

## مقارنة التركيب الداخلي لمدينة الدوحة مع النماذج العامة لتراكيب المدن

د. ناصر عبد الرحمن نفرو

قسم الجغرافيا - جامعة قطر

### مقدمه

تشهد مدن العالم تضخماً بشرياً وعمرانياً نتيجته للهجرة المتزايدة إليها ، الأمر الذي أثر على شكلها العام وتركيبها الداخلي ، فظهرت نتيجة لذلك مجموعة من النماذج التي تصنف هذه المدن في محاولة لتقريب صورة التراكيب والاستخدامات الداخلية لها . وبذلك يمكن دراسة المدينة من هذا الجانب ورصد العوامل المختلفة التي ساعدت على اتخاذها هذا النمط الشكلي أو الوظيفي . وأصبح الأمر ليس مقتصرأ على العلوم الاجتماعية والحضرية في تطوير نماذجها بل أن جغرافية الحضر كان لها نصيب في تطوير نماذج خاصة بها ، أو معالجة بعض النماذج التي طورتها علوم أخرى ، ومحاولة الاستفادة منها في الدراسات الجغرافية الحضرية .

ومعظم النماذج النظرية سواء كانت الكلاسيكية لعلم البيئة الحضرية مثل نموذج برجس ( Burgess 1925 ) وهويت ( Hoyt 1939 ) وهاريس واولمان ( Harris & Ullman 1945 ) أو العملية الرياضية كالنماذج الاقتصادية الحضرية لكل من الونزو ( Alonso 1964 ) وميوث ( Muth 1969 ) وميلز ( Mills 1972 ) ، كلها ترى أن التغيير في التراكيب الداخلية لأي مدينة سببه العامل الاقتصادي ومدى التنافس على استخدامات الأراضي ، فالمدينة بالنسبة لهم وحدة اقتصادية يتوزع سكانها ومرافقها نتيجة المنافسة عن طريق العرض والطلب ومدى القدرة على ملكية الأرض ودفع ثمنها الذي يتفاوت حسب قربها من مركز المدينة . وبذلك يفترض أن الانسان يتصرف نتيجة لظروف اقتصادية دون الاهتمام بالنواحي والميول الاجتماعية أو بالنظم والقوانين التخطيطية ، ومثل هذا المفهوم قد لاينطبق على مدننا الخليجية كما سنرى من الدراسة ، حيث سيكون

للعامل الاجتماعي والثقافي والتخطيطي دور فعال ومؤثر في تركيب المدينة لا يقل عن دور العامل الاقتصادي ، وبعبارة أخرى فالنموذج الخليجي قد يكون أحياناً بعيداً عن مجال الربح والخسارة وقد يقاس ويقيم بطريقة ليست بالضرورة اقتصادية بحتة .

### هدف الدراسة :

ستتطرق هذه الدراسة أولاً إلى استعراض مجموعة من النماذج الأيكولوجية والاقتصادية الحضرية في محاولة للتعرف عليها ، ثم دراسة أنواع النماذج التي طبقت على مجموعة من مدن العالم وبعض المدن الخليجية وسمايتها العامة ، وأخيراً دراسة مدينة الدوحة تفصيلاً من خلال المخططات التنظيمية للمدينة التي وضعت من قبل بعض بيوت الخبرة الاستشارية والمكاتب الهندسية الأجنبية ، ومحاولة مقارنتها بالنماذج السابقة ومدى تقاربها أو تباعدها منها ، مع التركيز على العوامل المتداخلة التي تساعد على فهم التركيب الداخلي للمدينة ، وتقدير حجم واتجاه تغير نمو المدينة ، فدراسة مثل هذه العوامل والفرضيات ستوضح دور الجوانب الثقافية والاجتماعية والنظم التخطيطية في عملية التنظيم الحضري جنباً إلى جنب مع العوامل الاقتصادية والطبيعية الأخرى .

### أهم الدراسات في هذا المجال :

تتعدد الدراسات التي تناولت هذا الموضوع فعلى المستوى العالمي هناك دراسة لاري بورن (L. Bourne) ظهرت في السبعينيات بعنوان " التركيب الداخلي للمدينة Internal Structure of the City " وتعرضت لعدد من المقالات حول دراسة المدن من الداخل مثل دراسة موردي الكندي (Mordie) ، ودراسة بيرى الأمريكى (Berry) وهناك كتاب " يونس وايلس Yohns & Eyles " في السبعينيات وفيه تحليل لهذه الظواهر بمنظور اجتماعي ، وكتاب آخر لـ بوتتر " Botter " في التسعينيات بعنوان التحضر في دول العالم الثالث ، وآخر ظهر في نفس الفترة لكل من لو وسميث " Law & Smith " يحللان بشكل مفصل نماذج تراكيب المدن وهو بعنوان " جغرافية اتخاذ القرار Decision-Making Geog ". وبالإضافة إلى ذلك هناك مجموعة من الأبحاث والدراسات التطبيقية على بعض مدن العالم ضمها كتاب " قراءات في جغرافية الحضر Readings in Urban Geog " ، لماير وكون Mayer & Kohn " الذي نشر عام ١٩٥٩ .

أما الدراسات التي ظهرت في دول الخليج العربية وطبقت على بعض المدن ، فنذكر منها دراسة حبيب الشويخات " نموذج ديناميكي لمفهوم التركيبة الفراغية للمدينة " نشرها في مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية في عددها (٦٥) لعام ١٩٩٢ ، شرح فيها النماذج بنوعيتها الايكولوجي والاقتصادي ، وتطرق لمفهوم التركيبة الفراغية للمدينة ، ثم عرض إلى كيفية استخدام النموذج في تخطيط مدن دول الخليج العربية مع دراسة تطبيقية على مدينة الدمام .

والدراسة الثانية كانت لوليد المنيس بعنوان " التركيب الداخلي لمدينة الكويت بالمقارنة مع نماذج تركيب المدن " ونشرها في مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية في عددها (٧٣) عام ١٩٩٤ وفيها يتعرض لأهم المدارس في هذا الحقل ، ثم قام بدراسة تطبيقية للتركيب الداخلي لمدينة الكويت من خلال استعراض مجموعة من المخططات الهيكلية للمدينة بداية من عام ١٩٥٢ حتى ١٩٨٣ . وفي النهاية وضع نموذج لمدينة الكويت له خصوصيته التي ينفرد بها عن " بعض مدن الدول غير الصناعية " . ونذكر أيضاً في هذا المجال دراسة " خالد العنقري " بعنوان " البيئة العاملة للمدينة العربية " استخدم فيها أسلوب التحليل العاملي والتحليل الاجتماعي على مدينة الكويت ونشرت في " رسائل جغرافية ، العدد ٦٨ ، عام ١٩٨٤ " . إضافة إلى ذلك هناك دراسات أخرى موسعة تعالج موضوع النمو الحضري أو التحضر في دول الخليج العربية ، وكتاب " المدينة العربية الخليجية " لحسن الخياط صدر عام ١٩٨٨ والذي يدرس صورة النمو والتركيب لبعض المدن الخليجية . وجميع هذه الدراسات تشير إلى خطط مدن الخليج بصورة اقليمية موسعة أكثر من المقالات التخصصية .

### ■ أولاً : نماذج تركيب المدن ،

قبل الحديث عن التركيب الداخلي لمدينة الدوحة لابد من التعرف على نماذج تراكيب المدن عن قرب حتى يسهل علينا فهم طبيعة البنية الحضرية الداخلية للمدينة ، وأوجه نموها وتطورها الحضري ومؤثراته ، وبالتالي سيبسط ذلك في عملية إجراء المقارنات والتحليل ، واطلاق القوانين العامة التي تميز المدن عن بعضها البعض بحسب طبيعة وخاصة كل مدينة .

فمدينة الدوحة مثلها مثل بقية مدن المنطقة تتمتع بنصيب وافر من التغير والتطور الحضري خاصة بعد اكتشاف النفط وبداية التعمير والتنمية ، حيث تحولت نتيجة لذلك إلى مدينة مغايرة لما كانت عليه قبل اكتشاف النفط ، فتطلب ذلك دراسة تركيبها الداخلي والتعرف على سماتها ومحاوله استخلاص نماذج خاصة بها ، أو تصنيفها ضمن نماذج أخرى ليسهل على الباحث والمخطط دراستها وفهم طبيعتها الحضرية ، وقد ظهرت مجموعة من الدراسات التي تدرس التركيب الداخلي للمدن الخليجية مثل مدينة الدوحة ( نوره الكواري ، رسالة دكتوراه ، ١٩٩٤ ) ومدينة الكويت ( أحمد حسن ، ١٩٨١ ) ومدينة دبي ( نجاة علي ، رسالة ماجستير ، ١٩٨٧ ) ومدينة الشارقة ( ناصر فخرو ، رسالة دكتوراه ، ١٩٩١ ) إلا أن جميعها لم تتطرق للمقارنة بين التركيب الداخلي للمدينة ونماذج تراكيب المدن . لذلك ستحاول هذه الدراسة أن تدرس مجموعة من النماذج الحضرية المعروفة وموقع مدينة الدوحة بين هذه النماذج .

للمدرسة الألمانية دور ريادي في إظهار دراسات " الموقع الحضري " من منتصف القرن التاسع عشر ، فقد كان لها السبق في دراسة " مورفولوجية المدن " خاصة تركيبها الداخلي ، وذلك بالتركيز على شكلها العام وخطتها الداخلية ، كما تعتبر المدرسة الألمانية رائدة في مجال بناء النماذج الخاصة " بالموقع الزراعي " <sup>(١)</sup> و " الموقع الصناعي " و " الموقع الحضري " <sup>(٢)</sup> .

وفي أوائل هذا القرن (١٩١٥) نشر ( بارك park ) موضوعاً عن المدينة يشرح فيه تصرف الانسان بالبيئة الحضرية ، وقد رأى بارك أن المنافسة الاقتصادية هي العامل الأساسي في الحياة الحضرية وكانت هذه هي بداية ما أطلق عليه بالايكولوجية الحضرية ، ووضح أن تنافس العلاقات الاقتصادية والبيئة بين أفراد المجتمع تنشأ بتأثر من العمليات التبيوية Ecological Process <sup>(٣)</sup> .

أما في استعراضنا للنماذج الحضرية التي ظهرت فيما بعد والتي تدرس بنية المدن المعاصرة ، ونعني بها النماذج التي وضعت على أساس دراسة مكثفة لمدن مختارة للخروج

منها بنتائج وأحكام عامة عن المدن حسب موقعها بين قارات العالم ، فسيتم التركيز على دراسة نماذج مدن أمريكا الشمالية ويمثلها نموذج " برجس " و " هويت " و " هاريس اولمان " ، ثم نعرض لبعض الدراسات والنماذج الأخرى الجديدة التي تم تطبيقها على بعض المدن النامية ومنها الخليجية .

#### (أ) نموذج الدوائر المركزية The Concentric - Zone Model

في عام ١٩٣٥ قدم عالم الاجتماع " برجس Burgess " نموذج المعروف بالحزام المتحد المراكز ، وكان بمثابة وصف ايكولوجي لمدينة شيكاغو في العشرينيات ، ولهذا يعد نموذجاً لمدن أمريكا الشمالية ، ويرى النموذج أن المدينة تنمو على شكل نطاقات أو حلقات دائرية ، وحدد خمس حلقات متحدة المراكز مرتبة حول مركز المدينة ( انظر شكل ١ ) ، وأشار أن البنية الداخلية لهذه المدينة تتشكل نتيجة عاملين ، الأول عامل مركزي يتمثل في القوة المركزية الاقتصادية لقلب المدينة ( منطقة الأعمال المركزية ) ، والثاني عامل المواصلات وخطوطها ، وبين أن أثر هذين العاملين على المدينة يختلف ، فبينما يعمل الأول على الجذب المركزي وتشكيل حلقات حول هذا المركز للاستفادة من اقتصادياته ، يقوم العامل الثاني المتمثل في خطوط المواصلات على سحب هذه الحلقات على امتداد خطوط النقل ، فتنمو المدينة باتجاهين ، اتجاه حلقي حتى ينتهي أثر الجذب المركزي ، واتجاه محوري نحو خطوط المواصلات لينتج لنا مدينة شبه نجمية <sup>(٤)</sup> .

واستخلص برجس في النهاية أن النمو الحضري لمدينة شيكاغو يتشكل على صورة نطاقات حلقية أو دائرية وظيفية تدور حول المركز ، كل حلقة يشغلها استخدام وظيفي معين يصاحبه تدرج اجتماعي . فالحلقة الأولى تمثل منطقة الأعمال المركزية ، وهي منطقة النشاط التجاري وتحتل قلب المدينة ، وعندها تنتهي خطوط المواصلات الرئيسية ، ويتركز فيها المصارف والبنوك والمؤسسات المالية والاقتصادية ، ومكاتب الشركات ، والمتاحف والمسارح والفنادق لذلك فهي تشكل أعلى منطقة في سعر الأرض وأعلاها مردوداً ، وتعتبر من أكثر المناطق اكتظاظاً واختلافاً في النمط العمراني ، وذات تركيبة سكانية متباينة ، ويلتصق بهذه الحلقة « نطاق انتقالي » يمثل الحلقة الثانية ويسودها مباني قديمة متدهورة منخفضة الإيجار ، ذات استخدامات مختلفة ومختلطة كالاستخدام السكني

للطبقة العاملة في الورش الصناعية ، والاستخدام التجاري المتمثل في المحلات القديمة ، فهي بذلك تمثل منطقة سكن للعمال ذوي الدخل المحدود ، وقد تم اختيارها لقرنها من مقار عملهم المتواجد في مركز المدينة غالباً . يلي ذلك ثلاثة نطاقات أخرى هي منطقة سكن الطبقات الوسطى أو متوسطي الدخل ، ثم مناطق سكن الطبقة الغنية ذات الدخل المرتفع والنمط السكني الجيد ، وأخيراً تأتي منطقة الضواحي ويسودها نمط عمراني متبعثر ، وهذه تتواجد على طرق النقل السريعة ، وتتميز بحدائق مساكنها وجودتها<sup>(٤)</sup> .

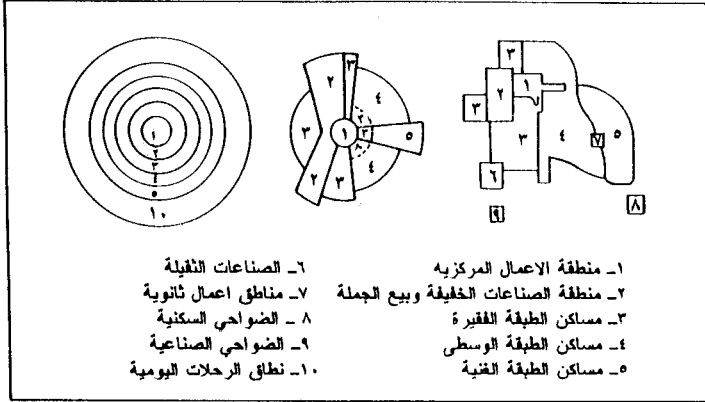
ومن خلال ( الشكل ١ ) يتضح كيف تتغير صورة التدرج الاجتماعي بالبعد عن المركز حيث تبدأ بالفئة المنخفضة الدخل يليها المتوسطة ثم العالية ، وهي صورة للتركيب الداخلي لمدينة الدوحة في تلك الفترة . ورغم تحسن الحالة العمرانية وارتفاع مستوى المعيشة للأفراد بالبعد عن مركز المدينة ، إلا أن سعر الأرض يظل مرتفعاً في المركز رغم قدم المباني وسوء استخدامها ، ويقل بالابتعاد عنه نحو الأطراف .

تعرض هذا النموذج لمجموعة من الانتقادات تمثلت في أنه مطبق على مدينة واحدة هي شيكاغو ، وقد لا ينطبق على مدن أخرى ، كما أنه من غير الطبيعي تصور النطاقات بهذا الترتيب الهندسي بحيث تتغير صورة الاستخدام من نطاق لآخر فجأة دون تداخل في هذه الاستخدامات ، يضاف إلى ذلك أن هذا النموذج أهمل عامل المواصلات وما يحدثه من تغير في المحاور وامتداداتها ، وكذلك عامل التضاريس ، مما يجعل النموذج صالحاً للأراضي المنبسطة<sup>(٥)</sup> .

رغم ذلك فإن هذا النموذج يوضح نمط التوزيع السكاني للاستخدام الوظيفي في بعض المدن في الدول الصناعية المتقدمة خلال فترة زمنية معينة ، وقد تختلف هذه الصورة أو تتفق مع مدن أخرى في مكان آخر عن العالم .

شكل (١)

شكل (١) نماذج برجس و هويت و هاريس و اولمان للتركيب الداخلي لمدينة امريكا

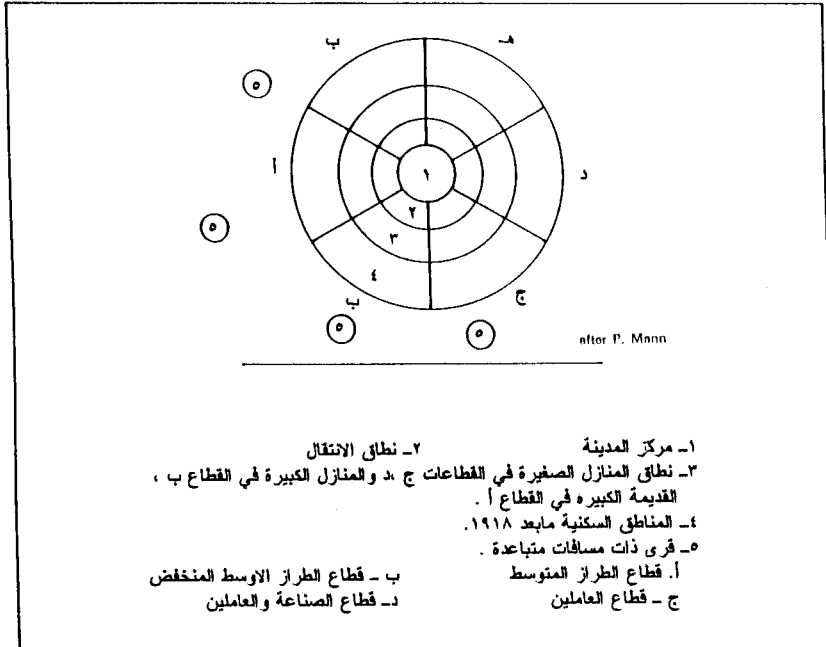


المصدر:

Harris and Ullman, The nature of cities, in Readings in Urban Geography, Uni. of Chicago, (1959), p.281 .

شكل (٢)

شكل (٢) نموذج مان للتركيب المدينة البريطانية متوسطة الحجم



المصدر:

James, Johnson, Urban Geography, (1972), pp. 1976-1977 .

(ب) نموذج القطاع The Sector Model

في أواخر الثلاثينات طور الأميركي " هومر هويت " ( Homer Hoyt 1939 ) نموذج بيرجس من خلال دراسته ٦٩ مدينة أمريكية متباينة الأحجام (٦٤ مدينة صغيرة ومتوسطة الحجم ، ٥ مدن كبرى) حسب جميع المراجع وأهمها Uurphg, The American City ، وخلص إلى أن تركيب المدينة ليس مجرد حلقات دائرية بقدر ما هو عبارة عن قطاعات تنتشر حول منطقة الأعمال المركزية . وقد أكد هويت على عامل المواصلات وأعطاه أهمية في نمودجه بحيث غير صورة الشكل الدائري المنتظم إلى نمودج قطاعات متلاصقة تختلف حجماً وشكلاً وامتداداً نتيجة للتغيرات الاجتماعية الموجودة في المدينة .

ووضع من خلال دراسته لتوزيع الاستخدام السكني وعلاقتة بالإيجار أن المناطق ذات الإيجار المرتفع تكون بالقرب من خطوط المواصلات الرئيسية ويجوار منازل قادة المنطقة وفي ضواحي المدينة <sup>(٧)</sup> . وأنها مع الوقت قد تبتعد عن مركز المدينة ولكنها تظل على نفس القطاع . وهو بهذا يتفق مع برجس بفاعلية المركز وتأثيره في الجذب الاجتماعي والاقتصادي ولكنه يختلف عنه في شكل امتداد بقية القطاعات . ووجه الاتفاق الآخر هو في نمط التوزيع الاجتماعي من حيث الدخل ، فالفئات المنخفضة الدخل في النمودجين تتواجد بالقرب من المركز ، تليها الفئة المتوسطة الدخل ، ثم الفئة العليا .

ويضيف هويت أن الطبقة ذات الدخل العالي ويتأثير من عامل النقل ( السيارة ) قد إمتدت إلى أطراف المدينة مع بقاء ارتباطها بالمركز ، وهي بذلك تفضل سكنى المناطق البعيدة والمرحة والمتصلة بالمركز ، حتى وإن ارتفعت تكلفة النقل نتيجة المسافة . وينطبق الحال كذلك على الطبقة الدنيا والمتوسطة حيث شكلتا امتداداً طويلاً في اتجاهات مختلفة مع إتحادها في المركز .

ويعيب هذا النمودج أنه ركز على تطور الاستخدام السكني ، ولم يوضح كيفية تشكل كل قطاع ، بالإضافة إلى أن النمودج طبق على مدن حديثة النشأ ، وأصبح يمثل صورة جديدة للتركيب الداخلي للمدن المتقدمة والحديثة في أمريكا الشمالية <sup>(٨)</sup> .



وبهذا يمكن اعتبار نموذج هويت لتركيب المدينة الداخلي هو تعديل لنموذج بيرجس فالنمو الحلقي عند بيرجس قد تأثر عند هويت بالاتجاه والمسافة ، بحيث لا يكون من الضروري أن تنمو المدن على حلقات كاملة الاستدارة ، ولكن بصورة قطاعات تخرج من هذه الدوائر .

### (ج) نموذج النويات المتعددة The Multiple-Nudei Model

جاء نموذج " هارس وألمان " ( Harris & Ullman 1945 ) أكثر تطوراً من النموذجين السابقين اللذين يحددان شكلاً ثابتاً لتوزيع السكان واستخدامات الأرض ، وهو أمر قد لا ينطبق على كثير من مدن العالم ، لذلك طوراً نموذجاً يقوم على أساس أن التركيب الداخلي للمدن قد يضم إستعمالات وظيفية تتوزع حول مراكز متعددة وليس مركز تجاري واحد . ( شكل ١ ) ، كما أن المركز التجاري الرئيسي ليس بالضرورة أن يكون في وسط المدينة بل قد يتواجد بعيداً عند الأطراف .

ويضيف أن المراكز الواقعة داخل المدينة متعددة ، وتؤدي وظائف مختلفة ، فهناك مركز صناعي ، ومركز تجاري ، ومركز تعليمي ، وينمو كل مركز من هذه المراكز في أشكال غير منتظمة ولأسباب اقتصادية وتجارية وصناعية . ومن الملاحظ أن النمط الايكولوجي الذي ظهر في النماذج السابقة لا نجده في هذا النموذج المتعدد المراكز<sup>(١١)</sup> . بينما هناك تماثل نسبي في توزيع الرتب أو المكانة الاجتماعية والاقتصادية ، حيث لاتزال الفئات العالية الدخل والمتوسطة أبعد نسبياً من المركز مقارنة بالفئة ذات الدخل الأدنى . ويؤكد هذا النموذج على فترة نشوء الصناعات الثقيلة وبداية هجرة الأنشطة الصناعية والتجارية والسكنية من القطاعات المدنية إلى الضواحي والأطراف الخارجية والمدن التابعة<sup>(١٢)</sup> .

ولهذا فإنهما يضيفان إلى النموذجين السابقين أربع نويات جديدة هي منطقة الأعمال الثانوية ، والضواحي السكنية ، ومنطقة الصناعات الثقيلة ، ثم الضواحي الصناعية ( شكل ١ ) .

وقد ظهرت محاولات عديدة لاستخلاص نماذج جديدة طبقها الدارسون على مدن مختارة من دول العالم نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر :

(د) نموذج بيترمان ( Peter Mann 1965 )

وفيه يقوم بتحليل التركيب الداخلي للمدينة البريطانية متوسطة الحجم ، ويؤكد في هذا النموذج احتمال تعايش النظريتين السابقتين المركزية لبيرجس ، والقطاعية لهويت ، ويرى أن الضواحي عبارة عن أجزاء من القرى القريبة من المدينة لها حركة تبادلية بينها وبين المركز . وفي النموذج الذي وصفه أفترض أن الرياح تأتي من الغرب لذلك فإن أفضل موقع للمناطق السكنية هي الجزء الغربي من المدينة في الجانب المقابل للقطاع الصناعي<sup>(١١)</sup>.

وتضمن نموذج مان خمسة نطاقات ( انظر شكل ٢ ) :

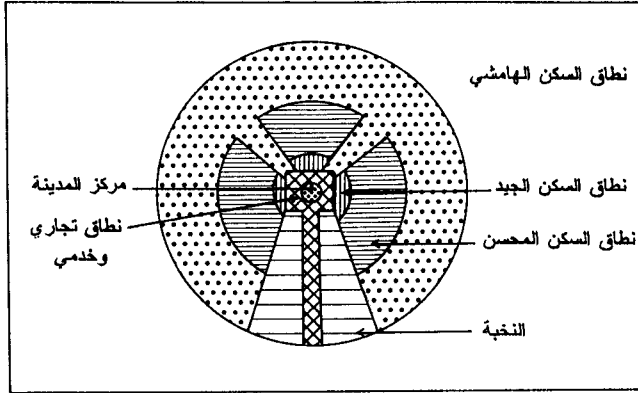
- (١) مركز المدينة .
- (٢) النطاق الانتقالي .
- (٣) قطاع المنازل ذات النمط الصغير وحددها كما في الرسم في القطاعين (ج) و(د) والمنازل الكبيرة في القطاع (ب) ، والمنازل الكبيرة القديمة في القطاع (أ) .
- (٤) قطاع المناطق السكنية التالية لعام ١٩١٨ ، ويتركز بها سكن ما قبل عام ١٩٤٥ على الاطراف .
- (٥) قرى على مسافات متباعدة وذات انماط مختلفة ، أ- قطاع الطراز المتوسط ، ب- قطاع الطراز المتوسط المنخفض ، ج- قطاع مساكن عمال البلدية ، د- مناطق الصناعة والطبقة العاملة المتدنية جداً .

(هـ) نموذج جرفن وفورد ( Griffin & Ford 1980 )

طبّقاه على بعض مدن أمريكا الجنوبية ، ومنه توصلنا إلى نموذج عام " General Model " لهذه المدن يوضحها الشكل (٣) . وهو أن النخبة من أصحاب السكن الجيد تتصل بالمركز عن طريق قطاع يمتد على جوانب الطرق الرئيسية التي تربط الأطراف بالمركز، ويقع على امتداد هذا الطريق أفضل المحلات ، والمسارح والمكاتب والمطاعم والحدائق العامة . وهو بذلك يقترب من نموذج " القطاعات " حيث ترتبط الفئات ذات الدخل المرتفع بالمركز بقطاع يمتد حتى الأطراف حيث السكن الواسع والمريح ، حتى لو شكل ذلك معاناة بعض الشيء في تكلفة النقل وبطء الحركة<sup>(١٢)</sup>.

شكل (٣) نموذج جرفن

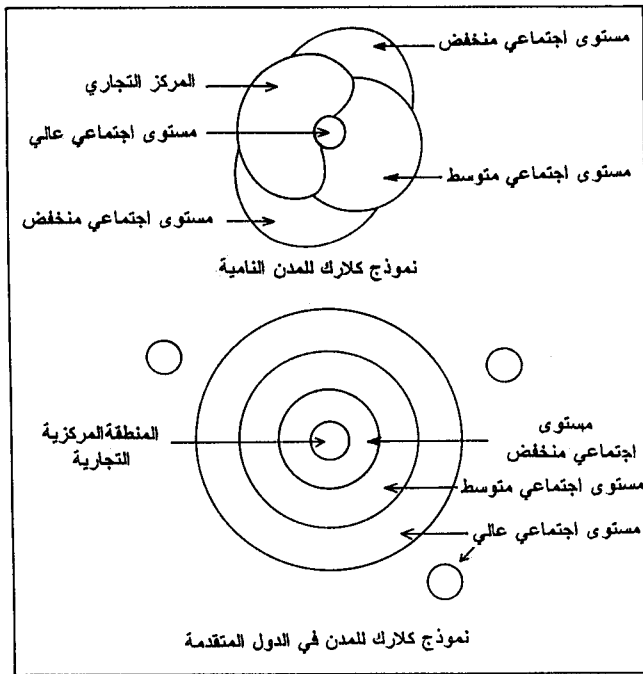
شكل (٣) نموذج جرفن وفورد لمدن أمريكا اللاتينية



Potter, R. Urbanization in the Third World (1992). المصدر

شكل (٤)

شكل (٤) نموذج كلارك للمدن النامية والمتقدمة



المصدر

Potter, R. Urbanization in the Third World (1992), pp 23-35 .

( و ) نموذج كلارك ( Clark )

للمدن في الدول النامية والمتقدمة ، فقد وضع نموذجين للتركيب الداخلي والتركيب الاجتماعي داخل بنية المدن في الدول النامية والمتقدمة ، وكان ذلك بعد منتصف السبعينيات ، ووجد من دراسته ، وكما هو موضح في الشكل ( ٤ ) ، ان المستوى الاجتماعي في مدن الدول النامية يزداد ارتفاعاً كلما قربنا من المركز التجاري ، فالفئات ذات الدخل المرتفع والمتوسط تزداد قرباً من المركز التجاري ، أما الفئات المنخفضة الدخل فتتركز نحو الأطراف ويفصلها عن المركز الفئات السابقة . والنموذج كما هو مشاهد عبارة عن أنصاف دوائر متداخلة وليس شكلاً دائرياً أو حلقياً متكاملأ . كما يتسع نطاق كل رتبة ليشغل كل الحيز الحضري حول المركز التجاري ، أما في النموذج الخاص بمدن الدول المتقدمة فيعتبر جديداً فهو يدمج بين نموذج بيرجس ( الدوائر المركزية ) ونموذج هاريس و اولمان ( النوى المتعددة ) <sup>(١٣)</sup> ، حيث تظهر الدوائر الكاملة حول المركز ، فتتركز الفئات ذات الدخل المرتفع بعيداً عن المركز نحو الأطراف ، أما الفئات ذات الدخل المنخفض والمتوسط فإنهم يتواجدون بالقرب من المركز التجاري .

ويمتاز نموذج كلارك بوجود فئات مرتفعة الدخل منفصلة عن الدوائر المتصلة بالمركز ، ولكنها تعتبر امتداداً مستقلاً للحلقة التي على الأطراف والتي تقطنها الفئات العالية الدخل <sup>(١٤)</sup> .

( ز ) نموذج النويس لمدينة الكويت ( ١٩٩٤ )

وقد خلص من دراسته بأن للمدينة نموذجاً خاصاً لكنها لم تثبت عليه ، فبعد مخطط عام ١٩٥٢ كانت أكثر قرباً والتصاقاً بنموذج الدوائر المركزية ، لكنها سرعان ما تغيرت إلى نموذج القطاعات عندما امتدت جنوباً ، كما ان المدينة تقترب في نموذجها من مدن الدول غير الصناعية من حيث قرب الطبقات المرتفعة الدخل من المركز ، وابتعاد الطبقات المتوسطة والمنخفضة عن هذا المركز ، وقد صنف مدينة الكويت ضمن ، " المدن المرتفعة الدخل غير الصناعية " ، مثلها مثل بقية مدن الخليج العربية ذات الظروف المتشابهة والتركيب الداخلي المتقارب <sup>(١٥)</sup> .

أما حسن الخياط فذكر في كتابه بأن نموذج التركيب الداخلي للمدينة الخليجية أقرب ما تكون لنموذج هارس وألمان المتعدد النويات ، لكونها نمت حول عدة نويات وليس نواة واحدة ، ونموذج " مان " من حيث تأثير حركة الرياح الغربية والشمالية الغربية على مواقع المناطق الصناعية ، وامتداداتها في الأطراف الشرقية والجنوبية الشرقية من المدينة <sup>(١٧)</sup> .

من خلال النماذج السابقة التي استعرضناها ، وضحت طبيعة التركيب الداخلي للمدن وصورة النمو ، وكان ذلك من خلال مجموعة من النماذج المختلفة ، التي ساعدتنا على تكوين صورة واضحة عن تركيب المدينة من الداخل، سواء في العالم الصناعي المتقدم أو العالم النامي ، ويبقى هناك الكثير من النماذج الأخرى ولكن معظمها يمكن أن يصنف تحت الأنماط السابقة حتى ولو اتخذت لها أشكالاً أو تصوراً جديداً .

وتبقى مثل هذه النظريات التقليدية عاجزة عن تفسير ما يحدث للمدينة الحديثة من تغيرات وتطورات تقنية ، قفزت بها قفزات كبيرة ، لذلك سعى الباحثون إلى التوصل إلى هياكل جديدة تتماشى مع الواقع ومستجداته العمرانية والاقتصادية والاجتماعية ، فالنماذج التقليدية السابقة قد لا تتناسب مع حياة المدينة الخليجية ، حيث تتدخل عوامل أخرى تؤثر في تركيب المدينة مثل نموذج سعر الأرض لـ (الونزو Alonso,s Model 1960) ، وعامل المواصلات ونظام الانسيابات اليومية للسكان (ماير Richard Meier 1962) . ولعل أحدث الاتجاهات هي التي تؤكد على أن المدينة ليست إلا نظاماً من العلاقات المترابطة بين الفعاليات والنشاطات الاجتماعية والاقتصادية والثقافية والادارية ، يتم دراستها فينتج عنها أنظمة فرعية من الفعاليات الصناعية والسكنية والمواصلات ، ومجموع هذه الانظمة الفرعية تشكل الوحدة النهائية للنظام الذي تقوم عليه المدينة <sup>(١٧)</sup> .

وفيما يلي سنحاول أن نستخلص نموذجاً خاصاً لموقع مدينة الدوحة الحضري وذلك بدراسة بنيتها الداخلية من خلال الخطط الهيكلية التي مرت بها منذ السبعينيات حتى بداية التسعينيات مع تسليط بعض الضوء على العوامل الاجتماعية والنظم والقوانين التي اثرت في نمط التركيب الحضري الداخلي للمدينة .

## ■ ثانياً ، التركيب الداخلي لمدينة الدوحة من خلال المخططات الحضرية ،

مر التركيب الحضري الداخلي لمدينة الدوحة بمرحلتين أساسيتين شكلتا بنية المدينة وشخصيتها ، المرحلة الأولى هي ما قبل عام ١٩٧٠ حيث كانت المدينة تنمو بشكل عشوائي دون تخطيط مسبق أو أية ضوابط وقوانين رسمية لحركة البناء . ثم مرحلة ما بعد السبعينيات حيث بدأت الدولة بالاستعانة ببيوت الخبرة والمكاتب الهندسية الأجنبية .

بالنسبة للمرحلة الأولى فإنها تمتد من بداية الخمسينيات عندما كانت المدينة عبارة عن شريط من العمران يمتد بمحاذاة الساحل بطول خمسة كيلو مترات ، ويعمق في الداخل لا يتجاوز نصف الكيلومتر . وهذا يعكس أثر التوجه البحري للمدينة وضوابط الموقع ، فالشوارع تمتد فيها بغير خطة حيث تتصف بالضيق والانحناءات ، والمباني تقترب من الشكل المندمج والملتصق خاصة في مركز المدينة ، ويتخلل هذا العمران مجموعة من الشوارع المتقاطعة والمتعامده على خط الساحل .

وجملة القول إن خطة المدينة التي استمرت خلال تلك الفترة وحتى نهاية الستينيات ، تعد خطة طبيعية نشأت ونمت عشوائياً حول نواتها الأولى ، لذلك تتسم خطتها بالعشوائية<sup>(١٨)</sup> ، فهي لم تشهد ظهور أي خطة حضرية تمس بنية المدينة قبل هذا التاريخ .

أما المرحلة الثانية فتعتبر بداية النقلة الحضرية للمدينة من خلال الاستفادة من عوائد النفط التي كانت من أكبر المؤثرات التي انتقلت بالبنية الحضرية لمدينة الدوحة من مدينة قديمة محدودة الاتساع ، إلى مدينة ذات بنية حضرية مغايرة تتشابه مع المدن الغربية من حيث خضوعها لضوابط تتشابه مع ضوابط تلك المدن ، وكان ذلك بأثر خطط هيكلية تتابعت على بنيتها وعملت على تغييرها بشكل جذري وسريع ، شمل جميع اجزائها حتى القديم منها ، وكان ذلك طبيعياً لعدم قدرة المدينة القديمة على استيعاب هذه القفزات الحضرية ، الأمر الذي أدى إلى تبني خطط توسع لزيادة القدرة الاستيعابية للمدينة ، وبنفس الوقت تتناسب مع المطالب الحضرية والاقتصادية والاجتماعية الجديدة ، وبذلك تأكدت ضرورة العمل على وضع مخطط علمي يرسم هذا النمو ، ويحدد أشكاله واتجاهاته في إطار خطة عامة تأخذ في الاعتبار الاحتياجات المستقبلية بما يلائم الظروف المحلية

للبلاد . لذلك تم الاستعانة ببيوت الخبرة الاستشارية والمكاتب الهندسية على وضع مخططات تنظيمية للمدينة . ونستعرض فيما يأتي بشكل موجز أهم ما جاء في هذه المخططات :

أ - **مخطط ليولين وديفيز** ( Llewelyn-Davis 1972-1978 ) <sup>(١٩)</sup>

يعتبر المخطط الأول لوضع خطة شاملة لأولويات التنمية في الدولة وخاصة مدينة الدوحة خلال الفترة ( ١٩٧٢ - ١٩٧٨ ) وقام المخطط بوضع القوانين والاقتراحات بشأن تخطيط المدينة خلال العقدين التاليين كما يتضح من الشكل (٥) .

◆ **أهداف المخطط الهيكلي الأول لعام ١٩٧٢ .**

- ١ - تحديد مناطق التطور العمراني للمدينة وامتداداته في الشمال والجنوب والغرب حتى فترة التسعينيات ، والالتزام بهذه الحدود عن توزيع الخدمات .
- ٢ - وضع تصور عام للتركيب الداخلي للمدينة من خلال الوظائف المختلفة السكنية والصناعية والتجارية ، بالإضافة إلى الطرق الجديدة والمستحدثة وموانئ النقل .
- ٣ - التنسيق بين القطاعين العام والخاص في المشروعات المختلفة وتكملة بعضها البعض .

◆ **أهم التوصيات التخطيطية لمدينة الدوحة .**

- ١ - إتجاه العمران شمالاً عن طريق ردم منطقة الخليج الغربي وتحويلها إلى منطقة سكنية حديثة ، بالإضافة إلى استغلالها كمنطقة ترفيهية ودبلوماسية ، وإمكانية إنشاء جامعة قطر في أقصى شمال المدينة .
- ٢ - إعادة بناء وتعمير منطقة وسط المدينة لقدمها وعدم صلاحيتها للسكن ولعدم كفاءة الخدمات فيها ، وتحويلها إلى منطقة يغلب عليها الاستخدام التجاري .
- ٣ - ضرورة إيجاد مراكز تجارية متكاملة على امتداد الطرق الرئيسية للمدينة لتخفيف الضغط على وسط المدينة .

٤ - الاهتمام بنمو المدينة غرباً ، عن طريق تنمية مدينة الريان التي تمثل أقرب المناطق العمرانية لمدينة الدوحة كما أن إمكانية التوسع فيها متاحة ، مع الاهتمام بشبكة الطرق التي تربطها بالدوحة .

٥ - ضرورة إقامة منطقة للصناعات الخفيفة وسوق مركزي على طريق سلوى في الاطراف الجنوبية الغربية من المدينة .

من خلال هذه الأهداف والتوصيات يمكن تصور شكل الخطة الموضوعية للمدينة وامتداداتها ، بحيث اتخذت لها شكلاً جديداً يختلف عن الشكل المدمج والمتكامل وسط المدينة (شكل ٥) .

#### ب - مخطط وليم بيريرا (Pereira 1974) (٢٠)

اعتمد هذا المخطط على ما جاء في المخطط الأول وركز على دراسة مستقبل التنمية المتمثل في نمو السكان والطلب على المساكن والتنمية الاقتصادية . وكان الهدف هو تحقيق سياسة الحكومة في إعادة توزيع السكان في المدينة ، بتطوير منطقة الدفنة (الخليج الغربي) لتضم ١٠ آلاف وحدة سكنية ، تستوعب نحو ٥٠ ألف نسمة . وكانت توقعات بيريرا تشير إلى أن سكان مدينة الدوحة سيصل إلى نحو ٣١٥ ألف نسمة عام ١٩٩٥ ، يمثلون ٧٥٪ من سكان الدولة .

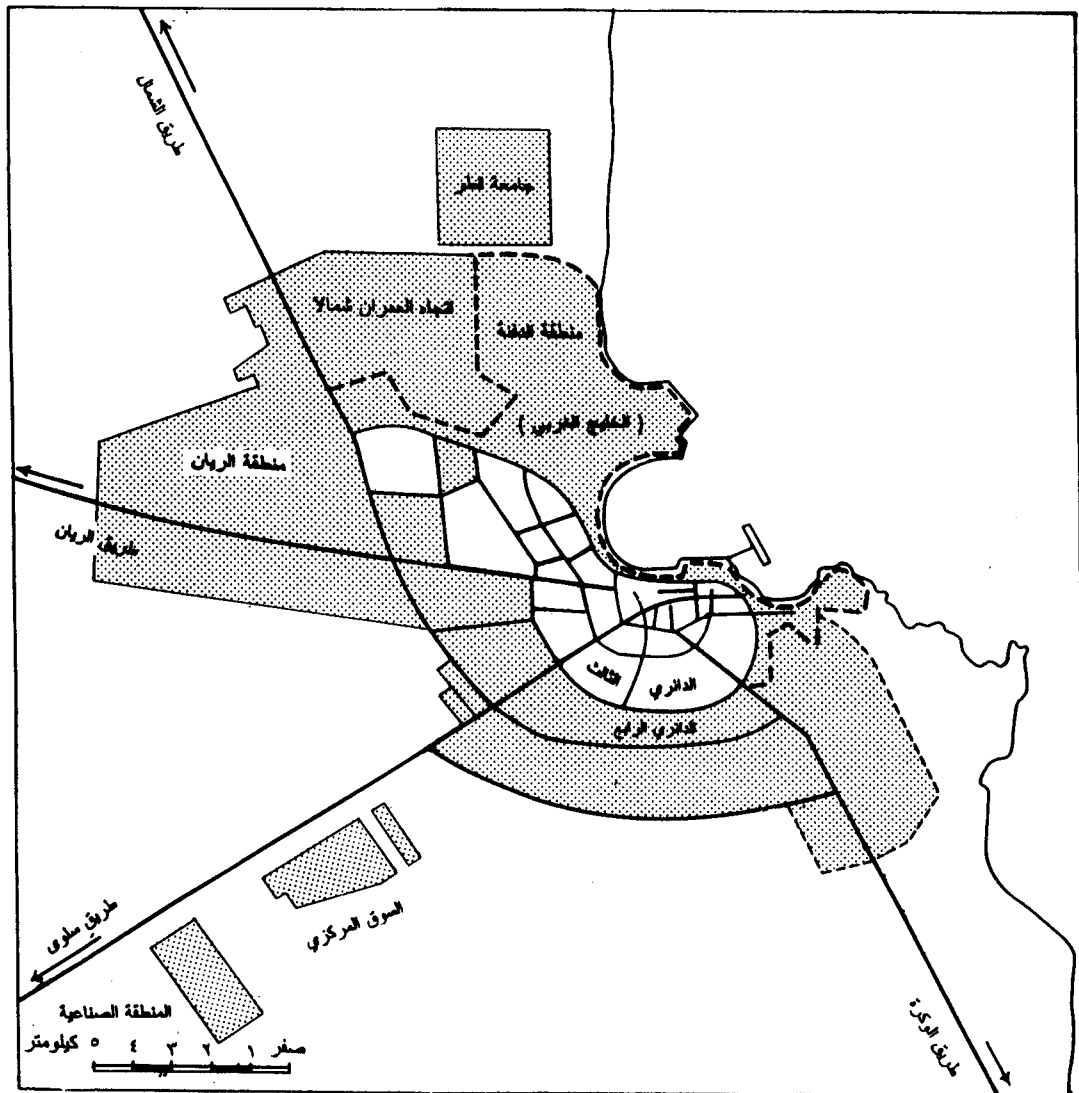
#### ج - مخطط شانكلاند كوكس (Shankland Cox 1979-1981) (٢١)

يعتبر أكثر المخططات تفصيلاً حيث تناول مختلف عناصر تركيب المدينة ، والتوقعات المستقبلية بالنسبة للنمو من جميع جوانبه حتى عام ٢٠٠٠ ، وتتلخص أهداف هذا المخطط في :-

- ١ - إزالة المباني القديمة من وسط المدينة لتحديد مساحات جديدة للإسكان .
- ٢ - الحد من التعمير حول المدينة ، الأمر الذي قد يترتب عليه استغلال أفضل للمنافع والخدمات العامة .



شكل (٥)



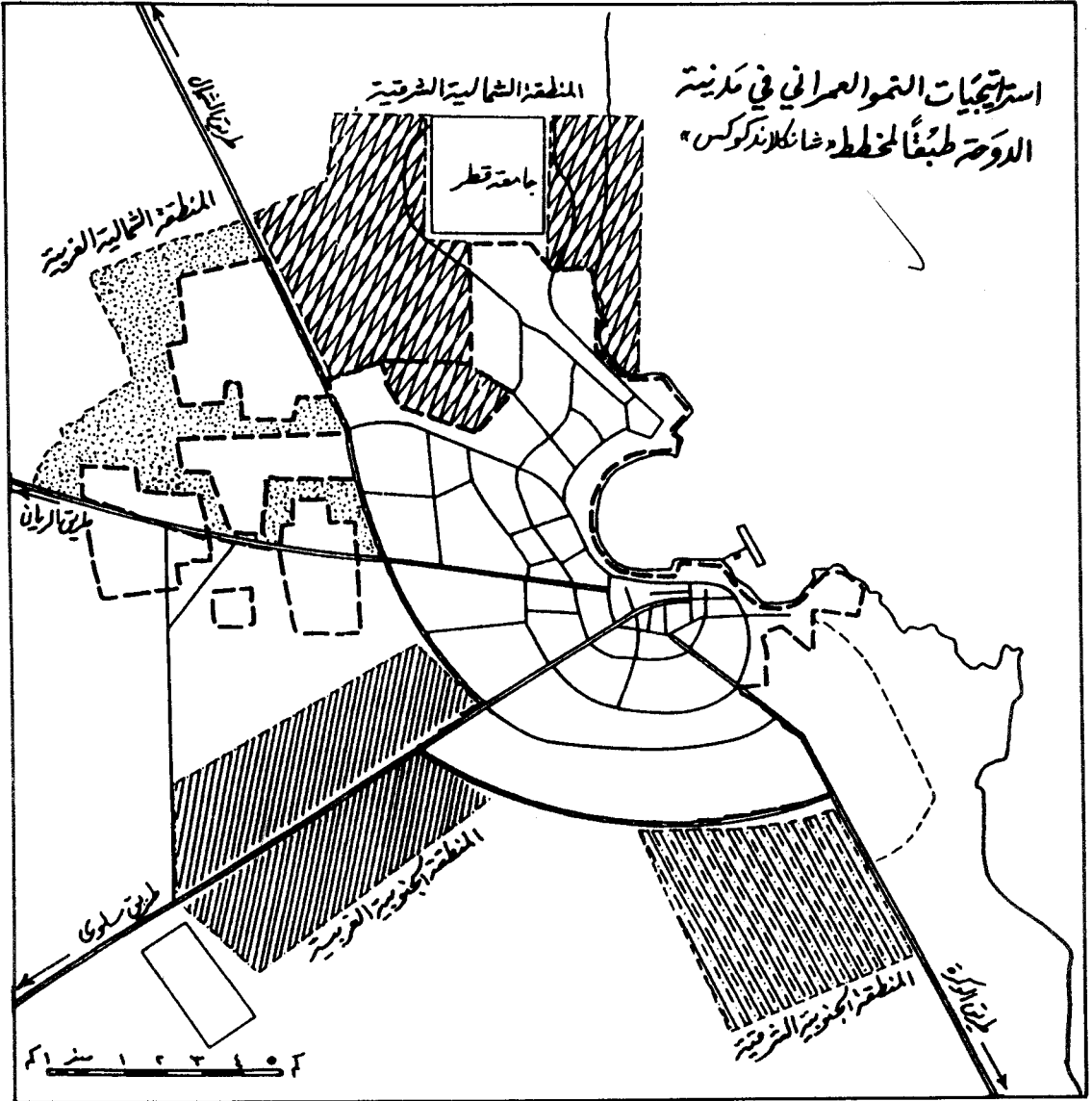
شكل (٥) يوضح مخطط ليولين - ديفيز (١٩٧٢ - ١٩٧٨)

- ٣ - مرونة الخطة في استيعاب الزيادة السكانية ، وتحاشي التقسيم الاجتماعي في السكن مما قد يؤثر على الشكل العام نتيجة فصل المناطق السكنية حسب الجنسية أو الدخل أو النمط السكني .
- ٤ - إعادة تشكيل وتوزيع المناطق التجارية في وسط المدينة بالشكل الذي يضمن بقاء الثقل التجاري في هذه المنطقة .

◆ أما أهم العناصر الرئيسية في هذا المخطط فنوجزها في الآتي :-

- (١) في مجال السكان والإسكان افترض المخطط أربعة احتمالات لمستقبل النمو الحضري ، ورأى أنها ضرورية لإعادة توزيع السكان ، وهي إنشاء مدن جديدة ، وتنمية بعض القرى القريبة ، وتوسيع القرى العامة ، وأخيراً التركيز على أن يكون أقل توزيع للسكان في الدوحة . أما بالنسبة للوحدات السكنية فأقترح تخصيص نحو ٣٥٠٠ هكتار لإقامة نحو ٦٦ ألف وحدة سكنية حتى عام ٢٠٠٠ .
- (٢) في مجال الطرق قسم المخطط مدينة الدوحة إلى ثلاثة قطاعات لمستقبل تنمية المناطق في شمال المدينة وجنوبها الغربي وجنوبها الشرقي ، ونادى بضرورة ربط هذه المناطق بمركز المدينة عن طريق شبكة من الطرق الحديثة تربط الأطراف الشمالية للمدينة بالأطراف الجنوبية دون أن يكون هناك اختراق لوسط المدينة ، ويتمثل ذلك في الطريقين الدائرين الثالث والرابع .
- (٣) تضمن المخطط خمس استراتيجيات لنمو المدينة يوضحه الشكل (٦) ، الأول هو نمو المدينة في القطاع الشمالي الغربي بالقرب من مدينتي الريان والغرافة السكنيتين ، والثاني نموها في القطاع الشمالي الشرقي المتمثل في منطقة الدفنة كمنطقة سكنية حديثة ، أما القطاع الثالث فيأخذ الاتجاه الجنوبي الشرقي في النمو إلى الغرب من طريق الدوحة - امسعيد ، وقد يمتد هذا القطاع ليتصل بمدينة الوكرة في الجنوب ، وأخيراً يأتي القطاع الجنوبي الغربي على هيئة شريط طولي موازي لطريق سلوى يتمثل في أحياء الغانم الجديد ويشغل هذا النطاق بعض الاستخدامات

شكل (٦)



شكل (٦) يوضح مخطط شانكلاند كوكس لمدينة الدوحة (١٩٨١ - ١٩٨٩)

Shankland Cox Partnership, (April 1980), op.cit.

التجارية مثل السوق المركزي ، والاستخدامات الصناعية مثل المنطقة الصناعية ، أما القطاع الخامس فيتمثل في المناطق الفضاء التي لم تستغل بعد داخل الكتلة المبنية وهذه يمكن تحديد استخداماتها إما تجارياً أو سكنياً مختلطاً .

(٤) اهتم مخطط شاكلاند كوكس بمركز المدينة ، بهدف تحقيق وتنظيم أفضل استخدام للأرض بها لتستمر كمناطق جذب تجاري مع توفير كافة الخدمات وخاصة الطرق وسهولة الحركة بين هذه المنطقة وبقية اجزاء المدينة . وأشار بأن المنطقة التجارية في وسط المدينة ستستحوذ على نحو ٣٧٪ من حملة مساحة الاستخدام التجاري في الدوحة .

#### د - مخطط دار الهندسة (Dar AL-handasah 1985)

وقد أخذ هذا المخطط في الاعتبار أسس وعناصر المخططات السابقة ، وركز على تحسين وتطوير مركز المدينة وتنظيم صورة الاستخدامات المختلفة فيها ، لكونها تضم مجموعة مختلطة من المحلات التجارية والمساكن والورش الصناعية والمخازن ، ونادي بضرورة تحديد مناطق خاصة لكل نوع من هذه الاستخدامات ، واستغلال وجهات الطرق الرئيسية للمدينة للاستخدامات التجارية ، بالإضافة إلى تطوير بعض الأحياء السكنية القديمة وزيادة المساحات الخضراء فيها .

من خلال استعراضنا للمخططات السابقة لمدينة الدوحة ، نخلص إلى ان الشكل العام للخطة على الرقعة الحضرية الجديدة تأخذ شكل حلقي اشعاعي ، تحيط بمركز المدينة ، ثم تباعد هذه الحلقات عن المركز بشكل منتظم في اتجاه أطراف المدينة ، تخترقها وتقطعها مجموعة من الطرق الاشعاعية الخارجة من المركز في صورة أنصاف أقطار للدائرة . وهذه التقاطعات خلقت مناطق وضواحي اقيمت عليها استعمالات جديدة ، وتساعد هذه الخطة على إمكانية إضافة حلقات جديدة كلما دعت الحاجة إليها . أما المدينة القديمة في مركز المدينة فتحوّلت إلى مراكز للنشاط التجاري والاداري ، تتخللها بعض الاحياء السكنية القديمة .

## ■ ثالثاً ، العوامل المسؤولة عن التغير الداخلي للمدينة ،

قبل أن نعرض للنموذج الحضري الذي يمثل مدينة الدوحة ، يجب التأكيد على أن التركيب الحضري للمدينة لا يهتم فقط بالشكل المعماري ، بل وبالتركيبة الاجتماعية والثقافية للمجتمع ، وتفاعلها مع الشكل أو البناء الحضري ، لذلك فتركيب المدينة هي نتيجة تفاعل الخصائص البيئية من مناخ وتضاريس ، وما يصنعه الإنسان من خطوط مواصلات ومبان ، والتركيبة الاجتماعية والثقافية للسكان وما تشمله من معتقدات وقيم وقوى اتخاذ القرار ، وأخيراً الحالة الاقتصادية للمدينة .

وسنحاول هنا أن نعرض بشكل موجز مدى تأثير مثل هذه العوامل أو المتغيرات على التركيب الداخلي للمدينة :

### (أ) العوامل الاقتصادية والاجتماعية ،

وتشمل مستوى الدخل والسكان والعلاقة بينهما ، فارتفاع الدخل والزيادة السكانية سواء الطبيعية أو بسبب الهجرة ، تؤثر في التركيبة الاجتماعية ، من حيث الطلب على نوع معين من السكن الأكبر والمستقل ، وهذا يحتاج إلى مساحة أرضية تتوفر خارج المنطقة المركزية ، فيؤدي ذلك زيادة مساحة المدينة ونموها أفقياً خارج المناطق المركزية ورأسياً في المناطق المركزية .

كما أن عملية الهجرة السكانية الكبيرة من أقطار مختلفة وشرائح اجتماعية متفاوتة ، قد زاد من الطلب على السكن والخدمات وأصبحوا يحكم أساليب معيشتهم وثقافتهم وقيمهم يؤثرون في غط التركيب الداخلي للمدينة من ناحية الشكل والاستخدام ومعدل النمو ، ومدينة الدوحة مثلها مثل بقية مدن الخليج شهدت زيادة كبيرة في أعداد سكانها نتيجة هجرة الأيدي العاملة إليها وخاصة في السنوات العشرين الماضية ، وتشير الأرقام إلى تضاعف سكان المدينة بنحو ثلاثة أمثال خلال الفترة من ١٩٧٠ إلى عام ١٩٩٠ ، بمعدل نمو سنوي يصل إلى ٦٪ سنوياً ، وفي عام ١٩٩٥ أصبحت مدينة الدوحة تضم نحو ٦٣٪ من سكان الدولة ، بعدد مطلق يقدر بنحو ٣٥٠ ألف نسمة .

### (ب) العوامل التكنولوجية .

ويقصد بها شبكة المواصلات والاتصالات ، ومالها من تأثير في تركيب المدينة وتوزيع سكانها . فقد اثبتت الدراسات في مجال النقل والمواصلات واستخدام الأراضي ، ان النشاطات الصناعية غالباً ما تتجمع بالقرب من خطوط سكك الحديد ، نظراً لاحتياجها لنقل البضائع ، بينما تستخدم الأراضي القريبة من الطرق الرئيسية للمكاتب والمحلات التجارية <sup>(٢٢)</sup> . كما أن للمواصلات تأثير آخر على توزيع السكان حيث تؤثر نوعية وسائل المواصلات في اختيار الفرد محل سكنه في المدينة ، فامتلاك السيارة أعطى مرونة في اختيار السكن في أي مكان من المدينة . وهذا الخيار لا يتوفر للشخص الذي يعتمد على وسائل النقل العامة ، وبالتالي تؤثر وسائل النقل في توزيع السكان ونوعيتهم ومستوياتهم الاقتصادية في المدينة . والملاحظ في منطقة الدراسة أن الطرق الدائرية حول المدينة ساعدت على نمو المدينة وامتدادها وتركز السكان في مناطق بعيدة نسبياً عن وسط المدينة . كما خلقت طرق النقل السريعة مجموعة من الاستخدامات الجديدة خاصة التجارية على طول امتداداتها بعيداً عن مركز المدينة .

### (ج) الخصائص البيئية .

تؤثر العوامل الجغرافية من مناخ وتضاريس ، وما يصنعه الانسان من بنايات وطرق وتجهيزات في شخصية ونمو المدينة ، فمدن المناطق الحارة والجافة تختلف في تركيبها عن مدن المناطق الباردة ، وقد يعوق نمو المدينة بعض الحواجز الطبيعية كالجبال أو الأنهار أو السبخات أو الكثبان الرملية .

ومدينة الدوحة تعد نموذجاً لمدينة حضرية يحدها من الشرق الخليج العربي ، أما بقية الجهات فعبارة عن أرض منبسطة نسبياً سهلت عملية امتداد المدينة في هذه الاتجاهات بسهولة وسرعة ، وإن كان للإنسان دور في تمهيد بعض الأراضي للاستخدامات الحضرية والمتمثلة في عملية الردم في خليج الدوحة الغربي .

#### (د) وظيفة المدينة ،

تعرف وظيفة المدينة بأنها الهدف الذي من أجلها انشئت هذه المدينة ، أو دورها الاقتصادي أو الإداري أو السياسي في النظام الحضري للدولة . وهذه الوظيفة قد لا تكون دائمة فتتغير بتغير الظروف ، وقد تضم المدينة مجموعة من الوظائف وليست وظيفة واحدة . ومدينة الدوحة هي عاصمة الدولة ومركزها التجاري والإداري ، كذلك فهي تحصل على قسط كبير من الخدمات الاقتصادية والاجتماعية ، ويزيد هذا من فرص الحصول على أعمال ووظائف تجذب الكثير من السكان من مختلف الأقطار فيغير ذلك من بنيتها المعمارية وتركيبها الاجتماعي والثقافي .

#### (هـ) المؤسسة الاجتماعية ،

ونعني بها مجموعة القوانين والأنظمة والأنماط السلوكية التي تعتبر وليدة المعتقد والثقافة والمفاهيم والقيم الاجتماعية ، ويمكن ذكر ثلاثة عوامل مترابطة لتمثيل هذه المؤسسة وهي : النظام الاجتماعي ويشمل الدين والقيم الثقافية والاجتماعية ، وعملية التخطيط وما ينتج عنها من أنظمة وقوانين تخطيطية ، وأخيراً قوى صانعي القرارات<sup>(٢٣)</sup> .

يؤثر النظام الاجتماعي وقوانين التخطيط في البناء البيئي والتركيبية الاجتماعية للمدينة ، فالعلاقات الاجتماعية تؤثر على قرارات الأشخاص في اختيار السكن بعيداً عن أقاربهم ، لذلك نجد أن هناك أحياء تسمى باسم العائلة أو القبيلة التي تقطنها . كما أن مثل هذه العلاقات قد تجبر الكثير من الأشخاص على البقاء في مناطقهم قريباً من عائلاتهم رغم قدرتهم على الانتقال إلى منطقة أجمل ومسكن أكبر ، أما قوانين التخطيط فتمثل انعكاسات لمفاهيم المخطط ، فالشخص قد يجد صعوبة في اختيار نوع السكن أو المنطقة التي يود سكنها . لأن ذلك خاضع لقرار إداري أو حكومي يرى ضرورة تنظيم عملية استخدامات الأرض ، كما أن القانون مثلاً لايسمح للوافد أن يمتلك منزلاً رغم قدرته المالية على ذلك ، فيكون سوق السكن خاضعاً للعملية الإدارية والقانونية وليس لعملية السوق الحر فقط . ونتيجة لمثل هذه القرارات كثيراً ما نجد نوعين من المساكن ، وهما مساكن التملك للمواطنين ، ومساكن الايجار وخاصة الشقق للأجانب .

ونخلص من كل ذلك بأن التركيب الداخلي للمدينة ليس نتاج عوامل اقتصادية فقط ، بل أن الزيادة السكانية وارتفاع مستوى دخل الأفراد وإنشاء الطرق السريعة ، ودور الحكومة في العملية التخطيطية كلها قد أثرت في تركيب المدينة كنموذج مختلف عن المدن التقليدية في الشرق الأوسط .

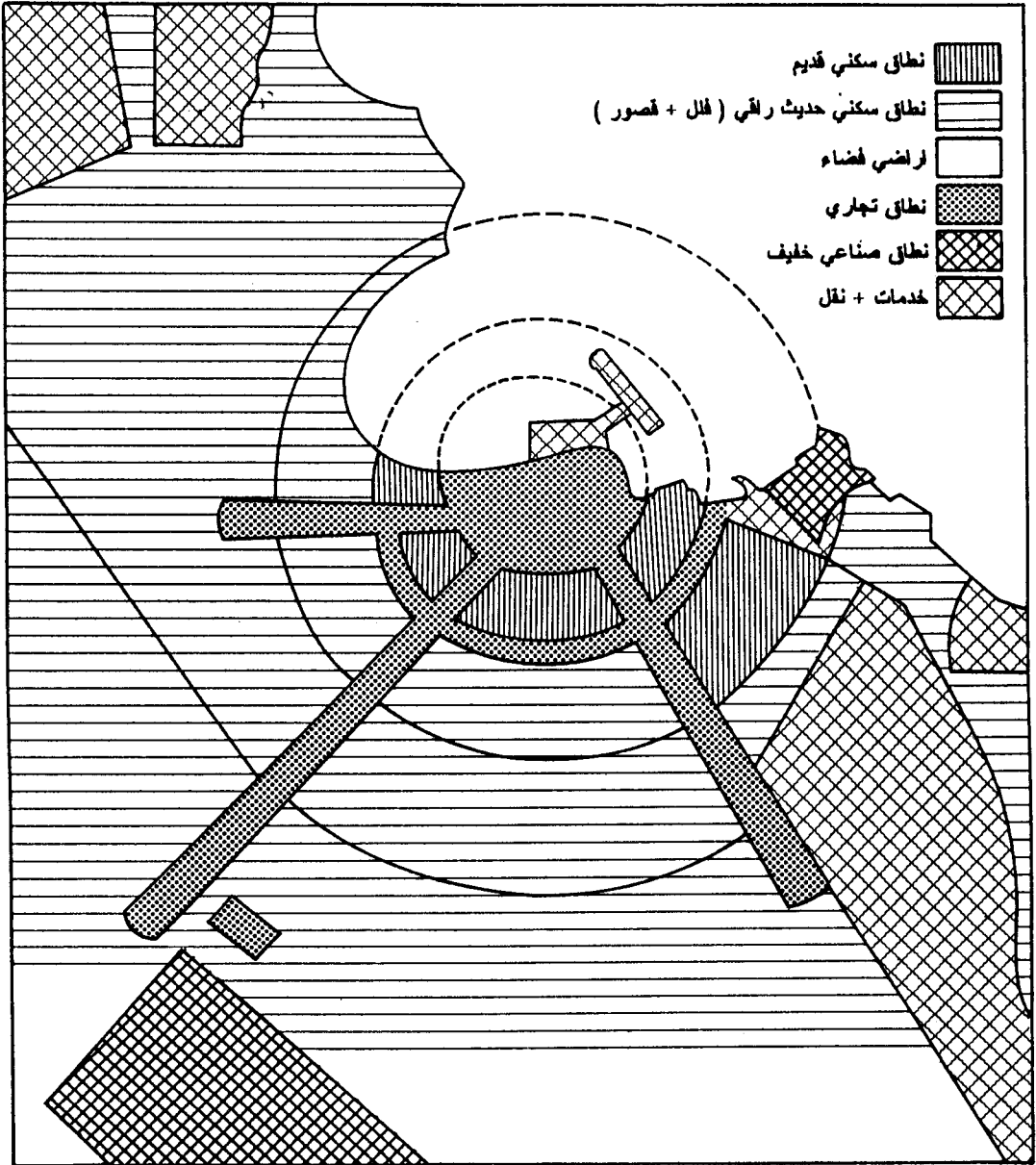
### ■ رابعاً ، النموذج الحضري لمدينة الدوحة والمستخلص من المخططات الهيكلية السابقة

من خلال المخططات الهيكلية السابقة خرجنا بتصوير جديد للشكل الحضري للمدينة ، يوضحه الشكل السابق رقم ( ٥ ) الذي يبين شكل وأنماط التركيب الداخلي لمدينة الدوحة ، ومنه تبرز لنا شكل الخطة الدائرية المركزية أو الحلقية التي تشبه نموذج برجس " الدوائر المركزية " من حيث تركيز الأنشطة التجارية في قلب المدينة ، لذلك تسمى « بمنطقة الأعمال المركزية » ، وتتصف بأنها محددة المساحة وذات تركيب داخلي متباين ، وتستقطب كثير من الأنشطة المهمة مثل مكاتب الأعمال التجارية والمالية والبنوك والمطاعم وأماكن تجارة الجملة ، لهذا يوجد بها أعلى سعر للأرض مقارنة ببقية مناطق المدينة . يلي هذا نطاق انتقالي يتميز بوجود المساكن التقليدية أو مساكن العمال المختلطة ( سكن تقليدي + عمارات ) وبعض الورش الصناعية البسيطة . أما النطاق الثالث التي يمتد حتى ضواحي المدينة فهو نطاق السكن الحديث ( قلل + قصور ) ، ويتمثل في الأحياء الجديدة التي تفتقر مساحة واسعة من أرض المدينة ، أما القطاع الصناعي فيتواجد في أقصى جنوب غرب المدينة ، وفي الوقت نفسه فإن شكل المدينة يقترب أيضاً من نموذج هويت « القطاعات » ، وذلك من خلال ظهور قطاعات متصلة بالدوائر ويمتد جنوباً وغرباً بطول الطرق الرئيسية المتجه لخارج المدينة ، وفيها استخدام تجاري مثل طريق الوكرة وطريق الريان ، واستخدام تجاري - صناعي مثل طريق سلوى . بالإضافة إلى تداخل الاستخدام التجاري بالاستخدام السكني على جانبي بعض الطرق الدائرية في المدينة مثل الطريق الدائري الأول والثاني ( انظر شكل ٧ ) ، وهناك قطاع يمتد نحو الجنوب الشرقي يمثل قطاع خدمات ونقل .



شكل رقم (٧)

شكل (٧) نموذج يوضح شكل القطاعات وأبرز أنماط الاستخدام المكاني لمدينة الدوحة عام ١٩٩٥



## ■ خامساً ، مجموعة المتغيرات التي أثرت في التدرج الحضري الاجتماعي في المدينة ،

من خلال دراستنا للنماذج ونموذج مدينة الدوحة ، نلاحظ أن هناك تشابه في الملامح العامة للتركيب الداخلي من حيث طبيعة استخدام الأرض داخل المدينة ، والتركيب الاجتماعي المكاني . وقد لعبت بعض العوامل دوراً في تحديد هذا المستوى في التدرج الحضري الاجتماعي المكاني في الدوحة من خلال ضوابط تنظيمية ، وخطط حضرية إسكانية واستخدامية ، وقوانين أوجدت مجموعة من المتغيرات والمعايير الجديدة في التراتب الاجتماعي . نذكر منها الموقع من مركز المدينة ، وتباين سعر الأرض ، ونقط السكن ، والدخل والوظيفة ودرجة التحصيل العلمي ، والجنسية .

ومن خلال هذه المتغيرات تتضح لنا صورة التوزيع الحضري للفئات الاجتماعية فوق رقعة المدينة . فأهمية مركز المدينة كمنطقة سكنية لم تعد مناسبة كالسابق ، فقديمًا كان السكن على الساحل بالقرب من الميناء والسوق دليل على ارتفاع الدخل، حيث كان الموقع مفضل للتجار وأصحاب السفن نتيجة تعاملاتهم المستمرة مع تجارة النقل البحري، فهو المنفذ الرئيسي للمدينة مع العالم الخارجي . أما بعد اكتشاف النفط فقط اختلفت المتغيرات ودخلت ضوابط تنظيمية حكومية ، وخطط حضرية إسكانية واستخدامية وقوانين ومعايير جديدة ، غيرت من صورة الاستخدامات وتوزيعها في المدينة .

أما ما يختص بسعر الأرض فتأثيره قوي على صورة الاستخدام الحضري للمدينة والتوزيع الاجتماعي . فهناك علاقة قوية بين سعر الأرض وعامل القرب أو البعد من مركز المدينة . حيث يؤثر السعر في اختيار الوظائف لمواقعها داخل المدينة وتحديد نوعية النشاط . فأعلى سعر للأرض يتواجد في مركز المدينة ، ويقل تدريجياً كلما ابتعدنا عن هذا المركز نحو الأطراف ، لذلك شغلت هذه المناطق المركزية بعض الاستخدامات ذات العوائد المرتفعة مثل الأسواق التجارية وأراضي الخدمات الخاصة والعامة والعمارات ذات الاستخدام السكني والإداري . وتبدأ أسعار الأرض بالانخفاض بعيداً عن المركز باستثناء مناطق الأعمال والتجارة الثانوية الفرعية في الأحياء السكنية وعلى واجهات الشوارع والطرق الرئيسية التي تربط مركز المدينة بأطرافها .

فعلى سبيل المثال كانت أسعار الأرض داخل مدينة الدوحة لا تتجاوز ٥٠ ريالاً للقدم المربع حتى أواخر الستينيات . ومع أوائل السبعينيات ونتيجة للطفرة في أسعار البترول وانعكاسها على الدخل القومي ، تزايدت أسعار الأراضي بدرجة كبيرة واستمرت حتى أوائل الثمانينيات حيث بدأت الأسعار في التراجع نتيجة للركود الاقتصادي الذي انعكس في قلة الطلب على الأراضي . وتوضح أسعار الأراضي خلال التسعينيات أن أعلى قيمة للأرض يوجد في أحياء وسط المدينة - القطاع الأول - وهي الجسر وبن جاسم والمالية ، حيث تجاوز ٣٠٠ ريال/قدم المربع ، وكان لهذا السعر المرتفع أثره في تغيير نمط الاستخدام من مساكن عربية إلى عمارات متعددة الاستخدام ، وأصبحت من المناطق التي تتمتع بتركز الخدمات التجارية فيها إلى جانب سهولة الوصول إليها . أما بقية أحياء وسط المدينة سواء في القطاع الأول أو القطاع الثاني فيتراوح سعر القدم المربع فيها بين ١٠٠ - ٢٠٠ ريالاً . وهي من الأحياء التي تمثل مناطق جذب رئيسية للاستخدامات التجارية ، مثل - مشيرب ، البدع ، الغانم ، الرميطة ، السلطة القديمة ، الأصمخ - وتبدأ بعد ذلك أسعار الأرض في الانخفاض بالخروج عن وسط المدينة حيث يصبح سعر القدم المربع أقل من ١٠٠ ريال في أحياء المنطقة المحصورة ما بين الدائري الأول والثاني وهي - الغانم الجديد ، الدوحة الجديدة ، عبدالعزيز ، بن محمود ، أم غويلينا - ويقل عن ذلك إلى نحو ٥٠ ريالاً للقدم المربع في أحياء القطاعين الرابع والخامس لوقوعها في أطراف المدينة ، يستثنى منها أحياء - بن عمران ، كليب ، السد - التي ارتفعت أسعارها قليلاً نتيجة لوقوع بعض اجزائها على محاور الشوارع التجارية الرئيسية مثل طريق الريان وطريق سلوى وشارع السد .

وهكذا نجد أن التباين في سعر الأرض له تأثيره في نمو عمران المدينة وتوزيع الاستخدامات بها ، فسعر الأرض ماهو إلا صورة تعكس طبيعة استخدامات الأرض المختلفة من خلال مواقعها في المدينة . وهناك مجموعة من العوامل لها دور في أسعار الأرض مثل قانون العرض والطلب ، وتوافر المرافق والخدمات ، وسهولة الوصول ، ووجود مساحات من الأراضي الفضاء ، كما ان للمستوى الاقتصادي والاجتماعي اثره في ذلك .

أما عامل « نمط السكن » فيوضح كذلك المستويات الاجتماعية لسكان المدينة وصورة التوزيع الحضري لهم . وينقسم السكن في الدوحة من حيث انماطه إلى سكن عربي وشعبي قديم ، ويقع في معظم الأحياء القديمة في الدوحة مثل - البدع ، الرميلة ، الغانم القديم ، الدوحة الجديدة ، أم غويلينيا ، النجادة ، مشيرب - وجميعها تقع في وسط المدينة بين الدائري الأول والثاني ويقطن معظم هذه المساكن العمال الآسيويون أصحاب الدخل المنخفضة . أما النمط الثاني وهو السكن الجيد والحديث والمتمثل في الشيلات الحديثة والقصور فتتواجد بعد الدائري الثالث وتمتد حتى أطراف المدينة الجنوبية والغربية والشمالية الغربية ، وهذه المساكن ترتبط بالمستوى الاجتماعي والاقتصادي المرتفع للسكان . أما بالنسبة للعمارات السكنية فقد أخذت تظهر بصورة أكبر في الفترة الأخيرة كنمط سكني لغير القطريين وتتواجد في مركز المدينة أو المنطقة الوسطى منها حيث امتدادات الشوارع التجارية .

ويأتي بعد ذلك عامل الدخل والوظيفة ليتدخل في صورة التدرج الاجتماعي لسكان المدينة ، ففي السبعينيات قامت الدولة بتوفير مساكن لذوي الدخل المحدود ومساكن شعبية على مناطق متفرقة من المدينة مثل - المنتزه ، مدينة خليفة الجنوبية ، الشمالية ، بن عمران ، منطقة الخليج الغربي - كما حددت مناطق سكنية لكبار الموظفين في منطقة - النعيجة ، المطار القديم ، الهلال ، السلطة الجديدة ، العسيري ، المرقاب ، السد ، الخليفات الجديد - وجميعها تقع في الأطراف الجنوبية والغربية من المدينة ، أما في الأطراف الشمالية الغربية من المدينة فيتواجد هذا النوع من السكن في منطقة - وادي السيل ، بن عمران والخليج الغربي ( الدفنه ) .

ويرتبط عامل التحصيل العلمي بالوظيفة ، لأن قانون الوظائف يحدد الراتب الحكومي بدرجة التحصيل العلمي . وهذا ما جعل هناك مناطق وأحياء مخصصة فقط لأصحاب الشهادات الجامعية وهي ما تسمى بمساكن كبار موظفي الدولة ، وتتنوع على مناطق متفرقة بعيداً من مركز المدينة .

أما عامل الجنسية ونتيجة لارتفاع نسبة الوافدين واختلاف مستوياتهم الاجتماعية والاقتصادية ، فإنه لاشك اثر في توزيعهم ، وفي صورة التركيب الداخلي للمدينة ، حيث نجد تركيز كبير لهذه الفئة ذات الدخل المنخفضة في مركز المدينة حيث المساكن العربية القديمة والمتواجدة في - الجسرة ، بن جاسم ، الاصمخ ، النجاده ، الغانم ، مشيرب ، عبدالعزيز ، الدوحة الجديدة ، السلطة القديم ، نجمه ، المنصوره - في المقابل نجد أن فئة المواطنين يفضلون سكن المناطق البعيدة عن مركز المدينة والتي تمتد بعد الدائري الثالث في جميع أطراف المدينة . وتتميز مساكن هذه الفئة بالاتساع والحداثة وتوفر الخدمات فيها .

## الخلاصة والخاتمة :

تخلص الدراسة إلى مجموعة من النتائج يمكن إيجازها فيما يأتي :

**أولاً :** أن النماذج الحضرية ساهمت بشكل فعال في توضيح وفهم صورة التركيب الداخلي للمدن، والقطاعات المختلفة فيها، وشكل ودرجة نموها وتطورها . وهو ما ساعد على وضع خطط حضرية لكل مدينة تتناسب مع ظروفها والعوامل المؤثرة فيها ، وهو أمر يسهل من عملية تصور الشكل المستقبلي للمدينة .

**ثانياً :** يتأثر تركيب المدينة الحضري بمجموعة من العوامل المتداخلة والمتراصة الذي تعرض لها خلال فترة زمنية طويلة ، وتظل مورفولوجية المدينة متغيرة كلما تغيرت هذه العوامل والتي حددناها في : العوامل الاقتصادية والاجتماعية ، والعوامل التكنولوجية ، والخصائص البيئية ، والوظيفة ، والمؤسسة الاجتماعية .

**ثالثاً :** وضحت الدراسة أن للنظم والقوانين التخطيطية والخصائص الاجتماعية والثقافية، بالإضافة إلى الحالة الاقتصادية دوراً في شكل وتركيب المدينة ، ومراعاة هذا الجانب من قبل المختصين بالتخطيط الحضري في دول الخليج - نظراً لتشابه الظروف - له أهمية كبيرة في إدراك مفاهيم التخطيط بصورة شاملة ، وهذا بدوره يساعد في تصور تركيبية المدينة المستقبلية عمرانياً واجتماعياً واقتصادياً .

**رابعاً :** خلصت الدراسة بأن مدينة الدوحة كانت أقرب إلى النموذج المركزي في بداية نشأتها ثم بدأت تتقارب مع نموذج القطاعات في امتدادها جنوباً وغرباً وشمالاً . أما من حيث طبيعة التوزيع الاجتماعي للسكان ، فنجد أن الطبقات المنخفضة الدخل تقترب من المركز في حين تبعد الطبقات المتوسطة والمرتفعة عن المركز نحو الأطراف . وهي بهذا يمكن أن تندرج تحت ما يسمى « بنموذج المدن النفطية الخليجية » نظراً لتشابه هذه المدن في تراكيبها الداخلية ، وتعرضها لنفس الظروف الاقتصادية والاجتماعية والثقافية .

**خامساً :** من المتوقع مستقبلاً أن تتحول مدينة الدوحة إلى نموذج جديد من خلال تطورها الحضري ، خصوصاً في حالة إنشاء مدن جديدة مستقلة حضرياً في أطراف المدينة ، أو خلال توسعها وامتدادها في الجهات الجنوبية والغربية والشمالية كما جاء في مخطط ( شانكلاند كوكس ) الذي تناول دراسة مختلف عناصر تركيب الدوحة إلى جانب توقعاته المستقبلية للنمو من مختلف جوانبه حتى عام ٢٠٠٠ م .

### الهوامش

- (١) Ullman, E, " A theory of Location for cities, in Readings in Urban Geography. Chicago, 1959.p. 280.
- (٢) Clark,D, " Urban Geography ", Croom Helm, London, 1982, pp. 9 - 14 .
- (٣) Park, R. E. & Burgess, E, W. the city, the University of chicago press, 1967, pp. 47 - 80 .
- (٤) وليد المنيس ، التركيب الداخلي لمدينة الكويت ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٧٣ ، الكويت ، ابريل ١٩٩٤ ، ص ٢٧ .
- (٥) Harris, C. & Ullman, E., the nature of cities, : in Readings in Urban Geog.,1959, pp. 182-183.
- (٦) Johson,J.H., Urban Geography, an Intrductory Analysis, 2 nd ed, Pergamon Press, oxford, 1972, p. 170 .
- (٧) حبيب مهدي الشويخات ، نموذج ديناميكي لمفهوم التركيبة الفراغية للمدينة والعوامل المؤثرة في تغيير تركيبة مدن دول الخليج العربية ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٦٥ ، الكويت ، ابريل ١٩٩٢ ، ص ٧١ .
- (٨) Homer Hoyt, " the Structure and Growth of Residential Neighbourhoods in American cities ", Washington D.C., Govt, 1939, p 110 .
- (٩) وليد النويس : مرجع سبق ذكره ، ص ٢٩ .
- (١٠) حسن الخياط ، المدينة العربية والخليجية ، مركز الوثائق والدراسات الانسانية، جامعة قطر ، ١٩٨٨ ، ص ٢٥٠ .
- (١١) Johnson, J. H., op. cit., p. 176 .
- (١٢) Potter, R. " Urbanization in the third World ", Oxford University press : Oxford 1992, p 23 .
- (١٣) وليد النويس : مرجع سبق ذكره ، ص ٣٥ .



Law, N. & Smith, " Decision - making Geography ", STP. (١٤)  
London, 1991, p 196 .

(١٥) وليد النويس : مرجع سبق ذكره ، ص ٥٤ .

(١٦) حسن الخياط : مرجع سبق ذكره ، ص ٢٥٢ .

(١٧) حسن الخياط : مرجع سبق ذكره ، ص ٢٥٤ .

(١٨) نوره مبارك الكواري ، مدينة الدوحة ، دراسة في جغرافية المدن ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، كلية الآداب ، قسم الجغرافيا ، ١٩٩٤ ، ص ٢٧٧ .

Llewelyn - Davis Weeks Forestier - Walker & Bor., Town Planning (١٩)  
Proess, Report 1974 - 75 ministry municipal Affairs, Doha, 1976,  
pp 4-6 .

Pereira, W. L. & Associates, planning process & project plan, Qatar (٢٠)  
Planning Studies, Doha, 1976 .

Shankland Cox partnership, Enterim Structure plan and progress (٢١)  
Report, Qatar planning Studies, ministry of Municipal Affairs,  
Doha, 1980 .

Bortholmew, H., " the land use Survey ", in Readings in Urban (٢٢)  
Geography Univ of chicago, 1959 , p. 265 .

(٢٣) حبيب الشويخات : مرجع سبق ذكره ، ص ٨٣ .

## قائمة المراجع

- ١ - حبيب مهدي الشويخات ، نموذج ديناميكي لمفهوم التركيبة الفراغية للمدينة والعوامل المؤثرة في تغيير تركيبة مدن دول الخليج العربية ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٦٥ ، ابريل ١٩٩٢ ، الكويت .
- ٢ - حسن الخياط ، المدينة العربية والخليجية ، مركز الوثائق والدراسات الانسانية ، جامعة قطر ، ١٩٨٨ .
- ٣ - خالد محمد العنقري ، البيئة العاملة للمدينة العربية ، رسائل جغرافية ، رقم ٦٨ ، ١٩٨٤ ، اصدار قسم الجغرافيا والجمعية الجغرافية الكويتية .
- ٤ - ساره محمد الزمان ، مراكز العمران في دولة قطر ، دراسة جغرافية ، رسالة ماجستير ، غير منشورة ، القاهرة ، ١٩٨٧ .
- ٥ - نوره مبارك الكواري ، مدينة الدوحة ، دراسة في جغرافية المدن ، رسالة دكتوراه ، غير منشورة ، قسم الجغرافيا ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٤ .
- ٦ - وزارة الشؤون البلدية والزراعة ، إدارة التخطيط العمراني ، الخطة العمرانية الشاملة لمدينة الدوحة ، ١٩٩٢ .
- ٧ - وزارة الشؤون البلدية والزراعة ، لجنة تمشين العقارات ، بيانات غير منشورة ، الدوحة ، ١٩٩١ .
- ٨ - وليد المنيس ، التركيب الداخلي لمدينة الكويت ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٧٣ ، ابريل ١٩٩٤ ، الكويت .

- 1- Bortholmew, H., " The land use Survey ", in Readings in Urban Geography Univ. of chicago, 1959 .
- 2- Clark, D, " Urban Geography ", Croom Helm, London, 1982 .
- 3- Harris, C. & Ullman, E., "The Nature of Cities", : in Readings in Urban Geog, 1959.
- 4- Harris, C. & Ullman, E. "Annals of The American Academy Political and Social Science", Vol 242, 1945 .
- 5- Homer Hoyt, " The Structure and Growth of Residential Neighbourhoods in American Cities ", Washington D.C., Covt,1939
- 6- Johnson, J. H., " Urban Geography, An Introductory Analysis ", 2nd ,ed Pergamon Press, Oxford, 1972 .
- 7- Law, N. & Smith, " Decision - Making Geography ", STP. London,1991 .
- 8- Llewelyn - Davis Weeks Forestier - Walker & Bor., " Town Planning Progress ", Report 1974 - 75, Ministry of Municipal Affairs, Doha, 1976 .
- 9- Park, R. E. & Burgess, E.W. " The city ",The University of Chicago Press, 1967 .
- 10- Pereira, W. L. & Associates, " Planning Process & Project Plan," QATAR Planning Studies, Doha, 1976 .
- 11- Potter, R. " Urbanization in The Third World ", Oxford University Press, Oxford 1992 .
- 12- Shankland Cox partnership, "Interim Structure Plan and Progres Report," Qatar Planning Studies, Ministry of Municipal Affairs, Doha, 1980 .
- 13- Ullman, E, " A Theory of Location for Cities ", in Readings in Urban Geography. Chicago, 1959 .

صدر عن  
مركز الوثائق والدراسات الانسانيّة



القطاع الصحي الرسمي  
في قطر

دراسة انثروبولوجية للمعوقات  
الثقافية والتنظيمية

الباحث الرئيسي  
د. فوزي عبد الرحمن السماعيل

د. د. علي جليبي د. عبد الرحمن الكواري

السعر: ١٠ ريال قطري

الدوحة ١٤١٦هـ - ١٩٩٦م