

# القاهرة ٢٠٥٠ وعاصمة جديدة لمصر

رؤية مستقبلية لعمران مصر وعاصمتها في منتصف القرن الحادى والعشرين

الآراء الواردة في هذه الورقة تعبر عن رأى الباحثين  
ولا تعبر عن توجهات مركز الدراسات المستقبلية أو وجهة نظره

د. عباس محمد الزعفرانى

أ. د. محمد عباس الزعفرانى

سبتمبر ٢٠٠٧

## قائمة المحتويات

٢.....	عرض عام
٤.....	القسم الأول: مصر ٢٠٥٠ ومستقبل العمران في مصر
٧.....	القسم الثاني: العاصمة المصرية في ٢٠٥٠
١٨.....	القسم الثالث: اختيار موقع العاصمة الجديدة
٢٥.....	القسم الرابع: تجارب مصر والعالم في نقل العواصم
٣٥.....	التوصيات
٣٩.....	المراجع

## عرض عام

مصر..

دولة... بدأ بها تاريخ الدول...

مصر... أول دولة مركزية... وصاحبة أول عاصمة...

مصر... تستحق أن تكون لها عاصمة جديدة... تليق باسمها.. وتاريخها...

والقاهرة...

عاصمة مصر لمدة تزيد عن ألف عام.

مدينة ثرية بتاريخها، مثقلة بأعباء حاضرها، متطلعة بمزيج من الأمل والقلق لمستقبلها...

مدينة تتأرجح مشاعر زائريها وساكنيها بين الانبهار بنشاطها وحيويتها وضخامتها...

والتنوع والثراء والجمال الذي يقدمه نيلها وتاريخها وفنونها...

وبين الضيق من زحام شوارعها وضوضائها وتلوثها!

هل يمكن أن تكون القاهرة التي نعرفها اليوم عاصمة لمصر بعد نصف قرن؟

وهل التغيير الذي تمر به يقودها نحو مستقبل أفضل يؤهلها لأن تكون عاصمة أفضل مما هي اليوم؟

هل يجدى تكثيف الجهود لتطوير القاهرة لتصبح صالحة لدور العاصمة في مصر المستقبل؟

أم الأفضل أن تكون لمصر عاصمة جديدة؟

إن المصريين يتطلعون إلى مستقبل لمصر...

من خلال رؤية طموح... لمصر جديدة!

فهل يأملون في عاصمة جديدة... لمصر جديدة؟

تحاول هذه الورقة طرح رؤية مستقبلية لعاصمة مصر بعد نصف قرن

وتبنى هذه الرؤية على محاولة للإجابة عن مجموعة من التساؤلات:

- هل يمكن دراسة مستقبل عاصمة مصر ٢٠٥٠ خارج إطار رؤية عامة لمصر ٢٠٥٠؟
- هل تكون مصر ٢٠٥٠ هي نفسها مصر التي نعرفها اليوم؟
- هل يمكن أن تكون عاصمة مصر ٢٠٥٠ هي نفسها العاصمة التي نعرفها اليوم؟
- هل يمكن أن تفي القاهرة الحالية بمتطلبات عاصمة دولة حديثة في القرن الحادى والعشرين؟ وهل يمكن تطويرها لتفى بهذا الدور؟
- هل يمكن أن تستمر القاهرة قطب التنمية والاستثمار الأوحد في مصر؟
- هل من الممكن نظريا وعمليا إنشاء عاصمة جديدة لمصر؟
- إذا كان لمصر بعد نصف قرن عاصمة غير القاهرة، فماذا سيكون مصير القاهرة الحالية؟

وإجابة السؤال الأول تبدو بديهية! فلا يمكن دراسة مستقبل عاصمة مصر بعد نصف قرن خارج إطار رؤية مستقبلية كلية لمصر. فعاصمة أية دولة جزء من منظومة متكاملة، تقوم بدور محدد فيها، ترسمه رؤية إستراتيجية للدولة، أهم ملامحها فلسفة الحكم والإدارة، من حيث المركزية أو اللامركزية، كما يحدده التوزيع المكانى لسكانها وأنشطتها، ووضعها من الخريطة الدولية والإقليمية، وغير ذلك من العوامل التى سيرد ذكرها تفصيلا فى هذا العدد من السلسلة.

ولهذا يبدو من الضرورى أن نتصور وضع مصر بعد نصف قرن من اليوم، ونرى موقع العاصمة من هذا التصور، لتكون جزءا متكاملا من منظومة متكاملة.

## القسم الأول

## مصر ٢٠٥٠ ومستقبل العمران في مصر

- هل يمكن دراسة مستقبل عاصمة مصر ٢٠٥٠ خارج إطار رؤية عامة لمصر ٢٠٥٠؟

تبدو إجابة هذا السؤال بديهية! فلا يمكن دراسة مستقبل عاصمة مصر بعد نصف قرن خارج إطار رؤية عامة لمصر. فعاصمة أى دولة جزء من منظومة متكاملة، تقوم بدور محدد فيها، ترسمه رؤية إستراتيجية للدولة، أهم ملامحها فلسفة الحكم والإدارة، من حيث المركزية أو اللامركزية، كما يحدده التوزيع المكانى لسكانها وأنشطتها، ووضعها من الخريطة الدولية والإقليمية، وغير ذلك من العوامل التى سيرد ذكرها تفصيلا فى هذا العدد.

ولهذا يبدو من الضرورى أن نتصور وضع مصر بعد نصف قرن من اليوم، ونرى موقع العاصمة من هذا التصور، لتكون جزءا متكاملا من منظومة متكاملة.

وهذا ما ينقلنا للسؤال الثانى وهو:

- هل ستكون مصر بعد نصف قرن هى نفسها مصر التى نعرفها اليوم؟

## حتمية الامتداد العمرانى لمصر:

من الطبيعى أن تختلف مصر ٢٠٥٠ عن مصر اليوم، فمن المتوقع أن يصل سكان مصر عام ٢٠٥٠ ضعف عدد السكان الحالى أو يزيد إذا استمرت معدلات النمو السكانى على ما هى عليه اليوم (يتضاعف عدد السكان خلال ٣٥ عاما مع معدل نمو سنوى ٢٪) أى أن هناك شعبا مماثلا فى الحجم للشعب المصرى الحالى سيضاف إلى سكان مصر الحاليين، ويعنى هذا ببساطة أننا إذا أردنا أن نحتفظ بنفس القدر من الزحام الذى نعيشه اليوم، فعلىنا أن ننشئ "مصر ثانية" خلال ٣٥ عاما لتستوعب الشعب المصرى الثانى القادم!. فمصر التى نعرفها اليوم تعانى من التضخم السكانى، متمثلا فى الكثافة السكانية العالية، بمعنى أن هناك عدداً كبيراً من البشر يعيشون على مساحة ضيقة من الأرض، فما يقارب ٧٥ مليون فرد يعيشون على ٤٥ ألف كيلومتر مربع (أقل من ٥٪ من مساحة مصر)، وهى كثافة تزيد على ١٦٠٠ فرد فى الكيلومتر المربع الواحد، وهى أعلى من كثافة الصين التى ينتشر سكانها البالغ عددهم المليار وربع على أكثر من ثلث مساحتها، فمشكلة مصر السكانية مشكلة كثافة لا مشكلة عدد.

فالكثافة الحالية أضعاف ما يجب أن تكون عليه ليتمكن للإنسان المصرى أن يحيا حياة كريمة، ومعظم المشاكل التى نعانى منها فى المعمور المصرى نتيجة مباشرة لهذه الكثافة، من تكدس وتزاحم واختناق مرورى، وتآكل الأرض الزراعية والتلوث البيئى، مع ما يسببه كل ذلك من خسائر صحية ونفسية، وخسائر اقتصادية ووقت مهدر ونفقات هائلة لعلاج المشاكل التى يخلقها التكدس، ومشاكل اجتماعية متمثلة فى أخلاق الزحام كالعصبية والعنف والجريمة. فتطوير مصر بشكل عام يرتبط بخفض هذه الكثافة، لأن القضاء على التكدس على المدى البعيد يضمن علاج المشكلة من جذورها، بدلا من الاستمرار فى إهدار المال فى إصلاح آثارها. وهو ما يعنى ضرورة زيادة المعمور المصرى خلال الخمسين عاما القادمة، ليصبح ضعف ما هو عليه اليوم كحد أدنى للحفاظ على المستوى الحالى، أو مضاعفته ثلاث أو أربع مرات لخفض الكثافة بشكل ملموس، وبدء حل المشكلات المزمنة التى تعانى منها مصر. وهو ما يعنى أن النمو خارج المعمور الحالى حتمية وليس اختيارا.

### محاور التنمية المرتبطة بالتوسع العمرانى:

إن الزيادة فى مساحة المعمور المصرى تعنى ضرورة توسع النشاط الاقتصادى والعمرانى على أربعة محاور رئيسية للتنمية:

#### ١- التوسع فى الظهير الصحراوى لوادى النيل:

توسع زراعى على جانبى الوادى والدلتا فى الظهير الصحراوى وذلك لتخفيف الزحام فى هذه المناطق، وإنشاء مدن وقرى جديدة فرعية ومجاورة للوادي والدلتا، تكون من النوع الزراعى والصناعى على شكل امتدادات للأقاليم الحالية. وقد تمَّ ذلك تقريبا بالتوسع الزراعى شرق وغرب الدلتا، ويبقى الجهد الأهم وهو استصلاح وتعمير الظهير الصحراوى لوادى النيل بالصعيد.

#### ٢- الإقليم الشرقى: (ساحل البحر الأحمر وسيناء):

لقد أصبح هذا الإقليم الوجهة الأولى للسياحة فى مصر، نتيجة المقومات المعروفة به، وبقي أن يستغل النشاط السياحى كقاطرة للتنمية والتوطين السكانى بهذا الإقليم، عن طريق تعميق وتنويع النشاط الاقتصادى بهذه المنطقة ليشمل التعدين والصناعة والمعلومات والخدمات والتجارة، ويصبح نموذجا لعمران واقتصاد القرن الحادى والعشرين. مع الأخذ فى الاعتبار إمكانياته المستقبلية فى الطاقات

المتجددة كطاقة الرياح والطاقة الشمسية وما تتيحانه من فرص لتحلية مياه البحر والاعتماد عليها في الزراعات التصديرية عالية التقنية والإنتاج.

وتظهر أهمية خاصة للتوطين في هذا الإقليم خاصة في سيناء، لأنها إقليم المواجهة الدائمة مع الأخطار القادمة من الشرق، سواء في العصور السابقة أو في الحاضر أو في المستقبل، فتنغير أسماء الغزاة والمعتدين، ولكن تبقى سيناء هي منطقة الدفاع الأولى عن مصر.

### ٣- الإقليم الغربي :

إقليم صحراوي يضم الصحراء الغربية، أكبر صحراء في مصر، وهي أمل جديد في الزراعة نظرا لتوافر المياه الجوفية، والخامات الطبيعية التي يمكن قيام صناعات عليها. وينقسم الإقليم الغربي إلى :

- أ- الإقليم الجنوبي: ويضم الواحات الداخلة والخارجة وشرق العوينات وغرب بحيرة ناصر، وترجع أهميته لإمكان استزراع مساحات كبيرة نظرا لإمكانية ربطه ببحيرة السد العالي (توشكي)، ويعتبر إقليماً زراعياً رئيسياً ومركزاً للصناعة المرتبطة بالزراعات والخامات المعدنية.
- ب- الإقليم الأوسط: ويضم الفرافرة والواحات البحرية كإقليم زراعي وصناعي لوجود الخامات وأهمها الحديد في الواحات البحرية، وإمكانية اكتشاف البترول في الفيوم.
- ج- الإقليم الشمالي: ويضم سيوه والقطارة وغرب الدلتا، وهو إقليم زراعي صناعي، وتزيد أهميته بعد إمكانية مده بمياه النيل إلى منخفض القطارة مثل منخفض الفيوم.

### ٤- الإقليم الساحلي الشمالي:

يتميز بمناخه المعتدل وموقعه الممتاز الملائم للتجمعات السكنية على طول ساحل البحر الأبيض المتوسط في الشمال، ويتميز هذا الإقليم بمميزات كثيرة تسهل إمكانية تنميته سكنياً وسياحياً وصناعياً في مناطق تواجد الخامات، وزراعياً نظراً لإمكانية توصيل مياه النيل إليه ونظراً لأنه إقليم ساحلي، يمكن إقامة موانئ عالمية وسياحية، وكذلك إنشاء مناطق حرة. وإن كان النشاط الرئيسي به الآن هو السياحة الداخلية، ففرص تنميته بالسياحة الخارجية وباقي الأنشطة الخارجية مثل التجارة ما تزال قائمة.

## القسم الثانى

## العاصمة المصرية فى ٢٠٥٠

هل يمكن أن تكون عاصمة مصر ٢٠٥٠ هى نفسها العاصمة التى نعرفها اليوم؟ وما الذى يجب أن تكون عليه عاصمة مصر ٢٠٥٠؟ إن أى مدينة فى القرن الحادى والعشرين يجب أن تفى بعدة متطلبات ليمن اعتبارها مدينة ذات ظروف معيشية مقبولة بمقاييس هذا القرن، تتلخص فى أن تكون:

- المدينة الآمنة المريحة لسكانها والمحبية لهم، والمرحبة بزوارها.
- المدينة الخضراء، أى المدينة البيئية، التى توفر بيئة صالحة لسكانها، ولا تضر بالعناصر البيئية للأرض.
- المدينة الذكية، التى يسهل فيها الاتصال الداخلى والخارجى، والتى تقدم لسكانها الخدمات الذكية التى توفر وقتهم وجهدهم الثمين، وتجذب الفئات الأذكى للسكن بها.
- المدينة العالمية، وهى المدينة التى تحسن الاتصال بالعالم وتحسن استقبال زوارها وتأمينهم وإعاشتهم والترفيه عنهم، وتجذب رؤوس الأموال ومقار الشركات العالمية.

والقاهرة يصعب أن تفى بهذه المتطلبات أو تقوم بهذا الدور الآن للعديد من الأسباب التى تناقشها الصفحات التالية. مما يقود لضرورة التفكير فى عاصمة جديدة لمصر، تكون جزءاً لا يتجزأ من الأمل فى مستقبل مشرق لمصر.

## حتمية إنشاء عاصمة جديدة لمصر:

- الأسباب العمرانية.
- الأسباب الأمنية.
- الأسباب العسكرية.
- الأسباب البيئية.
- الأسباب السياسية.
- الأسباب الاقتصادية.



الأسباب الاجتماعية.

### الأسباب العمرانية:

هناك العديد من الأسباب التي تجعل القاهرة بيئة غير صالحة لمدينة تحقق الحد الأدنى المقبول من الظروف المقبولة عمرانيا، ناهيك عن أن تكون عاصمة لدولة ناهضة فى القرن الحادى والعشرين. ويمكن تلخيص ذلك فى عدة عوامل هى :

#### • الكثافة السكانية العالية:

فالقاهرة واحدة من أكثف مدن العالم، إن لم تكن أكثفها على الإطلاق، فهى أكثف سكانيا من معظم مدن الصين (باستثناء هونج كونج)، فإذا كان هناك سبب لقبول وجود هذه الكثافات العالية المدمرة فى مدن أو دول تعاني من محدودية المساحة مثل هونج كونج أو سنغافورة، فما السبب لوجودها فى مصر ذات المليون كيلومتر مربع؟ الكثافة العالية، بمعنى أن هناك عدد كبير جدا من البشر يعيشون على مساحة ضيقة من الأرض على أفضل التقديرات الكثافة السكانية الإجمالية بالقاهرة ١٦٠ فرداً على الفدان.

نصيب الفرد من مساحة مدينة القاهرة ٣٣ متراً مربعاً (تقريباً غرفة ٥م × ٦م!) للقيام بكل مهامه من سكن وعمل ومدارس ومستشفيات وطرق! مثلاً نصيب الفرد من مساحة المدينة فى لندن التى تعد من أشد مدن أوروبا ازدحاما ٢٠٠ متر مربع، أى ستة أضعاف نصيب الفرد فى القاهرة! كيف يعيش الناس ويحققون احتياجاتهم من سكن وعمل وتعليم وعلاج فى سدس المساحة المطلوبة.

كيف يتم توفير مساحة من الطرق تكفى لحركة ١٥ أو ٢٠ مليون فرد؟ نحن لدينا سدس مساحة الطرق المطلوبة للحركة أو سدس مساحة الأرض المطلوبة للحياة الكريمة أو لدينا ٦ أضعاف عدد السكان الذى تستوعبه القاهرة الحالية.

#### • حركة المرور وصعوبة المواصلات (شبكة الطرق من العصور الوسطى لمدينة فى القرن الحادى والعشرين):

تعانى القاهرة من نقص شديد فى مساحة الطرق نتيجة الكثافة العالية بها، ولكن المشكلة تتجاوز النقص لسوء تخطيط القدر المحدود المتاح من الطرق. فالقاهرة مدينة عمرها ألف عام، وقلبها التجارى عمره ١٥٠ عاماً، وشبكة الطرق الرئيسية عمرها ٥٠ عاماً.

لا هذه ولا تلك مهينة لتحمل حركة ١٥ أو ٢٠ مليون فرد، وفى غياب شبكة جيدة ومحترمة وسريعة للنقل العام، يضطر هؤلاء للاعتماد بشكل متزايد على السيارات الخاصة التى تزيد من كثافة المرور لتتنقل عددا محدودا من الأشخاص. والنتيجة القاهرة تختنق، والوضع يزداد سوءاً يوماً بعد يوم.

القاهرة مريض يعانى من تصلب الشرايين، وانسدادها بجلطة مرورية خطر قائم فى كل لحظة لأى سبب وهذا خطر على حياة القاهرة، وعلى اقتصادها، وعلى صحة سكانها الجسدية والنفسية، والحل على مستوى آخر غير إدارة المرور، وغير محاضرات حسن السلوك للجمهور، الحل يجب أن يكون على مستوى التخطيط العمرانى الشامل ذى الرؤية المستقبلية

### التدهور العمرانى والعشوائيات:

كنتيجة لزيادة الطلب على السكن والنشاط الاقتصادى فى القاهرة، يزداد الطلب على أراضى البناء وترتفع أسعارها، وتزداد الكثافة البنائية لتحقيق أكبر أرباح ممكنة، فيصبح من الصعب على الشخص العادى توفير مسكن ملائم، ونظراً لعدم وجود سياسة عمرانية واضحة وبعيدة المدى للقاهرة، ولا لتوفير الإسكان فيها للمهاجرين الجدد أو للنمو الطبيعى للسكان، فإن النتيجة ظهور العشوائيات، والمزيد من التخبط العمرانى، الذى تبعه تدهور اجتماعى وأمنى.

وهكذا وصلنا لحالة القاهرة التى تستعصى على الحلول التقليدية، فلم يعد مجدياً فتح كوبرى هنا أو نفق هناك، بل لا بد من حلول جذرية أولها نقل كامل للعاصمة السياسية والإدارية والخدمات المركزية، ثم إنقاذ القاهرة بعد تخفيف الأعباء عنها لتقوم بدور العاصمة الاقتصادية والثقافية لمصر.

## الأسباب البيئية:

نتيجة الكثافة السكانية العالية، يزداد التلوث البيئي نتيجة تركيز الملوثات فى مساحة محدودة، ونتيجة التكدس العمرانى تتباطأ حركة الهواء ويقل تشتيت الملوثات فى الجو، ونتيجة قلة الفراغات والمناطق الخضراء لا يتم امتصاص الملوثات، ونتيجة بطء حركة المرور يزداد انبعاث الملوثات من عادم السيارات ويزداد تعرض ركابها لهذه العوادم بدرجات ومدد أكبر، فإذا أضفنا إلى ذلك تركيز الصناعات الملوثة فى القاهرة، وصلنا إلى صورة قاسية لبيئة هذه المدينة، تزداد قسوتها بالضوضاء والتلوث السمعى والتلوث بالمخلفات الصلبة والتلوث البصرى الذى يشوه ملامح القاهرة الجميلة.

## الأسباب الأمنية:

### • تأمين رجال الدولة والمؤسسات السياسية:

نتيجة الكثافة العالية، والازدحام المرورى، والتداخل بين الأجهزة السياسية (رئاسة الجمهورية، مجلس الوزراء، المجالس النيابية، الوزارات والسفارات والقنصليات الأجنبية) وبين سكان المدينة والأنشطة الاقتصادية يصعب تأمين حركة رجال الدولة وزوارها وإهدار عدد كبير من ساعات العمل فى الشوارع المزدحمة والضيقة، ويسبب مشاكل كبيرة للمدينة المزدحمة عند محاولة فرض إجراءات الأمن الضرورية لتأمين حركة رجال الدولة.

فمن الصعب على رجال الأمن القيام بمهامهم فى مدينة مزدحمة لم تخطط أبداً بطريقة تسهل تأمين حركة رجال الدولة (عكس موسكو مثلاً)، متمثلاً فى صعوبة منع المهاجمين من الاقتراب من الشخصية المطلوب حمايتها، ومن الأصعب القيام بذلك بدون إبعاد الناس عن مصالحتهم لفترات قد تطول أو تقصر، كما أنه من الصعب تعقب الجناة بعد الحوادث نتيجة بطء الحركة الطبيعى وذوبان الجناة فى الزحام البشرى.

وعلى المستوى العملى أصبح من الأيسر عقد المؤتمرات واللقاءات الدولية العامة بشرم الشيخ أو الغردقة أو غيرها من المدن الهادئة تفادياً لمصاعب التأمين، وللمشاكل التى تحدث للمواطنين بسبب الإجراءات التى لا غنى عنها. وهكذا أصبحت بعض المدن المصرية تقوم بدور العاصمة السياسية نيابة عن القاهرة بشكل مؤقت.

ولهذا يبدو من الأفضل أمنياً نقل العاصمة السياسية بشكل كامل إلى عاصمة جديدة مخططة عمرانيا وأمنياً لوجود الشخصيات الهامة وحركتهم في مدينة هادئة مكشوفة يسهل تأمينها بدون تداخل أو تأثير سلبي على الحياة اليومية للسكان وهذا هدف يستحق وحده أن يكون سبباً لقرار إنشاء عاصمة جديدة لمصر ومثال لذلك (نقل عاصمة الهند من كلكتا إلى نيو دلهي عام ١٩٥٧ تم لهذا السبب وحده).

#### • تأمين السكان:

إن المشاكل الأمنية في القاهرة المزدهمة لا تمس أمن الدولة ورجالها فقط، بل تمس أمن المواطن العادي أيضاً، حيث أن الكثافة السكانية العالية والتدهور الاجتماعي والاقتصادي والعمراني زيادة معدلات الجريمة وبالتالي فقدان المواطن الشعور بالأمان وزيادة السخط العام على الدولة، ويزداد الأمر سوءاً في العشوائيات التي يصعب على أجهزة الدولة دخولها مما يعني تحولها إلى ملاذ آمن للمجرمين وبسط البلطجية نفوذهم عليها، وهو وضع يصعب قبول استمراره.

وتؤدي مثل هذه الظروف بالقطع لزيادة السخط الشعبي، وهو ما توضحه استطلاعات الرأي التي تشير عادة إلى نقص الرضا الشعبي العام في مناطق الحضر مقارنة بمناطق الريف.

#### • تعثر الإنقاذ في الكوارث:

تعنى الكثافة السكانية العالية وصعوبة حركة المرور زيادة المخاطر على السكان بسبب المخاطر الطبيعية كالزلازل أو الكوارث العمرانية كالحرائق، نتيجة صعوبة الوصول إلى مواقع المشاكل، فكيف تتحرك سيارات الإطفاء أو الإسعاف أو الإنقاذ في حالة وجود كارثة كهذه؟ وكلنا يذكر ما أصاب القاهرة من شلل تام يوم زلزال ١٩٩٢ نتيجة محاولة المواطنين الوصول لمنازلهم في وقت واحد، وتأخر وصول كل أجهزة الإنقاذ، وقد أصبح من المعتاد الآن أن تصل سيارة الإطفاء لموقع الحوادث بعد نجاح السكان في إطفاء الحريق بالتعاون الشعبي، أو أن تصل بعد فوات الأوان إذا كان الحريق أكبر من الإمكانيات الشعبية. إن مدينة تعيش مثل هذه الظروف يمكن أن تدمر تماماً إذا واجهت كارثة متوسطة ولا نقول كارثة كبيرة.

## الأسباب العسكرية:

- القاهرة هدف مغرى للضربات العسكرية المعادية، وذلك لعدة أسباب:
- أكبر تجمع للسكان والأنشطة الاقتصادية والبنية الأساسية فى مصر، مما يغرى من يريد توجيه ضربة موجعة لمصر على تركيز هجومه على هذا الهدف الدسم.
- الكثافة السكانية العالية تسبب خسائر بشرية كبيرة عند التعرض للقصف (خاصة بأسلحة الدمار الشامل التى ازداد انتشارها فى المنطقة) وهو ما يزيد من إغراء المهاجمين، ويضعف الموقف التفاوضى المصرى تحت ضغط التهديد بتوجيه ضربات لهذه المدينة الهائلة.
- الاختناق الموروى وضعف شبكة الطرق يعنى استحالة الإخلاء السريع لتقليل الخسائر عند وجود خطر حقيقى (فلنتذكر تجربة محاولة حظر التجول فى فبراير ١٩٨٦، تم تنفيذ الحظر بعد موعده المقرر بخمس ساعات نتيجة عجز المواطنين عن الوصول لمنازهم). بالإضافة إلى ذلك صعوبة أو استحالة الإسعاف والدفاع المدنى بعد الضربة العسكرية، وهو ما يعنى تضاعف الخسائر بسبب الحرائق وتأخر علاج المصابين.
- التداخل بين الأهداف السياسية والعسكرية والمدنية والتراث الأثرى يزيد الإغراء بالعدوان ويصعب من عملية تقليل آثاره.

## إنشاء عاصمة جديدة لمصر تصبح ضرورة ملحة للأمن القومى:

حيث يساهم ذلك فى دعم أمن مصر عن طريقين:

### ١- إنشاء مدينة للحكم والقيادة العسكرية:

- مؤمنة ضد أسلحة الدمار الشامل تضمن بقاء القيادة السياسية والعسكرية قادرة على إدارة الموقف، وذات شبكات حركة وطاقة واتصال خاصة قادرة على العمل فى أسوأ الظروف.
- مقامة فى العمق الإستراتيجى لمصر بعيدا عن مصادر التهديد ويصعب الوصول إليها دون المرور على عدة خطوط دفاعية.

## ٢- تأمين القاهرة ضد الهجوم المدمر عن طريق:

- تقليل الإغراء بضربها بنقل الأهداف السياسية والعسكرية منها، ونزع الغطاء السياسي عن أى عدو يستهدف ملايين المدنيين بها محتجا بمحاولة ضرب أهداف عسكرية أو سياسية.
  - تقليل كثافتها بحيث تصبح خسائر الضربات أقل بشريا وعمرانيا
  - فتح شرايين للحركة تسهل حركة إخلاء المدينة عند وجود تهديد جدى بضربها.
  - تحسين إمكانيات الإنقاذ وتقليل التأثيرات التابعة مثل الحرائق عن طريق تسهيل حركة معدات وفرق الإنقاذ.
- ومن المفهوم أن القوات المسلحة المصرية قادرة بإذن الله على صد أى اعتداء على مصر، ولا يمكن أن يكون التخطيط العمرانى بديلا عن التخطيط العسكرى، ولكنه يمكن أن يمثل أداة من أدواته، ومساهما متوازعا ينظر لأمن مصر نظرة متكامل مع النظرة العسكرية ولا تتعارض معها.

## الأسباب السياسية والاجتماعية:

## ● المشروع القومى الذى يلتف حوله الشعب:

فوجود مشروع قومى كبير يسبب نقلة نوعية لمصر دائما ما جمع جهود وقلوب المصريين حول الدولة، والمشروع قد يكون سياسيا كتحرير مصر من الانجليز أو تحرير سيناء من الاحتلال، وقد يكون مشروعا عمرانيا مثل بناء السد العالى الذى كان له فعل السحر فى نفوس المصريين، فالشعور بالأمل فى المستقبل يغطى على الشعور بالإحباط فى الحاضر.

## ● تفادى السخط الشعبى:

إن الحالة الصعبة التى تعانى منها القاهرة اليوم، سواء فى الاختناق المرورى المتزايد أو التلوث البيئى أو افتقاد الأمان وغيرها، يتسبب فى حالة متزايدة من السخط الشعبى، والذى يمكن تفاديه بتجديد الأمل فى تخفيف العبء على القاهرة عن طريق نقل العاصمة السياسية. كما يمكنه تفريغ الطاقة الفكرية للمجتمع فى مناقشة الموضوع بشكل جاد ومفتوح وديموقراطى، يستفيد من أفكار الناس المؤيدة والمعارضة، ويستفيد من نقدهم بل وهجومهم بدون فرض وجهة نظر مسبقة.

- **تفادى التشوه الاجتماعى - الجغرافى:**

تفادى تفريغ مصر من الاستثمارات وفرص العمل والخبرات والكفاءات وتركيزها فى القاهرة، وهو ما يخلق تدنيا فى نوعية السكان ومستواهم الاجتماعى فى الأقاليم الأخرى، ويزيد من إغراء القاهرة والمزيد من ازدحامها.

### الأسباب الاقتصادية:

- **هدر الجهد والمال والوقت نتيجة ضعف أداء القاهرة كمدينة:**

فالساعات الكثيرة التى يفقدها العاملون بالقاهرة من يومهم وجهدهم فى محاولة الوصول إلى مقر العمل بدلا من أداء العمل نفسه، كان من الممكن أن تستغل فى العمل والإنتاج، أو على الأقل فى الراحة استعدادا ليوم جديد من العمل.

لقد أجمع خبراء الاقتصاد فى عدة ندوات على أن العاصمة يجب أن تنقل من القاهرة إذا انسدت شرايينها، وهو ما يهدد اقتصادها.

إن السياحة للقاهرة مهددة بسبب ظروفها البيئية والعمرانية، والمناطق البكر فى البحر الأحمر أكثر إغراء من زحام القاهرة، هل يذكر أحد تقرير اللجنة الاولمبية الدولية التى رفضت إقامة الدورة الاولمبية فى القاهرة الذى استند فى رفضه على خطورة الشلل المرورى المتوقع على نجاح الدورة، وخطورة تلوث هواء القاهرة على صحة اللاعبين؟

إن رؤوس الأموال الضخمة التى تنفق لإصلاح المرور فى القاهرة، إذا وجهت نحو نشاط اقتصادى بناء يمكن أن توفر مئات الآلاف من فرص العمل الغالية.

- **استغلال فرص الاستثمار والتمويل:**

هناك فرصة ذهبية تظهر هذه الأيام يمكن أن تكون دافعا للتعجيل بقرار إنشاء العاصمة الجديدة لمصر، وهو الوفرة المالية التى تميز الوضع الاقتصادى فى العالم العربى هذه الأيام، نتيجة ارتفاع أسعار النفط

والظروف الدولية، والتي جعلت رؤوس الأموال العربية لا تجد منفذا حقيقيا للاستثمار مما دفعها إلى الاندفاع نحو استثمارات غير حقيقية مثل المضاربة في البورصة والاستثمار العقاري غير البناء.

ويمكن إذا طرح مشروع مستقبلي يحتاج استثمارات كبيرة مثل عاصمة جديدة لمصر، أن يجتذب رؤوس الأموال العربية والمصرية لتمويله اعتمادا على الأرباح المتوقعة من خلال:

- الاستثمارات المصرية والعربية التي تستنزف حاليا في الاستثمار العقاري المدمر في القاهرة وضواحيها.
- الأموال التي تنفق في تحسين القاهرة فيلتهمها النمو العمراني المتسارع بدون فائدة ملموسة.
- عائد استثمار مباني وأراضى الحكومة داخل القاهرة.
- عائد الاستثمار السياحي والاقتصادى للقاهرة بعد تخفيف عبئها وعودتها كمركز للجذب السياحي.
- تحسين الظروف البيئية للقاهرة، وبالتالي تحسن الظروف الصحية لسكانها وضغط نفقات العلاج الكبيرة.

### تضخم القاهرة خطر على مصر:

القاهرة واحدة من أضخم مدن العالم، ويصعب تحديد عدد سكانها نتيجة عدم وضوح الحدود الوظيفية للمدينة أو إقليمها التي يتم داخلها التفاعل بين (السكن- العمل- الخدمات) رغم وضوح الحدود الإدارية، فيتراوح تقدير سكانها بين ١٥ و ٢٥ مليون نسمة، أى يتراوح بين خمس وثلث سكان مصر! وأيا كان العدد فهو ضخم، ومفزع.

إن هذه الظاهرة تزداد سوءا نظرا لان القاهرة لا تزال نقطة جذب هائلة لمزيد من السكان، فتركز نصف خدمات مصر تقريبا (٥٥٪ من خدمات التعليم الجامعى، و٤٦٪ من أسرة المستشفيات) وكذلك تركز ٤٣٪ من فرص العمل المصرية فى القاهرة وحدها!

إن تركز نصف الخدمات والاستثمارات فى القاهرة، رغم وجود حوالى ربع السكان بها، يعنى أن سكان القاهرة وحدهم يحصلون على ما يحصل عليه ثلاثة أرباع المصريين الذين يقيمون خارجها، ويحصل المواطن القاهرى على ثلاثة أضعاف فرص العمل والخدمات التى يحصل عليها المصرى الذى يعيش خارجها، وهذا الخلل الذى يتنافى مع العدالة يمكن أن يسبب كارثة لمستقبل مصر!



ويجذب عدم التوازن المزيد من السكان إلى القاهرة بحثا عن الخدمات وفرص العمل والاستثمار، مما يعنى نظريا هجرة نصف سكان مصر إلى القاهرة حتى ينتهى اختلال التوازن بين الخدمات وعدد السكان، فهل يتصور أحد ماذا سيصبح حال القاهرة إذا أصبح نصف عدد سكان مصر اليوم يقيمون بها (سيصبح عدد سكانها ٣٥ مليون نسمة!) أما إذا استمر اختلال التوازن هذا حتى عام ٢٠٥٠، وأقام نصف سكان مصر وقتها في القاهرة (سيصبح عدد سكانها ٧٠ مليون نسمة!!!) هل يمكن أن نترك مثل هذه الكارثة تحدث؟ إن كنا عاجزين عن إدارة القاهرة الحالية ذات العشرين مليوناً، هل سنستطيع إدارة مدينة بها ٧٠ مليون نسمة؟ إن من لا يصدق أن هذا الرقم يمكن أن يحدث خلال خمسين عاما، فليسأل نفسه كم كان عدد سكان القاهرة عند قيام الثورة، وهل كان سيصدق أحد يومها أن القاهرة ستضم بعد نصف قرن منها أكثر من كل سكان مصر في ذلك الحين!.

إن التركز السكاني الحالي- ناهيك عن الأرقام المستقبلية المخيفة - يعنى أن القاهرة مدينة شديدة الخطورة عند التعرض لأي كارثة طبيعية أو اعتداء خارجي، وهو ما يعنى أنها هدف مغر للعوان، ومن غير المنطقي تركيز مزيد من السكان بها لتسهيل مهمة العدو في ضرب مصر!

وماذا سيكون حال باقى مصر؟ مدن وأقاليم يتم تفريغها من أفضل سكانها واستثماراتها لصالح القاهرة، دولة ذات قلب متضخم وأطراف هزيلة، أن أى جسد يواجه مرضا كهذا مهدد بالموت لا قدر الله، إن هذا السيناريو يحمل خطرا شديدا على مستقبل مصر التي سيتم تفريغها من السكان - وخاصة المستويات العالية من المهارات - فى حين تتضخم القاهرة سكانيا وعمرانيا إلى حدود يستحيل التعامل معها.

وعذرا لقسوة التشبيه، ولكن حين يبدأ عضو من الجسد فى النمو بشكل أكبر من معدله الطبيعي، ويشغل نسبة أكبر مما ينبغى له، يصبح ورماً سرطانياً، يقتل الجسد كله بعدة طرق، أولها سحب الموارد من كل الجسم لينمو هو، فيترك الجسم ضعيفا منهار المناعة معرضا لفتك الأمراض التي كان يمكنه فى العادة التغلب عليها، ويضغط العضو المتضخم على شرايين القسم وقنواته الغذائية والعصبية فيعيق عملها، وينتحر العضو المتضخم نفسه بالضغط على الشرايين والمسالك داخله نتيجة نموه المفرط، فيموت الجسد بموته! إن هذه الصورة المأساوية لمريض يقتله السرطان، لا يمكن أن نترك مصر تتعرض لها، إذا استمرت القاهرة فى التضخم على حساب باقى مصر.

إن أى تخطيط لمستقبل مصر يجب أن يفرض توزيع الاستثمارات والخدمات خارج القاهرة إلى مناطق أخرى فى مصر، ويكفى ما حدث حتى الآن، أما المستقبل فلا بد من تقليل قوة جذب القاهرة، وإنشاء عاصمة سياسية كنقطة جذب بدلا من تقوية القاهرة كنقطة جذب بوجود العاصمة بها.

إن إنفاق المزيد من المال لتحسين القاهرة دون نقل العاصمة منها سيكون سببا فى زيادة المشكلة لا حلها، فالمشاكل العمرانية والبيئية التى تواجه القاهرة وارتفاع تكلفة السكن والحياة بشكل عام بها تمثل عامل طرد يخفف لحد ما من سرعة الهجرة إلى القاهرة، ويعنى ذلك أن تحسين بيئة القاهرة العمرانية وتحويلها إلى مدينة مريحة سيكون نتيجته جذب المزيد من السكان، ويكفى أن نتصور أن الاستثمارات التى ستنفق لتحسين القاهرة ستعنى خلق الملايين من فرص العمل بها، وجذب ملايين جديدة من السكان لالتهم التحسن الذى يحدث، ويحول الأمر إلى سباق يائس بين إنفاق المال للتطوير، وابتلاع الزيادة المتسارعة لكل هذه الأموال ونتائج إنفاقها.

إن هذه الحلقة المفرغة يستحيل كسرها إلا بتوقف هذا التمييز الكبير للقاهرة على بقية مدن مصر فى الخدمات والاستثمارات، وخلق مراكز جذب جديدة تتوزع عليها الاستثمارات والخدمات بمستوى يقارب القاهرة إن لم يزد عليها. بل ونقل عدد من الأنشطة الاقتصادية والوظيفية من القاهرة إلى مدن أخرى تتحول إلى نقاط جذب للاستثمار. وأهم قرار هو نقل العاصمة السياسية والإدارية من القاهرة إلى موقع جديد يبعد عنها مسافة كبيرة تكفى لإفلاته من تأثير جاذبيتها الشديدة. بل وتوفير مجموعة من العواصم ذات وظائف متنوعة تجتذب الاستثمارات وتخلق فرص للعمل، تجتذب الزيادة السكانية المتوقعة فى القاهرة إلى مواقع أخرى، وتساعد فى إبطاء النمو السكانى للقاهرة بما يسمح بتحسين أحوالها تدريجيا.

## القسم الثالث

## اختيار موقع العاصمة الجديدة

## موقع العاصمة الجديدة :

هناك العديد من العوامل التي تحدد الموقع الأمثل لعاصمة دولة أو إقليم، بعض هذه العوامل تخطيطية، وبعضها الآخر سياسية، وعادة ما يصلح أكثر من موقع يرجح كل منهم سبب أو آخر. ويعرض القسم التالي - من الرؤية - أسلوب للتعامل مع الموضوع، يفتح آفاقاً جديدة لاختيار الموقع، بناءً على دراسة ورؤية تخطيطية، ولكن القرار النهائي بشأن موقع العاصمة يحتاج لدراسات تفصيلية كمية تحدد المواقع المرشحة وتفاضل بينها بناءً على كل معايير التقييم. وأهم معايير التقييم التي بنيت عليها هذه الدراسة هي :

- العلاقة بالقاهرة قريباً أو بعداً.
- العلاقة بالسواحل والحدود الدولية.
- العلاقة بالتجمعات القائمة.
- العلاقة بالنيل.
- البناء على السهل أو الجبل.

## علاقة العاصمة الجديدة بالقاهرة:

يتنازع متغيران رئيسيان موقع العاصمة الجديدة، يدفعها الأول بعيداً عن القاهرة، ويجذبها الثاني منها :

- الابتعاد: الفرار من أسر المدينة العملاقة:

يجب أن يبعد موقع العاصمة الجديدة عن القاهرة بمسافة لا تقل عن ٣٠٠ كم، حتى لا تقع في أسر القاهرة مثلما حدث للعديد من المدن الجديدة القريبة من القاهرة التي تحولت إلى ضواحي سكنية لها، مثل مدن الشروق والعبور والسادس من أكتوبر، والعاشر من رمضان. كما وقع في أسرها العديد من القرى

الصغيرة التي تضخمت وتحولت إلى أحياء عشوائية تحيط بالقاهرة وتحصل على خدماتها منها، وحتى بعض المدن القديمة القريبة انجذبت إلى القاهرة، مثل قليوب والقناطر وبنها والزقازيق. فكل هذه المدن يتنقل سكانها يوميا من مدنها للقاهرة للعمل، وفي بعض الأحيان يقيمون بالقاهرة ويعملون في هذه المدن. أى أن علاقة السكن والعمل والخدمات تحدث بحرية على قياس كل هذا الإقليم الضخم.

ولذلك يجب اختيار موقع العاصمة الجديدة على مسافة كبيرة تمنع حدوث ذلك، وقد تم اقتراح مسافة ٣٠٠ كم<sup>٢</sup> لأن الرحلة من القاهرة إلى العاصمة الجديدة ستستغرق سبع إلى ثمان ساعات ذهابا وإيابا، أى يوم عمل كامل، وهو ما يعنى صعوبة أن يسكن شخص ما في القاهرة ويعمل في هذه المدينة أو العكس. ويمكن أن تزيد هذه المسافة أكثر، إلى ٤٠٠ أو ٥٠٠ كم<sup>٢</sup> إذا أخذنا في الحسبان التطور في وسائل المواصلات الذى يمكن أن يقصر الزمن اللازم لمثل هذه الرحلة، وإن كانت تكلفة الانتقال السريع هذا غالبا ما ستمنع معظم الفئات من الحركة اليومية وتقصرها على فئات الدخل المرتفع، الذين عادة ما يكون وقتهم أغلى من الإهدار في الانتقال اليومي المستهلك للوقت. وبشكل عام كلما ابتعدنا عن القاهرة كلما زادت فرصة إفلات العاصمة الجديدة من أسر القاهرة.

وهكذا نجد أن هناك دائرة افتراضية نصف قطرها ٢٥٠ كم<sup>٢</sup> تحيط بالقاهرة يمنع أن تكون بها العاصمة، ثم يقل الحظر تدريجيا كلما ابتعدنا، فمسافة ٣٠٠ كم<sup>٢</sup> المذكورة هي مسافة حركة (مسافة حقيقية على الطرق وليس نصف قطر افتراضى).

وبذلك يخرج من الاختيار كل مدن الدلتا والقناة وساحل البحر المتوسط بين العلمين والعريش، كما يخرج من دائرة الاختيار جنوبا الفيوم وبنى سويف.

ويقع على حدود هذه الدائرة مدن العلمين (مارينا) وشمال الواحات البحرية والمنيا ورأس غارب والعريش.

وإذا وسعنا الدائرة ١٠٠ كم<sup>٢</sup> أخرى يدخل في الاختيار رأس الحكمة وكل الواحات البحرية وجنوب محافظة المنيا وشمال محافظة أسيوط، وشرم الشيخ) وبناء على هذا العامل وحده يمكن أن تكون العاصمة فى أى مكان يبعد أكثر من ذلك.

## ● مركز الثقل الديموجرافى :

ولكن يوجد عوامل أخرى - تحقق التوازن مع عوامل الطرد والابتعاد عن القاهرة - وهى وقوع القاهرة تقريبا فى مركز الثقل الديموجرافى لمصر الحالية ، حيث تتركز معظم الكتلة السكانية فى الدلتا والقناة والإسكندرية على مسافات لا تزيد على ٢٢٠ كم<sup>٢</sup> من القاهرة فى الشمال ، بينما يتركز عدد أقل من السكان فى الصعيد على مسافات تصل إلى ٩٠٠ كم<sup>٢</sup> جنوب القاهرة ، وتقع القاهرة فى مركز ثقل هذا التوزيع ، ممثلة أثقل نقطة فيه لتركز حوالى خمس سكان مصر بها .

ومن المتوقع أن يتحرك مركز الثقل السكانى جنوبا فى مصر ٢٠٥٠ ، فمحاور التنمية التى لا مهرب من اللجوء إليها يقع ثلاثة منها فى الجنوب (البحر الأحمر وجنوب سيناء ، الصحراء الغربية ، الظهرى الصحراوى للصعيد) بينما يبقى محور الساحل الشمالى فقط فى الشمال .

ولكن مركز الثقل السكانى لن يبتعد عن القاهرة كثيرا ، فكتلة بهذا الحجم تحرك مركز الثقل نحوها بمجرد تحركه بعيدا عنها ، ولهذا يتوقع أن يكون مركز الثقل السكانى الجديد جنوب القاهرة بحوالى مائة كيلو متر .

ومن المؤكد أن العاصمة ليس من الضرورى أن تكون فى مركز الثقل السكانى كما نشاهد فى معظم عواصم العالم ، ولكن يفضل ألا تبتعد عنه بشكل كبير يجعل معظم سكان الدولة بعيدين عن العاصمة ، وهو ما يجعل من غير المفضل أن تكون العاصمة فى أحد أركان الجمهورية أو قرب حدودها ، بل أقرب إلى مركز الثقل السكانى .

## العلاقة بالساحل والمناطق الحدودية:

تحتاج العاصمة إلى الاقتراب من البحر فى نفس الوقت الذى تحتاج للابتعاد عنه ، فسهولة الاتصال بالعالم الخارجى عنصر هام تحتاجه العاصمة ، فوجود ميناء بحرى يضمن سهولة وصول احتياجات المدينة من الخارج وسهولة تصدير منتجاتها ، بينما يعنى الوجود على الساحل سهولة الغزو الخارجى والتعرض لمخاطره ، بالإضافة لخطر زيادة منسوب البحر الذى قد يحدث على المدى الطويل ويهدد وجود المدن الساحلية فى معظم مناطق العالم . وإن كان هذا الخطر غير مؤكد أو قريب الحدوث اليوم ، فلم المجازفة بوجود العاصمة فى موقع يهدده خطر فى المستقبل البعيد .

### • العاصمة تقع فى العمق الإستراتيجى :

وخطر الغزو الخارجى لا يهدد المدن الساحلية فقط بل المدن القريبة من الحدود الدولية عامة، فنلاحظ من تاريخ مصر أن الحملات الصليبية احتلت دمياط والمنصورة ورشيد، ولكنها عجزت عن الوصول للقاهرة حيث تكسرت موجاتها مع زيادة المقاومة كلما توغلت فى العمق المزدهم سكانيا، ورغم التطور الكبير فى الحروب الحديثة إلا أن المدن الحدودية والساحلية لا تزال تتعرض لمخاطر أكبر من المدن الداخلية الأبعد عن مرمى نيران العدو، وهو ما أمكن ملاحظته من تعرض مدن القناة للتدمير والتهجير خلال المواجهات المصرية الإسرائيلية، وهو نفس ما حدث لمدن شمال إسرائيل وجنوب لبنان اللتين تعرضتا لخسائر أكبر من باقى مناطق الدولتين فى حربهما الأخيرة عام ٢٠٠٦.

لذا يتنازع موقع العاصمة عاملان متضادان، محاولة الاقتراب من البحار للاتصال، ومحاولة الاقتراب من العمق الاستراتيجى. لتفادى مخاطر الغزو.

ويبدو من الأنسب الابتعاد عن البحر والحدود الدولية مسافة لا تقل عن ١٠٠ كيلومتر ويفضل أن تزيد إلى ٢٠٠ كيلومتر، وربما زادت هذه المسافة بالنسبة للحدود الشمالية الشرقية أكثر بسبب أن هذه المنطقة كانت دائما بوابة الغزو من الهكسوس حتى الإسرائيليين. مما يعنى خروج سيناء بكاملها وكذلك مدن القناة من إمكانية وجود العاصمة بها.

وكذلك يفضل ألا تكون العاصمة المصرية على ساحل البحر المتوسط، المصدر الثانى للغزو فى تاريخ مصر (الرومان ثم الصليبيون ثم الفرنسيون والانجليز)، فلم يحدث أن كانت عاصمة مصر على الساحل إلا خلال فترة الاحتلال اليونانى ثم الرومانى، الذى كان يعتمد على البحر فى الاتصال بعواصم هذه الدول فى أوروبا.

وكذلك يفضل ألا تكون عاصمة مصر على ساحل البحر الأحمر رغم أن التاريخ البعيد لا يسجل غزو مصر عن طريقه، إلا أن التاريخ الحديث يسجل مهاجمة الإسرائيليين ساحل البحر الأحمر أثناء حرب الاستنزاف، وكذلك قد يحمل المستقبل مخاطر الغزو من الشرق، سواء بصعود القوة العسكرية لدول شرق آسيا أو بسبب الصراع على البترول والممرات المائية لنقله التى يمثل البحر الأحمر واحدا من أهمها. وإن كان عمق الابتعاد عن البحر يمكن أن يقل نسبيا لوعورة المنطقة ووجود عدد محدود من المداخل إلى قلب مصر يمكن التحكم بها، أشبه بمنطقة المضائق الإستراتيجية بسيناء. بعكس البحر المتوسط الذى يواجه مناطق سهلية مفتوحة.

ورغم قلة التهديد الحالى من الغرب والجنوب، فلا يستبعد زيادته فى المستقبل، خاصة مع توقع أن تكون أفريقيا ساحة للحرب على البترول فى العقود القليلة القادمة.

ويعنى ذلك باختصار أن تبعد العاصمة ٢٠٠ كم<sup>٢</sup> عن السواحل والحدود الدولية، ويفضل أن تقترب من مركز الأراضى المصرية، أو مركز الثقل الجغرافى، الذى يقع فى الصحراء الغربية إلى الغرب قليلا من وادى النيل قرب أسيوط،

#### • الاقتراب من البحر لزيادة الاتصال:

إن كان الابتعاد عن البحر ضرورة أمنية، فالاقتراب منه ضرورة اقتصادية، لذلك يفضل ألا تبعد العاصمة الجديدة عن البحر أكثر من ٢٠٠ إلى ٣٠٠ كم<sup>٢</sup>، بحيث يكون لها ميناء بحرى فى مدينة أخرى، ويشبه ذلك علاقة القاهرة بمينائها الإسكندرية والسويس حاليا. ويعنى ذلك أن موقع العاصمة يجب أن يوجد فى شريط يبعد عن البحر ٢٠٠ إلى ٣٠٠ كم<sup>٢</sup>، وهو ما يعنى أن وادى النيل بجنوب مصر يصلح لذلك خاصة ضفافه الشرقية نتيجة الاتصال بالبحر الأحمر، وشريط موازى للبحر المتوسط يمر بالفيوم والواحات البحرية وسيوه يمكن اتصاله بالبحر المتوسط.

#### العلاقة بالتجمعات القائمة:

بعد ٣٠ عاما من تجربة مصر الأخيرة فى المدن الجديدة، ظهر أن التجمعات الجديدة التى تنشأ مستقلة تماما يتأخر نموها عن مثيلتها التى تبنى على نواة عمرانية صغيرة قائمة أو قرب مدينة قريبة تعتمد عليها فى الخدمات خلال فترة البداية، فأصبحت مدن الجيل الثانى أقل تطرفا فى الابتعاد عن العمران القائم، ولكن المشكلة الرئيسية هى اقتراب التجمع الجديد من تجمع كبير يأسر التجمع الجديد ويحوله إلى مجرد ضاحية أو تابع، لهذا يحتاج اختيار موقع العاصمة الجديدة الحرص فى اختيار علاقتها بالعمران القائم، فتبتعد عن المدن الكبيرة سريعة النمو مثل القاهرة والإسكندرية، بينما يمكن أن تقترب من مدن متوسطة أو صغيرة ذات ظهير صحراوى يسمح بنموها نتيجة التنشيط المتبادل، وخاصة مع احتياج العاصمة إلى خدمات ذات مستوى عالى بعد فترة قصيرة من بداية حياتها مثل الجامعات والمستشفيات، نظرا لانتقال أسر تامة التكوين من كل الفئات العمرية وانتقال الطبقات العليا، بعكس المدن الجديدة التقليدية التى يهاجر إليها الشباب والطبقات محدودة الدخل.

## العلاقة بالنيل:

يفضل أن تقع العاصمة الجديدة على أحد محاور التنمية المستقبلية، ونظرا للأسباب الإستراتيجية يخرج محورا البحر الأحمر والساحل الشمالى من الاختيار، لذا يبقى محورا تنمية الظهير الصحراوى لوادى النيل والصحراء الغربية.

وتصعب المفاضلة بينهما، الابتعاد عن وادى النيل هدف فى حد ذاته بالنسبة لمحاور التنمية، مما يرشح محور الصحراء الغربية أكثر، ولكن تبقى استدامة التنمية به محل تساؤل نظرا لعدم التحقق من تجدد الخزان الجوفى العميق للصحراء الغربية (الخراسان النوبى)، مما يعنى أن العاصمة الجديدة قد تواجه تساؤلات بشأن مستقبلها بعد قرن من الزمان تقريبا، وعندها سيصبح من الضرورى توصيل مياه النيل إليها. وهو ما قد يعود بنا إلى تفضيل عدم المبالغة فى الابتعاد عن وادى النيل بحيث يمكن الاعتماد عليه كمصدر متجدد للمياه. وفى هذه الحالة يكون الاختيار إما وضع العاصمة الجديدة فى الظهير الصحراوى للصعيد، أو فى أحد منخفضات الصحراء الغربية الأقرب إلى النيل (مثل وادى الريان أو الواحات البحرية) بحيث يمكن توصيل المياه إليه إذا اقتضت الظروف المستقبلية ذلك.

## البناء على السهل أو الجبل:

إعتاد المصريون على الحياة فى السهول فى وادى النيل والخوف من الجبال، ولكن مع ضيق وادى النيل أصبح من الضرورى عليهم التعامل مع الصحراء ومرتفعاتها. وإذا تم اختيار موقع العاصمة الجديدة فى الظهير الصحراوى للصعيد، فسيكون من الأفضل إنشاء العاصمة على المرتفعات المحيطة، وترك الأراضى المنخفضة للزراعة، وخاصة أن البناء فى الظهير الصحراوى المنخفض سيسبب النمو العمرانى على الأرض الزراعية القديمة أو المستصلحة فى عقود قادمة. وإذا لاحظنا أن الهضبتين الشرقية والغربية تطلان على النيل وواديه، فستكون هذه ميزة بصرية وجمالية ونفسية كبيرة لسكان العاصمة الجديدة، ومصدر إبهار لزوارها.

أما بالنسبة للتنمية فى الصحراء الغربية فمعظمها هضبة منبسطة مرتفعة، تتخللها بعض المنخفضات التى تضم الواحات، ويمكن أن يكون موقع العاصمة على أيهما، وإن كان يفضل الابتعاد عن المنخفضات التى يقل منسوبها عن سطح البحر، لسببين: الأول خطر زيادة منسوب البحر الذى قد يحدث على المدى الطويل



ويهدد وجود المدن الساحلية والمنخفضات فى معظم مناطق العالم. وإن كان هذا الخطر غير مؤكد أو قريب الحدوث اليوم، فلم المجازفة بوجود العاصمة فى موقع يهدده خطر غامض فى المستقبل البعيد.

والثانى احتمال توصيل مياه النيل أو البحر أو كليهما إلى المنخفضات فى المستقبل البعيد لتغيير طبيعة الصحراء المصرية، وهو احتمال كان قد اقترب مع مشروع منخفض القطار لتوصيل مياه البحر بهدف توليد الطاقة، ثم تحوله إلى مشروع توصيل مياه النيل بهدف مزدوج هو الطاقة والزراعة، ومع التحولات التقنية المستقبلية يمكن أن يكون ذلك هدفا ضروريا، لذا يفضل عدم وضع عوائق مثل هذه الاحتمالات تتمثل فى عاصمة جديدة فى احد المنخفضات.

### الأبعاد الجمالية بموقع العاصمة الجديدة:

لا يجب هنا أن ننسى الأبعاد الجمالية للمدينة، فجمال القاهرة ونيلها أحد أسباب الارتباط النفسى بها، لذلك لا بد من اختيار موقع له جمال طبيعى لا يقل عن جمال القاهرة، وهذا ما يزيد من فرص اختيار موقع صحراوى مرتفع يطل على النيل، بحيث يرى النيل والأرض الزراعية المصرية المميزة، دون أن يلتهم منها شيئا أو يلوث النهر، ويزخر الظهير الصحراوى للصعيد بعدد كبير من المواقع التى تتسم بهذه الميزة الفريدة.

### الخلاصة:

ترشح معظم هذه المعايير منطقة تتوسط مصر، تشمل الظهير الصحراوى للوادي بالمنيا وشمال أسيوط (خاصة الظهير الصحراوى الشرقى)، وتمتد غربا حتى الأطراف الشرقية للواحات البحرية. وهى تشكل مثلثا رؤوسه المنيا وأسيوط والواحات البحرية، مع ترجيح الهضبة شرق المنيا المطل على النيل لموقع العاصمة الجديدة، ويمكن للدراسات التفصيلية للطبوغرافيا وطبيعة التربة والمناخ والدراسات البصرية والسكانية والاقتصادية والأمنية والعسكرية وغيرها أن تحدد بدائل الموقع بدقة وتعددها بشكل واضح لاتخاذ القرار السياسى.

## القسم الرابع

### تجارب مصر والعالم في نقل العواصم

فكرة نقل العاصمة ليست فكرة جديدة أو ابتكارا للتجريب، بل هي عملية مرت بها معظم دول العالم في التاريخ القديم والحديث، أول هذه الدول مصر التي تنقلت عاصمتها في أكثر من عشر مواقع عبر تاريخها الممتد، ومرورا بدول عديدة في العالم نقلت عاصمتها من المدن الكبرى إلى مدن جديدة أصغر مخصصة للحكم والإدارة السياسية، وتعرض الفقرات التالية باختصار بعض هذه التجارب في مصر والعالم.

#### تاريخ نقل العاصمة في مصر (عاصمة مصر تنقلت من موقعها ١٧ مرة في تاريخها):

إن كانت مصر هي أول دولة مركزية في التاريخ، فهي أول دولة كان لها عاصمة، وأول دولة غيرت موقع هذه العاصمة.

فقد تغيرت عاصمة مصر خلال تاريخها المديد سبع عشر مرة، متنقلة بين أحد عشر موقعا، نذكر منها طيبة (الأقصر) بضع مرات، ومنف (شمال القاهرة) وأون (عين شمس)، وبوبسطة (الزقازيق) وتانيس (سان الحجر) وأخت آتون عاصمة اخناتون بالمنيا<sup>١</sup>.

والعاصمتان الأحدث هما الإسكندرية التي كانت عاصمة مصر في العصرين اليوناني والروماني، وكان اختيار الإسكندر لموقعها ومن بعده الرومان لأنها ميناء بحرى هو أقرب مناطق مصر إلى عاصمتي الإمبراطوريتين اليونانية والرومانية اللتين حكمتا مصر خلال هذه الفترة (٣٠٠ ق م حتى ٦٧٠ م) أى حوالى ٩٠٠ عام، أما العاصمة الحالية، فقد تأسست بالفسطاط عام الفتح العربى (حوالى ٦٧٠ ميلادية)، وقد اختار عمرو بن العاص موقعها لتكون الأقرب إلى المدينة المنورة عاصمة الدولة الإسلامية، وأمر عمر بن الخطاب ألا يتخذ الإسكندرية عاصمة حتى لا يفصل النيل بين المدينة وجيوش المسلمين. وبقيت عاصمة مصر متنقلة بين إحياء متتابعة فى نفس الموقع (الفسطاط العسكر القطائع ثم القاهرة) وبقيت فى هذا الموقع لمدة تقارب الألف وخمسمائة عام، وهى أطول فترة تقضيها عاصمة مصر فى موقع واحد دون انتقال.

<sup>١</sup> علماء الحملة الفرنسية، وصف مصر مدينة القاهرة الخطوط العربية على عمائر القاهرة سيرة أحمد بن طولون، ترجمة وتحقيق: زهير الشايب - منى زهير الشايب، دار الشايب للنشر، ١٩٩٢، ص ١٧.

وقد تعددت أسباب تغيير العاصمة، فأحيانا كانت تتغير بسقوط مصر في يد قوى أجنبية، أو تغيير الأسرات الحاكمة، أو تغيير الديانة كما حدث حين نقل اخناتون العاصمة من طيبة إلى المنيا للابتعاد عن تأثير كهنة آمون في العاصمة القديمة، وغيرها من الأسباب<sup>٢</sup>.

أما عواصم مصر الإسلامية الأربعة فقد كان الانتقال إليها مرتبطاً بتغيير الحكام ومحاولة إنشاء مدينة للحكم منفصلة عن الشعب الذى يقيم بالعاصمة الأقدم، وكانت القاهرة الفاطمية هي أول مدينة ملكية مسورة تماما يقيم بها الخليفة وجنوده، وبعد انتهاء العصر الفاطمى تركها صلاح الدين للشعب وأسس مقرا للحكم بالقلعة، وظل مقر الحكم ينتقل فى نفس الموقع تقريبا دون إتخاذ اسم جديد للمدينة.

### تجارب العالم فى نقل العواصم:

تعددت تجارب نقل العاصمة فى دول العالم، وإن كان أشهرها تجربة نقل العاصمة البرازيلية من ريو دي جانيرو إلى برازيليا، ولكن هناك تجارب عديدة أقل شهرة وإن كانت لا تقل أهمية. فمن الملاحظ وقوع معظم عواصم الدول المستعمرة على السواحل، ثم انتقال العديد منها للداخل بعد الاستقلال، كما مع حدث فى الولايات المتحدة والبرازيل بل والهند التى انتقلت عاصمتها من كلكتا الساحلية إلى نيودلهى الداخلية قبل استقلال الهند عن الاحتلال البريطانى.

#### • الولايات المتحدة<sup>٣</sup>:

انتقلت عاصمة الولايات المتحدة أكثر من مرة خلال فترة تأسيس الدولة، فتنقلت عدة مرات بين نيويورك الميناء الرئيسى وفيلادلفيا أكبر المدن الأمريكية حينذاك، وذلك منذ تأسيس الولايات المتحدة عام ١٧٧٧ بعد حرب الاستقلال، وحتى الاستقرار فى العاصمة الحالية واشنطن عام ١٨٠٠. وقد أنشئت على جزء مستقطع من ولاية ميريلاند، وتعرف باسم واشنطن دي سى، تميزا لها عن ولاية واشنطن بالشمال الغربى (Washington D. C. (District of Colombia)، بل وقضت العاصمة الأمريكية فترات قصيرة فى

<sup>٢</sup> علماء الحملة الفرنسية، مرجع سابق، ص ٤٢.

<sup>٣</sup> Edward schat, When Capital Cities Move: The Political Geography Of Nation and State Building, Working Paper, feb 2003, P.15

مدن أقل شهرة مثل لانكاستر ببنسلفانيا عام ١٧٧٧ و ترينتون بنيو جيرسى عام ١٧٨٤ ، آنابوليس بميريلاند .١٧٨٣

ورغم نقل العاصمة من فيلادلفيا - عام ١٧٩٠ - فقد استمرت فى النمو كأكبر مدينة أمريكية بسبب تركز الصناعة بها فى عنقوان العصر الصناعى ، وبقيت كذلك إلى أن سبقتها نيويورك فى منتصف القرن التاسع عشر (بعد ٥٠ عاما من ترك العاصمة لكلتا المدينتين) وبقيت نيويورك كذلك حتى انتقلت القيادة الاقتصادية إلى كاليفورنيا خلال الستينيات من القرن العشرين مع تركز اقتصاد المعلومات والإعلام بها . ولكن بقيت نيويورك العاصمة السياسية للعالم بسبب وجود مقر الأمم المتحدة بها. وبقيت واشنطن أصغر من كل هذه المدن رغم وجود العاصمة السياسية بها.

ويعنى هذا أن الولايات المتحدة لها (منظومة من العواصم) تتوزع الوظائف القيادية بينها وليس عاصمة واحدة، فواشنطن عاصمة سياسية (رغم توزع بعض الوزارات السيادية خارجها مثل البنتاجون (وزارة الدفاع) فى آرلينجتون بولاية فرجينيا، ونيويورك عاصمة المال والأعمال، وعاصمة السياسة الدولية، ولوس أنجلوس عاصمة الاعلام والثقافة (هوليوود)، وسان فرانسيسكو عاصمة تكنولوجيا المعلومات (سليكون فالى)، وغيرها.

### الدروس المستفادة من التجربة الأمريكية:

١- تمّ نقل العاصمة السياسية من المدن الأمريكية الكبرى إلى عاصمة سياسية جديدة، فازدهرت المدينة الجديدة دون تأثر المدن الأصلية، وهو ما يطمئن على مستقبل القاهرة بعد نقل العاصمة السياسية منها.

٢- تقسم وظائف العاصمة الأمريكية على منظومة من العواصم المتخصصة :عاصمة سياسية قومية (واشنطن)، عاصمة سياسية دولية ( نيويورك) عاصمة اقتصادية (نيويورك) عاصمة ثقافية وإعلامية (لوس انجلوس) عاصمة تكنولوجية (سان فرانسيسكو) وهكذا. ويمكن الاستفادة من ذلك فى مصر بنقل العاصمة السياسية من القاهرة والإبقاء على دورها كعاصمة ثقافية واقتصادية، وعاصمة سياسية إقليمية تحتضن مقر جامعة الدول العربية مثلما تحتضن نيويورك مقر الأمم المتحدة، بل وربما ساعد ذلك على مصداقية القاهرة كعاصمة للعالم العربى إذا لم تعد القاهرة عاصمة لدولة واحدة من الدول العربية.

## • البرازيل:

انتقلت عاصمة البرازيل من ريو دي جينيرو الساحلية إلى برازيليا الداخلية، وقد اتخذ قرار النقل وأصبح جزءاً من الدستور البرازيلي عام ١٨٩٠، وذلك حتى يتم تنمية قلب البرازيل الذى أهمل بسبب الاستعمار البرتغالي الذى ركز التنمية على السواحل، وتم تحديد موقعها عام ١٩٢٢، ولم يتخذ إجراء فعلى بالنقل إلا عام ١٩٥٦ بعد ازدحام ريو دي جينيرو بشكل يصعب إصلاحه (نصف حجم القاهرة الحالية) وتم نقل العاصمة بالفعل عام ١٩٦٠.

## • الهند:

انتقلت العاصمة الهندية من كلكتا إلى نيودلهى عام ١٩٥٧ لأسباب عمرانية وأمنية، نتيجة الخوف من ثورة سكان المناطق الفقيرة والمتدهورة على الاستعمار الإنجليزي فى كلكتا والمستفيدين منه من الأثرياء الهنود، حيث عانت المدينة من التمييز العنصرى بين الإنجليز وأعداد كبيرة من الهنود الفقراء الثائرين على سوء الأحوال المعيشية وعلى الاحتلال. ولم يتم نقلها إلى أكبر مدن الهند وقتها بومباى (مومباى حالياً) بل إلى مدينة جديدة أنشئت بين دلهى وأجرا (عاصمة الهند أثناء الحكم الإسلامى لها بالعصر المغولى).

## • ألمانيا:

تسبب تقسيم ألمانيا إلى شرقية وغربية فى نقل عاصمة ألمانيا الغربية إلى بون، والملاحظ أن العاصمة لم تنقل إلى إحدى المدن الكبرى مثل هامبورج أو فرانكفورت أو ميونيخ، وإنما نقلت إلى مدينة صغيرة هى بون، وعادت العاصمة إلى برلين بعد إعادة الاتحاد.

<sup>4</sup> "Search for A New Capital", The Indiana Historian, Bureau, March 1996.

• باكستان:

بعد استقلالها عن الهند عام ١٩٤٧ أنشئت عاصمة جديدة هي إسلام آباد خلال الستينيات، ولم تبق العاصمة في كراتشي أكبر مدن باكستان حينها، لتفادى المشاكل المعروفة عن وجود العاصمة السياسية في كبرى مدن الدولة.

## عاصمة الدولة ليست بالضرورة أكبر مدنها:

فضلت العديد من دول العالم أن تكون عاصمتها ليس أكبر مدنها، والجدول التالي يعرض أسماء بعض الدول التي لا تقع عاصمتها السياسية في أكبر مدن الدولة وعدد سكان مدنها عام ٢٠٠٠ بالمليون نسمة:

بعض الدول التي لا تقع عاصمتها السياسية في أكبر مدن الدولة<sup>٥</sup>

الدولة	العاصمة	عدد سكانها (بالمليون نسمة)	أكبر المدن	عدد سكانها (بالمليون نسمة)
كندا	أوتاوا	١,٠١	تورونتو	٤,٦
			مونتريال	٣,٥
استراليا	كانبرا	٠,٣	سدني	٤,٠٤
			ملبورن	٣,٤
باكستان	إسلام أباد	٠,٨١	كراتشي	١٠,١
			لاهور	٥,٣
الهند	نيودلهي	٠,٣٢	مومباي	١١,٩
			كلكتا	٤,٥
البرازيل	برازيليا	٢,٩	ساو باولو	١٠,١
			ريو دي جنيرو	٦,٢
الولايات المتحدة	واشنطن	٠,٥٨	نيويورك	٨,٢
			لوس أنجلوس	٣,٨
المغرب	الرباط	١,٢	الدار البيضاء	٢,٩

<sup>5</sup> Source: www.CIA.gov/ The world – fact book.

## أسئلة وتحفظات على نقل العاصمة ومحاولة الرد عليها:

هل من السهل تقبل فكرة نقل العاصمة المصرية من القاهرة إلى موقع آخر أيا كان؟

بالأكيد ليست الفكرة سهلة القبول، سواء بالنسبة للشعب أو للمتخصصين، ويثار حولها العديد من الاعتراضات، وهي ظاهرة صحية، فقرار بحجم تغيير عاصمة مصر لا يمكن ان يمر دون مناقشة مستفيضة، واعتراضات المعارضين يجب أن تدرس بعناية، فليس هناك حل خال من السلبيات، كما لا يوجد دواء يخلو من الآثار الجانبية، والتعامل مع الاعتراضات بعقل وقلب مفتوح يسمح بتوقع المشاكل والاستعداد لمواجهةها قبل أن تحدث.

والاعتراضات على نقل العاصمة بعضها واقعي وعملي ومبرر، وبعضها عاطفي ونفسي، ولكليهما كل الاحترام، فالارتباط النفسي بالقاهرة يلتصق بالارتباط النفسي بمصر نفسها، ولا يمكن أن نلوم مصريا على ارتباط نفسه وعواطفه بمصر وعاصمتها التي يعرفها، حتى لو كان ارتباطه عاطفيا محضا خاليا من حسابات العقل.

والفقرات التالية تفتح الحوار، بعرض بعض التحفظات الشائعة على نقل العاصمة، ومناقشة هذه التحفظات، سواء بالرد على التحفظ، أو بالموافقة عليه وذكر الإجراءات التي يجب إتباعها لتفادي المشاكل الحقيقية التي يحذر منها.

عقريية موقع القاهرة التي تقع فى موقع متميز عند التقاء الوادى بالدلتا، وبالقرب من موانئ الإسكندرية ودمياط والسويس ومداخل سيناء، هل يمكن توفير موقع جديد له كل هذا التميز؟

من الأفضل عدم توفر كل هذا التميز فى موقع العاصمة الجديدة! وإلا سيتكرر ما حدث من تضخم هائل للقاهرة فى العاصمة الجديدة نتيجة وجود كل مغريات التركيز فيها، فالمطلوب هو توزيع مغريات النمو وفرص الاستثمار على مواقع عديدة من أرض مصر، حتى لا يتم تفريغ مصر من السكان والخدمات والموارد، وتركيزها كلها فى القاهرة.

وستظل القاهرة محتفظة بكل مميزاتا بعد نقل العاصمة السياسية منها لتجتذب النشاط والسكان، ولكن بشكل صحى، وليس بالشكل المتسارع الموجود الآن الذى يضغط عليها لدرجة تهددها بالشلل التام. أما موقع العاصمة الجديدة، فيجب أن يشمل بعض المقومات الطبيعية والإنسانية غير المستغلة، التى تتحمل



وجود مدينة متوسطة الحجم، ويضيف إليها عنصر جذب جديد هو وجود العاصمة السياسية، لتصبح هذه العاصمة قطب تنمية للإقليم الذى تقع به.

القاهرة تقع فى مركز الثقل السكانى لمصر، والابتعاد عنه عند اختيار موقع العاصمة الجديدة يجعلها فى موقع غير متوسط.

إن مركز الثقل السكانى لمصر ٢٠٥٠ لا يمكن أن يكون هو نفس مركز الثقل السكانى لمصر اليوم، فالمعمور المصرى لابد أن يتضاعف خلال هذه الفترة ليستوعب تضاعف عدد السكان، فى محاور تنمية متعددة، ومن المتوقع أن يحرك ذلك مركز الثقل السكانى جنوبا نظرا لأن معظم أقطاب ومحاور ومناطق التنمية تقع جنوب القاهرة (جنوب سيناء - البحر الأحمر - الصحراء الغربية - الظهير الصحراوى للصعيد) بينما يبقى فى شمالها محور الساحل الشمالى ومنطقة الظهير الصحراوى للدلتا (الذى تم تعميمه تقريبا)

ويعنى هذا أن موقع القاهرة لن يكون فى مركز الثقل السكانى فى ٢٠٥٠ وستفقد هذه الميزة، إلا إذا وقعنا فى خطيئة تفرغ مصر من سكانها وتركهم يسكنون جميعا فى القاهرة نفسها! فالقاهرة تتمتع بالخدمات وفرص العمل أكثر من أى مكان بالجمهورية، وهذا يجعلها الموقع الأفضل للعاصمة.

إن أى تخطيط لمستقبل مصر يجب أن يفرض توزيع الاستثمارات والخدمات خارج القاهرة إلى مناطق أخرى فى مصر، ويكفى ما حدث حتى الآن، أما المستقبل فلا بد من تقليل قوة جذب القاهرة، واستغلال العاصمة السياسية كنقطة جذب بدلا من تقوية القاهرة كنقطة جذب بوجود العاصمة بها.

كيف نفقد القاهرة كعاصمة للعالم العربى ومقر جامعة الدول العربية بها، وكيف ينادى مذيع صوت العرب بأى نداء سوى (هنا القاهرة) الذى استقر فى وجدان الشعوب العربية؟

لا يعنى نقل العاصمة السياسية المصرية من القاهرة انتهاء دورها كعاصمة سياسية إقليمية تحتضن مقر جامعة الدول العربية، مثلما تحتضن نيويورك مقر الأمم المتحدة لتكون عاصمة السياسة الدولية دون أن تكون عاصمة الولايات المتحدة، بل وربما ساعد اختيار عاصمة سياسية جديدة لمصر على زيادة مصداقية القاهرة كعاصمة للعالم العربى إذا لم تعد القاهرة عاصمة لدولة واحدة من الدول العربية. وما الذى يمنع صوت العرب من ندائه الشهير (هنا القاهرة) والاستمرار فى الإذاعة من القاهرة عاصمة العالم العربى؟

هل ننقل الهرم والأزهر والقاهرة التاريخية والكنيسة المعلقة إلى العاصمة الجديدة!. لماذا نفقد كل هذه القيمة بنقل العاصمة من القاهرة؟ ستبقى القاهرة عاصمة للتراث المصرى، بكل ما تحتويه من تراث حضارى

ومعماري، وستبقى عاصمة للسياحة المصرية بكل ما تحتويه من مغريات الثقافة والطبيعة والترفيه، وستبقى عاصمة للثقافة العربية بكل دور النشر والمطابع ومؤسسات الإنتاج الإعلامي والبرث التلفزيوني الأرضي والفضائي والمعلوماتي، وستبقى عاصمة للفن السينمائي والمسرحي والغنائي العربي، وستبقى عاصمة للعلم بجامعاتها ومراكزها البحثية، وستبقى واحدة من عواصم العلم الديني للعالم الإسلامي كله وعاصمة دينية لمصر بوجود الأزهر جامعا وجامعة.

إن القاهرة بكل ثرائها لا تفقد شيئا يذكر من قيمتها التراثية والثقافية والدينية بنقل العاصمة السياسية منها. بل على العكس، فنقل العاصمة السياسية من القاهرة وتقليل معدّل نموها السكاني يزيد من إمكانية الحفاظ على تراثها الذي يهدده النمو العمراني المتسارع والعشوائي.

هل يمكن أن يكون للعاصمة الجديدة قيمة وثقل حضاري مثل قيمة القاهرة التي تحتضن كل هذا التاريخ والتراث؟ ليس المطلوب من العاصمة الجديدة أن تكون عاصمة ثقافية أو حضارية لمصر أو للعالم العربي، بل أن تكون عاصمة سياسية وإدارية لمصر، وقطباً للتنمية الاقتصادية والبشرية في جزء جديد من مصر، ولا يمنع هذا من أن يتم اختيار موقعها في مكان له تاريخ، فكل أرض مصر ثرية بالتراث، فالأقصر أغنى من القاهرة ومن كل العالم بتراثها المصري القديم، والمنيا تضم عاصمة أول دولة للتوحيد في العالم، وأسوان تزخر بالتراث الفرعوني والإسلامي والطبيعي، ورشيد وفوة غنيتان بالتراث الإسلامي، وحتى واحات الصحراء الغربية والفيوم ثرية بتراث الفراعنة والرومان، بل وبقايا عصور ما قبل التاريخ. فغنى القاهرة بالتراث لا يعنى فقر باقى مصر إليه، والعاصمة الجديدة يمكن أن تضيف جمال الطبيعة وجمال العمران إلى قيمة التراث.

هل يمكن أن يكون للعاصمة الجديدة اسم مماثل في القيمة لاسم القاهرة؟ وهل سيكون مقبولاً أن تنادى الإذاعة المصرية: هنا أسيوط أو هنا سمالوط؟

العاصمة الجديدة لن تكون إحدى المدن القائمة، بل مدينة جديدة قد تقع بالقرب من مدينة قديمة أو لا تقع، وفي جميع الحالات سيتم اختيار اسم جديد للعاصمة المصرية، يمكن أن يكون موضوعاً للحوار القومي، بحيث يعبر عن آمال الشعب المصري ورؤيته لمستقبل بلده، ويصبح أحب إلى المصريين من اسم القاهرة.. على الأقل.. سيخلو الاسم الجديد من لفظ القهر!

ماذا سنفعل في كل الاستثمارات التي تنفق في القاهرة اليوم، وخاصة الاستثمارات العقارية الهائلة، فهناك مدن كاملة يبنيها المستثمرون حول القاهرة اعتماداً على شدة جذبها للسكان وللاستثمارات.

إن نقل العاصمة لا يتم في يوم وليلة، بل هي خطة تتم فصولها في نصف قرن تقريبا، وهي فترة تتجاوز بكثير الزمن اللازم لاستكمال هذه المشروعات وتحقيق عائدها، ونقل العاصمة يقلل من معدل نمو القاهرة ولا يفرغها من السكان، فمزال هناك احتياج لمثل هذه المشروعات لنقل سكان القاهرة من القلب إلى الأطراف، ولكن مع ضرورة إضافة نوعيات متعددة من الإسكان والأنشطة الاقتصادية لهذه التجمعات المحيطة بالقاهرة لاستيعاب الطبقات المتوسطة والفقيرة حتى يمكن نقل بعضهم من قلب المدينة القديم، لتتجانس المدينة عمرانيا وطبقيا بعد نقل العاصمة منها. لن يكون هناك خسائر تواجه أصحاب المصالح المباشرة حتى يحاربوا الفكرة. بل ربما كانت العاصمة الجديدة فرصة استثمارية يمكن إنتهازها.

من أين سيتم تمويل تكلفة إنشاء العاصمة الجديدة، وهل تتحمل ميزانية مصر المثقلة هذه التكلفة؟

إن الاستثمارات المطلوبة لتوفير الخدمات والمرافق والإسكان للعاملين في الحكومة سيتم دفعها في جميع الحالات سواء كانت العاصمة في القاهرة أو في غيرها، والسكان الذين سينتقلون للمدينة الجديدة كانوا سيحتاجون لتكلفة ذلك في مدنهم القديمة، ولكن توفير ذلك في أرض جديدة بكر أقل تكلفة من توفيرها في مدينة مثقلة بالمشاكل كالقاهرة، فتكلفة إنشاء مدينة جديدة تقل عن عشر تكلفة إصلاح مدينة قائمة، خاصة لو كانت بحجم القاهرة. فتكلفة خط مترو الأنفاق بالقاهرة أو نفق واحد للسيارات، تكفي لإنشاء البنية الأساسية لمدينة كاملة!

أما تكلفة إنشاء المباني الحكومية، فيمكن تغطيتها بسهولة من عائد بيع أو تأجير بعض مقار الحكومة ذات القيمة العقارية الكبيرة بالقاهرة. ومن الميزانيات التي كانت تصرف في جميع الأحوال لتوسيع وتحسين وتفخيم المباني القائمة.

وتحمل العاصمة الجديدة نفسها المزيد من الفرص للاستثمار العقاري البناء في بناء المساكن والأحياء الجديدة، وتعطي فرصة لاستغلال رؤوس الأموال الكبيرة المتوفرة حاليا في مصر والعالم العربي في إنشاء العاصمة الجديدة، بدلا من استغلالها في خلق المشاكل والاختناقات داخل وحول القاهرة، والمضاربات العقارية المدمرة لاقتصاد مصر.

هل يقبل الوزراء ورجال الأعمال وكبار رجال الدولة - ومن هم في مستواهم - هجر قصورهم وعلاقاتهم وارتباطاتهم في القاهرة والهجرة إلى مكان مجهول؟

عملية النقل تتم تدريجيا عبر عقود، فكل الأثرياء وأصحاب المناصب الذين لديهم أصول كبيرة بالقاهرة سيقاومون النقل لفترة مثلما حدث في البرازيل عند الانتقال إلى برازيليا، وفضلوا البقاء في ريو

والذهاب لمقر وزاراتهم وأعمالهم مرة أو اثنتين أسبوعيا، ومع تغير الوجوه وتغيير الوزراء والموظفين، أصبح كبار الموظفين الجدد الذين يعينون فى العاصمة الجديدة ويبنون أصولهم فيها لا يعانون هذه المشكلة، واختفت ظاهرة (البيتين) خلال جيل واحد تقريبا، ومن المتوقع أن تحدث عملية مماثلة عند نقل العاصمة المصرية، وهو ما يفتح فرصا للاستثمار العقارى البناء فى العاصمة الجديدة التى ستكون بيئتها العمرانية أفضل كثيرا من القاهرة.

هل يستطيع الموظف المتوسط وأسرته الانتقال إلى مدينة جديدة وتحمل أعباء ذلك ؟

لا يوجد إجابة واحدة تشمل الجميع، فلكل موظف ولكل أسرة ظروفها، وعند وضع خطة النقل يتم وضع ذلك فى الاعتبار، فالنقل التدريجى للمؤسسات الحكومية يعنى إمكانية تختيار الموظف بين الانتقال الفورى إلى العاصمة الجديدة والاستفادة من بعض المميزات (سرعة الترقية، نظام أجور جديد، مسكن جديد، أو مزايا مادية أو عينية.. الخ) ، أو تأجيل ذلك بضع سنوات والبقاء فى وظيفة ما فى نفس الوزارة حتى تنتهى ارتباطاته المؤقتة (تخرج الأبناء من الجامعة مثلا أو زواج البنات)، أو اختيار البقاء بشكل دائم فى القاهرة فى الفرع الإقليمى للوزارة أو فى فرصة عمل بديلة توفرها له الدولة بعد انتقال كل أجهزة الوزارة.

وخلال الفترة الانتقالية يتم التركيز على تعيين موظفين جدد من الشباب قليلى الارتباطات بالوزارات فى العاصمة الجديدة حتى يتم بناء كوادر وظيفية جديدة تعمل بأسلوب جديد، حيث أن إنشاء العاصمة الجديدة لا بد أن يواكبه إنشاء نظام إدارى جديد يتخلص من أعباء وعيوب النظام الإدارى الحالى. وخلال الفترة الانتقالية يتم إعطاء أولوية فى التعيين والنقل لزوجات وأبناء العاملين الذين قرروا الانتقال الفورى مساهمة فى حل مشاكلهم وتسهيل انتقالهم لظروف أفضل. ويمكن خلال ١٠-٢٠ عاما إنهاء هذه المرحلة الإنتقالية تماما. ونشوء مجتمع جديد مستقر.

ولا ننسى أن كثير من الأسر تنتقل إلى خارج مصر فى إعاره لدولة عربية أو أجنبية، فلماذا لا تستطيع نفس الأسرة الانتقال إلى العاصمة الجديدة إذا توفرت الإغراءات الكافية؟

هذه بعض التحفظات المثارة، وقد يكون هناك المزيد، ولكن لا يمكن أن تخلو فكرة أو حل من إثارة التحفظات، كما لا يخلو دواء من الآثار الجانبية، ولكن المهم هو التعامل مع هذه التحفظات بموضوعية مخلصه، بلا تعصب للفكرة أو لعكسها.

## التوصيات

- بدء دراسة علمية موضوعية شاملة جادة لموضوع نقل العاصمة المصرية إلى موقع جديد بمصر:

إن دراسة جادة لهذا الأمر هي أمر حتمى حتى لا يكون قرار بهذه الأهمية متخذاً بشكل إرتجالي، لابد من دراسات علمية تخصصية تعمل من خلال رؤية موحدة من أجل تحقيق الهدف، وهذه الدراسة يجب أن تستغرق الوقت الذى تستحقه حتى تكون نتائجها محل ثقة.

إن الإجراء المباشر الذى تنادى به هذه الورقة ليس الانطلاق إلى الصحراء غدا لبناء المدينة الجديدة، بل الانطلاق اليوم لإعداد الدراسة العلمية الجادة، التى يجب أن تكون أسلوبنا لبناء عاصمة جديدة.. بل وأن تكون أسلوبنا لبناء مصر جديدة...

تشمل هذه الدراسة عدة محاور:

لماذا؟ ماهى أهمية نقل العاصمة؟

فتحديد الهدف والغاية من ورائه يضمن الوصول إليه، يناقش المحور أهمية المشروع بالنسبة لمصر عامة وبالنسبة للقاهرة على وجه الخصوص مثل الحفاظ على القيمة التاريخية للمدينة، والمساهمة فى حل مشاكل التكديس المرورى. وكذلك يناقش الأسباب الموضوعية والنفسية التى تبرر معارضة هذا المشروع. حتى يمكن تعبئة الرأى العام وراء هدف كهذا.

إلى أين سيتم نقل العاصمة؟

هل يتم النقل إلى أطراف القاهرة وضواحيها؟ أم هل من الأفضل الانتقال إلى عاصمة جديدة لمصر تبعد عن فرصة الوقوع فى أسر القاهرة؟ هل يتم النقل إلى مدن جديدة تم إنشاؤها (مثل السادات، المنيا الجديدة، برج العرب...)? أو إلى مدن قديمة قائمة أم إلى مدينة جديدة تماما تبنى لتكون عاصمة لمصر؟ ماهى معايير اختيار موقع العاصمة الجديدة؟ ما هى بدائل الموقع: شرم الشيخ؟ العلمين؟ الأقصر؟ أسيوط؟ المنيا؟ الواحات البحرية؟

متى يتم النقل؟ هل يتم على المدى القريب؟ أم يتم على المدى البعيد؟ أم أن يكون مرحلياً؟ كيف؟ ماهى الإجراءات اللازمة للوفاء بالاحتياجات التخطيطية التى ستظهر بعد النقل، مثل إسكان العاملين،

ووسائل ومحاور النقل العام والحركة الآلية للعاملين والمتريدين، ومواقع ومباني المقار الحكومية الجديدة، الخدمات اللازمة لكل ذلك. وكيف يتم تمويل كل ذلك.

ماذا سنفعل فى القاهرة بعد النقل؟

كيف يتم تخطيط القاهرة بعد النقل لتصبح عاصمة اقتصادية وثقافية وسياحية لمصر والمنطقة العربية، كيف ننظر لقاهرة بحجمها الحقيقى وحجم التحديات التى تواجهها، كيف يكون هناك رؤية لقاهرة تليق باسمها وتاريخها وسكانها؟

فى ماذا ستستغل المناطق والمباني الخالية بعد النقل؟ هل يكون التركيز على الاستغلال الثقافى والحضارى وإحياء تاريخ المنطقة؟ أم يكون التركيز على الاستغلال السياحى و الترفيهى، أم الاستغلال التجارى والاقتصادى.



## قائمة المراجع

### قائمة المراجع العربية:

- علماء الحملة الفرنسية، وصف مصر مدينة القاهرة الخطوط العربية على عمائر القاهرة سيرة أحمد بن طولون، ترجمة وتحقيق: زهير الشايب – منى زهير الشايب، دار الشايب للنشر، ١٩٩٢.

### قائمة المراجع الأجنبية:

- Edward schat, When Capital Cities Move: The Political Geography of Nation and State Building, Working Paper, Feb 2003, P.15.
- "Search for A New Capital", The Indiana Historian, Bureau, March 1996.
- Source: [www.CIA.gov/](http://www.CIA.gov/) The world – fact book.