بمقتضى تتعلق بتوزيع المدن في المملكة وهي :

( ١ ) تبلغ متوسط كثافة المدن في المملكة العربية السعودية حوالى ثلاثة مدن لكل ٢٠٠ ألف كم<sup>٢</sup> ، أى مدينة فى كل ٦٧,٣٤٠ كم<sup>٢</sup> ، أو ٠,٠٠٠٠١٤ مدينة لكل كيلومتر مربع ، وهذه كثافة شديدة الانخفاض ، إذا قورنت بمشيلاتها فى دول أخرى ، فتبلغ كثافة المدن فى جمهورية مصر العربية تسع أمثال كثافة المدن فى المملكة العربية السعودية ، وإذا قورنت بكثافة المدن فى الوادى والدلتا نجد أن كثافة المدن فى الوادى ( ٢٨٤,٦ مدينة فى كم<sup>٢</sup> ) يبلغ ٣٥٥,٨ مثلاً من كثافة مدن المملكة .



(ب) تختلف كثافة المدن في المملكة العربية السعودية من منطقة إلى أخرى ،  
في تفاوت مناطق المملكة العربية السعودية من حيث كثافة المدن إلى خمسة فئات :

١ - مناطق تزيد كثافة المدن فيها عن ٥٠ مدينة لكل ٢٠٠ ألف كم<sup>٢</sup> ، وتضم  
هذه الفئة منطقة واحدة فقط هي منطقة عسير التي تبلغ كثافة المدن فيها ٦٥،٥ مدينة  
في ٢٠٠ ألف كم<sup>٢</sup> أي كل مدينة تقع في ٣٠٥٣ كيلو متراً .

٢ - مناطق تراوح كثافة المدن فيها بين ٢٠ إلى ٣٠ مدينة في كل ٢٠٠ ألف  
كم<sup>٢</sup> أي كل مدينة تقع في مساحة تراوح بين ١٠٠٠ إلى ٦٦٦٦ كم<sup>٢</sup> ، وتضم هذه  
الفئة مناطق جيزان التي تبلغ كثافة المدن بها على الترتيب ( ٢٦،٤ - ٢٢،٤ - ٢٢  
مدينة لكل ٢٠٠ ألف كم<sup>٢</sup> ) أي تقع كل مدينة فيها في مساحة تبلغ ( ٧٩٧،٣ -  
٨٩٢٧٦ - ٩٠٩١١ كيلومتراً ) لكل من جيزان والمدينة المنورة على الترتيب .

٣ - مناطق تراوح كثافة المدن فيها بين ٥ و ١٥ مدينة لكل ٢٠٠ ألف كم<sup>٢</sup>  
أي كل مدينة تقع في مساحة تراوح بين ٤٠ إلى ١٣،٣ ألف كيلومتراً مربعاً .  
وتضم هذه الفئة مناطق تبوك ومكة المكرمة التي تبلغ كثافة المدن فيها ( ١٠،٩٢ -  
٥،٠٨ مدينة في ٢٠٠ ألف كيلومتر مربع ) أي أن كل مدينة في كل منطقة من هذه  
المناطق تقع في مساحات تبلغ على الترتيب ١٨٣١٣ - ٣٩٣١١ كم<sup>٢</sup> .

٤ - مناطق تراوح كثافة المدن فيها بين مدينتان إلى خمسة مدن في ٢٠٠ ألف كم<sup>٢</sup> ،  
أي أن كل مدينة تقع في مساحة تراوح بين ١٠٠ ألف كم<sup>٢</sup> إلى ٤٠٠ ألف كم<sup>٢</sup> ،  
وتضم هذه الفئة مناطق القريات - الجوف القصيم - الرياض التي تبلغ كثافة المدن  
بها على الترتيب ( ٤،٥٦ - ٣،٣ - ٣،٠٨ - ٢،١ مدينة لكل ٢٠٠ ألف كم<sup>٢</sup> )  
أي كل مدينة في أي منطقة من هذه المناطق تقع في مساحة تبلغ على التوالي  
( ٤٣٨٤٨ - ٦٠٢٨٦ - ٦٤٩٠٩ - ٩٥٣٣٧ كم<sup>٢</sup> ) للمناطق الأربعة السالفة الذكر .

٥ - مناطق تقل كثافة المدن فيها عن مدينتين في كل ٢٠٠ ألف كم<sup>٢</sup> ، أي تقع  
المدينة في هذه المناطق في مساحة تبلغ ١٠٠ ألف كيلومتر مربع ، وتضم هذه  
الفئة مناطق حائل - منطقة الحدود الشمالية - المنطقة الشرقية - نجران ، وتبلغ  
كثافة المدن في هذه المناطق على التوالي ( ١،٥٩ - ١،٣٧ - ١،٣٤ - ١،٠٢ مدينة

لكل ١٠٠ ألف كم<sup>٢</sup> ) ، أى أن المدينة فى هذه المناطق تقع فى مساحات تبلغ على الترتيب ( ١٢٥٧٦٨ - ١٤٥٠٨٤٤ - ٢٤٨٦١٦ - ١٩٥٣٥٧ كم<sup>٢</sup> ) فى المناطق الأربعة السابقة .

من العرض السابق يمكن أن نبين عدة اتجاهات لكثافة المدن فى المملكة العربية السعودية :

١- ترتفع كثافة المدن عامة على طول المحور الحضري الغربي ( الشمالى الجنوبى ) وذلك لارتفاع نسبة مساحة الأراضى المستثمرة اقتصادياً من ناحية المنطقة الجنوبية الغربية ، والطرق التجارية القديمة ساعدت على وجود عديد من المدن كانت فى البداية محطات التوافق ، وارتفاع كثافة الطرق على طول هذه المحور فى المنطقة الغربية .

٢- تقل كثافة المدن بصورة واضحة فى نجران والرياض والمنطقة الحدود الشمالية والرياض لارتفاع نسبة المناطق غير المعمورة مثل صحراء الربع الخالى والدهناء . الخ ، فضلاً على أن التعمير بها حديث إذا ما قورن بالمنطقة الغربية وبالتالى تقل عدد المدن بها .

٣- والعلاقة وثيقة بين نسبة الحضرية وبين كثافة المدن فى المملكة ، فارتفاع كثافة المدن تفسير ارتفاع نسبة الحضرية فى المناطق الواقعة والمطللة على البحر الأحمر شمال مكة ، إذ تتعدد المدن وتبلغ ٤٠ ٪ من جملة أعداد المدن فى المملكة ، فضلاً على أن حجمها كبير عامة .

٤ - تتناقص كثافة المدن فى المناطق الجنوبية الغربية الزراعية مع انخفاض نسبة الحضرية فى هذه المناطق وذلك لانخفاض متوسط حجم السكان للمدينة الواحدة فضلاً عن ضيق رقعة مساحة هذه المناطق . وتؤدى ارتفاع نسبة المساحة غير المعمورة فى منطقة الرياض والمنطقة الشرقية والحدود الشمالية إلى انخفاض كثافة المدن رغم ارتفاع نسبة الحضرية فى بعضها ( الشرقية - الرياض ) .

ثالثاً : التباعد :

الجدول رقم ( ٣ ) يوضح تباعد المدن السعودية عن العاصمة التومية ( الرياض )

مقارناً بتباعد المراكز العمرانية أكثر من ٥ آلاف نسمة عن العاصمة القومية أيضاً ،  
ويتبين من هذا الجدول الحقائق التالية :

١- يتبين وجود ثلاث قمم أو مراكز للثقل المدني في المملكة ، أولى هذه القمم تقع بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠ كيلومتراً ، ويبلغ نسبة عدد المدن فيها ربع عدد المدن ( ٢٥,٧ ٪ من جملة عدد المدن ) . مركز الثقل المدن الثاني أكثر المراكز المدنية ثقلاً ، وتبلغ نسبة المدن فيها ما يزيد على نصف عدد المدن في المملكة ( ٥٦,٩١ ٪ ) من جملة عدد المدن في المملكة ، بين ٦٥٠٠ - ١٠٥٠٠ كيلومتراً ، وإن كانت تتركز المدن في هذه القمة فيما بين ٩٠٠ - ١٠٥٠ كيلومتراً من العاصمة بنسبة ٤٤,٣١ ٪ من جملة عدد المدن . أما القمة الثالثة أقل هذه القمم ارتفاعاً إذ تبلغ نسبة عدد المدن فيها ١٢,٨٥ ٪ تتركز بين ١١٠٠ إلى ١٣٠٠ كيلومتر من العاصمة القومية .

٢- توجد مناطق حاجزة تخلو تماماً من المدن تبلغ عددها ثلاثة مناطق حاجزة تفصل بين هذه القمم ، أولى هذه المناطق الحاجزة بين ١٠٠ - ٢٠٠ كيلومتر من العاصمة ، والمنطقة الحاجزة الثانية التي تخلو من المدن هي المنطقة الواقعة ٤٠٠ - ٦٥٠ كم المنطقة الحاجزة الثالثة بين ١٠٥٠ إلى ١١٠٠ كيلومتر من العاصمة . هذا فضلاً عن خلو المنطقة المحيطة بمدينة الرياض لمسافة ٥٠ كيلومتراً .

٣- وإذا قارناً نسبة عدد المدن في المملكة بنسبة عدد المراكز العمرانية أكثر من ٥٠٠٠ نسمة عن مثيلاتها في المملكة ، يتبين عدم خلو المناطق الخالية السابقة من المدن والمراكز العمرانية أكثر من ٥٠٠٠ نسمة ، إذ تبلغ نسبة مراكز العمران أكثر من ٥٠٠٠ نسمة ٤,٢ ٪ من جملة المراكز العمرانية في المملكة ، وتبلغ نسبتها في المنطقة الخالية أو الحاجزة الثانية ٧,٩٨ ٪ ، وتبلغ نفس هذه النسبة في المنطقة الحاجزة الخالية الصغيرة الحالية ٢,٥٢ ٪ من جملة المراكز العمرانية أكبر من خمسة آلاف نسمة .

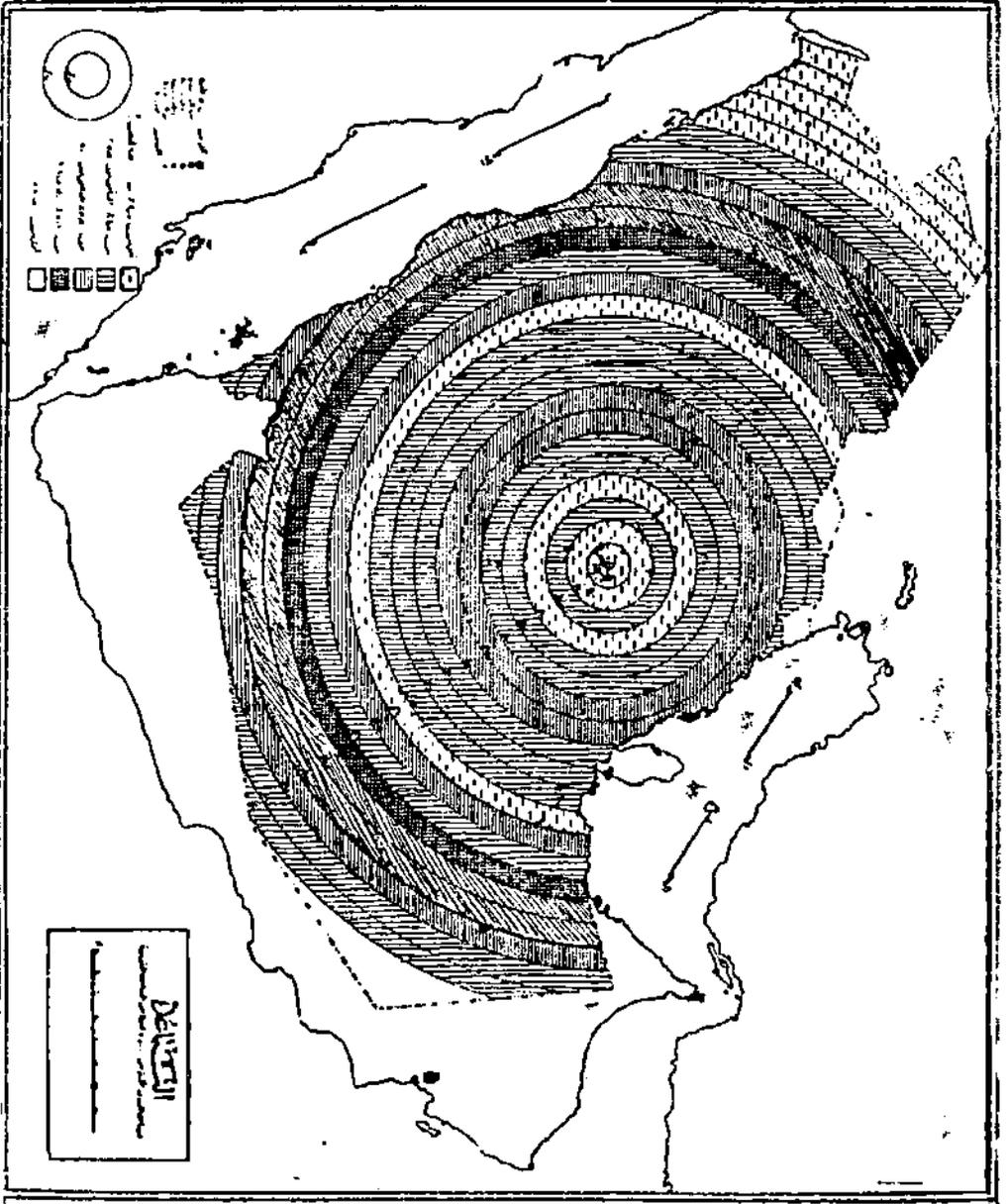
٤- تتفوق نسبة عدد المراكز العمرانية أكثر من ٥٠٠٠ نسمة من جملة هذه المراكز في المملكة في معظم الفئات البعيدة على نسبة عدد المدن في نفس هذه الفئات البعيدة عدا الفئات البعيدة الآتية : ( ١٠٠ - ٥٠ ) ( ٢٠٠ - ٣٠٠ ) ( ٣٥٠ - ٤٠٠ ) ( ٦٥٠ - ٧٠٠ ) ( ٧٥٠ - ٨٠٠ ) ( ٩٠٠ - ١٠٥٠ ) ( ١١٠٠ - ١٣٠٠ )

جدول رقم (٢)

تباعد المدن والمراكز العمرانية أكثر من ٥٠٠٠ نسمة من العاصمة القومية (١)

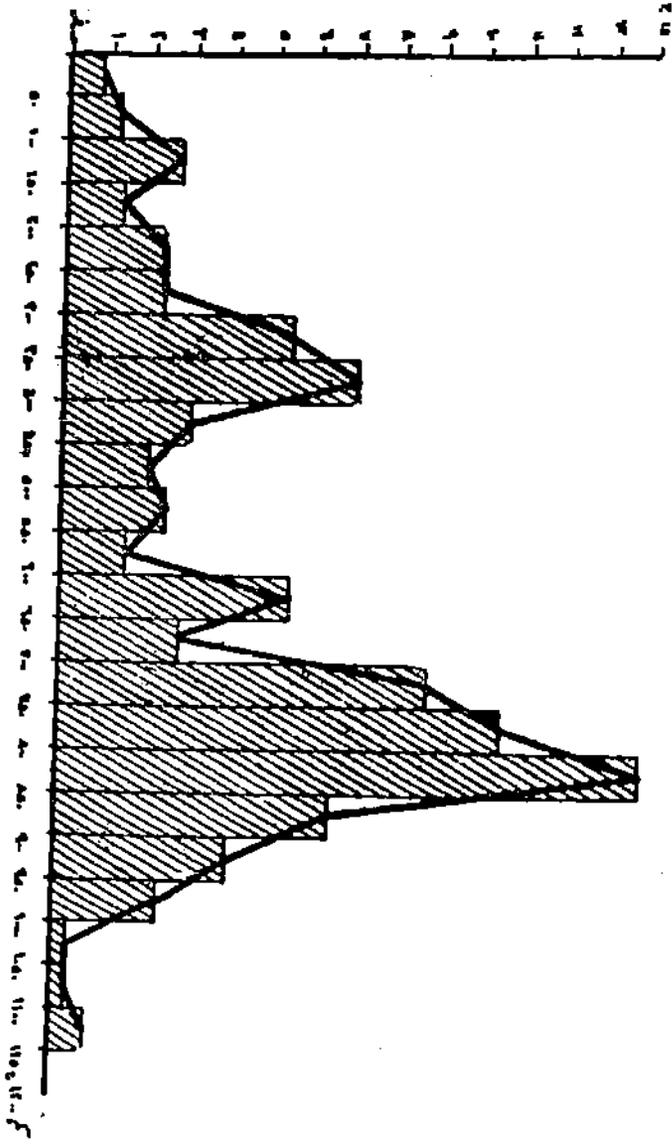
عدد المراكز مراكز العمران أكثر من ٥٠٠٠ نسمة	عدد المراكز العمرانية	%	عدد المدن	الفترة البعدية	
٨٤,٠	٢	٣,٢%	١	صفر - ٥٠ كم	١
١,٢٦	٣	٣,٢%	١	٥٠ - ١٠٠	٢
٢,٩٤	٧			١٠٠ - ١٥٠	٣
١,٢٦	٣			١٥٠ - ٢٠٠	٤
٢,٥٢	٦	٣,٢	١	٢٠٠ - ٢٥٠	٥
٢,٥٢	٦	٣,٢	١	٢٥٠ - ٣٠٠	٦
٥,٤٦	١٣	٦,٤	٢	٣٠٠ - ٣٥٠	٧
٧,١٤	١٧	١٦,١٢	٥	٣٥٠ - ٤٠٠	٨
٣,٣٦	٨			٤٠٠ - ٤٥٠	٩
٢,١٠	٥			٤٥٠ - ٥٠٠	١٠
٢,٥٢	٦			٥٠٠ - ٥٥٠	١١
١,٦٨	٤	٣,٢	١	٥٥٠ - ٦٠٠	١٢
٥,٤٦	١٣	٣,٢	١	٦٠٠ - ٦٥٠	١٣
٢,٩٤	٧	٣,٢	١	٦٥٠ - ٧٠٠	١٤
٨,٨٢	٢١	٣,٢	١	٧٥٠ - ٨٠٠	١٥
١٠,٥٠	٢٥	٣,٢	١	٨٠٠ - ٨٥٠	١٦
١٣,٨٦	٣٣	١٦,١٥	٥	٨٥٠ - ٩٠٠	١٧
٦,٣٠	١٦	١٢,٨	٤	٩٠٠ - ٩٥٠	١٨
٤,٢	١٠	٩,٦٧	٣	٩٥٠ - ١٠٠٠	١٩
٢,٥٢	٦			١٠٠٠ - ١٠٥٠	٢٠
٠,٤٢	١	٣,٢	١	١٠٥٠ - ١١٠٠	٢١
٠,٨٤	٢	٣,٢	١	١١٠٠ - ١١٥٠	٢٢
—	—	٦,٤٥	٢	١١٥٠ - ١٢٠٠	٢٣
				١٢٠٠ - ١٢٥٠	٢٤

(١) حساب وقياس وتصنيف الباحث

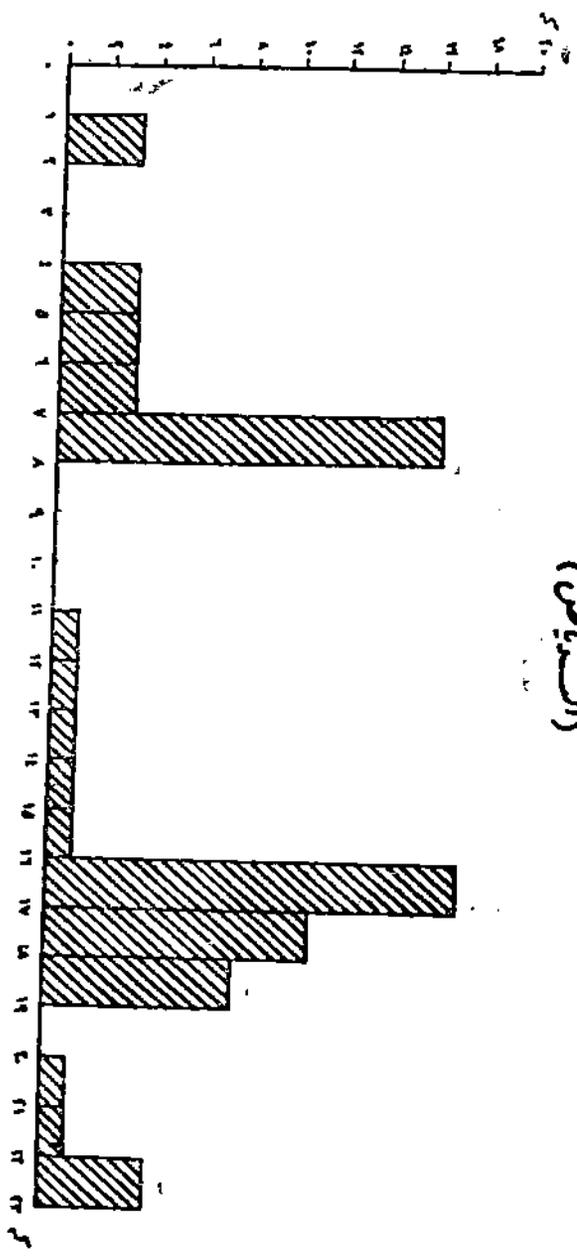


مجموعه المصارف  
١٩١٤

# توزيع المصارف السلطانية من المصارف الرياضة (البنوك السلطانية)



تسبب هذه المدن الزلزلية عن العكس اصحة القوميين  
 (الستياض)



\* ترجع وجود مركز النقل المدني الأول ( ٢٠٠ - ٤٠٠ كم ) من العاصمة إلى وقوع مدن منطقة الخليج العربي ( المنطقة الشرقية ) ، كما يرجع مركز النقل الأعظم ( ٨٥٠ - ١٠٥٠ كم من العاصمة ) إلى وقوع المنطقة الغربية الكثيرة المدن في مجال هذه الفئات البعيدة وخاصة المناطق الوسطى منها ( مكة - المدينة ) ، كما ترجع القمة الثالثة الثانوية ( ١١٠٠ - ١١٥٠ ) إلى وقوع الأجزاء الجنوبية الغربية والأجزاء الشمالية الغربية :

\* يمكن تقسيم المدن السعودية حسب فئات تباعدهم إلى المجموعات التالية :

١ - مدن تباعد عن العاصمة القومية بمسافة تقل عن ٢٠٠ كم ، وتبلغ نسبة المدن فيها ٣,٢٪ من جملة عدد المدن في المملكة وتشمل مدينة الخرج فقط إذ تقع في الفئة البعيدة ( ٥٠ - ١٠٠ كم ) .

٢ - مدن يتراوح بعدها من العاصمة القومية بين ٢٠٠ و ٤٠٠ كيلومتر تشمل تسعة مدن وهي على الترتيب من حيث قربها من العاصمة الدوادمي ( ٢٠٠ - ٢٥٠ كم ) الهفوف . ( ٢٥٠ - ٣٠٠ كم ) المبرز بريدة ( ٣٠٠ - ٣٥٠ كم ) المدينة المنورة - الدمام - القطيف - عفيف - الخبر ( ٣٥٠ - ٤٠٠ كم ) . وتبلغ نسبة المدن التي تقع داخل هذه الفئة الكبيرة ( ٢٠٠ - ٤٠٠ كم ) ٢٨,٩ من جملة عدد المدن أي تمثل القمة الأولى لتجمع المدن السعودية .

٣ - مدن تبعد عن العاصمة القومية مسافة تتراوح بين ٤٠٠ - ٥٥٠ كيلو متراً من العاصمة القومية وهي خالية تماماً من المدن .

٤ - مدن تبعد عن العاصمة القومية بمسافة تتراوح بين ٥٥٠ إلى ٧٥٠ كم من العاصمة القومية وتبلغ نسبة المدن في هذه الفئة العريضة ١٢,٦٪ من جملة عدد المدن في المملكة . وتضم هذه الفئة المدن التالية على الترتيب من حيث قربها من العاصمة القومية حائل ( ٥٥٠ - ٦٠٠ كم ) تربة ( ٦٠٠ - ٦٥٠ كم ) بيشة ٦٥٠ - ٧٠٠ كم ) الباحة ( ٧٠٠ - ٧٥٠ كم ) .

٥ - مدن تبعد عن العاصمة القومية بمسافة تتراوح ( ٧٥٠ - ٩٥٠ كم ) وتبلغ نسبة المدن فيها إلى ٤,١٪ من جملة المدن في المملكة ، تضم هذه الفئة العريضة المدن التالية - مدينة مكة المكرمة ( ٧٥٠ - ٨٠٠ كم ) ، ومدن جدة وخميس ومشيط

ونجران وأملج ( ٨٠٠ - ٨٥٠ كم ) ومدن عرعر - سكاكا - ينبع - تباة  
( ٨٥٠ - ٩٠٠ كم ) ومدن ضبيبا جيزان وأملج ( ٩٠٠ - ٩٥٠ كم ) .

٦ - مدن تبعد عن العاصمة القومية بمسافة تتراوح بين ( ٩٥٠ - ١١٥٠ كم )  
وتبلغ نسبة عدد المدن فيها ١٢,٨٥٪ من جملة عدد المدن في المملكة . وتضم هذه  
المدن حسب قربها من العاصمة مدينة الوجه - ( ١٠٠٠ - ١٠٥٠ كم ) تبوك  
( ١٠٥٠ - ١١٠٠ كم ) ومدينة القريات وضباء ( ١١٠٠ - ١١٥٠ كم ) .

### التباعد من عواصم المناطق الإدارية :

قبل الخوض في تبيان تباعد المدن عن عواصم المناطق الإدارية، يجدر بنا أولاً  
أن نشير إلى أى مدى تتوسط العاصمة لمنطقتها أو حدودها الإدارية ، ويمكن أن  
نوضح ذلك في النقاط التالية ( أنظر الخريطة ) :

١ - وتبلغ متوسط أبعد أجزاء الوحدة الإدارية عن المدينة العاصمة في المملكة  
السعودية ٣٧٦٧ كم ، ويبلغ متوسط أقرب المواضع من المدينة العاصمة ٧١,٠٧ كم .

٢ - ويزيد المتوسط عن ذلك في القصيم وعسير والرياض والقريات والباحة  
والحدود الشمالية، وتبلغ قمة تطرفها في نجران التي يبلغ أبعد مواضع عن العاصمة ٣٥٠ كم  
بينما يبلغ أقرب مواضع عن العاصمة أقل من خمسة كيلو مترات .

٣ - يقل متوسط أبعد المواضع عن العاصمة وأقلها عن المستوى القرى في  
تبوك - الدمام - مكة المكرمة - المدينة المنورة - حائل ، وأكثر المدن توسطاً  
لإقليمها أو منطقها الإدارية هي الجوف ، إذ يبلغ أبعد المواضع عنها ١٠٠ كم وأقلها  
بعداً ٧٥ كم .

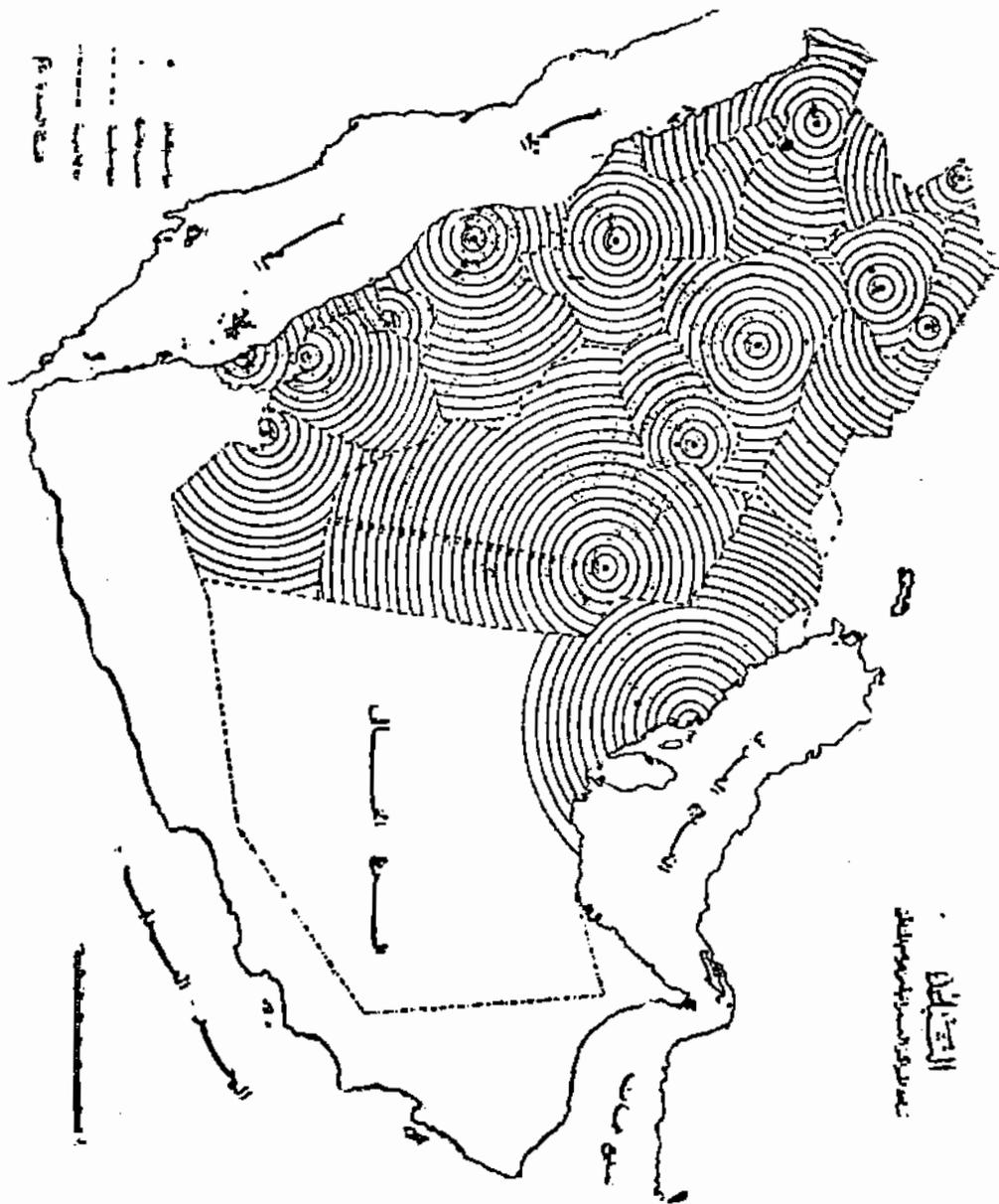
ونخلص مما سبق أن كل المدن عواصم المناطق السعودية لا تتوسط وحداتها  
الإدارية هندسياً ، وتتفاوت درجة توسطها من مدينة إلى أخرى كما سلف أن  
ذكرنا .

أما عن تباعد المدن والقرى عن المدن عواصم المناطق يتضح من الجدول رقم  
( ٤ ) وشكل رقم ( ٤ ) والتي يتبين منهما أنه يرتفع متوسط نسبة عدد المدن والقرى  
تدرجياً كلما ابتعدنا عن المدينة عاصمة المناطق الإدارية حتى بلغت قممها عند الفئة

البعدية ( ٧٥ - ١٠٠ كم ) التي تبلغ متوسط نسبة عدد المدن والقرى فيها ١٤,٨٪ من جملة عدد المدن ، ولم تلبث أن تنخفض تدريجياً بالابتعاد إلى ٩,٨٥٪ - ٥,٧٨٪ - ٥,٧٪ في الفئات البعيدة الثلاثة التالية ولكن ترتفع قليلاً إلى ٨,٤٪ من جملة عدد المدن في الفئة ١٧٥ - ٢٠٠ كم - والفئتين ٢٥٠ - ٣٠٠ كم ، وتنخفض متوسط نسبة عدد المدن سريعاً حتى تبلغ أدناها في الفئات المحصورة ( ٣٧٥ - ٤٧٥ كم ) ؛







## العوامل المؤثرة في توزيع المدن

أولاً : موارد المياه :

تسود الظروف الصحراوية كل أراضي المملكة العربية السعودية تقريباً ( ٩٩٨٪ ) عدا السروات ، ويعتبر المياه أهم مقومات الاستقرار البشري في هذا الإقليم وتتمدد مصادر المياه في المملكة مثل الأمطار والأودية والمياه الجوفية .

### (١) الأمطار :

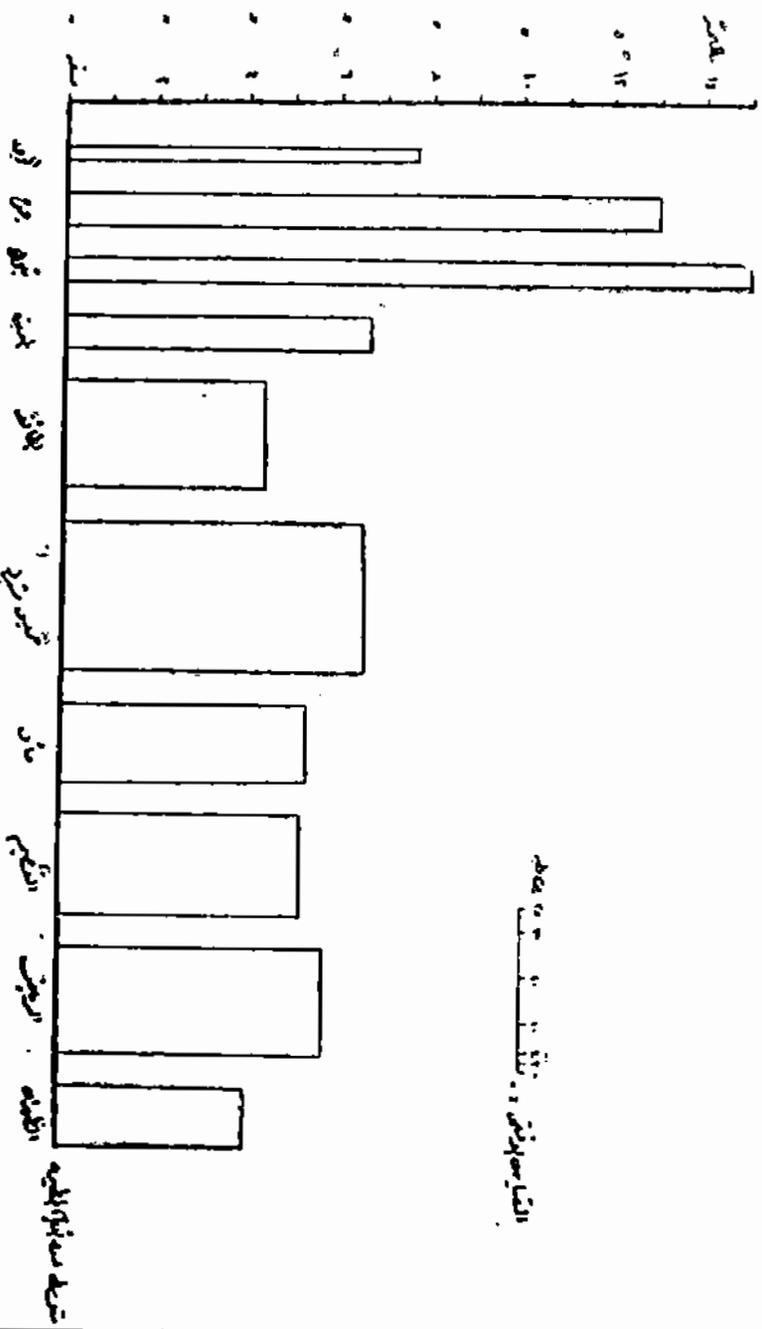
تبلغ كمية الأمطار السنوية في المملكة العربية السعودية ٤ بوصات سنوياً في المتوسط ، وهذا باستثناء إقليم عسير ، والأمطار في المنطقة الجنوبية العربية أمطار موسمية صيفية والأمطار في الأطراف الشمالية شتوية .

ومن الشكل رقم الذي يبين متوسط كمية الأمطار الساقطة في متوسط عدد الأيام المطيرة يتبين أنه لايزيد متوسط كمية الأمطار الساقطة على ١٥ ملليمتر في اليوم وتبلغ أقصى مايسقط في اليوم المطير في تبوك وجدة وتقل كلما اتجهنا شمالاً وشرقاً ، لكن لايزيد عدد الأيام المطير عن ٣٥ يوماً وقصى طول الفصل المطور يقع في مدينة خميس مشيط ثم الطائف والرياض والقصيم وحائل والظهران وتقل كلما اتجهنا شمالاً .

وبلاحظ على الأمطار في المملكة العربية السعودية ندرتها وقصر فصل المطير التي يكاد يماوز الشهر ، ازدياد معدل التبخر مما يقلل من فاعلية المطر ، تذبذب كمية الأمطار من عام إلى آخر بل انحباسها لفترة طويلة من الزمن ، حتى في المناطق المطيرة يحدث سقوطها السيول التي يصعب الاستفادة فيها .

شدة كمية التفتت  
بمليون

متوسط كمية الأمطار السنوية في منطقة وسط ودراسيا المطيرة



والعلاقة الارتباطية بين الأمطار وتوزيع مراكز الاستقرار البشرى بصفة عامة معامل ضعيف إذ يبلغ ٠,٢٩ . وذلك لقلتها كمية وفاعلية .

وينحصر تأثير الأمطار في توزيع الاستقرار البشرى بطريقة غير مباشرة ، إذ أنه بعد ستوتوها على المناطق المرتفعة فينحرف عبر الأودية ويتسرب في قيعانها ، مما يحفظها من فقدان بالتسرب والتبخر ، مما يجعلها مصادر مياه باطنة قريبة جداً يسهل استخدامها ، وأكثر المناطق غنى في مياهها الجوفية السطحية هي عسير وتامة وإن كانت تامة الحجاز أقل من تامة عسير . ولكن المياه الجوفية في المناطق القليلة الأمطار فقيرة بمياهها لاعتمادها على الأمطار القليلة المتساقطة وعادة ما يتركز الاستقرار البشرى بجوار الآبار المحفورة في بطون الأودية مثل الرياض - المدينة - مكة - الطائف - أباها .

#### (ب) العلاقة الارتباطية بين الأودية والمدن :

من خريطة توزيع الأودية في المملكة العربية السعودية نخلص بالحقائق الآتية :  
\* توجد مجموعة من نظم الأودية ترتبط بالمرتفعات الغربية ، كما توجد مجموعة أخرى ترتبط بجبال المنطقة الوسطى الغربية ( طريف وامتدادها نحو الشمال في جبال أجا وسلمى ) ، وهذه المرتفعات هي السبب في وجود خطين من نظم الأودية التي تنحدر نحو الغرب والشرق والجنوب والشمال .

\* تتفاوت نسب مراكز الاستقرار البشرى داخل أنظم الأودية بتفاوت كميات الأمطار الساقطة على هذه الأودية ، ويتحكم في هذا الموقع والارتفاع والتربة :  
\* وبتحقيق الحرائط الطبوغرافية للمملكة العربية السعودية اتضح العلاقة الارتباطية القوية بين مراكز الاستقرار البشرى وبين توزيع الأودية ونظمها ، إذ أنه يتوزع ما يزيد عن أربع أخماس ( ٨٧,٩٪ ) مراكز الاستقرار البشرى سواء كانت المدن والقرى الكبرى تقع في زمام هذه النظم من الأودية ، والباقي ١٣,١٪ من جملة مراكز الاستقرار البشرى لا ترتبط بالأودية .

\* ولا تتوزع مراكز الاستقرار البشرى داخل الأودية بنسب متساوية ، ولكن تختلف تركيزها وتجميعها من مكان إلى آخر ، ويمكن إبراز الاختلافات المكانية لتوزيع مراكز الاستقرار البشرى في النقاط التالية :



(١) يتركز ما يقرب من ٣٦,٠٦٪ ( ٣٦,٠٦٪ ) مراكز الاستقرار البشري في زمام أودية البحر الأحمر . جدول رقم (٥) .

(٢) يليها مجموعة أودية الباطن التي تحوى ما يزيد عن ٢٠,٣٪ من مجموع مراكز الاستقرار البشرى .

(٣) ويأتى في المقام التالى وأودية غرب شمر ونجران وحوض وادى حنيفة ، وهى على الترتيب شمالان ١٣,٤٤٪ - ١٠,٤٩٪ من جملة مراكز الاستقرار البشرى .

(٤) يتضاءل حجم مراكز الاستقرار البشري في مجموعات أودية شرق شمر ونجران ( ٢,٦٪ ) وأودية بادية العراق ٢,٦٪ والأودية الواقعة في أقصى الشمال الغربى ١,٣٪ .

\* أما مراكز الاستقرار البشرى التي لا يرتبط بنظم الأودية ضئيلة ، إذ تبلغ نسبتها ١٣,١٪ من جملة مراكز الاستقرار البشرى الرئيسية في المملكة العربية السعودية . واكنه تتركز بصفة أساسية في المنطقة الشرقية إذ تبلغ نسبة مراكز الاستقرار الأساسية غير المرتبطة بالأودية ٧,٥٤٪ من جملة مراكز الاستقرار البشرى في المملكة أى ٥٧,٥٪ من جملة مراكز الاستقرار غير المرتبطة بأودية ، ويأتى في المقام التالى مراكز استقرار تقع بين نظم الأودية وتبلغ نسبة مراكز الاستقرار التي تقع فيها ٤,٢٪ من جملة مراكز الاستقرار البشرى في المملكة ( ٣٢,٥٪ من جملة مراكز الاستقرار البشرى غير المرتبطة بأودية ثم يأتى في المقام الأخير مراكز الاستقرار في الربع الخالى والتي تبلغ ١,٣٪ من جملة مراكز الاستقرار في المملكة ، أى ١٠٪ من جملة مراكز الاستقرار غير المرتبطة بالأودية . جدول (٦) .

\*رغم أن العلاقة يجب أن تكون حتمية بين توزيع مراكز عمران الاستقرار البشرى وبين الأودية ، فإن وجود ١٣,١٪ خارج الأودية يرجع بصفة أساسية أيضاً إلى المياه متمثلة في الآبار الارتوازية العيون ومناطق اكتشاف البترول .

• وعلى مستوى المدن الكبيرة البالغة ستة عشر مدينة ، نجد اثنا عشر مدينة ترتبط بنظم الأودية توزيعاً أى ٧٥٪ من جملة هذه المدن الكبرى ، بينما الباقى يوجد خارج توزيع نظم الأودية فى مناطق كشف البترول فى المنطقة الشرقية . إن أكثر ما يوضح العلاقة الارتباطية شبه الكاملة بين المدن والأودية ، أن كثير من المدن فى المملكة العربية السعودية تحمل مسميات هذه الأودية مثل رابع ووادى رابع والليث ووادى الليث وجيزان ووادى جيزان وبيشه على وادى بيشة تثليث على وادى تثليث .. الخ .

• كما تعكس مسميات مراكز الاستقرار البشرى أهمية المياه كعامل خطير فى توزيع المدن ونشأتها مثل مسميات العين - الروضة - المياه - الروضة - الرياض .

#### جدول رقم (٥)

#### العلاقة بين الأودية والتجمعات السكانية الرئيسية (١) ( المدن والقرى الأساسية )

مجموعة الأودية	عدد المدن	%
١ أودية بادية الشام	٨	٢,٦%
٢ مجموعة أودية البحر الأحمر	١١٠	٣٦,٠٦%
٣ أودية السرجان	٤	١,١٣%
٤ أودية شرق جبل شمر	٨	٢,٦%
٥ أودية غرب جبل شمر ونجران	٤١	١٣,٤٤%
٦ وادى ميهاء	٣٢	١٠,٤%
٧ وادى الباطن والرمة الأجرودى	٦٢	٢٠,٣%
٨ مجموعة أودية الجبل الأخضر	—	—
٩ مجموعة الأودية الجنوبية القصوى	—	—
١٠ مراكز عمرانية لاتقع فى أحواض الأودية	٤٠	١٣,١%
	٣٠٥	١٠٠%

(١) حساب - قياس - تصنيف الباحث .

جدول رقم ( ٦ )  
توزيع المدن والقرى الأساسية خارج الأودية (١)

المنطقة	العدد	%
١ الربع الخالي	٤	٠,٣١%
٢ الاحساء	٢٣	٧,٥٤%
٣ مابين نظم الأودة	١٣	٤,٢%
٤ المدن والقرى الرئيسية خارج الأودية	٤٠,٠	١٣,١%

(ج) المياه الجوفية العميقة :

المياه الجوفية مياه مخترنة عبر العصور الجيولوجية في الصخور الرملية والجيرية فوق صخور نارية غير مسامية - نارية ومتحولة ، وتوجد التكوينات المائية في ثلثي المملكة الشرقي ، ويوجد أكثر من تكوين في منطقة واحدة وتكون هذه التكوينات قريبة من السطح أو على أعماق كبيرة جداً قد تصل إلى ٢٤٠٠ متراً .

وأهم التكوينات الحاملة للمياه الجوفية :

١- تكوين الساق (Saq) تنتج ارتوازيًا بمعدل ١٢٠ لتر في الثانية ويعتمد عليها منطقة الأسياح والسر .

٢- تكوين تابوك (Tabuk) تملو التكوين السابق وإن كان أقل جودة منه توجد في منطقة تبوك والقصيم .

٣- تكوين الوجيد (Wajid) في وادي الدواسر والسليل ، ومياهه بين جيدة وممتازة .

٤- تكوين المنجور (Minjur) تعتمد عليه مدينة الرياض وبعض قرى ملدير .

٥- تكوين ضرمة (Dhurma) شرق القصيم والزلفي .

٦- تكوين البياض (Biyadh) توجد في وادي نساح بمنطقة الرياض (٢) .

ومن تكوينات منطقة نجد تكوين الوسيم (Wasia) الذي سيؤمن حاجة

(١) حساب - قياس - تصنيف الباحث .

(٢) وزارة الزراعة والمياه - سبع سنابل خضر - الرياض ١٩٧٤ ، ص ١٢٨ .

مدينة الرياض في المستقبل ، وتكوين رصوما أكثر التكوينات إنتاجيه في السعودية وتكوين الدمام المصدر الرئيسي لمدن المنطقة الشرقية ( الخبز - التمثيلف - الدمام )  
 ومما سبق يتبين أن مستقبل التعمير والعمران في السعودية يتوقف على مدى الاستفادة من هذه التكوينات المائية الارتوازية على ضوء اكتمال المسح الجيولوجي الكامل لأراضي المملكة ، بدخول مدن المملكة مرحلة التوسع والانفجار . وإن كانت الدولة قد اتجهت إلى تحلية المياه في بعض المناطق مثل جدة والخبز وجنارى التوسع في إنشاء مراكز تحلية المياه مثل الجبيل ، ويجرى التفكير في مد المياه المحلاة بشبكة أنابيب إلى الرياض لكي تكفل حل مشكلة نقص المياه .

### ثانيا : النقل والمواصلات :

لاشك أن العلاقة وثيقة بين النقل والمواصلات وبين العمران عامة والمدن خاصة ويجب هنا أن نهم بشرابين النقل والمواصلات السابقة على وجود المدن ، مادمن نحن بصدد دراسة توزيع المدن والعوامل المؤثرة في هذا التوزيع ، فالإجابة على تساؤل أيهما أسبق المدن أم وسائل المواصلات مهمة لتفسير توزيع ونشأة المدن السعودية .  
 وفي الحقيقة ارتبطت معظم المدن توزيعياً بوسائل النقل والمواصلات ، وبالتالي يصعب على الباحث تفسير دور النقل والمواصلات في توزيع المدن ، ومن هنا يجب معالجة أثر وسائل النقل والمواصلات في توزيع المدن حسب الأسبئية في البعد الزمني ، وذلك من طرق القوافل والضروب . ثم السكك الحديدية القديمة والحديثة ثم خط أنابيب التابلاين ثم الطرق الحديثة وأخيراً النقل الجوي وخطوطه .

### ١ - الطرق التجارية العالمية :

ظلت المملكة العربية السعودية منطقة عبور للطرق التجارية العالمية بين الأقليم الموسمي شرقاً وحوض البحر المتوسط غرباً ، وكانت أيضاً المعبر بين الأقليم المدارية في شرق أفريقيا إلى البحر المتوسط شمالاً أيضاً<sup>(١)</sup> ، وكانت تسلك عدة دروب أهمها :

(١) الدرب الجنوبي والشمالى من مأرب إلى بتر ، ويمر فيه السلع الأفريقية والإنتاج الزراعى لجنوب شبه الجزيرة ، ويمر هذا الطريق بعدة مدن أهمها

(1) See : S. A. Huzayyin; Arabia and the Far East; Cairo; 1942.

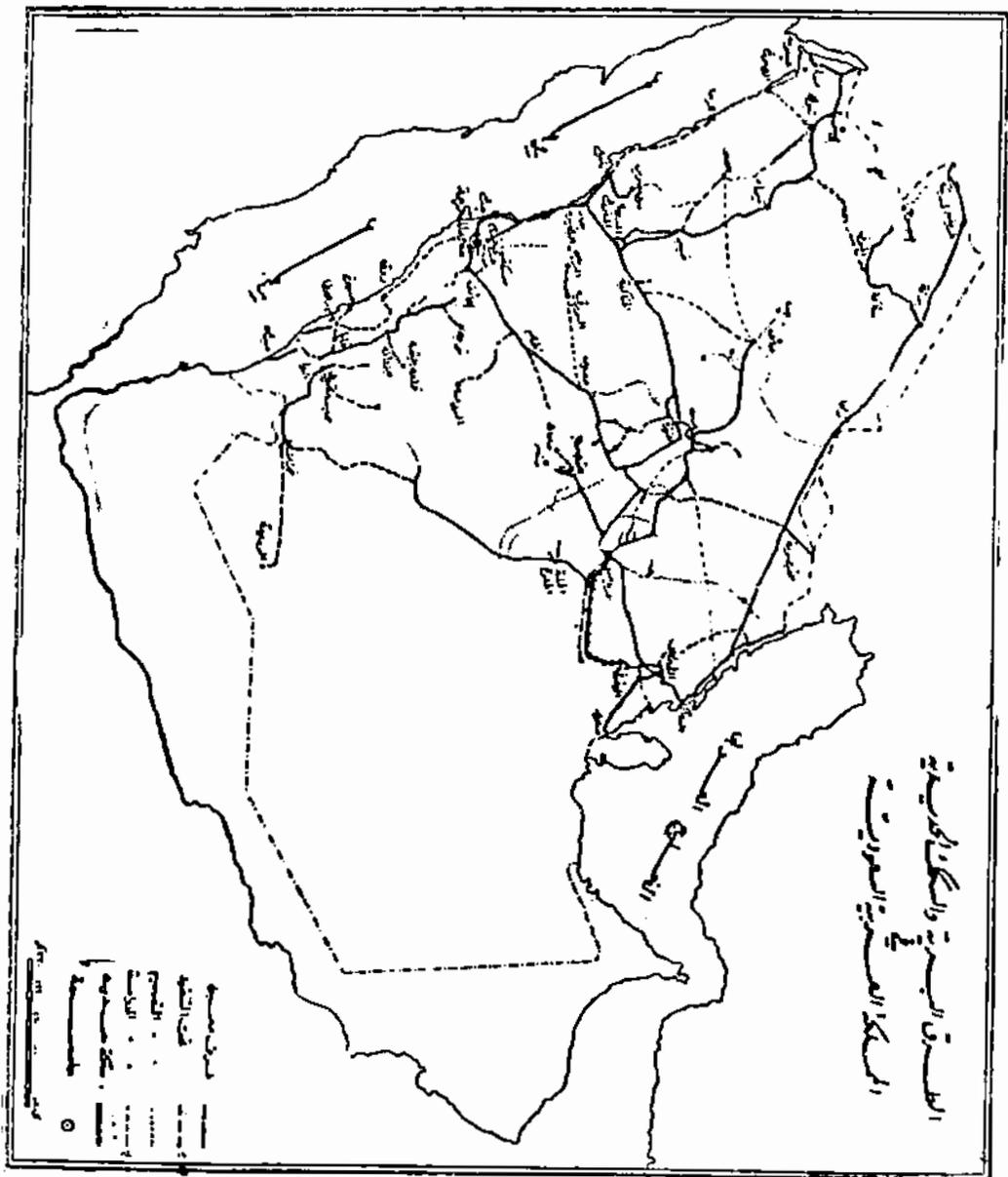
معين ونجران ثم مكة ويثرب ثم العلا إلى مدائن صالح إلى تباه وفي النهاية إلى بترأ وساعد هذا الدرب على نمو وازدهارالمدن الواقعة عليه .

(ب) درب جرا - بترأ : ويتجه شرقاً إلى الحفوف ثم إلى شمال اليمامة عند موقع الرياض الحالي تقريباً ثم يتجه إلى الشمال الغربي موازياً لجبل طويق ثم يتجه غرباً إلى بريدة ومنها إلى حايل ثم إلى تباه ومنها إلى بترأ .

(ج) درب جرا - مأرب : يبدأ من جرا على الخليج العربي ومنها إلى واحة الحفوف شرقاً ثم إلى اليمامة ثم إلى وادي الإقلاح وبعدها وادي الدواسر ثم وادي النجران ثم مأرب . وجدير بالذكر أن الطرق التجارية السابقة تختلف في أهميتها ، فالطريق الأول : مأرب بترأ عالمي من ناحية وعلى طوله يحدث انقطاع ميكانيكي في النقل والمواصلات من السفينة إلى القوافل إلى السفينة على ساحل البحر المتوسط بينما الطريقان الثاني والثالث يغلب عليهما المحلية من العالمية ، لأنهما يقعا في ظل الطريق السابق مع الطريق العالمي الخليج ( البصرة ) البحر المتوسط . وهذا الانقطاع التجاري والميكانيكي الذي يتمتع به الطريق العالمي الأول ساعد على نشأة المدن وازدهارها في المنطقة الغربية دون سائر أجزاء المملكة ولما تم اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح أدى إلى تحول التجارة عن الطرق العالمية التجارية السابقة مما ساعد على الاضمحلال الاقتصادي للمنطقة الغربية والانكماش إلى الداخل ( إلى الأصل الرعوى ) مما ساعد على ازدهار الحياة السياسية في الداخل وظهور الحركة الوهابية في الثلاثينات من القرن الثامن عشر يعتبر انعكاساً لهذا التغير في الحياة الاقتصادية . كل هذا يعكس تغير أهمية المرقع عبر الزمن .

ولم تدبل الحياة الاقتصادية في المنطقة الغربية بعد تحول التجارة بل أبقى العامل الديني على استخدام الدروب السابقة كدروب للحجاج وازدهار المنطقة الوسطى من المنطقة الغربية كما سبلى الإشارة إلى ذلك .

والخلاصة : كان لتغير أهمية موقع شبه الجزيرة العربية عبر الزمن أثره في تغير الأهمية النسبية والاقتصادية لمناطق المملكة ، وأثره في وزن المملكة ككل ، كما



كان له أثره في انتقال مركز الثقل السياسي والاقتصادي من المنطقة الغربية إلى المنطقة الوسطى أثر اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ، لذا يزداد العمران حداثة في الداخل عن الغرب ، ساعد عليه كما سبيل اكتشاف البترول في المنطقة الشرقية .

### (ب) السكك الحديدية :

تعتبر السكك الحديدية بداية لثورة النقل الحديث في بداية القرن العشرين في المملكة السعودية الأردنية إلى المدينة المنورة ، ويبلغ طوله ٧٣٠ كم ، وقد خرب هذا الخط الحديدى في المملكة أثناء الحرب العالمية الأولى .

وقد تتبع هذا الخط الدرب القديم ( الطريق التجارى العالمى - مأرب - بتر ) من قعة الدورة إلى تبوك في مسافة تبلغ ١٢٠ كم ، ومن تبوك إلى الجنوب والجنوب الشرقى إلى مدين صالح والعلا لمسافة ٣٩٨ كم وتستمر لمسافة ٣١٢ كم حتى المدينة المنورة ، وقد أحيا هذا الخط المدن الواقعة على الدرب التجارى العالمى القديم والتي اكتسحت عقب كشف رأس الرجاء الصالح لفترة من الوقت ، وساعد الخط على ردهار قرى أخرى على نفس الطريق والتي تحولت إلى مدن . وتقوم الآن الإجراءات لإعادة بناء وتشغيل هذا الخط الحديدى .

أما سكة حديد الدمام انشئت في ١٩٤٧ من الدمام والرياض ، ويبلغ طوله ٥٦٥ كم ماراً بالظهران والمخوف ثم حرض إلى الخرج حتى الرياض ، ويعتبر خط حديد الدمام - الرياض الأساس الأول لازدهار العمران والمدينة في إقليم الإحساء ، وظهرت على طول الخط عديد من المدن ومراكز العمران مثل محطة حرض - عنان - الجديدة - المحترقة - المطيرى - أبيقى .

### (ج) الطرق الحديثة :

بدأت حركة بناء الطرق عام ١٩٥٤ ، وقد وصلت أطوالها حتى ١٩٧٧ ( ١٢ ألف كيلومتراً ) ويبلغ مسافة الطرق الممهدة ٠٠٥ كم / كم<sup>٢</sup> ، كما يوجد ٧٨٢٥ كيلومتر من الطرق الريفية التي تصل ٣٢٦٥ قرية<sup>(١)</sup> ، ومن المقرر خلال

(١) وزارة التخطيط ، خطة التنمية الثانية ، ١٣٩٥ - ١٤٠٠ ، ص ٦٢٣ .  
رياض . المملكة العربية السعودية .

الخطة الخمسية الحالية ١٩٧٥ - ١٩٨٠ إتمام إنشاء ١٣٠٦٦ كيلومتراً من الطرق الرئيسية والثانوية والطرق الفرعية الممهدة .

ومن خريطة الطرق البرية يتبين أنها تأخذ محاور عرضية ، أهمها الدمام - الرياض - الطائف - مكة ، والمحور الثانى ، الدمام - الرياض - بريدة - المدينة - والمحور الثالث : الدمام - الرياض - نجران ، والمحور الرابع ، الدمام - رفحا - الحديثة - الجوف ، وتفتقر الشبكة إلى محاور طولية كافية ، عدا المحور الساحلى الغربى غير المتصل .

وتختلف أطوال الطرق من إقليم إلى آخر بدرجة طفيفة إذ تبلغ ٣٣٥٧ كم فى الحجاز ٣٠٠ فى الإقليم الشرقى و ٣٢٠٠ كم فى إقليم نجد .

نظراً للمحدثة النسبية لثورة النقل على الطرق البرية فى الستينات والسبعينات فإنها لم تأخذ الوقت الكافى لنشئة مدن جديدة أو مراكز عمران جديدة ، بل كن دورها الحقيقى فى العقين الأخيرين هو ازدهار ونمو واتساع المدن ومراكز العمران السابقة عليها .

وقد تابعت بعض الطرق الحديثة الوديان والدروب القديمة فى كثير من قطاعاتها وهذا إحياء لدور الطرق القديمة ، وبالتالي فلن مراكز العمران التى كانت واقعة على الدروب القديمة شهدت فترتين ازدهار ، فترة ازدهار الدروب القديمة وفترة الطرق الحديثة الحالية .

#### (د) خط التابلاين :

وقد أنشأ خط التابلاين فى سنة ١٩٥٠ ليمتد من الدمام إلى صيدا ويبلغ طوله ٥٧٢,٨ كم ماراً بأقصى شمال المملكة ، وقد خلقت محطاته مراكز عمرانية مدنية أهمها - القصومة - رفحا - لوقه - المعانية - العويقلية - الجديدة - البويصى - حزم الحلاميد - وطريف ، وقد كانت بعض المراكز السابقة مراكز قديمة رعوية ازدهرت بوجود الخط .

#### (هـ) النقل الجوى :

كان لاستخدام النقل الجوى فى النقل الداخلى أثره الكبير فقط فى ازدهار وتوسع المدن السعودية ذات المهابط الجوية ، ومن خريطة النقل الجوى يتبين



أما تتبع نفس المحاور العرضية للطرق البرية خاصة العرضية ، ومن الظهران إلى نجران وأبها وجيزان وبيشة ، والثاني الظهران إلى الطائف وجدة ، والثالث الظهران إلى المدن الشمالية القصيم -- حائل -- الجوف -- تبوك ساعد على ازدياد أهمية قطاع النقل الجوي السريع اتساع الرقعة الصحراوية وارتفاع مستوى الدخول .

### ( و ) الموانئ :

ترواح الموانئ السعودية بين موانئ استحدثت تماماً مثل رأس التنورة على الخليج العربي ، ومدن موانئ كانت في الاصل قرى صغيرة الحجم كالجليل وينبع وجيزان ومدن موانئ ازدهرت بعد أكتسابها وظيفة الميناء ازدهاراً كبيراً مثل الدمام وجدة .

وقد بلغ ازدهار بعض المدن إلى حد أن تلاحت مع مدن وقرى داخلية تقع في ظهيرها مما أوجد مجمعات حضرية مركبة كما هو الحال ( الدمام - الخبر - الظهران ) و ( جدة - الرويس ) ومدينة جدة على وشك الالتحام مع مدينة مكة التي تبعد عنها ٧٠ كيلومتراً وذلك بنمو العمران على طول الطريق بينهما .

### ثالثاً : الاستغلال الاقتصادي للبتروك :

كان للبتروك أثره الكبير في تعمير المنطقة الشرقية والمملكة عامة ، ويمكن أن نفرّد تأثير البتروك في النقاط التالية :

( ١ ) كانت حقول البتروك والمعسكرات القائمة على استغلالها تمثل نويات مراكز عمرانية جديدة في المنطقة مثل أبقيق - عين دار - العمانية - حرض - الحراسانية . الخ . ومن أمثلة المدن العمالية المخططة تخطيطاً حديثاً لعمال البتروك مدينة الخبر وقد كانت بعض هذه المراكز قرى واقعة في مجال حقول البتروك .

( ٢ ) قد خلق استغلال البتروك شبكة من الطرق البرية التي أنشأتها شركات البتروك مثل تلك التي تصل من الظهران وحقول البتروك أكثر من ٩٠٠ كم ، الدمام - خريص ، الخبر - الدمام ، مطار الظهران - معسكر الدمام . الخ ، وتبلغ الآن أطوال الطرق في منطقة الأحساء ٣٠٠٠ كم يرجع معظمها إلى شركات البتروك ترجع أهمية هذه الشبكة من الطرق في خلق مراكز

عمرانية جديدة وأعادة توزيع السكان ، وخلق هيراكية لمراكز العمران في المنطقة .

( ٣ ) البترول والموانئ : يقف البترول وراء إنشاء وازدهار معظم الموانئ السعودية ، فتوجد بعض الموانئ لتصدير البترول فقط مثل رأس تنورة ، والبعض الآخر ازدهر نتيجة لتنوع وزيادة الواردات لتغطي متطلبات الحركة الإنشائية والعمرانية التي تشهدها المدن السعودية . الخ ، ولتنوع الكبير لزيادة القوى الشرائية لسكان المملكة .

( ٤ ) صناعة البتروكيماويات : قد قامت على استخراج البترول صناعة التكرير في رأس الثنورة والأسمدة في الدمام مما زاد من تضخم الدمام للهجرة إليها سواء من المناطق المحيطة بها أو من الخارج .

والخلاصة منذ اكتشاف البترول شهدت المملكة والمدن السعودية ثورة حضرية وعمرانية أساسها تضخم عوائد البترول وازدياد الدخل القومي ودخل الفرد وخاصة بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ ، فضلا عن عملية استقرار الرحل في الأعمال الحضرية والأعمال البترولية في المناطق المدنية بصفة عامة . وقد تظهر من محاولة إيجاد معامل ارتباط ظاهرة البداوة وظاهرة المدنية نجد أنها قوية بعض الشيء (٦٤) (١) .

#### رابعا : التصنيع والصناعة :

ولاشك أن محاولات الصناعة في المملكة في بدايتها الأولى ، وتطور الصناعة في المستقبل سيخلق ثورة أخرى في السكان والمدنية ، وفي محاولة لقياس مدى ارتباط الصناعة ومؤسساتها وأحجام المدن في بعض المدن التي يوجد بها صناعة تبين أن العلاقة قوية بعض الشيء (٦٦) .

وفي الخطة الحالية يجري إنشاء مراكز صناعية كبيرة كاملة في الجبيل وينبع وجيزان للصناعات الثقيلة ، وإن كانت هذه المراكز قديمة فإن تحولها إلى مراكز صناعية كبيرة سيعيد توزيع المدن السعودية حسب أحجامها .

(١) قيست المعامل بين نسبة السكان الرحل وبين سكان المدن :

$$\text{معامل الارتباط} = 1 - \frac{(12105)6}{(1-169)13} - 1 = \frac{789}{5184} = 0.152$$

خاصا : عوامل أخرى :

هناك عدة عوامل أخرى أثرت في توزيع العمران وازدهارها من مكان إلى آخر ، وأن كانت لها صفة محلية بدرجة أو بأخرى مثل العامل الديني والعامل الإداري .

#### (أ) العامل الديني :

كان أوجود بيت الله الحرام بمكة المكرمة أن ازدهرت مدينة مكة نتيجة مواسم الحج والعمرة<sup>(١)</sup> ، وينطبق هذا على المدينة المنورة ، وقد أدى هذا إلى خلق سوق تجارية رابحة للناطق المحيطة بها ، وكان للعامل الديني أثره في ازدهار ميناء جدة ( ميناء الحجاج ) ولولا العامل الديني لقل شأن مدن المنطقة الغربية تماماً بعد أفول التجارة العالمية بعد ١٤٩٨ م .

#### (ب) العامل الإداري :

تأثر النمو الحضرى بالنظام الإدارى للبلاد ، فالمدن السعيدية تستمدسلطتها من مركزها الإدارى الذى تتمتع به ، وتوجد كثير من الأمثلة التى تؤكد هذه الحقيقة ، فالرياض العاصمة الإدارية للدولة ، لذا ارتفع عدد سكانها ( حسب التقديرات ) من ١٨٥ الف نسمة سنة ١٩٦٢ إلى ٤٢٠ الف نسمة سنة ١٩٧٢ بمعدل زيادة سنوى ٨,٥٪ وفى التعداد الأخير بلغت ٦٧٠ الف نسمة .

واقدم تحولت الكثير من القرى والمدن الصغيرة إلى مدن متوسطة ومدن كبيرة عندما أصبحت مراكز إدارية مثل الجمعة عاصمة سدير التى يصل عدد سكانها الآن ١١,٦٠٨ نسمة والخرج ٤٢,٣٤٧ الف نسمة ، ونجران ٤٧٥٠١ نسمة ، فى تعداد سنة ١٩٧٤ .

---

(١) اذ قال تعالى ( ربنا انى أسكنت من ذريتى بواد غير ذى زرع عند بيتك المحرم ربنا ليقيموا الصلوة . فأجعل افئدة من الناس تهوى اليهم وأرزقهم من الثمرات لعلهم يشكرون - صدق الله العظيم ) .