

الفصل السابع

موارد الدولة الطبيعية ومواصلاتها

موارد الدولة الطبيعية

يشكل الاقتصاد الصناعي المتطور الأساس للدولة القومية في نهاية المطاف ، لأنه الأساس في تشغيل الدولة الرأسمالية . وأية دولة ينقصها الطاقة اللازمة وكذلك مصادر المعادن هي دولة في وضع غير ممتاز نسبياً . وبقدر ما تكون مساحة الدولة كبيرة بقدر ما تكون متنوعة مصادر المعادن فيها ، مع نسبة ذلك بالطبع . ومع ذلك فليس من دولة تستطيع العيش في نطاق الاقتصاد المغلق ، حتى الاتحاد السوفييتي بمساحته الكبيرة وبما لديه من طاقات مصادر معادن متنوعة . أما التمثيل بألمانيا ما قبل الحرب للبرهنة على إمكانية الاقتصاد المغلق والاكتفاء الذاتي فغير صحيح ، على اعتبار أن ألمانيا أفادت من سيطرتها الاقتصادية على بلدان الدانوب . كما أن هناك الكثير من البلدان التي تعتمد ولدرجة كبيرة على الاستيراد من الخارج لمصادر الطاقة والمواد الخام والأغذية ، وبالتالي فالوصول الى مصادر هذه المواد يفترض ضمان المواصلات ، سيما زمن الحرب .

إذن فللموارد الطبيعية المتاحة دور كبير في مستوى التطور الاقتصادي للدولة وبالتالي مستواها السياسي والعسكري . وهذا الصدد فلوصل الدولة الى مرتبة الدولة العظمى يفترض أن يتوفر فيها ، بمعنى داخل حدودها ، قدر كاف من الموارد الأساسية ، وهو المفضل ، أو أن يكون لديها القوة والنفوذ اللذان يمكنهما من الحصول عليها من الخارج من مواطنها الأصلية ، الأمر الذي يحول دون العديد من الدول من بلوغ مرتبة الدول العظمى . بالإضافة الى الذي نقول يفترض استثمار الموارد الاقتصادية بحيث يتأمن للدولة الرخاء أيام السلم والمنعة والقدرة على الدفاع أيام الحرب .

هذا والمقدرة الاقتصادية للدولة تتجسد أو تقاس ، وبشكل عام - بحجم ناتجها الوطني وعناصره ونصيب الفرد من الناتج الوطني ، بشكل وسطي بالطبع ، على اعتبار أنه لا يعكس الواقع المجتمعي المعاش ، بل يعطي فكرة وسطية عمومية وشبه مجردة

لتجزئة الناتج الوطني . هذا مع الإشارة الى أن هذا المؤشر ليس بكاف على اعتبار أن العبرة هي في الارتباط الأمثل بين الحجم والتنمية وتوزيع الانتاج والخدمات التي ينتجها المواطنون ، ومدى إسهامها في تقوية الدولة في السلم والحرب .

ومعروف التوزيع غير العادل للموارد الاقتصادية في العالم ، على اعتبار أنه لا يخضع لقاعدة أو نظام . ومن بين هذه الموارد فإن المواد الاستراتيجية لها تأثيرها الكبير في المجال السياسي كموارد الطاقة والوقود والمعادن الفلزية بالإضافة الى المحاصيل الغذائية ومحاصيل الألياف .

وهنا للتجارة الدولية ، عبر المواصلات بالطبع ، دورها في إعادة توزيع الموارد الاقتصادية بين دول العالم المنتجة والمستهلكة . فلنر بإيجاز هذه الموارد الرئيسية فيما يلي .

موارد الغذاء : الواقع ان توفر موارد الغذاء محلياً عنصر بالغ الأهمية في عناصر السيادة القومية للدولة ؛ فإذا ما كان توفرها صعباً أيام السلم فإنه يكون مشكلة المشاكل أيام الحرب ، من جراء الصعوبات في المواصلات واقتطاع جزء من العاملين في النشاط الزراعي للحرب ، الأمر الذي يوجب الاحتياطي في الغذاء لأوقات الطوارئ مسبقاً والتقنين لاحقاً . أما الإعتماد على الاستيراد للمواد الغذائية من الخارج فهو عامل سلبي في قوة الدولة السياسية ، بشكل عام في الظروف السلمية ، أما في ظروف الحرب فيزيد صعوباتها . أما الاكتفاء الذاتي فغير متوفر بشكل مطلق لأية دولة (٥٩) .

الموارد المعدنية : تتميز هذه الموارد عن سالفاتها في كونها محددة الكمية وقابلة للنفاذ (نظرياً أكثر منه عملياً) وبالتالي يبدو وكأنها ليست العنصر الثابت في عناصر قوة الدولة ؛ ومع ذلك فإنها يعود دور تحديد القوة السياسية للدولة ، بالطبع عبر تطور قوى الانتاج التي تستعملها ، وكما سوف نرى ، بالإضافة الى كونها قابلة للخصن بأسهل بكثير من الموارد الغذائية (٦٠) .

موارد الوقود : ومنها الفحم بأنواعه والبتروال والغاز الطبيعي ، التي هي أكثر توزعاً في دول العالم من المعادن الفلزية (٦١) . والتباين فيما بين الدول هنا أدى الى خلق مشكلات بالنسبة للدول غير الموجودة في قائمة الانتاج (أنظر الجدول في الهامش رقم (٦١)) والتي تضطر الى توليد الطاقة البديلة بتكليف أكثر أو استيراد الوقود من الخارج أيام السلم فكيف بها أيام الحرب . كما تبغي الإشارة في هذا المجال الى الطاقة الذرية (المفاعلات النووية) غير الواسعة الانتشار لتاريخه ، ما خلا في بعض الدول المتقدمة كالولايات المتحدة والاتحاد السوفييتي ودول الاوراتوم في أوروبا (٦١) . كما لا بد من الإشارة بهذه المناسبة الى المعادن الاستراتيجية المنتشرة في عدد

صغير نسبياً من الدول ، الأمر الذي تتأتى عنه أهميتها السياسية . كما أننا لسنا بحاجة لتبيان أهمية الصلب وعدد من المعادن غير الحديدية ، مثل الرصاص والنيكل والزنك والقصدير والمنغنيز والنيكل وغيرها ، والتي تدخل في الصناعة في وقت السلم والحرب . ولذلك تعمل كل دولة على التمسك بمصادر مواردها منها (٦٢) .

والواقع أننا تجاه ٤٥ دولة من دول العالم تعتمد في صناعة الحديد على خاماتها ومقومات الصناعة اللازمة لها ، في حين ٤/٥ إنتاج الصلب العالمي يتأتى من ست دول أساسية (أنظر الجدول رقم - ٣ -) . وهنا فالاتحاد السوفيتي يصدر ما يفيض عن حاجاته من الصلب الى الخارج ، في حين تتمتع فرنسا بالاكتماء الذاتي فيه : أما العديد من الدول الأخرى الصناعية والمنتجة للصلب فتستورد الأنواع الجيدة من الحديد الخام من الخارج وخاصة من كندا والسويد وأستراليا والبرازيل وفنزويلا والهند (٦٣) .

جدول رقم - ٣ -

الدول الرئيسية في إنتاج الصلب سنة ١٩٧٣ (مليون طن مئري) (*)

الدولة	الإنتاج السنوي
الولايات المتحدة	١٣٦,٨
الاتحاد السوفيتي	١٣١,٥
اليابان	١١٩,٣
ألمانيا الغربية	٤٩,٥
المملكة المتحدة	٢٦,٦
فرنسا	٢٥,٣
إيطاليا	٢١,٠
بلجيكا	١٥,٥
بولندا	١٤,٠
كندا	١٣,٤
تشيكوسلوفاكيا	١٣,١

(*) د. فتحي محمد أبو عيانة ، دراسات في الجغرافيا السياسية ، ص ١١١ .

كما ينبغي الإشارة إلى أنه بالرغم من أهمية دور استغلال الخامات المعدنية في قوة الدولة الاقتصادية فالسياسية ، فإن الدور المحدد والمقرر هنا يعود الى عناصر قوة

الدولة. الأخرى على المستوى التكنولوجي العام المؤدي الى التكنيك فطريقة انتاج الخيرات المادية وإلى علاقة الدولة بالدول الأخرى . هذا بالإضافة ، حسب رأينا ، الى نظامها الاقتصادي - الاجتماعي . فالواقع ان قوة الدولة ، كما تصبح دولة عظمى تتوقف على مجموعة من العوامل الطبيعية والاجتماعية ، بمعنى الحضارية وتفاعلها عبر الزمن واختمارها عبر التاريخ . إنما يبقى الاقتصاد الصناعي نواتها الصلبة .

هذا وكما ذكرنا في بدء الفصل فالانتاج الصناعي هو مؤشر التقدم على المستوى العالمي لدرجة أنه بالإمكان اعتبار الدولة المتقدمة هي الدولة الصناعية عند الكلام عن النمو والتقدم في الإطار العالمي . وليس عبثاً القول أن الدول أو البلدان المتقدمة هي البلدان الصناعية والدول أو البلدان المتخلفة هي البلدان الزراعية (دول العالم الثالث على العموم) . والجدول التالي رقم - ٤ - يوجز لوحة توزيع الانتاج الصناعي غير العادل بين أقاليم العالم المختلفة وكذلك الأمر بالنسبة لحجم السكان فيها .

الجدول رقم - ٤ -

توزيع الانتاج والسكان في التجمعات الدولية الاقليمية الرئيسية
في أواخر الستينات(*)

الدولة أو الاقليم	النسب المئوية الصناعة السكان	من العالم النسبة المقارنة
- الولايات المتحدة وكندا	٣٥	٧
- غرب أوروبا وأستراليا	٢٥	١٠
- دول الكومينكون	٢٠	١٠
- اليابان	٥	٣
- بقية العالم	١٥	٧٠
		حوالي ١ : ٥

(*) د. فتحي محمد أبو عيانة ، دراسات في الجغرافيا السياسية ، ص ١١٢

الواقع ان كل دولة عظمى هي بالضرورة دولة صناعية . ويتأتى عن هذا الواقع ارتفاع مستوى دخل الأفراد ورفاههم فيها . كما يتأتى عن تفوق الدولة الصناعي تفوقها العسكري على الاجمال .

وهناك شبه اجماع على تحديد الصناعات الاستراتيجية والتي تبلغ ٦ صناعات رئيسية يأتي في مقدمتها صناعة الحديد والصلب يليها الصناعات الهندسية والمعدنية وصناعة السفن فصناعة الكيماويات لانتاج المفرقات والأسمدة والاسمنت ، وبعد

ذلك تأتي الصناعة الغذائية وصناعة النسيج والملابس ثم صناعة السلع الاستهلاكية الأخرى . والغالبية العظمى من الدول المتقدمة ، بالطبع صناعياً ، كالولايات المتحدة وبريطانيا وألمانيا الغربية وغيرها تتميز بالتوازن الانتاجي فيما بين هذه الصناعات المختلفة ، كما يزيد انتاجها من كثير من عناصر هذه الصناعات المختلفة على استهلاكها المحلي فتصدر الزيادة أو الفائض الى الخارج .

ومن المؤشرات المعمول بها في الاحصاء والاقتصاد لقياس قوة الدولة الصناعية وبالتالي السياسية هو نسبة العاملين في الصناعة من جملة العاملين في الدولة (٦٤) . على أن هذا المؤشر لا يمكن لوحده أن يكون المقياس لقوة الدولة الاقتصادية فالسياسية . فهناك بالإضافة اليه مؤشرات نصيب الفرد من استهلاك الطاقة وحتى من الحديد والصلب . ومع ذلك فحصة الفرد من الناتج الوطني وحصة القطاعات الاقتصادية الرئيسية التي شكلت هذا الناتج لها كبر الأهمية . هذا مع تحفظنا بالنسبة لحصة الفرد هنا ، على اعتبار أنها لا تعكس الواقع الحياتي المعاش وقبولنا بحصص القطاعات (٦٥) .

المواصلات

وإذا ما حاولنا النظر في دور المواصلات نرى أنها لعبت وتلعب دوراً في السياسة وكذلك الاقتصاد والاستراتيجية ، وهي عامل موحد للدولة وتشجع على التكامل بين السكان ، وشعورهم بالانتماء والقومية . وهي على نوعين داخلية وخارجية .

وتلعب المواصلات الداخلية ، التي هي بمثابة الشرايين الرئيسية لربط أقاليم الدولة ببعضها البعض ، دوراً كبيراً في تأمين تماسك ووحدة الأمة والدولة . بالطبع إلى جانب هذا الدور السياسي هناك دورها الاقتصادي ، الذي ينعكس سياسياً في نهاية المطاف ، بالإضافة الى دورها العسكري الذي يتجلى فيما يعرف بالطرق الاستراتيجية .

هذا ومن الناحية التاريخية فدور المواصلات كان أيضاً سياسياً وعسكرياً واقتصادياً ، حسب رأينا في الوقت نفسه وكما ذكرنا الآن . ومن هذه الطرق ، طريق داريوس الكبير في بلاد الفرس وأيضاً الطرق من سوسة الى ساردس والتي ربطت أطراف الامبراطورية في الأناضول وإيجة . وكذلك الأمر بالنسبة للطرق الرومانية التي أعطت ترابطاً للدولة المترامية الأطراف لمدة أربعة قرون وأيضاً طريق النيل في مصر . كما أن الأنكا (في القارة الاميركية) ربطوا كوزكو العاصمة بالأطراف الشمالية والجنوبية للدولة وفتحوا الروابط بين الهضبات العالية وسهول الساحل . ومن هذا القبيل الطرق التي بنيت في ألمانيا أيام الحكم النازي وغيرها (٦٦) .

وتنبغي الإشارة الى أن معظم الدول ، المتقدمة بالطبع ، تملك شبكات من

الطرق أو الخطوط الحديدية ، تشع من العاصمة الى الأطراف ، كما في فرنسا (أنظر الخريطة في الهامش رقم (٦٧)) وبريطانيا والاتحاد السوفيتي وغيرها . كما أن نمو اتحاد الولايات الاسترالية وكذلك الولايات الكندية ، كان يأتي بعد مد الخطوط الحديدية . وبهذه المناسبة فإن الصين تقوم حالياً ببرنامج ضخم لربط البلاد بالخطوط الحديدية . كذلك عملت الثورة الاشتراكية في روسيا على ازدواجية الخط الحديدي السيبيري ، والذي مد قبل الثورة ، ثم خرجت من هذا الخط فروع متعددة ، كما بالإمكان عزو فكرة « سيسيل رودس » في مد خط حديد القاهرة - الكاب الى حلمه بسيادة بريطانيا على كل افريقيا .

هذا وغالباً ما يدعم الشبكات الحديدية شبكات الطرق البرية والمجاري المائية . نقول هذا خصوصاً وأن الطرق البرية أكثر مرونة من الخطوط الحديدية ، على اعتبار أنها يمكن أن تمتد في مناطق شديدة الانحدار ، وهي أقل تكاليفاً وأسرع إنشاءً . ولذلك فأهميتها تظهر إذا لم تكن الحركة كبيرة لدرجة تبرر مد الخط الحديدي وإذا كانت طبيعة الأرض مما لا يسمح بمدّه .

أما بالنسبة للنقل المائي فهو أرخص من النقل البري لكنه أبطأ منه ، وبالتالي فتناسبه المحمولات الكبيرة الحجم والمخفضة السعر . كما أن النقل المائي يصلح بطبيعة الحال في الأجزاء الصالحة للملاحة من الأنهر والبحيرات الداخلية ، ولذلك كان إنشاء الأقنية التي تسهل النقل وتيسره بتفادي مناطق الشلالات واختصار المسافات . وهذا من المؤلف في البلدان المتقدمة بالطبع . ومثالنا على ذلك الشبكات المائية العديدة التي تربط بين أنهر الاتحاد السوفيتي وكذلك بحيرات وأنهر الولايات المتحدة الاميركية ، لما في ذلك من خدمات جلي لاقتصاد البلاد .

أما المواصلات الخارجية فإنها تفترض التمييز بين نوعين من البلدان : الدول المعزولة في جزر كانكلترا واليابان ، والدول الداخلية المعزولة عن البحار كسويسرا وأفغانستان وبوليفيا . فالأولى تطلب حرية البحار والثانية المرور عبر البر الى البحر .

وتجدر الإشارة هنا الى بعض الدول التي تهيمن على بعض الطرق أو الممرات العالمية ، ساحة لمن تريد وممانعة لمن تريد من استعمالها ، كتركيا وهيمنتها على البوسفور والدردنيل : المدخل والمخرج للبحر الأسود ، وكذلك الدانمرك للدخول الى بحر البلطيك والخروج منه ، ومصر لقناة السويس ، الخ . . إنما لا بد من الإشارة هنا الى الإتفاقيات والمعاهدات الدولية بالنسبة لهذه الممرات الدولية . كما تجدر الإشارة حالياً الى منع بعض الدول من اختراق مجالها الجوي من قبل الغير خوفاً من القذائف أيام الحرب والتجسس حتى أيام السلم .

الفصل الثامن

عواصم الدول

كما أنه ليس من دولة من دون خطوط مواصلات تشبكها وتصل. فيما بين مختلف مناطقها وتوحيدها ، وأيضاً من دون مناطق حدود أو خطوط حدود ، أو كليهما معاً ، للحفاظ عليها من التدخل الخارجي والإشارة الى مدى سلطتها ، كذلك ليس من دولة من دون عاصمة .

إنما قبل استعراض موضوع العاصمة والتعرف على دورها وأهميتها وأنواعها لا بد من لمحة لدورها في الماضي - في التاريخ ، وخصوصاً الوسيط ، حيث ساد النظام الاقطاعي وحيث كانت تتحرك وفقاً لمزاجية الحاكم - الملك وبسهولة أصبحت شبه مستحيلة اليوم ، ما خلا بعض الاستثناءات ، التي سوف نرى واستعيض عن ذلك أحياناً بتجزئة مهامها ، كما سوف نرى أيضاً .

إذن فدور العاصمة قد تغير عما كان عليه في الأزمنة الماضية . فعندما يجري الحديث عن باريس كعاصمة لمملكة « الكاييتان » في فرنسا ، يتوجب علينا أن ننزع من أذهاننا أنها كانت تقوم بالدور الذي تقوم به لندن أو روما في الوقت الحاضر . وذلك لأن الطاقة الإدارية للحاكم الملك آنذاك كانت صغيرة من جراء تجزئتها فيما بين الأمراء الاقطاعيين ، كما كانت المواصلات صعبة والأعباء الحكومية محدودة . فالملك محاطاً بوزرائه وحاشيته كان يعيش لنفسه متنقلاً من ضيعة الى أخرى وخلفه حاشيته حاملة السجلات والأختام . وبناء عليه فالعاصمة آنذاك كانت تتفق ومكان وجود الحاكم . إنما يجب الإشارة الى أنه كان لكل حاكم مكانه المفضل . فشرلمان كان يحب مسقط رأسه « آخن » . وكان مثل هذا المكان المفضل ينال العناية الكبرى ، بالنسبة لغيره من الأماكن التي ينزل فيها الملك الحاكم ، فيما يعود لبناء القصور والحصون والكنائس ، على اعتبار أن الملك كان يقضي معظم وقته فيه . على أن الوضع أخذ فيما بعد بالتغير التدريجي من جراء محاولة الملك مركزة السلطة ، فلم تعد السجلات تنقل وراء الحاكم ، فقد حطمت في برج لندن واختير قصر باريس المحصن والذي يقع في

إحدى جزر نهر السين كدار للمخطوطات . ومع الزمن أخذت المخطوطات بالتزايد والأعمال الحكومية بالتركز في العاصمة . وأخيراً فإن ظهور النظم الديمقراطية واجتماع البرلمان في العاصمة كان له الأثر البين الواضح في تثبيت مكان ومكانة العاصمة .

هذا كما كان لتطور الدور الذي تقوم به الحكومة في الوقت الحاضر وتعدد وتشعب وظائفها كبير الأثر في التزايد المضطرد لأهمية دور العاصمة ، التي ظهرت فيها الصناعات الخفيفة والخدمات المختلفة لتلبية حاجات رجال الإدارة فيها ، الأمر الذي أدى الى نموها - العاصمة .

فالعاصمة هي العصب الرئيسي للجسم السياسي . فهي مركز الحكومة وحيث مهام الإدارة الرئيسية . ومن جراء معناها السياسي تصبح المدينة العاصمة أحياناً المركز الديني والثقافي والمالي والتجاري للبلاد ، مع عدم لزومية ذلك بالطبع . ففي السويد مثلاً العاصمة هي ستوكهولم ، أما المركز الديني فهو « أوبسالا » ، وفي الولايات المتحدة الأميركية ، بالرغم من كون واشنطن العاصمة ، فنيويورك هي المركز الرئيسي للمال والتجارة . كذلك الأمر في ألمانيا الغربية ، حيث هامبورغ هي العاصمة التجارية وبون العاصمة السياسية .

هذا وهناك الى جانب العواصم السياسية الإدارية العواصم الثنائية كما في هولندا أو الأراضي الواطئة ، حيث « أمستردام » هي العاصمة الإدارية التي توجد فيها الإدارات الحكومية ومركز الملك و« لاهاي » التي يوجد فيها البرلمان . كذلك الأمر بالنسبة لبوليفيا حيث بلدة « سوكر » (Sucre) الصغيرة هي العاصمة الرسمية ولكن الإدارة الحكومية هي في مدينة « لاباز » .

وهناك أيضاً العواصم الثلاثية التي تختص كل منها بسلطة كما هو الأمر في اتحاد جنوبي افريقيا ، حيث السلطة التنفيذية في بريوريا والتشريعية في مدينة الكاب والقضائية في بلوم فونتين . كما يجري الحديث منذ مدة في فرنسا عن توزيع الوزارات على بعض مدن الأقاليم . كما تنبغي الإشارة الى أن لسقوط العاصمة أثناء الحرب أثر نفسي كبير على المواطنين ، وذلك لأن العاصمة هي التي تستقطب الشعور القومي للأمة وحتى للأمم في الدول المتعددة القوميات المتساوية فيما بينها والمنسجمة المتناغمة بالتالي ، بحيث تشكل الرباط لها ، ولدرجة تصبح الرمز المقدس لدى الجميع - العاصمة .

هذا وتتعدى أحياناً العاصمة نطاق الدولة كمركزها الإداري الوطني لتصبح رمزاً يمتد عبر حدودها الى أنحاء العالم بإشعاعه الديني أو الثقافي أو التاريخي القديم أو الحضاري الخ . . . وهذه هي العواصم العليا (Supercapitals) ذات القدرة

والنفوذ الأعظم ، كلندن عاصمة الامبراطورية والكونغولث فيما بعد وكذلك باريس وروما والقاهرة والقدس .

وغالباً ما تكون العاصمة أكبر مدينة في الدولة ، كباريس وليشبونة وأثينا والقاهرة ، الخ . . . دون حتمية ذلك . فاستنبول كمدينة أكبر من أنقرة العاصمة في تركيا وكازابلانكا في المغرب أكبر من العاصمة الرباط ومونتريال في كندا أكبر من أوتاوا العاصمة الخ . . . كما أن العاصمة غالباً ما تكون وسط البلاد تقريباً ، بالنسبة للمناطق المشكلة للدولة ، كلندن وباريس مثلاً . ومع ذلك فالعاصمة الوطنية القديمة تصمد في وجه العاصمة الجديدة ، بل حتى تقوى مكانتها التاريخية وتتأكد منزلتها كلما طال الزمن ، رغم زوال سلطانها السياسي الذي أخذته منها العاصمة الجديدة . وذلك لأنها تحتضن ، بشكل خاص ، تراث الماضي الحضاري وتحفظه . « فمنف » بعد زوال سلطانها بقيت لمئات السنين المكان الذي يجري فيه تنويع الفرعون الجديد ويحتفل فيه بعيد ميلاده^(١) . كما أن اسطنبول ما زالت أزهى وأجمل مدن تركيا وأكبرها وبفارق كبير بالنسبة للعاصمة الجديدة أنقرة . كما أن موسكو بقيت مدينة لها مكانتها الدينية المقدسة الى أن عادت من جديد عاصمة للاتحاد السوفييتي .

الواقع ان المدينة التي تختار لتكون عاصمة البلاد تنمو بسرعة من جراء تضافر الظروف المختلفة من اقتصادية وسياسية فيها . فالادارة السياسية الحديثة تستوجب الاعداد الضخمة من الموظفين . كما أن تطور الحياة الاقتصادية الذي أدى الى نموها يؤدي الى التزايد الكبير في اعداد المؤسسات المالية والتجارية والخدماتية المختلفة . كما أن الجامعات والثقافة والفنون ومختلف النشاطات الحضارية تكون موضوع رعاية كبيرة فيها . فتتكاثر المظاهر الحضارية من مساح ومكتبات عامة وحدائق وما ذكرنا من نشاطات مع الفنادق الفخمة التي يجذب اليها السواح . وكل ذلك يزيد من حجمها ومن زخم النشاط الحضاري المتعدد الجوانب فيها . فأنقرة كانت مدينة متواضعة (٣٠ ألف نسمة)^(٢) في عام ١٩٢٣ وهي اليوم تضم حوالي مليون نسمة . كما تضاعف عدد سكان موسكو مرات عدة منذ أيام الثورة حتى اليوم ، حيث أصبح سكانها حوالي ٨ الى ١٠ ملايين نسمة . وبحكم ما ذكرنا يستمر اذن نمو العاصمة لتصبح ، على العموم ، أكبر مدينة في الدولة ، دون حتمية ذلك بالطبع . فروما كانت أصغر من ميلانو ونابولي بعدد السكان وبفارق كبير ، لكنها فاقتها فيما بعد . ودمشق تخطت حلب بعدد السكان وبيروت أصبحت أكبر المدن اللبنانية . أما الأبهة والعظمة والمظاهر

(١) د. عبد الفتاح محمد وهيب ، في جغرافية العمران ، دار النهضة العربية ، بيروت ١٩٧٣ ، ص ٩٥ . (فيما

بعد د. عبد الفتاح محمد وهيب ، في جغرافية العمران ص .) .

(٢) المرجع نفسه ص ٩٦ .

الحضارية التي أشرنا إليها فهي صفات تكتسبها العاصمة وتهتم برعايتها وزيادتها والحفاظ عليها ، بحيث تعمل الحكومات على جعلها رمزاً لحضارة الأمة .

وهناك أربعة أشكال من العواصم : العواصم المحورية المتكاثفة . وهي غالباً ما تكون مركز الانتاج الطبيعي للدولة وفي وسطها تقريباً ، الأمر الذي يؤدي الى إلتقاء خطوط المواصلات فيها ، وانطلاقها منها ، كباريس وسط سهل باريس والبلاد تقريباً ، ولندن وسط سهل لندن ، وبراغ في قلب بوهيميا . وهناك العواصم الحدودية الدفاعية ، وهي غالباً ما تكون في موقع استراتيجي منيع وعلى مفترق طرق هامه رئيسية ، كأدنبرة على مداخل اسكوتلاندة أو بكين وسورها العظيم ، وبولونيا التي غيرت عاصمتها ثلاث مرات لتواجه تغيير موجة العداء ، فكانت بوتزن تجاه الألمان وأصبحت كراكوف تجاه النمساويين ثم فارصوفيا تجاه الروس فيما بعد (٦٨) . وهناك العواصم الدينية ، التي لعبت دوراً فيما مضى وبقي بعضها اليوم « كلاسا » عاصمة التبت ومركزها السياسي والديني ، حيث يقيم الدلاي لاما . وهناك العواصم الاصطناعية ، وهي على نوعين القديمة كمدريد ، وسانت بطرسبورج (ليننغراد اليوم) والحديثة التي هي عواصم إدارية كبرازيليا عاصمة البرازيل وكامبيرا عاصمة استراليا (٦٩) .

هذا والعواصم التاريخية قامت على الأنهر وشطآنها قريباً من البحر ، وهذا يعود لأهمية المواصلات المائية كليشبون وأوسلو وأثينا وغيرها .

إنما بعد الحرب العالمية الثانية برز تيار جديد يرمي الى خلق العواصم في داخل البلاد ، وذلك للعديد من الأسباب ، منها جعل العاصمة في وسط البلاد لشد الحمة الوحدة الوطنية ، وكذلك محاولة الخروج من فساد العاصمة القديمة ، وأيضاً محاولة التوزيع للسكان وإغناء المناطق الداخلية البعيدة عن غيرها المتقدم ، وجعل العاصمة انعكاساً للتقدم الفني والمعماري والثقافي الحديث ؛ وخير أمثلة على ذلك « اسلام آباد » التي حلت محل كاراتشي كعاصمة للباكستان و« برازيليا » (٧٠) بدلاً من ريو دي جنيرو في البرازيل و« أنقرة » بدل استنبول في تركيا .

أخيراً لا بد من القول ان أشكال أو أنواع العواصم التي ذكرنا مردها للظروف الاقتصادية وكذلك السياسية للدولة . كما أن تغيير موقع العاصمة يعود لتغير الظروف الاقتصادية وكذلك السياسية في الدولة (٧١) وأيضاً لنمو أو تقلص مساحتها (٧٢) الناتج في العمق عن الظروف الاقتصادية والسياسية أيضاً . وفي نهاية المطاف فإن نقل العواصم يرمز الى عدم الاستقرار ويشير الى الحاجة للتعديل السياسي أو الى تغييرات أساسية في اقتصاديات الدولة .