

المحور الخامس: التحول الحالي في المشهد الحضري

1- التركيب العمراني للمدينة الإسلامية:

يتميز التركيب العمراني للمدينة الإسلامية بوجود سور يحيطها كخط دفاع عن المدينة بالإضافة إلى حمايتها من تلوث الهواء من غبار الصحراء. وتمتد الحركة في المدينة الإسلامية- عند الدخول إليها من أبوابها الكبيرة- على طول الشوارع الرئيسية للمدن حيث تتركز الأنشطة التجارية. الأمر الذي يميزها بالاتجاه الطولي للاستعمالات التجارية. كما تمتد بنفس الصورة الأنشطة الحرفية في شكل محلات وورشات صغيرة متجاورة متعاونة مع بعضها في إنتاج السلع المختلفة. ويحتل المسجد مركز المدينة في منتصف القصبة وتتبعه المدارس الإسلامية، كما تتركز حوله الحرف المرتبطة بالنشاط المركزي مثل تجليد الكتب والخطاطين وصناعة السجاد أو الأنشطة الحرفية التي تسد حاجة الريفيين فتتجمع حول البوابات الرئيسية للمدينة. ومن الشوارع والساحات التجارية الرئيسية للمدينة تتفرع الشوارع والطرق التي تتجمع حولها الأحياء السكنية حيث الهدوء والسكنية والظلال والراحة النفسية والارتباطات الأسرية. وإذا كانت القصبة التجارية قد تغطي بعض أجزائها فإن الشوارع المحلية للأحياء أيضا قد تغطي بعض أجزائها كما هو موجود أيضا في القصور.

وتتميز حوائط الطرقات في المدينة الإسلامية بالبساطة وقلة الفتحات والارتفاع القليل الذي يتناسب مع عروض الشوارع. ومع بساطة التعبير المعماري للواجهات الخارجية فإن داخل المساكن يزخر بالثراء في التفاصيل المعمارية والزخارف الداخلية وهذه ظاهرة تعلق وتهبط من منزل إلى آخر تبعا لقدرة صاحب المسكن. وهكذا تتأكد روح المساواة والبساطة والتجانس في الخارج كظاهرة اجتماعية مع ثراء الداخل تعبيرا عن الحرية الفردية. الأمر الذي يعكس القيم والتعاليم الإسلامية الموجهة لحركة الفرد والمجتمع. ويعتبر الفناء الداخلي للمسكن ظاهرة اجتماعية تتواءم مع الحاجة المناخية.

1-1- التحولات العمرانية في المدينة الإسلامية:

بدأت المدن الإسلامية (القديمة) في الجزائر تتعرض للتغريب العمراني عندما شهدت محاولة لإخضاعها للنموذج العمراني الأوروبي. فقد عمد الفرنسيون إلى القيام بعمليات واسعة النطاق تشمل هدم المباني وتوسيع الطرقات وبناء المباني والجسور وإدخال نماذج من الانشاءات لم تكن معروفة في الجزائر من قبل.

كما استدعت النظم الحديثة في مد المدن بالمرافق والخدمات العامة إيجاد نمط جديد في التخطيط العمراني يتعارض مع النمط التخطيطي للمدينة التقليدية القديمة. وهكذا ظهرت أنماط جديدة من التخطيط العمراني في المناطق الجديدة وبذلك دخلت المدينة الإسلامية عصرا جديدا من التحول العمراني نتيجة للإنجازات التكنولوجية التي انتقلت من الغرب لتوفير شبكات الطرق للسيارات ومد شبكات المرافق العامة. وصحب ذلك بالتبعية أنماط من العمارة الغربية ظهرت في العديد من المباني العامة مثل البنوك والمحاكم والجامعات والمدارس والإدارات بل والقصور والمساكن الخاصة. الأمر الذي أثار حفيظة المفكرين والمعماريين في العالم الإسلامي وسعيهم للبحث عن صيغة يعود بها الوجه الحضاري للمدينة الإسلامية المعاصرة

ملتزما بالقيم والتعاليم والمناهج الاسلامية. وهو الأمر الذي أصبح مرتبطا في الأساس بالتحولات السياسية والاقتصادية والاجتماعية لبناء الحضارة الاسلامية المعاصرة.

2- انتشار الأحياء غير المخططة:

أدى زيادة النمو الديموغرافي وارتفاع وتيرة التحضر ونقص وتيرة انجاز الاسكان الى انتشار الاحياء والمناطق غير المخططة على محيط المدن والمناطق الحضرية هذه الاحياء التي تفتقر الى معايير وشروط الاسكان الضرورية من حيث النواحي الامنية والصحية والايكولوجية و المرفولوجية ادت الى تشويه النسيج العمراني الحضري وأفرزت عدة مشكلات بيئية وصحية واجتماعية أثرت على المناطق الحضرية المجاورة وأصبحت تهدد المجتمع المحلي من النواحي الامنية والصحية والاجتماعية والتربوية
2-1 أسباب و آثار نشوء الأحياء غير المخططة:

- أ- أسباب ديمغرافية: وتتمثل في الزيادة المطردة في عدد سكان الحضر في المدينة نتيجة الزيادة الطبيعية للسكان مما أدى إلى حدوث هجرات داخلية من الريف إلى المدينة بسبب الكوارث الطبيعية والسياسية. مما أدى إلى حدوث هجرات داخلية من الريف إلى المدينة بسبب الزيادة الطبيعية للسكان.
- ب- أسباب اقتصادية: وتكمن في تردي الأوضاع الاقتصادية للمواطنين، وغلاء الأراضي الحضرية مع ارتفاع أسعار مواد البناء وأجور العمال.
- ج- أسباب تنظيمية: وتتعلق بالجوانب التالية:
 - قصور في قوانين وآليات التخطيط التنظيمية من حيث غياب نظام تخطيطي متكامل وقادر على معالجة مشكلات الإسكان، إضافة إلى عدم وجود مخططات معتمدة لبعض التجمعات في المدن والأراضي، أو المناطق الواقعة خارج حدود المدن، وعدم اتباع سياسة تتعلق بتنظيم الملكيات الخاصة للأراضي.
 - قصور في دعم الدولة لقطاع الإسكان والذي يبرز من خلال قلة الأراضي الحكومية وغلبة الملكيات الخاصة داخل المدن، إضافة لوجود أراضي بمساحات كبيرة على حدود الدولة، ولكن لم يتم تخصيصها، وعدم توفير إسكان شعبي اقتصادي ملائم لذوي الدخل المحدود.
 - غياب الرقابة الإدارية للبلديات أو عدم استطاعتها السيطرة على مناطق التجاوز.

ومن آثار هاته البنائات العشوائية نجد منها تشويه صورة المدينة ومظهرها الحضري، وكذا خلق صعوبة في تسيير الأحياء العشوائية التي تفتقر إلى مختلف الضروريات المتمثلة في المرافق الحيوية كالمياه والإنارة والغاز...إلخ. إضافة إلى آثار أخرى على الجانب الصحي والنفسي والاجتماعي للسكان بانتشار ظاهرة التلوث لغياب الصرف الصحي وانتشار الأمراض، وكذا الانحرافات في وسط الشباب بسبب الفقر والبطالة والتهميش....

2-2- الأحياء غير المخططة وتشويه العمران:

في غياب التوجيه والتخطيط نشأ العمران تلقائيا في ضواحي المدن وأطرافها ، وبمرور الزمن أصبح المجال الذي يحتوي عمراننا مشوها يعيق التطور المخطط للمدينة ، فشكلت الأحياء غير المخططة ظاهرة أخرى لتشويه العمران ذلك بانتشار المباني المتداخلة القصدية في معظمها وانعدام المرافق الحيوية كدور التعليم والصحة وغيرها. وقد نجد كذلك الأحياء غير المخططة داخل المدن ذلك بانتشارها داخل الجيوب العمرانية الفارغة التي كانت مخصصة للمرافق مثل الملاعب والمساحات الخضراء للمدينة ومن جهة أخرى نجد التجمعات أو الأحياء غير المخططة المشوهة للعمران ذات الشوارع الضيقة وتفتقر إلى شبكة المواصلات، تتراكم بها القمامة وهي لا تحتوي على أرصفة ، كما تتعدم بها أماكن الراحة ولعب الأطفال وانتشار واسع للأوبئة الاجتماعية.

3- شبكة الطرق وتأثيرها على إعادة التنظيم الحضري.

تعتبر شبكة الطرق من العناصر المهيكلية للمجالات السكنية وقد وجد أن الشكل الفعلي لكل تجمع عمراني يخضع لعدة عوامل من بينها شبكة الطرق التي تؤثر في التجمعات السكانية حيث تمثل محاور جذب عمراني ، إلا أننا نلاحظ انعكاسات على مستويات مختلفة أهمها مشاكل العقارات التي حول الطرق و تغيرات على نوع استعمالها و تغير في ملكيات الاراضي.

3-1- أنواع شبكة الطرق:

تعتبر الطرق إحدى الهياكل القاعدية المهمة، لما لها من تأثير كبير على سهولة الربط والاتصال بين مختلف المراكز و تزداد أهمية الطرق بزيادة أهمية المركز العمراني و الطبيعة السهلية للمجال، إذ يتضح ذلك من خلال استقطابه لسكان المراكز المجاورة لها لقضاء حاجياتهم، الشيء الذي ساعد في زيادة تنقلاتهم و بالتالي ارتفاع الطلب على النقل سواء كان داخل الإقليم الولائي أو خارجه.

• **الطرق الوطنية:** هي طرق ذات اتصالات كبيرة و ذات أهمية وطنية لأنها تربط المراكز العمرانية الكبيرة كمقرات الولايات على مستوى الوطن و لمسافات تزيد عن 100 كلم في الغالب، تتميز هذه الخطوط بالمنفعة الوطنية و يتم استغلالها وفقا لمخطط نقل وطني، يتم تهيئة هذا النوع من الطرق من طرف الدولة.

• **الطرق الولائية:** هي الطرق التي تلي الطرق الوطنية من حيث الأهمية و هذا راجع إلى قلة الحركة بها مقارنة مع الطرق السابقة رغم ذلك فإنها تخدم مجال الولاية حيث تقوم بالربط بين مراكز البلديات الرئيسية و الثانوية، تتميز الطرق الولائية بعدم استقرار طولها الذي ينقص بفعل ترقية أهمها إلى طرق وطنية و تزيد بفعل ترقية بعض الطرق البلدية. دورها تسهيل حركة النقل الاقتصادية داخل الولاية و ربط أجزائها فيما بينها و تتأثر كثيرا بالسلم الإداري، و الهدف من إنشائها هو ربط مقرات الدوائر بمراكز البلديات.

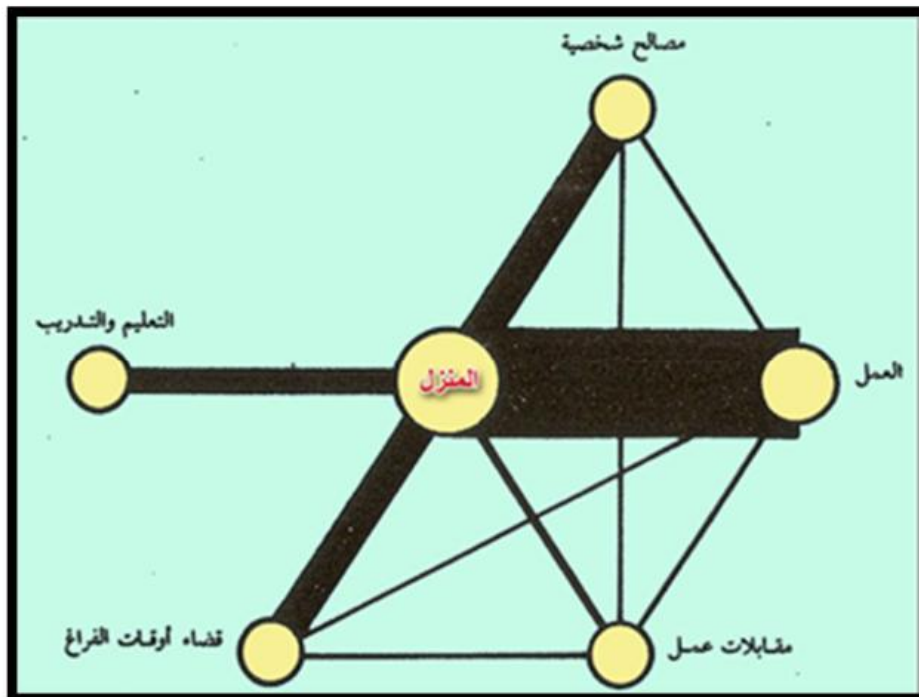
- **الطرق البلدية:** هي المسارات التي تربط بين الدواوير و القرى حيث تنعدم الطرق الوطنية و الولائية، تكمن أهميتها في تهيئة المجالات الريفية و تتميتها وفك العزلة عن المناطق المهمشة وربطها بالمراكز الكبيرة، و تم إنجاز هذه الطرق في إطار المخططات البلدية للتنمية.
- **السكة الحديدية:** يندرج هذا النوع من النقل كعنصر جهوي و وطني في التنظيم الاقتصادي و الحضري.

3-2- النقل داخل المدينة :

يهتم النقل داخل المدينة إلى الجانب الجغرافي اختصاصات أخرى التخطيط و الاقتصاد و علم الاجتماع و الصحة العامة ، إذ أن النقل بصورة عامة يعتبر احد العوامل التي تؤدي إلى زيادة الارتباط و التفاعل بين الأماكن على سطح الأرض خاصة بين مركز المدينة و ضواحيها . كما ينظر إلى النقل كأحد الخدمات التي تحل حيزا مكانيا داخل المدينة و أبرزت أهمية الشوارع و الطرق ، إذ بدونها يصبح التخصص الوظيفي لاستعمالات الأرض داخل المدينة أمرا مستحيلا و تأتي في مقدمتها الوظيفة الترفيهية إذ ينبغي توفير وسائل نقل للمواطنين من نوي الداخل المحدود من اجل التنقل من الضواحي إلى المدينة للقيام بعدة وظائف كم بجي توفير انسيابية جيدة لحركة المرور .

3-2-1- مفهوم التنقل:

هو انتقال الأشخاص والسلع من مكان معين نحو مكان آخر على مسار محدد وفي وقت محدد لأسباب خاصة كالدراسة والعمل والتسلية.... الخ، عن طريق وسائل النقل، ويعتبر الانتقال من مكان إلى مكان آخر لممارسة نشاط معين هو نهاية التنقل. كما هو موضح في الشكل.



3-2-2- وظائف النقل داخل المدينة:

- الربط بين مختلف المناطق الحضرية .
- توسيع نطاق العمران و نمو المدينة.
- اعتبار النقل ذو فعالية إنتاجية و خدماتية
- وسيلة نقل تظم التنقلات بين مختلف أجزاء المدينة.
- أحد العوامل التي تساهم في تصنيف النشاط الاقتصادي للمجتمع .

3-3- علاقة النقل الحضري بالمجال الحضري (المدينة):

النقل هو نشاط إنتاجي في المدينة أو التجمع الحضري ، إذ أنه المسؤول الأول عن ديناميكيته وأهميتها في مختلف المجالات : الاقتصادية ، الاجتماعية ، الثقافية... الخ و هو من العوامل الأساسية التي تتحكم في المظهر العمراني لها، حيث تزداد القيم العقارية للسكان الواقعة على محاور النقل عن طريق مختلف الوسائل ، مما يسمح بتعدد عدد كبير من السكان عليها و بالتالي التعريف بالمجال ، مما يؤدي إلى خلق مختلف الوظائف و النشاطات و فك العزلة عن المناطق أو الأحياء الهامشية و خاصة المتواجدة في الأطراف .

3-3-1- التكامل بين النقل الحضري و التعمير:

يبرز التكامل بين النقل الحضري و بين التعمير كعامل مهم في تحسين تسيير النقل الحضري. ولا ننسى بان الكثافة السكانية تمثل طلبا عن التنقل ، و هما متناسبان طرديا، ولاشك إن عملية تقسيم المجال تقسيما عمرانيا اعتمادا على المقاربة الوظيفية (سكن، عمل ، خدمات....) التي تتحكم في الحاجة إلى التنقل وفي توليدها، وهذا الأمر يتطلب ضمان حد أدنى من التناسق بين تنظيم حركة النقل الحضري و بين شبكات الربط داخل المدينة و حولها ، كما انه يؤثر على سهولة الوصول من منبع الحركة إلى وجهتها أو نقطة الوصول.

ويمكن إن نلاحظ إن الشكل العام للمدينة ، و كيفية معالجة من طرف المختص في العمران ، و خصائص شوارعها و أزقتها ، و كيفية تهيئة طرقاتها وتنظيم أماكن توقف السيارات هي التي تحدد أساسا النماذج المختلفة للتدفق ، و هذه الأخيرة تحرص على ضمان الربط مناطق المجاورة للمدينة و سهولة التنقلات و انسيابية المرور، و تحاول تقادي اختناق الحركة، و هذا الأمر صالح فيمركز المدينة التي تشكل مصدر أو وجهة غالبية التنقلات في المدن، كما يصلح على أطرافها.

3-3-2- دور النقل وشبكة الطرق في عملية التحضر:

تعتبر شبكة الطرق أداة مركزية في التطور المكاني للمدينة بحيث إن شبكة الطرق التي قاموا بنسجها سمحت للمدينة بتوسع خارج حدود مركزها التاريخي بواسطة وسائل النقل القديمة التي كانت تغطي المدينة سابقا، و لاشك أن الوسائل النقل لعبت

دورا نسبيا في التنمية الحضرية للمدينة و كما كان له دورا داعم في عملية توسع ضواحيها أكثر من اللازم من أي وقت مضى، و كذلك التناقص الحضري من خلال علاقتها مع مراكز العمل .

3-3-3- دور النقل وشبكة الطرق في التوطن الصناعي و تطور النشاط الفلاحي:

يكتسي النقل و المواصلات في العصر الحديث أهمية بالغة في حياة السكان و فك العزلة أصبح مطلبا اجتماعيا ملحا على السلطات العمومية لأن الطريق و أنواع المواصلات الأخرى تبقى الوسيلة الأساسية في تبادل و انتقال الخبرات الإنسانية بين الأفراد و الجماعات.

اقتصاديا فإنه أصبح يتطلب تواجد شبكة من مستويات مختلفة لتلائم أنواع الأنشطة، الجودة و الكثافة و ذلك للوصول إلى تكامل اقتصادي للمجال ككل، فالتنمية و التطور يكون في وجود شبكة طرق حديثة و كثيفة.