

## مدينة جدة جوانب من جغرافيتها الخارجية والداخلية

الدكتور أحمد علي إسماعيل (٥)

### أولاً : الموقع :

يمثل القرب من مكة المكرمة أهم عناصر موقع مدينة جدة ، وقد ارتبطت المدينتان معا منذ صبح الإسلام ، حين أصبحت جدة هي الميناء الرئيسي لخدمة الحج ، وحلت بذلك محل « الشعبية » التي تقع إلى الجنوب منها والتي اذثرت الآن . وإلى جانب أهمية موقع جدة البحري في خدمة الحج ، والذي مارسته منذ البداية ، فقد أضيفت عناصر جديدة إلى موقعها الثقلي برا وجوا ، ففما يتعلق بالنقل البري ، كان من الضروري دائما توفير وسيلة لنقل الحجاج إلى مكة المكرمة التي تبعد عن جدة مسافة ٧٥ كيلو مترا ، ويصدق ذلك منذ كانت الإبل وسيلة الانتقال الرئيسية حتى عصر السيارة . وأما بالنسبة للطيران فإن العوامل الموضعية في طبعرافية الحجاز ، أدت إلى أن أصبح مطار جدة هو محور حركة نقل الحج منذ استخدم الطيران في نقل الحجاج . ومرة أخرى فإن الانتقال من جدة إلى مكة يتطلب وسيلة نقل برية للقادمين بالطائرات ، وقد أدى ذلك إلى أن أصبحت حركة السيارات بين جدة ومكة تمثل حلقة هامة في حركة النقل في الحجاز ، وترتفع الكثافة كثيراً على هذا الطريق في موسم الحج .

(٥) أستاذ مساعد بقسم الجغرافيا بجامعة القاهرة - حالياً رئيس قسم الجغرافيا بجامعة الملك عبد العزيز بجدة .

وباستخدام طريقة « مصفوفة الترابط » Binary connection matrix لمعرفة أى مدن المملكة العربية السعودية أكثر اتصالاً بغيرها مباشرة عبر شبكة الطرق الرئيسية ، اختيرت كل من : جدة ، مكة ، الطائف ، المدينة المنورة ، بريدة ، الرياض ، تبوك والدمام وعملت لها مصفوفة اتضح منها أن المدينة المنورة أقوى اتصالاً بغيرها بطرق مباشرة حيث كان مجموعها ٤ نقط ، بينما تتساوى كل من جدة ومكة والطائف والرياض بثلاثة نقاط لكل منها ، ونقطتان لبريدة ونقطة واحدة لكل من تبوك والدمام ، ولكن إذا أضفنا لذلك أن جدة تمتاز على المدينة المنورة بوسائل النقل البحرى إلى جانب حركة الطيران الدولية فإن كفة جدة ترجح عن كفة المدينة كثيراً (١) .

ولما كانت جدة هي ثغر الحجاز بلامنازع وارتباطها بكل من مكة المكرمة والمدينة المنورة عنصراهما في موقعها ، فإن دراسة وسائل النقل البرى بين المدن الثلاث توضح مدى الترابط بينها ، وقد تم قياس مدى ترابط جدة بكل من مكة والمدينة المنورة بوسيلتين ، إحداهما لإحصاء السيارات المتجهة من جدة وإليها في اتجاه كل من مكة والمدينة ، وثانيهما هو محطات خدمة السيارات في العشرة كيلومترات الأولى مقاسة من بداية الطريق إلى مكة والمدينة . أما فيما يتعلق بالسيارات فقد اتضح أنه في مقابل كل مائة سيارة تسير في طريق المدينة ، تسير في طريق مكة ٧٤٨ سيارة . وأما محطات الوقود فقد بلغت ١٤ محطة في طريق مكة ( ابتداء من باب مكة حتى الكيلو ١٠ ) في مقابل ٩ محطات في طريق المدينة ( ابتداء من باب جديد حتى الكيلو ١٠ ) بمعدل تباعد متوسطه ٧١٤ مترا في طريق مكة بالمقارنة مع ١١١١ مترا في طريق المدينة ، ولكن

(١) يمكن لمعرفة دلالة مصفوفات الترابط مراجعة :

Garrison, W.L., Connectivity of the Interstate Highway System, in Peter Ambrose, ed., Analytical Human Geography, Longman, London, 1969, pp. 103-117.

أحجام المحطات تتفاوت من حيث عدد الطلمبات في كل منها ، فقد بلغ عدد الطلمبات في الجزء المشار إليه من طريق مكة ١٢٠ طلمبة بمتوسط ١٢ لكل كيلومتر طولى ، بينما لم تزيد في بداية طريق المدينة عن ٦١ طلمبة بمتوسط ٦,١ طلمبة لكل كيلومتر طولى ، وعلى حين يصل متوسط عدد الطلمبات في المحطة الواحدة بطريق مكة ٨,٧٥ طلمبة فإنها في طريق المدينة ٦,٧٧ طلمبة ، وهذا يؤكد بطريقة كمية أن جودة تخدم مكة بدرجة أعلى وتتصل بها بقدر أكبر من اتصالها بالمدينة المنورة . ولاشك في أن القرب من مكة له أثره في ذلك بينما بعد جدة عن المدينة يصل إلى ٤٢٤ كيلومترا .

ومن العناصر الأخرى في موقع جدة أنها تتوسط إقليم الحجاز ، وهو أحد الأقاليم السكانية الرئيسية في شبه الجزيرة ، فنجد أقدم العصور توجد تجمعات السكان في الحجاز وفي اليمن على سواحل الخليج العربي بالإضافة إلى واحات نجد والقصيم ، وباستثناء اليمن فقد كان الحجاز أكثر هذه الأقاليم سكانا كما أن التاريخ الديني قد أدى إلى اكتساب الحجاز جاذبية خاصة للسكان من الأقاليم الأخرى ، وهو أمر مستمر حتى الآن ، ومع ذلك فإن جدة لم تكن ثغرا أو محطة للقوافل في «رحلة الشتاء والصيف» وأهميتها إذن تالية لظهور الإسلام ، على الرغم من أنها ربما تكون قد نشأت كمركز عمراني قبل ظهور الإسلام بعدة قرون ، وحتى إذا لم تكن جدة اليوم هي أكبر مدن المملكة العربية السعودية ، فإنها أكبر مدن الحجاز حسب تقديرات السكان في عام ١٩٧١ والتي تعطى لجدة ٣٨١,٠٠٠ نسمة ، مكة ٣٠١,٠٠٠ نسمة والمدينة المنورة ١٣٧,٠٠٠ نسمة والطائف ١٠٦,٠٠٠ نسمة وهذا يعنى أن جدة يسكنها ٤١,٢ من جملة سكان هذه المدن (١).

وثمة بعد آخر في موقع جدة يمكن أن نطلق عليه «البعد السياسى» فقد مارست جدة وظيفة العاصمة في «مملكة الحجاز» عام ١٩٢٥ وذلك قبل

---

(١) روبرت ماثيو ، جونسون مارشال وشركاهم ، استشاريون ، الهيكل الإقليمي ، مشروع تخطيط المنطقة الغربية ، المرحلة الثانية ، الجزء الثانى ، ربيع الثانى ١٣٩٢ ، ص ٨٠.

المملكة العربية السعودية ، وحين وحد السعوديون كلا من الحجاز ونجد ، اتخذوا جدة عاصمة لهم قبل الانتقال إلى الرياض في عام ١٩٥٥ (١) . وقد ظلت وزارة الخارجية السعودية تتخذ جدة مقراً لها إلى الآن لاعتبارات عملية كثيرة تفيد من العلاقات المكانية لجدة .

إن مدينة جدة تتبع إدارياً لإمارة مكة المكرمة ، ولولا مكة ومعناها الديني لما ازدهرت جدة ، ومع ذلك فإنه لا يظهر أحياناً أي المدينتين تابعة وأيهما متبوعة ، ولكن مرة أخرى فإن جدة نشأت في خدمة الحج إلى مكة وقد أعطاها ذلك اسمها ، ذلك أن معنى جدة هو «الطريق الممتدة» ، «والجدة من البحر والنهر ما ولى البر» كما أشار إلى ذلك كل من البكري وياقوت (٢) .

### ثانياً : الموضع :

تقوم مدينة جدة فوق بقعة يتصل فيها سهل تهامة بالبحر الأحمر ، مشرفاً على خليج يمتد من رأس الحجاز شمالاً حتى الرأس الأسود جنوباً ، ويدين هذا الموضع بأهميته للأنهار القديمة التي كانت تجري إبان العصر المطير ، والتي أصبحت الآن أودية جافة تنتشر في كل شبه الجزيرة العربية ، فثمة عدد من الأودية التي تخط مجاريها من منابعها في مرتفعات الحجاز إلى مرافضها التي تنتهي إلى البحر . حيناً وتعجز عن ذلك أحياناً وأهم الأودية في منطقة جدة وادي بنى مالك في الشمال ووادي فاطمة في الجنوب . والأخير أطول مجرى وأكثر أهمية وهو الذي أدى إلى تحرر الساحل المقابل لمدينة جدة

(١) عبد القدوس الأنصاري ، تاريخ مدينة جدة ، دار الأصفهاني وشركائه ، جدة ١٩٦٣ ، ص ٧٨ ، وانظر أيضاً

Lewis, S., and others, eds., The Encyclopaedia of Islam, New Edition, E.J. Brill, Leiden, 1965, vol. II, p. 572.

(٢) ! بكري ، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع ، تحقيق وضبط مصطفى السقا ، لجنة التأليف والترجمة والنشر ، القاهرة ، ١٩٤٧ ، الجزء الثاني ٣٧١ ، وانظر أيضاً ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، مطبعة السعادة ، القاهرة ١٩٠٦ ، الجزء الثالث ، ص ٦٧ .

من الشعاب والتكوينات المرجانية بما كان يجلبه من رواسب تمنع تكوين المستعمرات المرجانية . ويظهر أثر هذه الرواسب حالياً من أشكال خطوط الأعماق المقابلة لمدينة جدة ثم ماتلبث الشعاب المرجانية أن تظهر شمال مدينة جدة أمام « خليج الكراع » أو « شرم أبحر » كما تظهر إلى الجنوب من الرأس الأسود عند خمرة . والواقع أن أثر هذه الحجارى المائية القائمة ليس وقفاً على خطوط الأعماق والتكوينات المرجانية . ولكن الأثر يمتد إلى البحر إلى اليابس ، ذلك أن مناسيب المياه الجوفية تكون قريبة في قيعان هذه الأدوية بما يسمح باستثمارها سواء لأغراض الزراعة أو مياه الشرب وهو أمر بالغ الأهمية في بيئة صحراوية جافة قاحلة ، ولهذا فإن وادى فاطمة هو مزرعة مكة وجدة وأحد مصادرها الرئيسية بمياه الشرب .

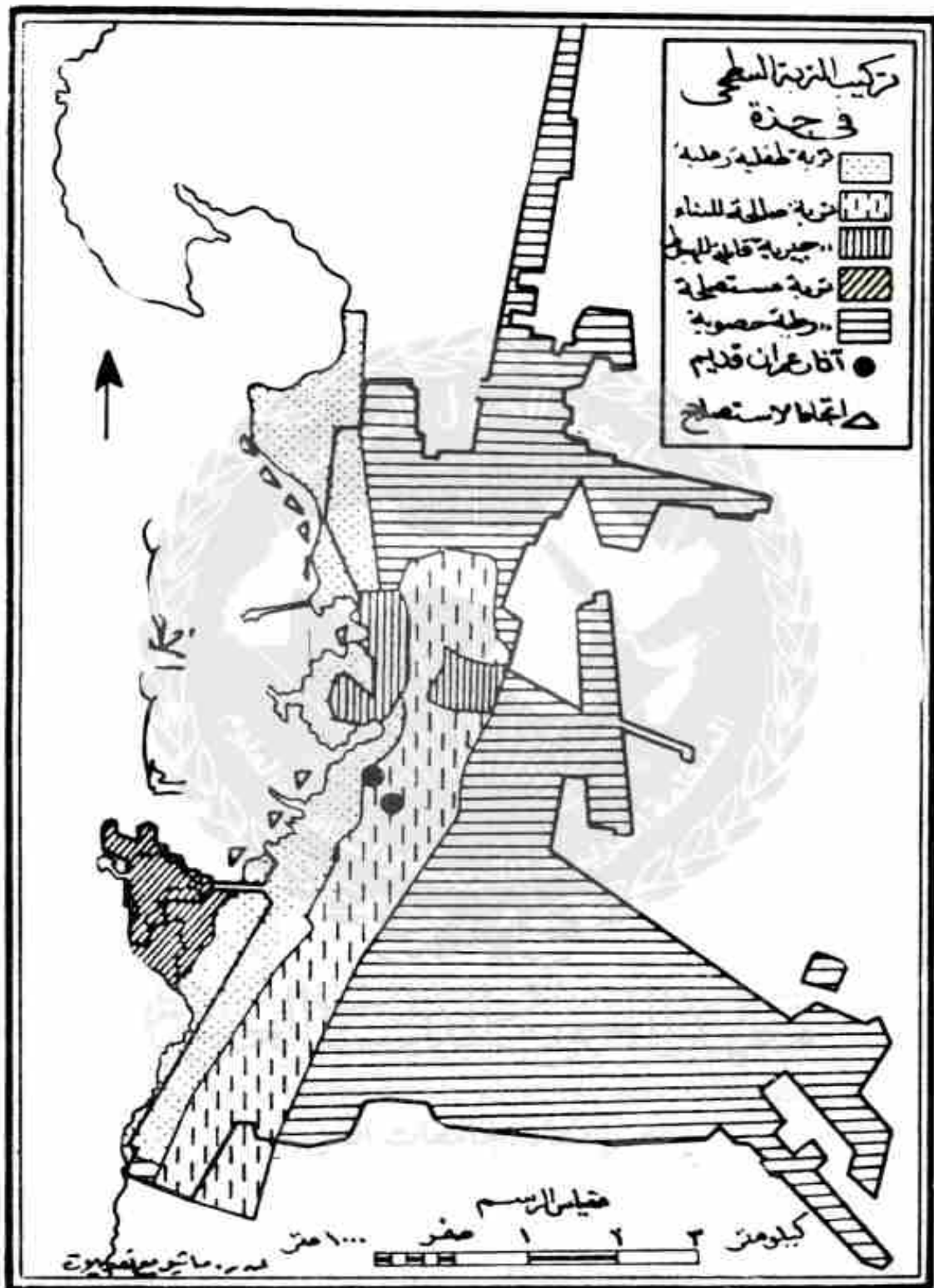
وإلى الشرق من مدينة جدة يوجد عدد من التلال التي يظهر أثرها في توجيه السيول التي تعقب الأمطار الفجائية العفوية ، وأهم هذه التلال « جبل طنضب ، وجبل مريخ وهما يحدان وادى بنى مالك من الشمال والجنوب على التوالي ويقعان شمال شرق جدة ، وجبل « أبوبقر » العجيصة ، وجبل الحمراء وجبل أبو معاية وجبل الكثانة ، جبل الطويلة ، وهي تقع إلى الشرق والجنوب من جدة ويوجد مجرى وادى فاطمة إلى الجنوب منها (١) .

ومن دراسة تكوينات التربة تحت مدينة جدة ، كما تظهر من الخريطة رقم ( ١ ) تميز بين أربعة أنماط رئيسية كالتالى :

١ - منطقة ذات تربة رملية طفلية ومنسوب المياه الجوفية بها على عمق متر واحد وهي تمتد في نطاق عملى طول الساحل يتراوح اتساعه ما بين

---

( ١ ) خريطة لوحة الحجاز الجنوبي رقم 1-210-8 وهي لوحة جغرافية ، وكذلك الخريطة الجيولوجية للحجاز الجنوبي برقم 1-210-A ، وقد أصدرتها وزارة البترول والثروة المعدنية بالملكة العربية السعودية في عامى ١٩٥٨ ، ١٩٦٢ على الترتيب .



مشكل رقم (1)

٢٠٠ متر وكيلومتر واحد وتبدأ شمالاً عند الرويس ، وتمتد جنوباً حتى منطقة الاستصلاح المعدة للتوسع في لإنشاءات الميناء .

٢ - مناطق صالحة للبناء وتمتد في نطاق طولي أيضاً . ابتداء من منطقة الميناء القديم شمالاً ، وبتساع يصل أقصاه إلى كيلومتر واحد .

٣ - مناطق ذات تكوين متفاوتة الصلابة من الصخور الجيرية القابلة للهبوط ، وهي توجد إلى الشمال من الخليج المعروف ببحر الطينة ، وهي منطقة محدودة المساحة .

٤ - إلى الشرق من التكوينات السابقة توجد تربة قوامها الحجر الرمل والطفل المتماثل وهي صالحة للبناء ، ومنسوب المياه الجوفية بها يوجد على عمق ٣ - ٤ أمتار (١) .

وهذه الصورة لتكوينات التربة تعطي مؤشراً بأن احتمالات التوسع العمراني في الشرق والشمال والجنوب من الكتلة السكنية الحالية ، إلى جانب إمكانية استصلاح بعض الأجزاء من البحر لتصبح في خدمة التوسع العمراني .

وينبغي الإشارة إلى بعض العناصر المناخية التي تكون عنصراً له أهميته في موضع مدينة جدة ، فهي مدينة مدارية حارة ، وقد تمر عليها أعوام لا تسقط فيها الأمطار ، ولكنها قد تشهد في أحد الأعوام - أو الأيام - أمطاراً غزيرة وسيولاً جارفة تسبب كثيراً من الخسائر ، وخاصة أن المدينة ليست مهيأة للوقاية من هذا الخطر المحتمل ، وقد كانت الأمطار حتى وقت قريب مصدراً رئيسياً لمياه الشرب في المدينة ، وكان لذلك إلى جانب أخطاره الصحية ، مخاطره في سنوات الجفاف .

---

Robert Mathew, Johnson Marshall and Partners (١)  
(RMOMP), Initial Appraisal : Jeddah, Interim Report,  
1971, Map No. 2, Geology Diagram.

ورغم عدم انتظام المطر من حيث الكمية أو شهور التساقط ، فإن احتمالات المطر في شهور الشتاء أكثر ، مما يربط معطر جدة بأعاصير البحر المتوسط أكثر من ارتباطها بالإقليم الموسمي ، ومن دراسة البيانات المتوفرة عن الأمطار ( في الفترة ١٩٦٦ - ١٩٧١ ) يتضح أن أغزر كمية سجلت كانت في شهر يناير ١٩٦٩ ( ١٢٤,٧ مم ) ثم شهر فبراير ١٩٧١ ( ٩٨,٩ مم ) ثم في شهر أبريل ١٩٦٨ ( ٩٣ مم ) وأن الشهور من يونيو إلى أكتوبر لم تسقط فيها أمطار مطلقاً خلال تلك الفترة (١) . وقد تستمر الأمطار في هطولها لمدة لا تزيد على ساعتين ولكن بكميات مركزة كما حدث في فجر يوم ٣ نوفمبر ١٩٧٢ حين سجلت كمية ٨٤ مم تركت آثارها في الشوارع ، وخاصة في أحياء المدينة القديمة ذات الشوارع الترابية مما كون بركا استمرت لمدة أسبوع في الأجزاء التي لا تطرقها السيارات وأدى عدم نفاذية التربة لبقاء البرك دون تسرب ، أما حيث عملت سيارات البلدية لنقل المياه تيسيراً لحركة المرور فقد ظل أثر المطر ثلاثة أيام رغم ارتفاع معدل التبخر بالنظر إلى الحرارة الشديدة ، وبلاحظ أن أرصفة الشوارع التي أقامها السكان أمام المنازل ، والدكاكين يصل ارتفاعها إلى نصف المتر أحياناً ، ففي غيبة نظام لصرف مياه المطر يصبح ذلك ضرورة لحماية المساكن والدكاكين من أن تنصرف إليها مياه الأمطار . وكثيراً ما تنهار المباني القائمة في مثل تلك الأحوال ، كما حدث عقب الأمطار التي هطلت في عام ١٩٦٢ وأحدثت انهيارات كثيرة في حي الكندرة ، وكذلك في عام ١٩٦٨ حين دمر معظم حي غليل في جنوب جدة ، واستمرت السيول في حركتها فهدمت جزءاً من أسوار مطار جدة الدولي . وقد تم أخيراً عمل قناتين لصرف مياه السيول الواقعة على التلال شرقي جدة ، تتجه إحدهما إلى الشمال والأخرى إلى الجنوب من المنطقة

(١) من واقع بيانات محطة أرصاد مطار جدة ، وهي مطبوعة بالاستنسل ، وأى أرقام تتعلق بالعناصر المناخية للفترة ١٩٦٦ - ١٩٧١ أخذت من هذا المصدر .



المبينة . ولكن تبقى المشكلة فيما يتعلق بالأمطار الساقطة على الكتلة السكنية دون حل حتى يتم إنشاء شبكة المجارى بالمدينة والتي لا بد أن يراعى فيها عمل فتحات لصرف مياه الأمطار .

أما فيما يتعلق بدرجات الحرارة فإن المتوسطات الشهرية لا تكون لها قيمة كبيرة فبينما نجد أن أعلى هذه المتوسطات هو ٣٢ درجة مئوية في شهر يوليو فإن الدرجات القياسية تفوق ذلك كثيراً ، فقد سجلت في شهر مايو ١٩٧٠ درجة ٤٨,٢ مئوية وفي شهر سبتمبر ١٩٧١ سجلت درجة ٤٥ مئوية ، وبصفة عامة فإن الشهور من أبريل إلى أكتوبر كثيراً ما تسجل بها درجات حرارة تزيد على ٤٠ مئوية . ويضاعف من حدة الإحساس بالحرارة أن الرطوبة النسبية كثيراً ما تصل إلى ١٠٠٪ رغم أن متوسطاتها أقل من ذلك ، ففي عام ١٩٦٦ وصلت الرطوبة النسبية إلى ١٠٠٪ مرات كثيرة خلال الشهور من يونيو إلى أكتوبر على حين سجلت أعلى متوسطات الرطوبة النسبية خلال هذه الشهور نسبة ٦٧ فقط وهي نسبة مرتفعة رغم ذلك . وقد أدى هذا إلى أن أصبحت وسائل التغلب على الرطوبة والحرارة سائدة في مدينة جدة ، وأصبحت مراوح السقف نمطا سائداً يراعى في التصميمات الهندسية للمباني ، هذا إلى انتشار مكيفات الهواء في معظم المصالح والإدارات الحكومية وفي الشركات والمؤسسات إلى جانب كثير من مساكن الموسرين .

وأما الرياح التي تهب على مدينة جدة فإن أهمها من حيث النسبة والأثر العمراني هي الرياح الشمالية الغربية . وتصل نسبة الرياح التي تهب من شمال الشمال الغربي إلى ٣٦,١٪ ونسبة الرياح الشمالية الغربية ٧,٥٪ ويطلق على الرياح التي تهب من الاتجاهين السابقين محلياً « البحرى » نسبة إلى أنها تكون متأثرة بنسيم البحر ، وأما الرياح الشمالية فتهب بنسبة ٧,٥٪ ويطلق عليها محلياً « الشامى » وتكون رياحا محببة بصفة عامة . ويفضل السكان أن تكون واجهات مساكنهم « بحرية أو شامية » مما يؤدي إلى رفع إيجار المساكن المطلية

على هذه الاتجاهات ، وترتفع قيمة الأراضي التي لها واجهات على شوارع تتمتع بهبوب هذه الرياح . أما الرياح الجنوبية والتي يطلق عليها محليا « اليمانية » فهب بنسبة ١٠٪ وتفوقها في النسبة الرياح التي تهب من شرق الشمال الشرقي ونسبتها ١٧,٣٪. وهذه الرياح الجنوبية والشرقية تحمل موثرات صحراوية حارة وكثيراً ما تكون مصدراً للرمال والأتربة مما يؤدي إلى خفض القيمة الإنجارية للمساكن التي لها واجهات تستقبل هذه الرياح .

### موارد مياه جدة :

يتم الجغرافيون في دراسة المدن بموارد المياه ، وخاصة في الأقاليم التي تكون الأمطار فيها عرضة لتذبذب شديد في كمياتها ، وذلك لأن نمو المدن يرتبط بوفرة موارد المياه التي تلزم للاستخدامات الشخصية إلى جانب الاستخدامات السكنية والصناعية والتجارية ، ويقضي الأمر أحيانا تحديد حصص الاستخدام مختلف الأغراض بحيث لا يتعدى الاستهلاك الموارد المتاحة . نظراً لأنه قد لوحظ أن موارد المياه الجوفية في كثير من المدن مهددة بالتناقص إزاء التوسع في استهلاك الضواحي التي تنمو بشمورة مطردة (١) .

ومشكلة مياه الشرب قديمة في جدة ، وقد أشار إلى ذلك « المقدسي » الذي ذكر أن سكانها « في تعب من الماء مع أن فيها بركا كثيرة ، ويحمل الماء إليهم من البعد » (٢) .

كما كانت الأمطار مصدراً لشرب السكان والحجاج الذين يمرون بجده ويمكنون بها بعض الوقت ، وكان في كل منزل تقريبا صهريج يملأ من مياه

(١) Mayer, H.M., and Kohn, C.F., eds., Readings in Urban Geography, Univ. of Chicago Press, Chicago, 1965, (section 17, The City's Water Supply), p. 567.

(٢) المقدسي ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، مكتبة خياط ، بيروت ، طبعة مصورة عن طبعة أبريل عام ١٩٠٦ ، ص ٧٩ .

المطر التي تنحدر من أسقف المنازل ، فإذا لم تكف هذه لامتلاء الخزانات كان يتم نقل المياه من البرك التي تتكون خارج المدينة ، كما كانت توجد آبار قليلة يمكن استخدام مياهها في الشرب ، وكانت توجد على بعد يزيد على الكيلو مترين جنوب المدينة القديمة ، وكان بعضها أقل ملوحة من غيره ، حتى إنه كان يوجد بئران مخصصان لشرب «ذوى المكاانة» من السكان والذين كانوا أقلية صغيرة بينما كان بقية السكان يرضون بشرب مياه الآبار الأخرى التي لم يكن ماؤها نقياً ، ويرى «بوركهاردت» أن ذلك ربما يكون السبب في اعتلال صحة معظم السكان (١).

وقد تحدث كثير من رحالة العصور الوسطى الذين زاروا جدة عن مشكلة الماء ، ومنهم ناصري خسرو وابن جبير وابن بطوطة ، ذكروا أنه لا يوجد بها شجر أوزرع ، وأن الحجاج كانوا يسألون أصحاب البيوت ليستقوهم . وقد جرت محاولات كثيرة لحل مشكلة مياه الشرب في جدة عن طريق مصادر المياه الجوفية ، وكانت أول هذه المحاولات على يد السلطان «قانصوة الغوري» الذي جلب الماء من «وادي قوص» على بعد ١٢ كيلومتراً من جدة ، ولكن هذا المصدر أهمل بإنهيار الدولة المملوكية ، ثم توقف تماماً (١٨٣٥) م ليحل محله مصدر آخر هو «العين الوزيرية» (الحميدية أحياناً) التي توجد شرق جدة ، ولكن هذا المصدر لم يلبث أن أهمل أيضاً ، وربما يكون السبب في هذا الإهمال هو رغبة الأهالي في بيع المياه من صهاريجهم الخاصة للحجاج بأثمان باهظة مما جعلهم غير حريصين على توفير مصدر علم لمياه الشرب (٢).

وأدخل الأتراك وسائل تقطير المياه إلى جدة في عام ١٣٢٥ هـ (١٩٠٧ م) ولكن كان الأجانب غالباً هم الذين يستخدمون مياهها ، وكانت «الكنندانسة»

(١) Burckhardt, John Lewis, Travels in Arabia, Frank Cass (١) and Co. Ltd., London, 1968, pp. 11-12.

(٢) عبد القدوس الأنصاري ، المصدر السابق ، صص ١١٥ - ١٢٢ .

أهم مصادر الحصول على المياه حين حوصرت جدة ( ١٩٢٤ - ١٩٢٥ ) ،  
وفي عام ١٩٢٧ م توقفت عن العمل وحل محلها جهازان للتقطير خلا مصدرها  
هاما للحصول على مياه الشرب ، إلى جانب العين الوزيرية في بعض  
الفترات حتى حلت « العين العزيزية » محلها جميعا في عام ١٣٦٧ هـ -  
( ١٩٤٨ م ) .

والعين العزيزية ( نسبة إلى الملك عبد العزيز آل سعود ) تجلب المياه  
من بعض العيون في « وادي فاطمة » وهي عيون الخيف والروضة والبرقة  
وأبو عروة والحسنية والهنية والجموم وأبو شعيب ، ثم تنقل المياه بالأنايب  
من هذه العيون التي تقع على بعد ٦٥ كيلومترا شمال شرق مدينة جدة وعلى  
ارتفاع ١٨٥ مترا فوق مستوى سطح البحر (١) .

ومصادر مياه مدينة جدة الحالية هي :

١ - حوض وادي فاطمة مصدر مياه العين العزيزية ويسهم بحوالي  
٧ مليون متر مكعب من المياه سنويا وتصل نسبة الملوحة فيها ١٠٠٠ جزء  
في المليون .

٢ - وادي خليص على بعد ٢٠٠ كيلومتر شمال جدة ، وقد بدأ  
استخدام هذا المصدر في عام ١٩٦٧ ، ويسهم بحوالي ٧ مليون متر مكعب  
سنويا ، ونوعية مياهه أفضل من وادي فاطمة حيث لا تزيد نسبة الملوحة  
فيها عن ٦٠٠ جزء في المليون .

٣ - محطة تحلية مياه البحر ، وتسهم بحوالي ٦ مليون متر مكعب  
من المياه سنويا ، وتنخفض نسبة ملوحة مياهها إلى ١٠ أجزاء في المليون ،  
ويجري خلطها بالمياه المحلوبة من وادي خليص بما يقلل من نسبة ملوحة  
مياهها المختلطة إلى أقل من ٤٠٠ جزء في المليون .

(١) المصدر السابق ، ص ١٣٣ - ١٣٠ ، وانظر أيضاً الخريطة الجغرافية لوحدة  
الحجاز الجنوبي سابقة الذكر .

ومعنى ذلك أن المصادر الثلاثة تسهم مجتمعة بحوالى ٢٠ مليون متر مكعب من المياه سنويا . وتوجد خزانات تحت الأرض فى الكيلو ١٤ على طريق مكة سعتها ٦٥,٦٠٠ متر<sup>٣</sup> ، كما يوجد فى الكيلو ٢٥ بطريق المدينة خزان سعته ٢٠,٠٠٠ متر مكعب (مجموع ٨٥,٦٠٠ متر<sup>٣</sup>) وتكفى كميات الخزانات مجتمعة استهلاك جدة لمدة ٣٦ ساعة ، كما تستخدم لرفع طاقة الضخ أثناء ارتفاع معدلات السحب ، وهى تمثل احتياطيا فى حالة انقطاع مياه الأنابيب (١) .

وقد أدت هذه « الوفرة » فى موارد المياه فى جدة إلى انتشار الحدائق والأشجار التى أصبحت تستهلك ٢٥٪ من جملة موارد المياه أى ٥ مليون متر مكعب سنويا . أما الاستخدامات الصناعية والبلدية والميناء فتستهلك ٢ مليون متر مكعب فى السنة ، وتبلغ استخدامات الشرب والمنازل حوالى ١١ مليون متر مكعب ، ويقدر الفاقد من الشبكة العامة بحوالى ٢ مليون متر مكعب سنويا أى بنسبة ١٠٪ من جملة الموارد المائية .

وتصل المياه عن طريق شبكة الأنابيب إلى ٤٦٪ من السكان ، بينما يعتمد ٢٠٪ من السكان على عربات نقل المياه (تعرف بالوايتات محليا) ويحصل ٣٤٪ من السكان على حاجتهم من المياه بواسطة نقط توزيع المياه على الجمهور (تعرف محليا بالبازانات) (٢) .

(١) روبرت ماثيو وشركاهم ، مسودة المخطط الرئيسى ، جدة ١٩٧١ - ١٩٩١ ، وزارة الداخلية ، وكالة شئون البلديات ، مخطط المنطقة الغربية ، مارس ١٩٧٣ ، ص ص ١٣٥ - ١٣٦ وانظر أيضاً :

R.M. J.M.P., An Initial Appraisal of Jeddah, op. cit., p. 30.

(٢) روبرت ماثيو وشركاهم ، مسودة المخطط الرئيسى ، المصدر أعلاه ، ص ص ١٣٧ ، ١٣٨ .

### ثالثاً : النمو العمرانى :

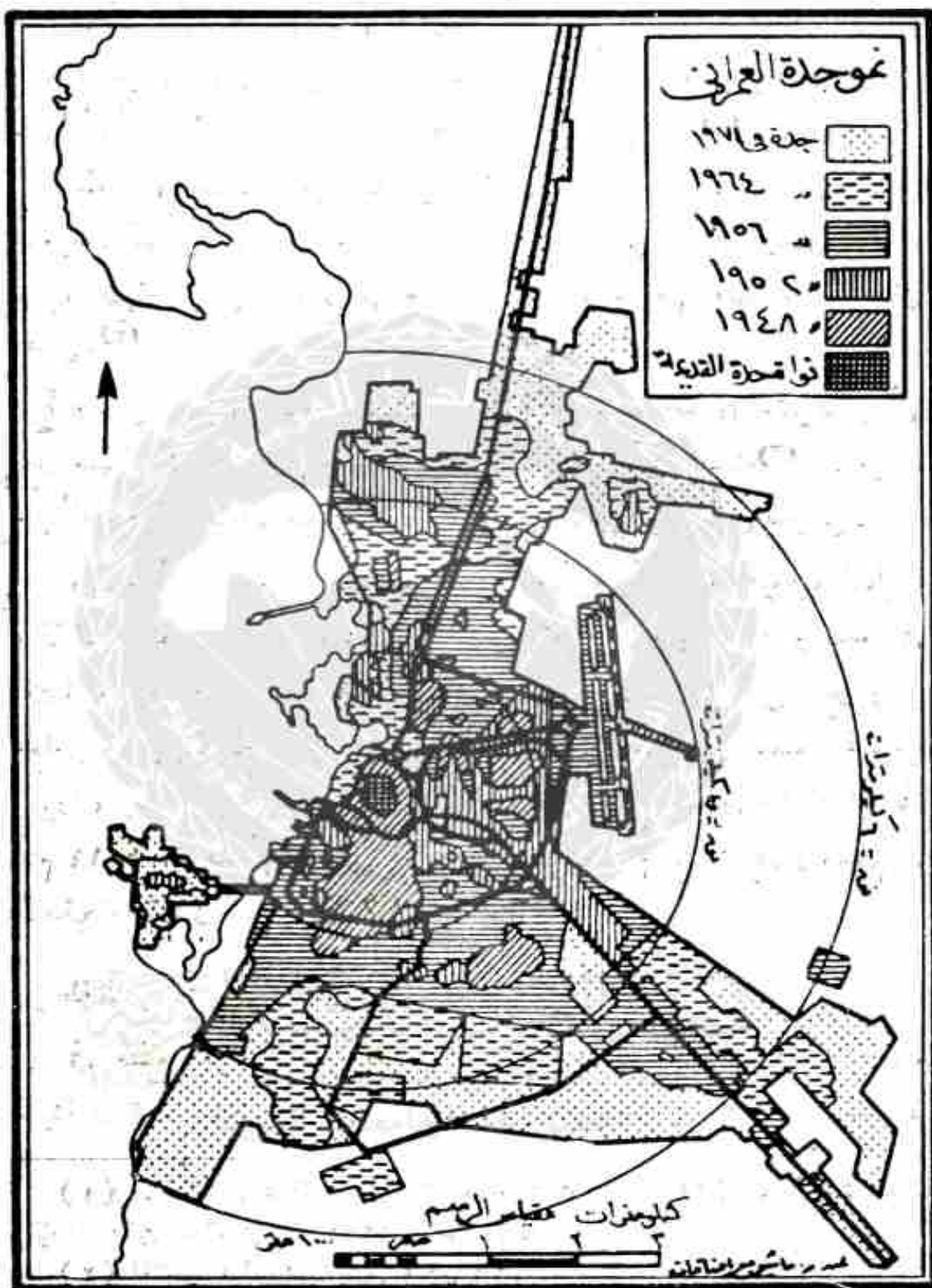
ثمة كثير من الروايات عن نشأة مدينة جدة ، فإلى جانب الأسطورة التى تربط جدة بحواء - جدة البشر - حيث توجد بها مقبرة تنسب لحواء ، وتخلع هذه الرواية اسم جدة نسبة لأم البشر على المدينة . كما توجد رواية تربط بين جدة وعبادة الأصنام فى العصر الجاهلى ، وأخرى عن زيارة الإسكندر الأكبر لها فى القرن الرابع قبل الميلاد ، وعن أن بناء المدينة تم فى البداية على يد الفرس الذين بنوا حول المدينة سوراً مزدوجاً وحفروا حوله خندقاً . ولكن مهما كان من أمر ذلك كله ، فإن هناك اتفاقاً على أن التاريخ الثابت للمدينة يرجع إلى خلافة عثمان ، حين اتخذت جدة ميناء لمكة بدلاً من الشعيبية التى تقع جنوب جدة فى منطقة المصطبة (مستأبة فى خريطة لوحة الحجاز الجنوبي) وكان ذلك فى عام ٢٦ للهجرة (٦٤٦ م) ، أى بعد أقل من عفاً على إنشاء القسطنطين فى مصر . وربما تكون جدة أقدم نشأة من ذلك ، بل لعلها كانت ميناء لمكة قبل الشعيبية ، وإن اتخذت الشعيبية ميناء لمكة كان رهناً بأسباب وقتية (١) .

ويمكن أن نقسم نمو العمران فى مدينة جدة إلى ثلاث مراحل على النحو الآتى :

المرحلة الأولى : مدينة العصور الوسطى أو النواة القديمة :

وتتمتد هذه المرحلة منذ أصبحت جدة ميناء لخدمة الحج إلى مكة فى منتصف القرن السابع الميلادى حتى مطلع القرن التاسع عشر ، ولا تتوفر معلومات وافية عن تلك الفترة الطويلة ، ولكن يردد المؤرخون والجغرافيون

(١) حمد الجاسر ، فى شمال غرب الجزيرة ، دار اليمامة ، الرياض ، ١٩٧٠ ، ص ١٧٢ - ١٧٤ ، عبد القدوس الأنصارى ، المرجع السابق ، ص ٤٣ ، وأنظر أيضاً أمين محمود عبد الله ، الجغرافيا التاريخية لحوض البحر الأحمر ، المطبعة الحديثة ، أسيوط ، ١٩٧١ ، ص ١٧٠ ، ١٧٦ .



شكل رقم (٢) (١)

(٢)

القديسي في عبارات مكررة أنها «فرضة أهل مكة ، على مرحلتين منها على شط البحر ، وهي عامرة كثيرة التجارات والأموال ، ليسر بالحجاز بعد مكة أكثر مالا وتجارة منها ، وقوام تجارتها الفرس» (١) . وقد ذكر الاصطخرى ذلك في القرن العاشر الميلادي وزاد عليه المقدسي أنها «محصنة عامرة ، أهلة بالتجارات ويسار خزائنه مكة ومطرح اليمن ومصر .. قد غلب عليها الفرس ، ولم يبق بها قصور عجيبة ، وأزقتها مستقيمة ووصفها حسن» (٢) .

ولكن ناصرى خسرو الذي زار جدة في القرن الحادي عشر ذكر أنها غير مسورة مما يتعارض مع ما ذكره المقدسي من أنها محصنة (٣) . ويزيد من أهمية قول ناصرى خسرو أنه فارسي وأن بناء السور يعزى للفرس .

ويبدو أن جدة قد تدهورت بعد ذلك متأثرة بأحداث الحروب الصليبية والانقسامات التي حدثت في الدولة الإسلامية ، ونجد ذلك واضحا في كتابات الرحالة الذين زاروا المدينة في القرون التالية مثل ابن جبير وابن الجاور وابن بطوطة ، ولكن في القرن السادس عشر قام السلطان قانصوة الغوري ببناء سور حول المدينة لحمايتها من هجوم البرتغاليين وكان ذلك في عام ١٥١١ ، وقد أثبت السور فعاليته في صد هجوم البرتغاليين وقتلهم في الاستيلاء عليها في عام ١٥٤١ (٤) .

المرحلة الثانية : النمو داخل السور :

في مطلع القرن الثامن عشر (١٨١٤م) كتب «بوركهارت» يصف مدينة جدة ، فذكر أن امتدادها على الساحل يصل إلى ١٥٠٠ خطوة ،

(١) الاصطخرى ، المسالك والممالك ، تحقيق محمد جابر الحيني ، وزارة الثقافة والإرشاد القومي ، القاهرة ، ١٩٦١ ، ص ٢٣ .  
(٢) المقدسي ، المصدر السابق ، ص ٧٩ .

The Encyclopaedia of Islam, op. cit., p. 572. (٣)

Ibid., (٤)



أما امتدادها إلى الشرق فلا يزيد على نصف ذلك ، وهي محاطة بسور مجدد بعد تهام السور الذي بناه السلطان الغوري والذي توجد بقاياه في ناحية البحر ، ويحيط بالسور ، خندق ضيق . وفي شمال المدينة يوجد مقر الحاكم بقرب البحر ، وللميناء رصيفان ترسو عليهما السفن الصغيرة ، أما السفن الكبيرة فلا بد لها من البقاء بعيداً عن الشاطئ بحوالي ميلين . وللمدينة بابان في سورها: باب مكة في الشرق وباب المدينة في الشمال . توجد داخل السور منطقة واسعة من الأرض الفضاء بقرب البوابتين ، والمدينة مقسمة إلى عدد من الأحياء التي تتباين مستوياتها السكنية والسكانية ، ويوجد الشارع التجاري موازياً للبحر حيث تصطف الدكاكين على جانبيه ، ورغم أن الشوارع ترابية إلا أنها واسعة ، والمنازل مشيدة من الحجارة المحلوبة من البحر ، ومعظمها مكون من دورين ، وتكثر بها النوافذ الصغيرة ذات المشربيات الخشبية التي صنع بعضها بمهارة ، كما يوجد بالمدينة عدد من « الخانات » الجيدة التي يقصد إليها التجار الأجانب ، والمدينة خالية تماماً من الخضرة أو الحدائق فيما عدا بضع نخلات تجاور أحد المساجد . أما خارج الأسوار فتوجد أكواخ من البوص والأخشاب يسكنها البدو الذين يعملون في نقل الحجاج على الإبل إلى مكة . وتوجد مقبرة حواء على بعد ميلين شمال المدينة ، كما توجد مقبرة أخرى خارج السور شرقي المدينة ، إلى جانب عدد من المدافن داخل الأسوار . ويوجد بالمدينة سوق للماشية والأخشاب والفحم والقواكه التي توجد بوفرة ، وكذلك سوق للبن (١) .

ويبدو أن جدة كانت مزدهرة كثيراً في تجارتها حين زارها « بوركهارت » ولم تكن قناة السويس قد شقت بعد ، وهو يذكر أنها ليست ميناء مكة فقط ولكنها أيضاً ميناء مصر والهند وشبه الجزيرة العربية ، وأن تجارة كل تلك الأقطار مع مصر تمر بتجار جدة أولاً ثم يعاد نقلها إلى السويس لتباع

Burckhardt, op. cit., pp. 1-13.

(١)

بعد ذلك في القاهرة أو تنتقل إلى البحر المتوسط ، كما تنبأ بأن تحول التجارة الهندية إلى السويس سيؤدي إلى جعل جدة ميناء الحجاز فقط « وليس ميناء مصر كما هو الآن » (١) وقد حدث ذلك بالفعل حين افتتحت قناة السويس .

وفي مطلع القرن العشرين ( حوالى ١٩٠٥ ) يصف « إبراهيم رفعت » مدينة جدة فيذكر أن ارتفاع سورها أربعة أمتار وأن به تسعة أبواب ستة منها في الجهة البحرية وثلاثة في الجهات الأخرى ، وأن بها حوالى ٣٣٠٠ منزل مبنية بالحجر الأبيض المستخرج من البحر ، وأن منازلها مكونة من طابقين وإن وصل بعضها إلى خمسة طوابق ، وهي محلاة بالمشربيات ( الرواشن ) ويسكن أعيانها بيوتا عالية ذات موقع جميل ومنظر بهيج ، وكذلك يسكن القناصل التجاريون بيوتا جيدة ، ولا يوجد بمساجدها دورات مياه ، وبها أربعون مخزنا تجاريا وتسعمائة دكان ، وبها جبانة قريبة من ثكنات العسكر يزعم أن بها مقبرة حواء . وشوارعها مختلفة السعة من ٨ إلى ١٥ مترا . وحاراتها ضيقة وغير منتظمة . وبها مجار لتصريف مياه المطر إلى البحر (٢).

وكان « باب سكة » هو الذى ينصرف منه الحجاج بعد فحص أوراقهم ودفع رسوم المرور قبل خروجهم من البوابة ، ولا زالت توجد بعض بقايا من المباني القديمة ذات العمارة الإسلامية في منطقة باب مكة ، ويظهر ذلك في الأبواب والنوافذ والمشربيات .

وأما أحياء المدينة - ويطلق عليها الحارات أو المحلات - التى تقع داخل السور قبل هدمه فهى حارة اليمن والشام والمظلوم والتى تمثل الآن أقدم أجزاء المدينة عمرانا ، وكثيراً ما تظهر آثار لمساكن أقدم فى حالة الحفر تحت مستوى السكن الحالى . أما الضواحي الواقعة خارج السور فكانت

Ibid., pp. 15-20.

(١)

(٢) إبراهيم رفعت باشا ، مرآة الحرمين ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ، ١٩٢٥ .

(١)

الجزء الأول ، ص ٢٢ ، ٢٣ .

الزلة العمانية والرويس ونزلة بنى مالك والكندرة والثعالبة والقريات وحرارة  
يرة (١).

المرحلة الثالثة : جدة الحديثة أو مرحلة الازدهار :

تبدأ هذه المرحلة في عام ١٩٤٨ حين هدم السور ، وأصبحت المياه متوفرة من العين العزيزية وأنشئ «السييل» لتزويد السكان بالمياه مجانياً ، ومن فحص الصور الجوية التي أخذت تمهيداً لإنشاء مطار جدة ، يتضح أن المدينة ظلت حتى ذلك الوقت بلدة صغيرة ، ذات شوارع معظمها ضيق ومتعرج بالمقاييس الحديثة - وكثيراً ما تطل المباني على الشوارع بزوايا قائمة حتى يؤدي ذلك إلى حركة الهواء ، ولم تكن الطرق تتخدم سوى المارة . وأدى هدم السور إلى إنشاء طريق دائري في موضع السور ، وتقع على جانبيه أحياء المدينة القديمة والجديدة . وحين أنشئ مطار جدة عام ١٩٤٩ كان بعيداً عن كتلة العمران الرئيسية للمدينة ، ولكن ما لبث العمران أن امتد حتى تجاوز المطار .

ولما كانت الكتلة السكنية القديمة غير مهيأة لبعض الوظائف الحضرية ، وخاصة حين بدأت السيارة في الانتشار دون أن تكون الشوارع مستعدة لها ، فقد اقتضى الأمر شق بعض الشوارع وتوسعة بعضها الآخر ، ويظهر ذلك من التسميات مثل «الشارع الجديد» الذي شق الكتلة السكنية القديمة في عام ١٩٦١ . وكان شارع الملك عبد العزيز قد ظهر أيضاً وروعى فيه أن يناسب وسيلة النقل الحديثة ، وكان على عدد آخر من الشوارع أن تتلاءم بسرعة مع متطلبات السيارة ، ويظهر ذلك واضحاً في بداية طريق مكة الحالى من باب مكة حتى آخر الكيلو رقم واحد تقريبا ، ففى هذا الجزء يكون الطريق متعرجاً وضيقاً وتطل المباني على الشارع مباشرة في بعض

(١) عبد القدوس الأنصارى ، المصدر السابق ، ص ص ٤٤١ - ٤٤٣ .

الأحيان دون وجود «أفريز» للمشاة ، وهو بذلك يختلف كلية عن الطريق نفسه ابتداء من الكيلو ٢ حيث يصبح طريقاً مزدوجاً . وهذا الطريق هو أول طريق عبد الأسفلت في مدينة جدة على حين ظلت الطرق الرئيسية الأخرى طرقاً ترابية بما في ذلك طريق المدينة والطريق الدائري من الميناء إلى قصر خزام بالمطار حتى عام ١٩٥٦ .

وقد بدأت العمارات السكنية الكبيرة : متعددة الطوابق ، تظهر أولاً خارج الكتلة السكنية القديمة ، ولكن ما لبثت قوى الجذب المركزية في القلب التجاري وحى الأعمال المركزى أن أدت إلى ظهور عمارات عالية بدلاً من المباني القديمة التي تهدم ، وظهر ذلك أولاً في منطقة الواجهة البحرية وفي الشارع الجديد - الملك فيصل فيما بعد - حتى ميدان شارع الملك عبد العزيز . وتظهر الآن العمارات الضخمة متجاورة مع المباني القديمة شبه المهديمة في سوق الندى وشارع الملك فيصل وشارع قابل ، بل إن الشوارع المسقوفة الضيقة لانزال مجاورة للطرق الرئيسية الواسعة ومتقاطعة معها .

وقد شهدت مدينة جدة في عام ١٩٦١ حدثين هامين من الواجهة الحضرية : أولهما إدخال الإنارة العامة إلى الشوارع والمنازل وثانيهما تشجير الشوارع الرئيسية . كما بنيت مدينة حجاج البحر الحالية في العام نفسه بعد إزالة مدينة حجاج البحر القديمة ، أما مدينة حجاج المطار فقد بنيت في عام ١٩٦٢ (١) .

ويظهر على خريطة النمو العمراني لمدينة جدة أنه بالإضافة إلى محور البحر ، يسير النمو على محورين آخرين هما طريق مكة وطريق المدينة ، وإن كانت نوعية المساكن على طريق المدينة أرقى مستوى . والواقع أن التنافس كبير بين هذين المحورين الأخيرين في نمو المدينة ، ولكل منهما خصائصه المميزة . كما أن هناك عوامل جذب للنمو تتمثل في إنشاء جامعة الملك

(١) المصدر السابق: مباشرة ، ص ١٤٢ ، ص ٢٢٧ - ٢٢٠ .

عبد العزيز في الكيلو ٦ على محور طريق مكة مما ينتظر أن يؤدي إلى تغير في أنماط استخدام الأراضي وكثافة العمران في المستقبل القريب . أما طريق المدينة فهو منطقة السكن الراقية والقصور بالدرجة الأولى .

ومن دراسة نمو المدينة العمراني ومحاولة ربط ذلك بأهم نظريات نمو المدن نجد أن جدة ظلت حتى عام ١٩٤١ حين أزيلت أسوارها تنمو وفقاً لنظرية النمو المركزي في حلقات شبه دائرية حول النواة القديمة ، وتنحصر معظم المنطقة المبينة حتى ذلك التاريخ داخل الدائرة الصغرى على الخريطة ونصف قطرها ٢ كم من مركز المدينة القديمة ، وقد استمر أثر النمو المركزي فترة من الوقت حتى إن شارع الميناء - القصر - المطار فطريق المدينة يرسم قوساً شبه دائري تأثراً بالنمو الحلقى حول المدينة القديمة . ولكن هدم الأسوار أدى إلى نمو أكثر على محاور الحركة والنقل الرئيسية وخاصة طريق مكة وطريق المدينة ، وقد أدى وجود المطار في شرق الكتلة السكنية إلى وقف النمو في هذا الاتجاه ، وازداد نمو المحور الساحلي حتى اتصلت المدينة ، بالصواحي الخارجية في شمالها وجنوبها ، وقد حدث النمو في اتجاهات متقابلة تخرج من نويات مختلفة مما يتفق مع نظرية النويات المتعددة<sup>(١)</sup> .

وتظهر صورة المنطقة المبينة لمدينة جدة الآن (١٩٧٤) في شكل أترب ما يكون إلى النجمة ، فبعد احتواء الضواحي أخذ النمو يتجه مرة أخرى إلى شرايين الحركة فينمو شريطياً على طولها ، وهذا واضح على نحو خاص في المحور الشمالي لجدة على طول طريق المدينة ، وإن كانت المحاور الأخرى - طريق مكة والمحور البحري - تنمو بمعدلات سريعة . ويظهر من مقارنة النمو على المحاور المختلفة أن الكثافة أعلى في جنوب المدينة بينما الامتداد أطول

(١) فيما يتعلق بنظريات نمو المدن الرئيسية راجع :

Harris, C.D., and Ullman, E.L., The Nature of Cities, in Mayer and Kohn, eds., op. cit., pp. 277-286.

في شمال المدينة ويؤدي وجود المطار في الشرق إلى وجود خاصرة تحد النمو ويبدو الشكل العام كالمثلث الذي توجد قاعدته إلى الجنوب ورأسه إلى الشمال .

#### رابعاً : سكان جدة :

في غيبة تعدادات مكانية أو إحصاءات حيوية ، يوجد كثير من الشك حول بيانات السكان لمدينة جدة ، وتوجد تقديرات كثيرة لسكان جدة ، ولكنها لا تستند إلى أسس موضوعية ، وهي لذلك عرضة للتناقض والمبالغة . ففى عام ١٨١٤ قدر « بوركهارت » عدد السكان بما يتراوح بين ١٢,٠٠٠ و ١٥,٠٠٠ نسمة (١) . وأتى بعده Heugin في عام ١٨٦٤ فقدر عدد السكان بحوالى ٤٠,٠٠٠ نسمة (٢) ولكن تقديرات مطلع القرن العشرين تناقصت إلى ما يتراوح بين ٢٥,٠٠٠ إلى ٣٠,٠٠٠ نسمة .

وفي عام ١٩٤٦ قدر خبراء تخطيط المدن بالأمم المتحدة عدد سكان جدة بحوالى ٦٠,٠٠٠ نسمة ، وفي عام ١٩٥٩ قدرت منظمة الصحة العالمية عدد سكانها بحوالى ١١٠,٠٠٠ نسمة ، وحين أجرى حصر للسكان في عام ١٩٦٣ بلغ عدد سكانها وفقاً لنتائج ١٤٨,٠٠٠ نسمة ، في عام ١٩٦٤ قدرت وزارة الداخلية الأمريكية عدد سكان جدة بما يتراوح بين ٢٥,٠٠٠ ، و ٤٠,٠٠٠ نسمة فقط (٣) .

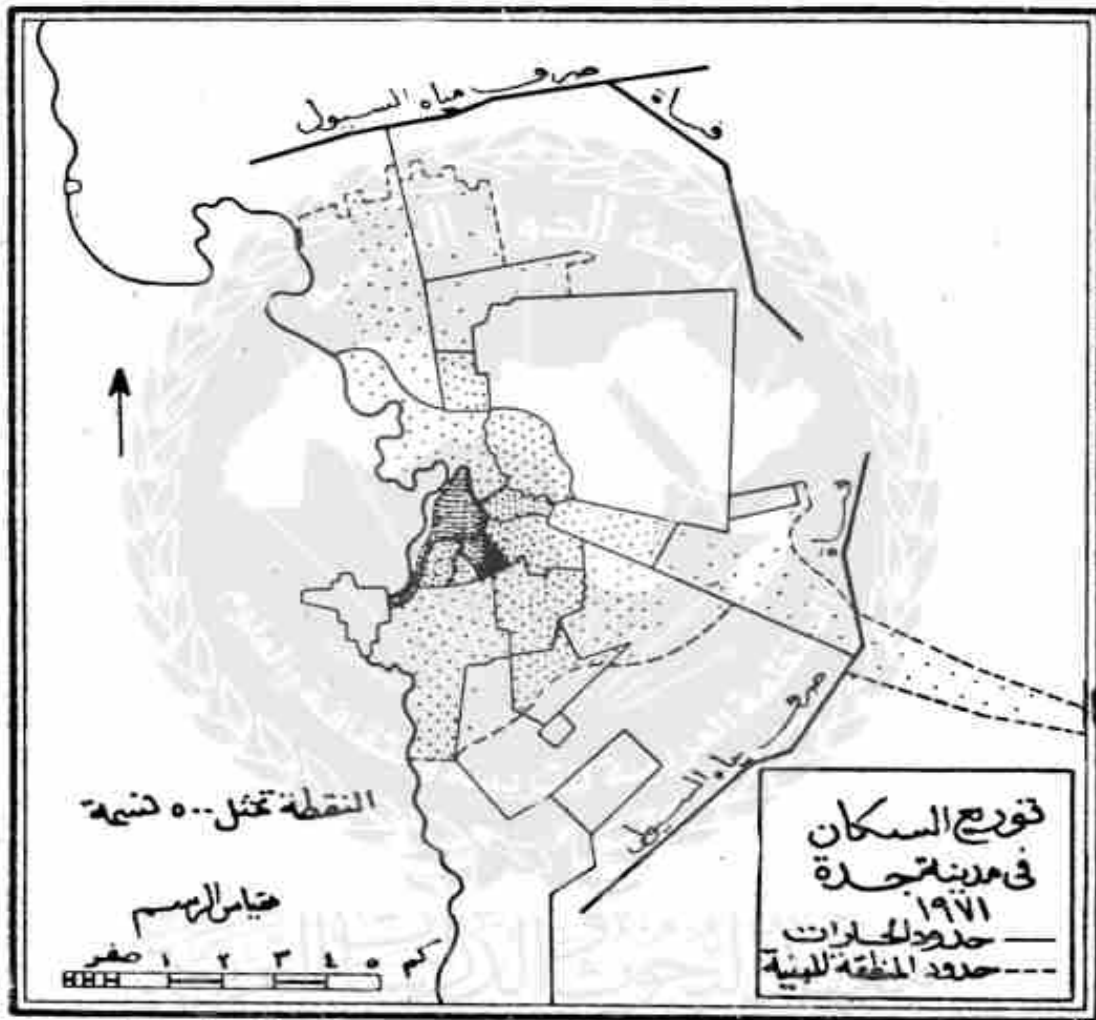
ولعل أكثر الأرقام مدعاة للثقة هو الذى نتج عن عملية المسح الاجتماعى لمشروع تخطيط المنطقة الغربية . وقامت به مصلحة الإحصاءات العامة

(١) عضو اتحاد الجامعات Burekhardt, op. cit., p. 14.

(٢) دائرة المعارف الإسلامية ، الترجمة العربية ، الطبعة الأولى ، المجلد السادس ، ص ٣١٠ .

(٣) محمد أمين الخانجي ، منجد العمران في المستدرك على معجم البلدان ، مطبعة السعادة القاهرة ، ١٩٠٧ ، ص ١٦٤ وانظر أيضاً ، إبراهيم رفعت ، المصدر السابق ، ص ٢٣ .

(٤) محمد على رضا الجاسم ، مقدمة اقتصاديات المملكة العربية السعودية ، مطابع عابدين ، الاسكندرية ، ١٩٧٢ ، ص ٢٠ حاشية رقم (١) .



شكل رقم (٣)

عضو اتحاد الجامعات العربية

بالاشراك مع شركة دوكسيادس « في عام ١٩٧١ . حيث تم اختيار عينة تمثل ٥٪ من السكان وجمعت عنهم بيانات شبه منفصلة وبلغ عدد السكان نتيجة لذلك المسح ٣٨١,٠٠٠ نسمة<sup>(١)</sup> .

ولاشك في أن الازدهار الاقتصادي الذي عرفته المملكة العربية السعودية بتأثير الارتفاع المتزايد في عائدات البترول ، قد أدى إلى اجتذاب أعداد كبيرة من المهاجرين وبصفة خاصة إلى المدن . ربما يبدو من الغريب أن يحدث ذلك أثره الأوضح في المنطقة الغربية - الحجاز - رغم عدم تدفق البترول بها ، فإذا كانت مدينة الرياض تنمو سكانياً بحكم وظيفتها كعاصمة للمملكة بمعدلات نمو سريعة ، فربما تكون جدة قد فاقتها في هذا المجال لتصبح أكبر مدن المملكة ، وهي المرتبة التي كانت تحتلها مكة المكرمة تقليدياً . ويقدر أن سكان جدة في عام ١٩٧١ قد أصبحوا سبعة أمثال ما كانوا عليه في عام ١٩٤٦ ، بينما لم تتجاوز الزيادة في كل من مكة المكرمة والمدينة المنورة نصف معدل جدة<sup>(٢)</sup> .

ويمكن أن نسر ما سبق في ضوء أن الحجاز هو إقليم الثقل السكاني في المملكة ، وكان من الطبيعي أن تعكس حالة الازدهار الاقتصادي بدرجة أكبر من مدن المنطقة الشرقية التي لا تخرج عن كونها مدن تعدين بكل ملامح هذه المدن المتخصصة وظيفياً ، أما مدن الحجاز فهي مدن خدمات ومدن متعددة الوظائف ، ومن ثم يكون جذبها للسكان أقوى في حالة الازدهار الاقتصادي ، ويضاف لذلك عنصر آخر ، هو أن مدن الحجاز ، هي مدن تعتمد بها الجذبيات « كوزموبوليتانية » بالضرورة بتأثير الحج ، وإذا كان بعض الحجاج قد ألفوا من قديم أن « يتخلفوا » في الأراضي المقدسة ومفضلين

(١) روبرت ماثيو وآخرون ، الهيكل الإقليمي ، المصدر السابق ذكره ، ص ٧ - ٨ .

(٢) المصدر السابق أعلاه ، ص ٢٠٨ .



البقاء بها على العودة لأوطانهم . فإن الازدهار الاقتصادي وفرص العمل ، أصبحت عنصراً آخر من عناصر اجتذاب المهاجرين ، ويظهر ذلك في تعدد جنسيات سكان جدة اليوم ، بل إنه يظهر منذ أزمان قديمة ، وقد رأينا كيف ينسب بناؤها إلى النمرس وكيف أن لهم بها قصورا عجيبة . كما يذكر ، «بوركهارت» في مطلع القرن التاسع عشر أن سكان جدة «مثلهم في ذلك مثل سكان مكة والمدينة معظمهم من الأجانب» أما السكان الوطنيون فليسوا من أسر محدودة ، بل يذهب لما هو أكثر من ذلك حين يقرر أن هذه الهجرة مسئولة عن النمو السكاني لأن الوفيات تفوق المواليد في كل من مكة وجدة . وأنه لولا هذه الهجرة لتناقص السكان فيهما<sup>(١)</sup> . ورغم أن النظم الحالية تحظر بقاء الحجاج بالمملكة بعد موسم الحج ، إلا أن نسبة منهم تبقى بطرق غير مشروعة حتى يكشف أمرها وترغم على العودة لأوطانها .

ويؤكد ما سبق أن نسبة أرباب الأسر الذين ولدوا في مدينة جدة لا يزيد عن ١٢٪ من جملة أرباب الأسر بها ، وللمقارنة تصل هذه النسبة في ينبع إلى ٧٣٪ لأنها لا تجتذب السكان على العكس من جدة التي يظهر فيها الجذب بدرجة أقوى من مكة (٤١,٥٪ من أرباب الأسر ولدوا بها) والمدينة المنورة (النسبة بها ٣٦٪) . كما أن أكثر من نصف سكان مدينة جدة من غير السعوديين مما يؤكد أثر الهجرة الخارجية في نمو السكان ، فعلى حين أسهمت الهجرة الداخلية بنسبة ٣٢٪ من تكوين سكان جدة . فقد أسهمت الهجرة الخارجية بنسبة ٥٣٪ تقريبا في ذلك<sup>(٢)</sup> .

هذا ، وقد أدى تركيز عناصر المهاجرين من جنسيات معينة في أحياء خاصة بهم إلى أن أصبحت هذه الأحياء تحمل تسميات ذات دلالة واضحة ،

---

Burkhardt, op. cit., pp. 14-15.

(١)

ويلاحظ أن عملية تسجيل المواليد والوفيات لازالت في بدايتها وهي أبعد ماتكون عن الشمول مما يقلل من أهميتها في الدراسة .

(٢) الهيكل الإقليمي ، المرجع السابق ، صص ١٧ - ١٨ .

فنى جنوب جدة فى حى المعزل الصحى أو الحارة رقم واحد واسمها الإدارى « حارة الكرنينة » يطلق السكان عليها « حارة التكارنة » نظراً لأن معظم السكان من المهاجرين الوافدين من غرب أفريقية - بلاد التكرور . كما أن حى باب شريف كثيراً ما يطلق عليه « حى الزيود » نسبة إلى غلبة المهاجرين من سكان اليمن أتباع المذهب الزيدى . بل إن التسميات الرسمية لبعض الحارات تعكس ذلك الأمر مثل حارة اليمن والشام ، البخارية والهنداوية . وكثير من الأسر التى تحترف التجارة تحمل أسماء غير عربية ، وكثيراً ما يحتفظون بلغاتهم الأصلية للحديث ، ويظهر ذلك لدى « الجاوية » والهنود خاصة .

وفى ضوء البيانات القليلة المتوفرة عن تركيب السكان ، قد تظهر بعض الدلالة ، فمن حيث التركيب النوعى يشكل الذكور ٥٤,٣% والإناث ٤٥,٧% وقد يعكس ذلك أثر الهجرة المذكورة إلى حد ما ، ومن واقع سجلات إدارة الجوازات والجنسية لعام ١٩٧٣ يتضح أن جملة القادمين إلى جدة بقصد الإقامة بلغ ٤٣,٩٣١ نسمة لايشكل الإناث سوى ٢٠% منهم .

أما فئات السن فتتوفر عنها بيانات إجمالية تشمل النوعين معا كما يلى :

جدول رقم (١)  
النسب المئوية لفئات السن بمدينة جدة

النسبة المئوية	فئة العمر
١٧,٦٧%	صفر - ٤ سنوات
٢٨,٥٢%	٥ - ١٤ سنة
١٥,٢٧%	» ١٥ - ٢٤
٢٧,٣٧%	» ٢٥ - ٤٤
٨,٨٣%	» ٤٥ - ٦٤
٢,٣٥%	٦٥ سنة فأكثر

مصدر الجدول : الهيكل الاقليمى ، المصدر السابق ، ص ١٢ .

ويتضح من الجدول أن نسبة الإعالة كبيرة بدرجة واضحة ، حيث أن فئات السن العائلة ( ١٥ - ٦٤ سنة ) هي ٥١,٥٪ تقريبا ، والمستول عن ذلك هو اتساع قاعدة الأعمار الصغيرة من الأطفال والمراهقين ( صفر - ١٤ سنة ) والذين تصل نسبتهم إلى ٤٦,١٩٪ من السكان وهذا يرجع إلى كبر الأسرة . وإقبال المهاجرين على جلب أسرهم حين تستقر أحرارهم وخاصة من الدول العربية حيث لوحظ أن الهجرة تكون للأسرة كلها وليست لرب الأسرة فقط (١) .

ويظهر من الجدول الأول أيضاً انخفاض نسبة كبار السن ( ٦٥ ) ويفسر ذلك بانخفاض متوسطات الأعمار من ناحية وبأن الإقبال على الهجرة لا يجتذب سوى الشبان من ناحية ثانية ، ويتضح ذلك بدرجة أكبر من مقارنة نسبة السكان في فئة العمر ٢٥ - ٤٤ فهي التي تضم السكان الأكثر إقبالا على الهجرة ، ولذلك فإن هذه الفئة تزيد نسبتها على ثلاثة أمثال الفئة ٤٥ - ٦٤ ، مما يبنى أن معظم المهاجرين يقعون في فئة السن ٢٥ - ٤٤ عاما .

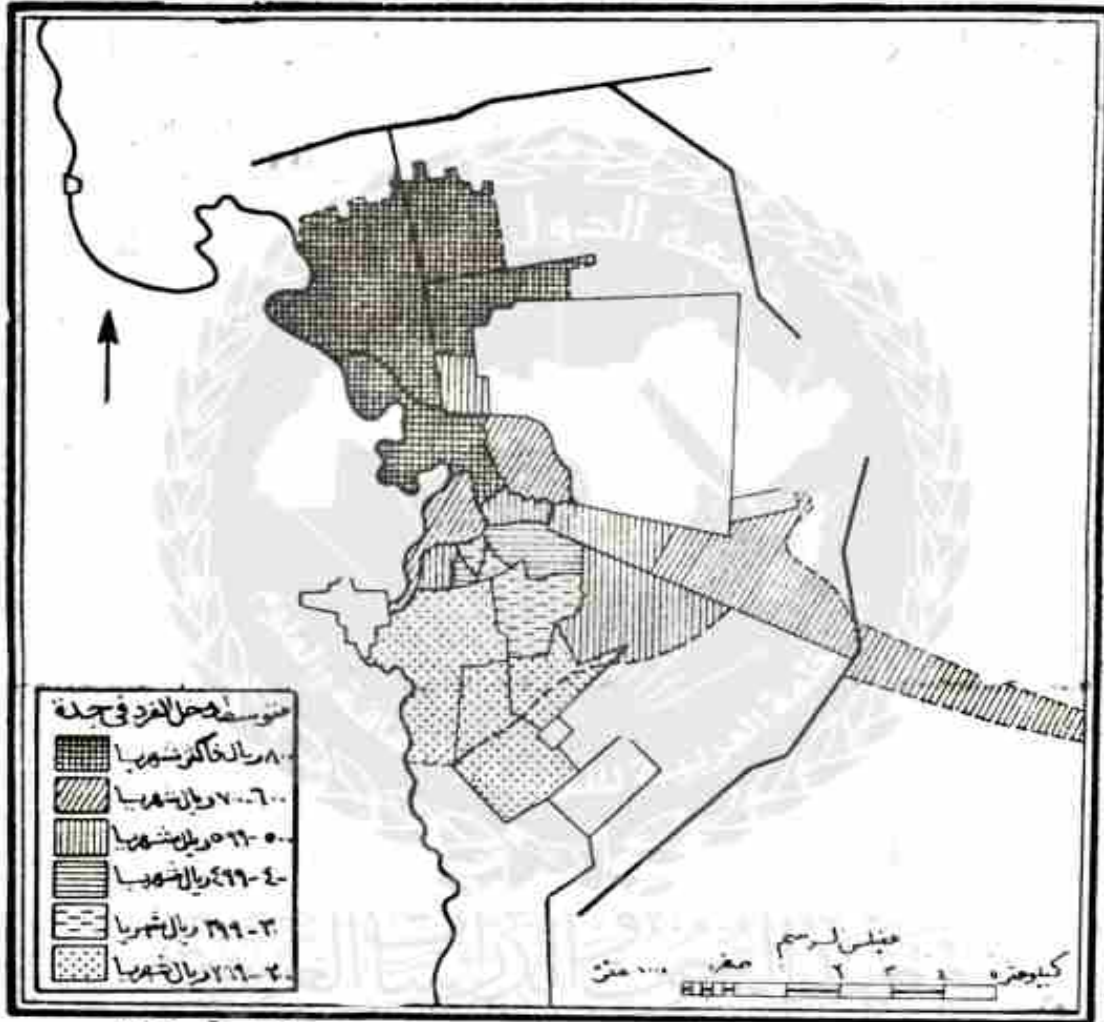
أما من حيث النشاط الاقتصادي للسكان ففيه يتمثل تعدد الوظائف الذي تمارسه جلة ، وإن ظلت التجارة والخدمات أكبر فئات النشاط الاقتصادي . وفي عام ١٩٧١ بلغ عدد السكان ذوي النشاط ١٠٣,٠٠٠ نسمة بنسبة ٢٦,٩٪ من جملة السكان ، وكانوا موزعين كالتالي (٢) :

١ - التجارة	٣٢٪	٦ - الصناعات الإنتاجية والحرف اليدوية	٣٦,٦٪
٢ - التوزيع	١٧,٨٪	٧ - الصناعات الأولية	٣,٤٪
٣ - الخدمات الحكومية	١٥,٥٪	٨ - الكهرباء والمياه	١٪
٤ - النقل والمواصلات	١٢,٦٪	٩ - أنشطة غير واضحة	٢,٧٪
٥ - الإنشاءات	١٠,٤٪		

(١) المرجع السابق مباشرة ، ص ١١ - ٢٢ .

(٢) روبرت ماثيو ، جونسون مارشال وشركاهم ، الاستراتيجيات البديلة ( جدة ، مكة ،

الطائف ) مشروع تخطيط المنطقة الغربية ، ١٩٧٢ ، ص ٧٥ .



شكل رقم (٤)

ويتضح من الأرقام مدى سيطرة التجارة كنشاط اقتصادي ، وهو أمر اشتهرت به جدة من قديم ، كما أن كلا من التوزيع والنقل والمواصلات ، يرتبط بوظائف الميناء والمطار ، وكون جدة هي الميناء التجاري الأول للمملكة - فيما عدا تجارة البترول - كما أن حركة الحج تتطلب استخدام عدد كبير في وظائف النقل . أما الخدمات الحكومية فتتضمن إلى جانب الحكم والإدارة والأمن ، خدمات التعليم والصحة والثقافة ، ويظهر ارتفاع نسبة الصناعة بقسمها ( ٧٪ ) وهو أمر حديث بالنسبة لمدينة جدة .

أما الجدول الآتي رقم ( ٢ ) فيوضح من أرقامه ومن خريطتي توزيع السكان والدخل مايلي :

١ - إن منطقة النواة القديمة لا تزال هي أكثر أحياء المدينة سكانا ، وتضم حارات البخارية والهنداوية والشاطيء واليمن والشام والمظلوم وحارة برة . وإذا قارنا خريطة توزيع السكان بخريطة النمو العمراني نجد أن هذه الحارات كانت تقع داخل أسوار جدة حتى عام ١٩٤٨ ، وعلى الرغم من النمو الهائل للسكان منذ ذلك التاريخ ، إلا أنهم لا يزالون يتركزون في الأحياء القديمة وهي تضم حوالى ١١,٠٠٠ نسمة يمثلون ٢٩٪ من سكان جدة في مساحة لا تتجاوز ٨٪ من المنطقة المبنية . بل إن حارة واحدة وهي « اليمن والشام والمظلوم » تضم ١٥٪ من جملة سكان جدة وهي تزيد في مساحتها عن ١٪ من المنطقة المبنية .

٢ - الحارات التي يتركز بها السكان تحقق مستويات منخفضة من الدخل ، فهي تضم المساكن القديمة ذات الإيجارات المنخفضة والأحوال السكنية المتواضعة ، أما خارج منطقة المدينة القديمة فتوجد أحوال سكنية أفضل وهي ترتبط بمستويات الدخل المرتفعة ، ونجد ذلك في الحارات الشمالية وهي البغدادية والعمارية ونزلة بني مالك ووشرفة والرويس ، وهذه الحارات جميعها تخلخل سكانى ولا تزال كثير من المساحات بها أرضا خالية .

جدول رقم ( ٢ )

البيانات السكانية والعمرائية الرئيسية لمدينة جدة  
في عام ١٩٧١ على مستوى الحارات (الأحياء).

رقم الحارة	اسم الحارة	عدد السكان (١)	الدخل الفردي شهريا بالريال (٢)	فوعية المسكن (نسب مئوية) (٣)		
				فيلات	مساكن منخفضة	شقق سكنية
١	الكرنتينة	٢١٨٤	٢٤١	١	٣١	٦٨
٢	غليس	١٥٩٨٠	٢٦٠	٧	٣٥	٥٨
٣	القريات والتعالية	٣٢٩٠٧	٢٧٤	—	٥٥	٣٨
٤	النزلة اليمانية	٢٦١٨٧	٣٦٤	٧	٦٥	٢٦
٥	البخارية	٢٢٨٦٩	٣٢٢	—	٨٠	٨
٦	الهنداوية	٥١٤٥	٤٥٩	٤	٦٥	—
٧	الشاطي	١٣٧٥٥	٥٥٥	١	٣٩	٨
٨	السبيل	٢٢٥٧٥	٤٤٣	٤	٦٨	٢
٩	حارة برة	١١١٩٣	٣٥٢	١	٦١	٢٠
١٠	الصحيفة	١٧٣٢٥	٥٧٥	١	٤٤	—
١١	النزلة الشرقية	٢٠٥١٧	٥١٥	١٥	٧٢	٧
١٢	الكيلو ٦	٢٠٥٨٠	٦٦٧	١٧	٧٠	٥
١٣	الكيلو ٣	١٥٢٨٨	٥٦٥	١	٧٧	٢
١٤	اليمين والشام والمظلوم	٥٧٧٩٢	٦٧٤	١	١٥	١
١٥	البغدادية والعمارية	١٨٤٣٨	٨١٤	١	٣١	٤
١٦	الكنندرة	٢٠٥٨٠	٦٠٩	٥	٦٢	٣
١٧	الشرقية	١٠٠١٧	٥٧٣	٥	٨٥	٥
١٨	نزلة بني مالك	٦٢١٦	٨٦٢	١١	٧٢	١٠
١٤	الرويس	١٨٣٧٥	٨٨٧	٩	٧٢	٦
٢٠	مشرقة	٣٨٤٣	٨٢٤	٢٧	٦١	١٢

مصادر الجدول :

- (١) مكتب تخطيط المدن بالمنطقة الغربية .
- (٢) مسودة المخطط الرئيسي جدول ٣-٣ ص ٣٠ .
- (٣) المصدر السابق أعلاه جدول ٣-٢ ص ١١ .

٣ - النطاق الجنوبي من جدة ، ويشمل حارات الكرنينة وغيليل والقريبات والثعالبة والنزلة اليمانية ، يظهر فيه تداخل سكاني نتيجة لاتساع مساحة الحارات ، ولكنه لا يرتبط بما لوحظ في الحارات الشمالية ، فحارات جنوب جدة هي أقل الحارات من حيث دخول الأفراد ، وهي تجمع إلى جانب ذلك أن بها أعلى نسبة من الأكواخ والمساكن ذات النوعية المنخفضة ، بينما تقل تماماً الفيلات والشقة السكنية في الحارات الجنوبية ، وقد لا تمثل هذه الفئات في تلك الحارات .

٤ - النطاق الشرقي على امتداد طريق مكة ويشمل حارات النزلة الشرقية والكيلو ٦ والكيلو ٣ ، ويمثل هو الآخر امتداداً عمرانياً جديداً مثل الحارات الشمالية ولذلك لا يوجد به تركيز سكاني ، وكما أنه مكانياً نطاق بين الحارات الشمالية والحارات الجنوبية فإنه نطاق تكون فيه متوسطات الدخول أقل من متوسطاتها في الحارات الشمالية وأعلى منها في الحارات الجنوبية .

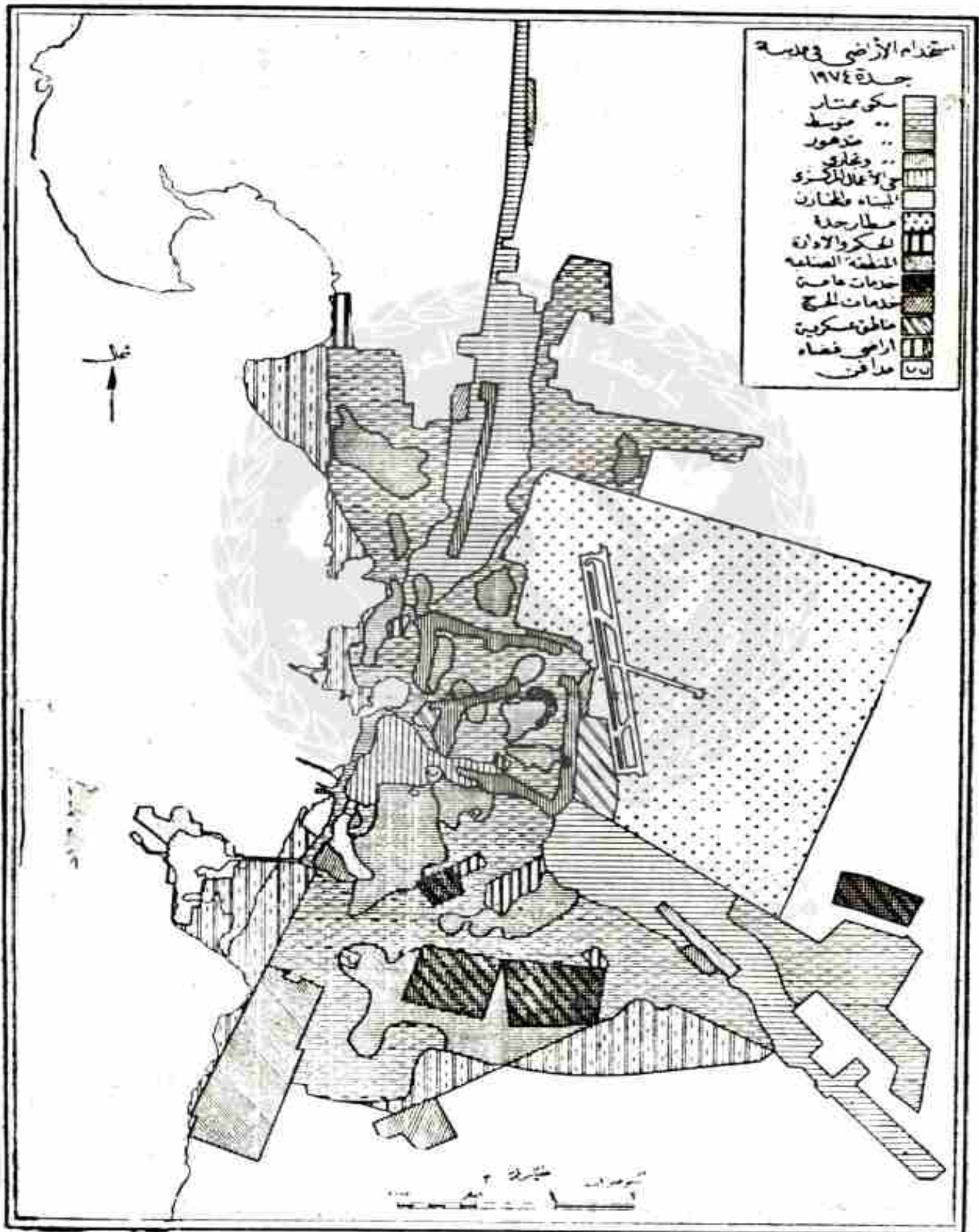
٥ - متوسطات الدخول السابقة كلها تتعلق بسكان الحارات المذكورة ، ولكن قد ينعكس الأمر أحياناً فيما يتعلق بالأهمية التجارية والاقتصادية للحارات ، حيث أن الحارات القديمة يوجد بها تركيز في الحياة التجارية ولكن الجدول يشير إلى دخول الذين يشغلون تلك الحارات بمساكنهم وليس بأعمالهم التجارية أو غيرها .

#### خامساً : استخدام الأراضي في مدينة جدة :

تعدد الوظائف التي تمارسها مدينة جدة بما ينعكس على أنماط استخدام الأراضي فيها ، ويظهر ذلك في الخريطة رقم (٥) . وأهم استخدامات الأراضي في جدة هي كالتالي :

#### (١) المناطق السكنية :

يمكن التمييز بين ثلاث درجات من المناطق السكنية حسب مادة البناء



(شكل رقم ٥)



والشكل الخارجى وتوفر الخدمات الرئيسية من مياه وكهرباء ، إلى جانب التفصيلات الداخلية للمساكن من حيث اتساع الوحدات والهندسة الداخلية ، علاوة على هندسة الطرق فى الأحياء من سعة ورصف .

وبصفة عامة فإن المدينة القديمة قسمة بين المساكن المتدهورة التى تشكل أعلى نسبة ، وبين المساكن المتوسطة ، ومن بيانات الجدول رقم (٢) وخريطة استخدام الأراضى نجد أن المساكن الممتازة توجد فى الامتدادات الحديثة على محورى طريق المدينة وطريق مكة ، وإن أكبر نسبة من الفيلات توجد فى حارة مشرفة ( ٢٧٪ ) ثم الكيلو ٦ ( ١٧٪ ) وفى النزلة الشرقية ( ١٥٪ ) والرويس ( ٩٪ ) . وتوجد القصور الملكية وقصور الأمراء ومساكن الدبلوماسيين والطبقة الموسرة فى طريق المدينة .

أما أقل الأحياء السكنية مستوى فهى حارة الكرنيتية حيث ٦٨٪ من مساكنها أكواخ من الأخشاب والألواح المعدنية ، ولا توجد بها شقق سكنية وتنخفض المساكن المنفصلة أو الفيلات إلى ١٪ ، ثم تأتي حارة غليل فى المرتبة الثانية بنسبة ٥٨٪ من مساكنها فى شكل أكواخ ، ولا توجد بها شقق سكنية أيضاً . وفى المرتبة الثالثة من حيث تدهور المساكن تأتي حارة القريبات والثعالبة بنسبة ٣٨٪ من المساكن من الأكواخ ، والملكية فى معظم هذه الحارات بلاسند قانونى ولكنها تمت بوضع اليد .

وأهم حارات المدينة من حيث وفرة الشقق السكنية هى حارة اليمن والشام والمظلوم ، وهى ضمن نواة المدينة القديمة . ومعظم السكان فى هذه الحارة يقيمون بها منذ فترة طويلة سواء من السكان الوطنيين أو المهاجرين الأوائل ، وإيجارات المساكن منخفضة نسبياً ، ثم تحتل حارة البغداية والعمارية المرتبة الثانية فى هذا الصدد ، وإن كانت نوعية المساكن بها أرقى فى بعض أجزائها من حارة اليمن والشام والمظلوم .

## ( ٢ ) المناطق التجارية :

تمثل التجارة وظيفة رئيسية في مدينة جدة ، ويمكن اعتبار معظم النشاط التجاري من النوع « الرئيسي » الذي يجلب دخلاً للمدينة من خارجها ومن غير سكانها ، ويرتبط ذلك بأن زوار جدة يبلغون عدة ملايين كل عام في موسم الحج و« موسم العمرة » ، وأسواق جدة معرض لمنتجات العالم بالنظر إلى حرية التجارة وتزايد الطلب وارتفاع القدرة الشرائية .

وتوجد منطقة التجارة المركزية أو القلب التجاري في نطاق انتقالي يشمل جزءاً من المدينة القديمة وامتدادها الحديث ، فهي تنحصر بين شوارع الملك عبد العزيز والملك فيصل وتمتد حتى باب شريف وباب مكة . وهذه المنطقة تضم ٦٥٪ من جملة تجارة التجزئة في جدة وتشغل مساحة تصل إلى ٣٣٦.٠٠٠ متر مربع . أما منطقة النواة التي يحتلها السوق الرئيسي فمساحتها ١٩٧.٤٠٠ متر مربع أي حوالي ٥٨٪ من المنطقة التجارية المركزية (١) ويوجد في هذه المنطقة أعلى سعر للأراضي في جدة في نقطة التقاطع الرئيسية ميدان الساعة في شارع الملك عبد العزيز ، وحول هذه النقطة توجد المؤسسات المالية الكبرى سواء البنوك المحلية أو فروع البنوك الأجنبية ، ومؤسسات النقد العربي السعودي ، إلى جانب أسواق الصيرفة الرئيسية . كما توجد بها وكالات الشركات التجارية والصناعية الكبرى . وفي عام ١٩٧٤ تم بناء أعلى عمارات جدة في نقطة النواة . وقد استخدمت معظم الأدوار في الاستخدامات التجارية والأعمال . كما أن معظم مكاتب الاستشارات الهندسية وعمليات الأطباء توجد في هذه المنطقة إلى جانب مجمعات الأسواق التي تتجاور مع دكاكين التجارة الشرقية والتقليدية وسوق الذهب .

وإلى جانب هذه المنطقة التجارية المركزية ، توجد عدة شوارع تختلط فيها الاستخدامات السكنية والتجارية ، بحيث تصبح الواجهات والأدوار

( ١ ) مسودة المخطط الرئيسي ، المرجع السابق ، ص ٥٣ - ٥٥ .

السفلى - كقاعدة - مشغولة باستخدامات تجارية ، وإذا كان بعض هذه الشوارع التجارية يخدم الأحياء ، فإن بعضها يمتاز بالتخصص ، فعلى طول طريق مكة توجد معظم وكالات السيارات ومعارضها ودكاكين قطع غيار السيارات ، بينما في طريق المدينة تنتشر دكاكين أدوات الرياضة إلى جانب مجمعات الأسواق لخدمة المهلكان .

### ( ٣ ) النقل والمواصلات :

ترتبط وظيفة جدة منذ القدم بوظيفة النقل واستقبال الحجاج القاصدين مكة ، وينعكس ذلك حتى الآن على استخدامات النقل التي تشغل أكبر مساحة وظيفية في المدينة ، ويمكن تقسيم مناطق استخدامات النقل إلى الآتى :

( أ ) مطار جدة الدولي : ويقع إلى الشرق من الكتلة السكنية ، ويشغل أكبر مساحة منفردة ومتصلة في جدة ، وقد تطور من مجرد مكان ممهد وبه عدة ممرات لهبوط الطائرات الصغيرة في عام ١٩٤٩ ، ثم حدثت مشروعات توسعية في عام ١٩٥٦ وبعد ذلك أدخلت عليه تعديلات وتحسينات كثيرة حتى أصبح يستقبل الطائرات النفاثة الضخمة . وموقع المطار الحالي غير مناسب بسبب الضوضاء الشديدة وخاصة في موسم الحج حين يعمل بأقصى طاقته ، ولهذا يجرى الإعداد لإنشاء مطار جديد في شمال جدة بحوالى ٢٤ كيلومتراً على طريق المدينة وتبدأ عمليات إنشائه في عام ١٩٧٤ . ويخدم مطار جدة الحالي حوالى ٥٠٪ من الحجاج وينتظر أن ترتفع النسبة مستقبلاً .

( ب ) الميناء : وقد حدثت به تحسينات كثيرة أيضاً لتوسيعته وتعميقه ، بدأت منذ عام ١٩٥٦ ، ثم في عام ١٩٦٧ وحتى عام ١٩٧٣ حين اكتمل « ميناء جدة الإسلامى » بإنشاء تسعة أرصفة جديدة للشحن والتفريغ . كما توجد مناطق واسعة للمخازن والمستودعات

نتيجة لتزايد أهمية الميناء في التجارة المحلية والعالمية ، ولا زالت توجد مشروعات أخرى لتوسعة الميناء تشمل استصلاح مساحات كثيرة من أراضي السبخات الملحية في جنوب الميناء . وطاقة التداول المالية للميناء ١,٧ مليون طن سنويا . ويرتبط بوظيفة الميناء وجود عدد من المخازن والثلاجات التي تقع قرب الميناء وتملكها الشركات والأفراد لخدمة الاستهلاك المحلي من المواد الغذائية والأخشاب . وكذلك مستودعات البترول .

( ج ) النقل البري : واستخداماته ليست وقفاً على الطرق الرئيسية ، ولكن توجد مواقف للسيارات منها موقف سيارات الركاب إلى مكة والطائف والرياض قرب باب مكة ، وموقف سيارات النقل بجوار الميناء ، إلى جانب عدد من مواقف خطوط المواصلات الداخلية في باب مكة - شيبش ، ميدان الساعة بشارع الملك عبد العزيز كما توجد مواقف لسيارات الحج . وقد اقتضى ارتفاع ملكية السيارات الخاصة ( يقدر أن ٢٥٪ من الأسر تمتلك سيارة واحدة على الأقل ) إلى إيجاد أماكن انتظار للسيارات تنتشر في كثير من أجزاء المدينة ، وإن لم تكن كافية ، وبصفة خاصة في المنطقة التجارية المركزية .

( ٤ ) الخدمات :

ويمكن أن نميز فيها بين فئات كثيرة إلا أننا نقسمها إلى قسمين أساسيين كالتالي :

( أ ) خدمات الحج : وهي من أقدم الخدمات التي تقدمها مدينة جدة . وتوجد مدينتان لسكنى الحجاج في جدة سواء في فترة استقبالهم تمهيدا لنقلهم إلى مكة المكرمة أو للعودة إلى أوطانهم . وكانت معظم منازل جدة تتحول إلى فنادق في موسم الحج قبل

بناء المدينتين (١) . وتقع «مدينة حجاج البحر» قرب الميناء وقد أجريت فيها توسعات كثيرة ، كما تضم عددا من الخدمات المصرفية والتجارية اللازمة للحجاج ، أما «مدينة حجاج المطار» فتجرى حاليا توسعتها حتى تتناسب مع تزايد أعداد الحجاج القادمين بالطائرات . ويلاحظ أن الفترة التي يمكثها الحجاج في جدة قصرت كثيراً عن ذي قبل ، وخاصة لحجاج الطائرات ، ولهذا فإن «مدينة حجاج البحر» تستخدم للمدى زمنى أطول .

ومن الخدمات الأخرى المرتبطة بالحج ، المعزل الصحى الذى يخدم الحج أساسا . هذا إلى جانب بعض مواقف سيارات حجاج البر الذين يقدون بسياراتهم .

(ب) الخدمات الأخرى : وهى تضم خدمات التعليم والثقافة والصحة ، وثمة نمو ملحوظ فى هذه الخدمات ، فمدارس المرحلة الأولى - الابتدائية - تنتشر فى كل مكان بالمدينة ، ويوجد حاليا ٤٠ مدرسة للبنين و٤٧ مدرسة للبنات ، كما يوجد ١١ مدرسة متوسطة للبنين و١٢ مدرسة متوسطة للبنات ، وخمس مدارس ثانوية للبنين وأربع للبنات . ويلاحظ ارتفاع عدد المدارس الخاصة للبنات . كما يوجد معهد للمعلمين وآخر للمعلمات ، وقد افتتحت جامعة الملك عبد العزيز فى جدة ثلاث كليات حتى الآن وينتظر أن تتوسع كثيراً فى المستقبل .

ويوجد فى جدة محطة للتليفزيون واستديوهات للإذاعة تبثان برامجهما للمنطقة الغربية وأما الخدمات الدينية فإنها منتشرة فى كل جزء من المدينة بمساجدها الكثيرة .

(١) عبد القدوس الأنصارى ، المرجع السابق ، صص ٣٤٥ - ٣٤٦ .

ويوجد في جدة عشر مستشفيات منها أربع حكومية إلى جانب المعزل الصحي الذي يخدم بطاقةته القصوى في موسم الحج (سعة المعزل المعتادة ٢٠٠ سرير ترتفع إلى ١٥٠٠ في موسم الحج) كما توجد مستوصفات كثيرة تخدم الحارات ، إلى جانب الإدارات الطبية للمصالح والمؤسسات .

#### (٥) الحكم والإدارة :

تضم مدينة جدة عادة مؤسسات حكومية مركزية على مستوى الدولة ، مثل الديوان الملكي و رئاسة مجلس الوزراء ، وذلك لأنها تقوم بدور العاصمة حين يكون بها الملك والحكومة في جزء من الصيف في موسم الحج ، وهي بذلك تشارك « الطائف » في وظيفتها كعاصمة صيفية . وتوجد في جدة مكاتب لجميع الوزارات ، إلى جانب أنها المقر الرسمي لوزارة الخارجية ولسفارات الدول التي تتبادل معها المملكة التمثيل السياسي . هذا إلى جانب عدد من الإدارات الإقليمية للمنطقة الغربية وإمارة مكة المكرمة .

#### (٦) الصناعة :

وهي نمط حديث في استخدام الأراضي بمدينة جدة ، ومع ذلك فإنها تشغل مساحات لا بأس بها . ففي جنوب غرب الكتلة السكنية توجد منطقة « بترومين » الصناعية وهي تضم مصفاة تكرير البترول ومصنع الحديد ، وقد بدأ إنتاجهما بعد عام ١٩٦٧ . وتكرر المصفاة يوميا ١٢,٠٠٠ برميل من الزيت الخام وهي كمية لا تكفي استهلاك المنطقة الغربية المتزايد ، ولذلك تجرى حاليا توسعة المصفاة لرفع طاقتها إلى ٤٥,٠٠٠ برميل يوميا . أما مصنع الحديد فينتج ١٥,٠٠٠ طن من الحديد المبروم سنويا تمثل ١/٣ طاقة الإنتاج . ويستخدم الحديد الناتج في عمليات البناء أساسا وهو لا يكفي استهلاك المدينة (١) .

(١) Petromin, General Petroleum and Mineral Organization Progress Report 1970-1971, pp. 20-21 and p. 47.

ويوجد قرب منطقة بترومين الصناعية بعض مصانع المواد الغذائية ، كما تنتشر عدة مصانع للأثاث في طريق الميناء وباب مكة ، وتوجد مصانع للكيمياويات في الكيلو ٦ طريق مكة ، وكذلك بعض المصنوعات الغذائية . وفي الكيلو ١٤ طريق مكة يوجد مصنع للذبيح ومصنع للحلويات كما يوجد مصنع للصنادل البحرية في منطقة الميناء . أما على طريق المدينة فيوجد مصنع الأسمت في الكيلو ١٨ وطاقته ٦٠٠,٠٠٠ طن سنويا وموقعه وموقع مدينة العمال التابعة له غير مناسب فهو يقع في محور التوسع العمراني ومدينته السكنية توجد إلى الشرق منه مما يعرضها لتلقى الأتربة والدخان بتأثير الرياح الغربية التي تهب على المصنع أولا . كما توجد كثير من الصناعات الإصلاحية وخاصة إصلاح السيارات والأجهزة المنزلية في طريق الميناء - القصر وطريق مكة .

#### (٧) مناطق الترفيه :

ولا توجد مساحات كافية لناذا الاستخدام في مدينة جدة نفسها ، ويرتبط ذلك بأسباب اجتماعية ، إلى جانب أن مشكلة الماء كانت تحول دائما دون وجود الحدائق العامة ، وحين أصبحت حدائق قصر خزام مفتوحة للسكان ، لم يفد منها الكثيرون بحكم التقاليد ، بل إن ذلك تحول دون الإفادة الممكنة من شاطئ البحر الأحمر في الترويح ، والشاطئ مهمل رغم أن أصحاب السيارات يرتادون بعض أجزاءه ، وهو لا يزال بكرا ينتظر مشروعات الترويح والترفيه . كما توجد حديقة أطفال . لونا بارك - في طريق المدينة وفي « منتزه كيلو ١٠ » بطريق مكة . أما منطقة الترفيه الرئيسية لسكان « شرم البحر » على بعد ٣٦ كيلومتراً شمال جدة وتمثل نادي جدة ومصيفها . وبينما تخصص الناحية الشمالية للكباين والشاليهات الخاصة إلى جانب الفنادق الممتازة المكونة من الشاليهات ، فإن الناحية الجنوبية أكثر شعبية وتأوى إليها الأسر المتوسطة وإن ارتفعت نسبة غير السعوديين بينهم .

(٨) استخدامات أخرى .

وهي تضم تشكيلة متنوعة، منها المناطق العسكرية مثل المعسكرات التابعة لوزارة الدفاع والطيران وقيادة المنطقة الغربية . كما تضم المدافن ، وتوجد في جدة عدة مدافن ولكن أكبرها هن « مقبرة الأسد » في باب مكة ، وتوجد أيضاً كثير من الأراضي الفضاء سواء على الساحل أو في جنوب الكتلة السكنية ، أو في الشمال بين طريق المدينة وساحل البحر ، وهي مناطق صالحة للتوسع العمراني مستقبلاً . وتوجد أيضاً منطقة ملاجات في غرب المنطقة الصناعية إلى الجنوب من الميناء .

وبالنسبة للمدافن الحالية ، فإنها تقع في أماكن غير مناسبة ، لأنها محاطة بالكتلة السكنية . ولعل نقل المدافن القديمة - من مدينة الرياض يقوى من احتمالات نقلها في مدينة جدة خدمة للتخطيط العمراني ومراعاة للصحة العامة .

مجمع البحوث العربية  
\* \* \*  
عضو اتحاد الجامعات العربية



## مصادر البحث

### أولا - مصادر عربية :

- ١ - إبراهيم رقمت باشا ، مرآة الحرمين ، جزآن ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ، ١٩٢٥ .
- ٢ - الاصطخرى ، المسالك والممالك ، تحقيق محمد جابر الحينى ، وزارة الثقافة والإرشاد القومى ، القاهرة ، ١٩٦١ .
- ٣ - البكرى ، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع ، تحقيق وضبط مصطفى السقا ، لجنة التأليف والترجمة والنشر ، القاهرة ، ١٩٤٧ .
- ٤ - المقدسى ، أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم ، مكتبة خياط ، بيروت ، [غير مؤرخ .
- ٥ - أمين محمود عبد الله ، الجغرافيا التاريخية لحوض البحر الأحمر ، المطبعة الحديثة أسيوط ، ١٩٧١ .
- ٦ - حمد الجاسر ، فى شمال غرب الجزيرة ، دار اليمامة ، الرياض ، ١٩٧٠ .
- ٧ - دائرة المعارف الإسلامية (الطبعة الأولى) الترجمة العربية ، غير مؤرخة .
- ٨ - روبرت ماثيو ، جونسون مارشال وشركاهم ، استشاريون ، الهيكل الإقليمي ، مشروع تخطيط المنطقة الغربية ، المرحلة الثانية ، الجزء الثانى ، ١٩٧٢ .
- ٩ - روبرت ماثيو ، جونسون مارشال وشركاهم ، مشروع تخطيط المنطقة الغربية ، الاستراتيجيات البدئية (جدة ، مكة ، الطائف) ١٩٧٢ .
- ١٠ - روبرت ماثيو وشركاهم ، مسودة المخطط الرئيسى (جدة ١٩٧١ - ١٩٩١) وزارة الداخلية وكالة شئون البلديات ، ١٩٧٣ .
- ١١ - عبد القدوس الأنصارى ، تاريخ مدينة جدة ، دار الأصفهاني وشركائه ، جدة ١٩٦٢ .
- ١٢ - محمد أمين الخانجى ، منجد العمران فى المستدرك على معجم البلدان ، مطبعة السعادة ، القاهرة ، ١٩٠٧ .
- ١٣ - محمد على رضا الجاسم ، مقدمة اقتصاديات المملكة العربية السعودية ، مطابع عابدين ، الإسكندرية ، ١٩٧٢ .
- ١٤ - وزارة البترول والثروة المعدنية ، خريطة الحجاز الجنوبي - لوحة جغرافية رقم B 1-210 ، ١٩٥٨ ، خريطة الحجاز الجنوبي ، لوحة جيولوجية رقم A 1-210 ١٩٦٢ .
- ١٥ - ياقوت الحموى ، معجم البلدان ، مطبعة السعادة ، القاهرة ، ١٩٠٦ .

- Ambrose, P., ed.; Analytical Human Ceography, Long- (١٦)  
man, London, 1969.
- Burckhardt, J.L., Travels in Arabia, Frank Gass and co. (١٧)  
Ltd, London, 1968.
- Garrison, W.L., Connectivity of the Interstate Highway (١٨)  
System. in Ambrose, P., ed., Analytical Human  
Geography, Longman, London, 1969.
- Harris, E.D., and Ullman, E.L., The Nature of Cities, (١٩)  
in Mayer H., and Kohn, C., eds., Readings in Urban Geog-  
raphy, Univ. of Chicago Press, Chicago, 1965.
- Lewis, B., and Others, eds., The Encyclopaedia of Islam, (٢٠)  
New Edition, E.J. Brill, Leiden, 1965.
- Mayer, H., and Kohn C., eds., Readings in Urban Geog- (٢١)  
raphy, Univ. of Chicago Press, Chicago, 1965.
- Petromin, General Petroleum and Mineral Organization (٢٢)  
Progress Report 1970-1971.
- Robert Mathew, Johnson Marshall and Partners, An (٢٣)  
Intitial Appraisal of Jeddah, 1971.
- Robert Mathew, Johnson Marshall and Partners, An (٢٤)  
Report, 1971.