

مكتبة البنين
قسم الدوريات



حولية

مكتبة البنين والملفوظات الجاهلية

العدد الثاني

١٤٠٠ هـ - ١٩٨٠ م

مدن الخليج تطورها ومشكلاتها المعاصرة

د. محمد رياض
أستاذ بقسم الجغرافيا

- (١) اطار العلاقات المكانية في نشأة مدن الخليج .
- (٢) مواقع المدن والتجمعات الحضرية على ساحل الخليج .
- (٣) النمو العمراني المعاصر ومشكلاته : المدينة الدولية - مشكلات النمو السريع - ضغوط التغير الحضارى والنمو العمرانى .
- (٤) خطة المدينة الخليجية ومورفولوجيتها المعاصرة .

(١)

اطار العلاقات المكانية في نشأة مدن الخليج

تختلف مدن الخليج الحديثة في كثير من واقعها الاقتصادي والسكاني، وبدرجة أقل ، في مركباتها الاجتماعية السياسية ، عما كانت عليه تنظيمات المدن التي كانت سائدة في الماضي ، لكن شيئا واحدا لم يعتره كثير من التغيير :
الواقع المكاني .

في الماضي كانت المدن الخليجية في اشكالها ووظائفها ومورفولوجيتها تعبيرا عن تلازم الناس وانسجامهم مع معطيات المحيط الطبيعي وتكنولوجية الانشطة الاقتصادية السائدة . وكانت تراكيب وبنية المجتمع في مدن الساحل انعكاسا صادقا للتقسيم العام للناس في اقليم الخليج وظهره العربي الى ثلاث مجموعات متميزة : (أ) مدن وقرى الساحل (ب) بدو الظهير الداخلي (ج) سكان الواحات الداخلية .

وقد كان البدو يمثلون العنصر الدينامي الحركة في المكان الشاسع بين عنصرين ثابتين يمثلهما السكن المستقر في مدن وقرى الساحل من ناحية وقرى ومدن الواحات من الناحية الاخرى . كانت حركة البدو بين الارتحال المنتظم موسميا أو الهجرة الدائمة ، تمتد لتشمل كل الظهير من جبال عمان حتى سهول الجزيرة العراقية ، ومن نجد حتى الساحل . وترتب على هذا انتشار وتبعثر بطون القبائل وعشاثرها في أماكن متباعدة هي في الغالب ليست مترابطة مكانيا . فقد كان لبعض القبائل عشائر مبعثرة في مثل المسافة بين عمان والامارات وقطر ، أو فيما بين جنوب نجد وقطر أو فيما بين الكويت وقطر . مثال ذلك بنى هاجر والنعيم وبنى ياس وتميم والعتوب وبنى خالد .

وفى أحيان كثيرة يؤدي التباعد المكاني الى انفصال البطون عن العشائر ، وبقائها بصفة دائمة وشبه دائمة فى أماكنها المبعثرة وحيث قد يحدث اندماج أو انضواء داخل مجموعات أخرى . وفى حالات أخرى قد يؤدي جذب منطقة مزدهرة وافر موطن سابق الى استقرار للبدو دائم أو شبه دائم .

وأيا كان السبب ، فإن التدافع المكاني للبدو فى كل منطقة الخليج قد أدى الى بلورة موقف تجاه كل الاقليم على انه وطن واحد يحدث فيه تهجين وتآلف أو تشاحن على مناطقه الحيوية ، وترتب على ذلك تكوين أسس تقارب عام يقلل من التراكيب الذاتية المؤسسة على الروابط الدموية الضيقة الافق .

وعلى هذا فإن دينامية الحركة عند البدو - بصورة عامة - كانت تؤدي الى محاولة ايجاد ائتلاف مكاني على مستوى ظهير الخليج . ولهذا السبب لم تكن الفواصل حادة بين عالمى البادية والسكن المستقر على الساحل أو فى واحات الداخل . بل كان هناك تداخل مستمر يركز أساسا على روابط اقتصادية بحكم علاقة المكان ، فوق روابط القرابة والنسب . ويمكن ان نلخص أهم اشكال التفاعل بين المدن الساحلية والظهير الداخلى على انها كانت تشمل ثلاثة جوانب متداخلة ، هي : (أ) الجانب السكانى ، (ب) الجانب السياسى ، (ج) الجانب الاقتصادى .

وحيث ان سكان مدن الساحل لم ينشأوا من لاشئ ، فإن اصولهم ترجع - لضرورة علاقات المكان - الى تجمعات السكان فى منطقة العالم العربى الحضارى عامة ، والى سكان شبه الجزيرة العربية بصفة خاصة ، وقد ادت علاقات البدو بالساحل الى تغذية مستمرة للمدن بأعداد جديدة من الناس الذين ينتمون الى ذات التركيب الحضارى . وهو ما أدى الى استمرار الصيغة العربية وتقوية الوشائج مع داخل شبه الجزيرة . اذ أن سكان مدن الساحل - بحكم موقعهم على هامش شبه الجزيرة - معرضون لتأثيرات تحدث دائما فى مناطق الحدود الحضارية لاي اقليم حضارى فى العالم .

أما الجانب السياسى فكان يتخذ غالبا صورة تحالفات موقوته أو ذات استمرار نسبي بين ارباب المدن وبدو الظهير ، تأمينا لطرق التجارة ، وتأمينا لسلام وأمن المدن من جانب البر ، وكثيرا ما كانت تتغير الاوضاع السياسية فى الساحل نتيجة استخدام قوة البدو التكتيكية من جانب مشيخة ضد

أخرى . واخيرا فان الجوانب الاقتصادية كانت تشتمل على نوعين من العلاقات المتكاملة موسميا . ففي موسم كان يمكن لبعض البدو العمل في اساطيل اللؤلؤ التي يملكها سكان المدن . وفي مواسم أخرى يقوم البدو بنقل فائض الانتاج الزراعى من الواحات الى مدن الساحل للاستهلاك أو التصدير ، وخاصة التمور ، وذلك فى مقابل نقل السلع الحرفية والبضائع القادمة عبر بحار المحيط الهندى الى داخل شبه الجزيرة .

لكن هذه لم تكن كل علاقات السكان على ساحل الخليج . فهم بحكم المكان لهم علاقاتهم البحرية الواسعة عبر شاطئ الخليج وسواحل المحيط الهندى عامة والبحر العربى خاصة . وهم بحكم النشاط الاقتصادى لهم اهتمامات اساسية ببيئتهم الساحلية المباشرة . وترتب على هذين العاملين ان التجمعات العمرانية الخليجية اتخذت طابعا تميز بالتهجين الحضارى والسكانى فى اطار التجمع الحضارى الاسلامى لشعوب كثيرة من السند وايران الى افريقيا وزنجبار . وبحكم القرب المكاني كانت العلاقة السكانية والاقتصادية شديدة الايجابية بين مدن ساحلى الخليج . ومع توسع العلاقة الى الشواطئ الافريقية والهندية جاءت مؤثرات أخرى حضارية وسكانية الى الخليج . هذه المؤثرات المختلفة التى استعربت تماما فى المدن الخليجية ، اضافة الى ركيزة الاقتصاد البحرى ، ادت الى نوع من المبالغة فى القول بان سكان مدن الساحل يولون وجوهم شطر البحر ويديرون ظهورهم للداخل . وبغض النظر عن المبالغة ، فانه من الحقائق التى لا تحتاج الى مناقشة ، ان توجيهها بحريا تجاريا نشأ من زمن بعيد فى منطقة الخليج . وان اقدار المدن كانت تقاس بقدر مساهمتها البحرية وجذبها للتجارة . ومن بين أمثلة كثيرة ازدهار تجارة مدينة دى منذ أواخر القرن الماضى على حساب افول نجم التجارة فى مدينة لنجة على الساحل الشرقى للخليج بسبب الحواجز الجمركية التى فرضتها السلطات الايرانية(١) ويظهر التوجيه البحرى بوضوح من التركيز على عدد المراكب وانواعها كقياس للقوة الاقتصادية لمدينة أو ازدهار عائلة أو عشيرة . وهو بذلك مقياس مساو لعدد الحيوان بالنسبة لعشائر الداخل وقبائله .

(١) لوريمر ، ج . - « دليل الخليج » القسم الجغرافى - الجزء الثانى ص ٥٨٢ - الطبعة الجديدة - الدوحة .

وتوضح القراءة التفصيلية لمصادر تاريخ الخليج اختلاف أهمية مدن الساحل الخليجي باختلاف ما تملكه كل من هذه المدن من انواع القوارب والسفن المخصصة اما للسماكة • واما للؤلؤ ، أو تلك المتخصصة في النقل التجاري على مستوى الخليج أو على مستوى اعلى البحار في اتجاه افريقيا والهند • ولا شك في ان ازدهار مدن معينة في الخليج كان يعتمد - من بين أشياء أخرى - على عدد ما تملكه من السفن الثقيلة الموظفة في نقل التجارة ، وذلك بالإضافة الى السفن المعدة للغوص على اللؤلؤ • ولم تكن شهرة البحريين مبنية على غير اساس، فقد كانت تملك ١٣٠ سفينة شحن وتجارة (بوم - بغلة - بقارة من بين انواع أخرى) ونحو ٨٥٠ سفينة لؤلؤ (بين سمبوك وبتيل وبقرة شعوي) فضلا عن ٧٠٠ من قوارب الصيد الخفيفة • وفي هذا الاسطول الكبير كان يعمل نحو ثمانية عشر ألف بحار(٢) •

(٢)

مواقع المدن والتجمعات الحضرية على ساحل الخليج

لاشك في ان الانسان حينما كان يختار مواقع لمستقراته السكنية ، مدنا كانت أم قري ، انما كان يفعل ذلك مستجيبا لعدد من العوامل • بعض هذه العوامل مرتبط بعواطف الانتماء المكاني ، وهو ما يمكن ان نعتبر عنه بالعوامل النفسية والتاريخية • لكن غالبية العوامل تدور حول محاور احتياجاته المادية البحتة وعلى رأسها تأمين الغذاء والدفاع • وقد تتعارض العوامل الاقتصادية مع مقتضيات الدفاع • وعلى الانسان هنا ان يضع اختياره الامثل موضع التنفيذ • فمدينة مسقط - على سبيل المثال - تتميز بمواضع دفاعية ممتازة ، لكنها صعبة الاتصال بالداخل نتيجة التعقيدات التضاريسية العنيفة • ويفضلها بدون شك موضع مدينة مطرح على مبعدة يسيرة منها • لكن الافضلية العسكرية عقدت يسر النشاط الاقتصادي ، ومن ثم كان لابد للسلع من أن يعاد نقلها في سفن صغيرة من مطرح الى مسقط أو العكس ، حسب اتجاه السلعة(٣) •

(٢) المصدر السابق الجزء الاول ص ٣٠٧ •

(٣) المصدر السابق الجزء الرابع ص ١٤٨٨ •

على أى الحالات فان أنسب الاماكن لممارسة الانشطة الاقتصادية البحرية كانت أكثر وضوحا فى اختيار الانسان الخليجي لمواقع مدينه من الاماكن الدفاعية . وفى هذا المجال كانت هناك جاذبية شديدة للخلجان الواسعة أو الاخوار المتممة لاقامة المدن والقرى . وذلك لانها ملائمة للسماكة الشاطئية باشكالها المختلفة (٤) . أما السماكة المتخصصة فى انواع معينة مفضلة ، فلها قوارب الصيد المجهزة تجهيزا خاصا لكى تقوم برحلات طويلة نسبيا فى مواسم مختلفة .

كذلك كان لمواقع المدن بالنسبة لمفاصات اللؤلؤ أهمية واضحة . ومن ثم كان لمدين الخليج على الشاطيء العربى أهمية أكبر من مدين الساحل الايرانى لتركز معظم المفاصات الغنية فى مناطق عديدة بين ساحل أبوظبى وقطر ، وبين قطر والبحرين حتى جنوب الكويت . ولكن بما ان سفن الغوص على اللؤلؤ كانت تعد لتبحر فى مواسم محددة ويجهز لها تجهيزا خاصا ، كما تنتقل اليها سفن التموين بين الحين والآخر حسب طول موسم الغوص ، فان الارتباط الوثيق بين مواقع المدن والمفاصات لم يكن فى مثل قوة الرابطة المكانية بين السماكة - الغذاء اليومى - وبين التجمعات الحضرية الساحلية .

وايا كانت احتياجات الانسان الغذائية والدفاعية ، فانه كانت هناك مجموعة من الظروف الطبيعية التى وجهت الانسان الى اختيار مواقع معينة . وبالرغم من ان مجموعة العوامل الطبيعية متشابهة بصفة عامة فى الخليج ، من حيث شكل السطح السهلى والمناخ الجاف الحار ، الا أن التفصيلات الموضوعية الدقيقة جعلت لعاملين من هذه العوامل الطبيعية أثرا واضحا فى اختيار افضل المواضع لاقامة المدن الساحلية . هذان العاملان هما : (أ) شكل الساحل بالارتباط بمورفولوجية النطاق الساحلى واتجاه الرياح السائدة ، (ب) مصادر مياه الشرب .

وحيث ان معظم النطاق الساحلى الخليجي منخفض حديث التكوين ، وحيث ان غالبية هذا النطاق تقع تحت طائلة الرياح الجافة المحملة عمادة

(٤) يستخدم الخليجيون انواعا كثيرة من الوسائل للسماكة الشاطئية تذكر منها الشباك والخيوط والجرجور (قرقور) وهى عبارة من شرائط معدنية فى صورة قباية الشكل ، والحضرة (جسمها حضرات) وهى حواجز وأسوار من البوص تثبت فى القاع القريب ، هذا فضلا عن القوارب الخفيفة بشباكها المختلفة .

بالرمال والأتربة ، فان حدود البحر واليابس كانت - ومازالت - شديدة التداخل ، والفواصل بينهما ليست قاطعة الوضوح الا في احوال قليلة . ويتخذ التداخل بين اليابس والماء اشكالا عدة ، وهي في الوقت نفسه مترامية مع بعضها في الاغلب الاعم . فهناك الاخوار والسبخات في جانب اليابس . وفي مواجهة اليابس توجد الحواجز الرملية في صورة اشربة جزرية طويلة لكيلو مترات ، أو في صورة رواسب رملية طينية شريطية على غير عمق كبير من سطح البحر . وفوق هذا فان التكوينات المرجانية (حواجز أو سطوح) تساعد على تعقيد الموقف في المنطقة الساحلية . وتساعد الرياح المحملة بالرمال والأتربة على تنمية الحواجز الرملية أو تقطيعها حسب قوة واستمرارية الرياح والامواج التي تسوقها أمامها . واخيرا فانه كان للمد والجزر أيضا أثر واضح بالنسبة لخط الساحل عامة ، ولنطاق رؤوس الاخوار وفتحاتها الخارجية بصفة خاصة .

وعلى هذه الخلفية المتداخلة اختار الانسان مواضع مدن تجمع بين الموقع الساحلي المحمي من البحر المفتوح ومن غارات الانسان القادم من الداخل . وفي الغالب كانت هذه المواضع اما السنة اليابس عند فتحات الاخوار ، أو أماكن محمية عند رؤوس الاخوار والخلجان . فالدخول الى الميناء أو الخروج منه يقتضى معرفة وثيقة باعماق المياه في متهات العقبات التي تكونها ضحولة المياه والمرات المتعددة بين العتبات الرملية والمرجانية . لهذا كانت معظم سفن الخليج من وحي الطبيعة الساحلية : خفيفة منبسطة القاع . وقد ساعدت هذه السفن الخفيفة السريعة على مقاومة السفن الحربية الاوروبية ، وعلى ظهور القرصنة والتهرب كعمل طارئ أو نشاط اضافي عند البعض في الماضي والحاضر على التوالي . أما سفن الشحن والتجارة الثقيلة كالسيوم والبقارة والبغلة (والتي يقال ان بها شبيها تركيبيا بسفن الشراع الاوروبية التي ظهرت في الخليج في ق ١٧٠) فغالبا ما كان ظهورها قاصرا على الموانى الجيدة المفتوحة كالكويت والمنامة ولنجة ودبي .

نظرة الى معظم مدن الخليج تؤكد هذا الموضع عند الاخوار والخلجان ، من الكويت حتى مسقط وان كانت الكويت والمنامة والدوحة والقطيف تقع على خلجان واسعة ، فان غالبية المدن الأخرى تقع على فتحات أو رؤوس اخوار ضيقة مثل دبي والشارقة ورأس الخيمة والخور . وبينما تقع أبوظبى على جزيرة تقع مسقط ومطرح على خلجان صغيرة .

أما مصادر مياه الشرب فقد كانت عاملا هاما في تحديد موقع ملائم للعمران ، كما كانت كمية المياه عاملا محددا لحجم التجمع السكنى - وهو ما أدى الى اختلاف اقدار المدن في أهميتها وحجمها . ويمكن ان نسوق أمثلة كثيرة على هذا . فالكمية المحدودة لمياه آبار « عذبة » في شمال شرقي قطر ، والبعد النسبى ، كانا من اسباب صغر حجم العمران في قرىتي فويرط والغارية الساحليتين ، وثبات حجمهما ، بل وهجرة الناس عنهما (جزئيا في الماضى وكليا فى الوقت الحاضر) عند ظهور زيادة سكانية عن الميزان الايكولوجى ، أو ظهور عوامل جذب للسكان فى مناطق أخرى من قطر أو الخليج . وفى مطلع هذا القرن كان فى الدوحة وما حولها آبار « مشرب » و « نعيجة » الوفيرة المياه مما سمح بنمو سكان الدوحة بينما كانت أبوظبى قرية صغيرة (ستة آلاف شخص يسكنون القليل من المباني الحجرية والكثير من اكواخ الحصر) لأن أقرب مصدر للماء العذب آنذاك كان قرب دبي (٥) . وقد تأسست شهرة البحرين أو الكويت ونما نشاط كل منهما على وفرة واضحة فى المياه العذبة ، سواء كانت آبارا أو عيونا ساعدت على كثافة سكانية عالية وخاصة فى البحرين . ومما يقال فى هذا ان اسم البحرين منسوب الى مياه العيون التى تنفجر فى قاع البحر وتختلط بمياهه .

(٣)

النمو العمرانى المعاصر ومشكلاته

كل العوامل السابقة التى نشأت من خلالها وفى اطرها مدن الخليج فى الماضى لم يعد لها ذات الفعالية بالنسبة لمدين الخليج المعاصرة . فأسباب ودوافع النمو فى فترتنا المعاصرة ، مصحوبة بفعاليات التقنية العصرية ، قد قلصت أثر مجموعة العوامل الطبيعية والبشرية والاقتصادية سالفة الذكر الى مدى بعيد .

أولا : المدينة الدولة

لقد خرج الخليج من حالة تلاؤم أمثل مع معطيات ايكولوجية حياة وصل اليها بعد تجارب طويلة لقرون كثيرة ، الى حالة من اعادة التكيف والتلاؤم

(٥) لوريمر ، ج : « دليل الخليج » ، القسم الجغرافى الجزء الثانى من ٥٢٤ .

المرحلي مع معطيات جديدة .

اساس هذا التغير المعاصر سريع الايقاع هو الانقلاب الذي حدث في جوهر الحياة الاقتصادية . فمن اقتصاد اعالة معتمد على السماكة المحلية ، ومن تجارة محدودة السلع والقيمة تعتمد في اساسها على الموجود من رصيد اللؤلؤ الطبيعي ، وعلى تبادل سلعي محدود بحجم الناس واعتياداتهم الغذائية واحتياجاتهم المادية ، ومن سوق مالية محدودة ، الى اقتصاد شديد الاعتماد على السوق الدولية ، قائم على تكنولوجيا مستحدثة بالنسبة للمنطقة : صناعة البترول الاستخراجية ، (والى حد ما الصناعة التحويلية لبعض منتجات البترول) ، والى تغير هائل في حجم السوق المالية الخليجية ، والى حجم سكاني متنام بنسب قل لها نظير عالمي على مستوى المكان والزمن ، والى تجارة استيراد متضاعفة القيمة والكم لاحتياجات غذائية ومنتجات مادية اصبحت - بحكم المناخ العام الاقتصادي والاجتماعي والمالي - سلعا استهلاكية بالضرورة (٦) .

لقد خرج الخليج عن اطار الماضي غير البعيد نتيجة لهذا التغير في نوعية النشاط الاقتصادي . فلم تعد خطوط السواحل ومورفولوجية المنطقة الساحلية عقبة امام اختيار الانسان لمواقع مدنه ، ولم تعد كمية مياه الشرب سببا في تحديد مواضع واحجام المدن . وذلك بفضل امكانيات العصر التي تساعد على شق الممرات الملاحية للسفن ذات الفاطس الكبير في قاع البحر الضحل ، سواء كان رمليا او صخريا او مرجانيا . وكذلك اقامة محطات تحلية ماء البحر بواسطة الطاقة المحلية الرخيصة ، ودق مضخات تحصل على الماء الباطني من اعماق لم تصل اليها آبار الانسان السلفية . واصبحت مواد

(٦) تزايدت قيمة واردات البحرين من ٤٥ مليون دولار عام ١٩٥٩ الى ٤٤٠ مليون دولار عام ١٩٧٤ بزيادة قدرها ٦٧٤٪ ، وفي قطر تزايدت الواردات من ٦٣ مليون دولار عام ١٩٦٩ الى ٤٠٢ مليون دولار عام ١٩٧٥ بزيادة تساوي ٦٢٨٪ . وكانت الواردات الغذائية في قطر عام ١٩٧٢ تبلغ قيمتها ٣٠ مليون دولار وتساوي ١٩٦٪ من مجموع قيمة الواردات في تلك السنة وارتفعت قيمة الاغذية عام ١٩٧٥ الى ٥٨ مليون دولار وهي تساوي ٢٢٣٪ من قيمة واردات تلك السنة - أي أن هناك ميلا الى تضاعف القيمة الكلية للواردات ، وزيادة واضحة في قيمة الواردات الغذائية بصفة خاصة .

وخامات البناء والتشييد في متناول سوق الاستيراد . بل ان بعضها اقيمت لتوفيره صناعة محلية كالاسمنت . ورؤوس الاموال اصبحت متوافرة للقيام بعملها في دعم الاستيراد السلمي أو - بدرجة أقل - في الاستثمار الصناعي والتجاري ، أو المساهمة في تنشيط اشكال مختلفة من النشاط الثلاثي والخدمات الانتاجية . وسوق العمالة متزايدة لانها مترتبة على هذه الفتح في مختلف اشكال التنمية الاقتصادية والاجتماعية .

مرآة هذا الخروج العصري تتضح اولا وقبل كل شيء في الشكل الذي تتخذه مدن الخليج نموا وازدهارا . فالمدن تنمو الى احجام متضاعفة ، مساحة وسكانا ، في سنوات قليلة ، حتى انه يمكن القول أن دول الخليج اصبحت دول مدن . أو لعله اصح ان نسميها « المدينة الدولة » : فهي مدينة تتحلق حولها الدولة وتدور في فلكها - أيا كانت مساحة الدولة .

ولاشك في ان هناك ظواهر أخرى في النمو الجديد لدول الخليج . لكن المدينة الاحادية التي تسيطر على الدولة المعاصرة هي اوضح ، وربما أهم ، أشكال التغير واكثرها تركيزا وفاعلية . ويتضح ذلك من عدة قياسات للنمو الوظيفي للمدينة الاحادية في (أ) مجالات الادارة والحياة السياسية و (ب) في الخدمات والتجارة الداخلية وسوق المال والاعلام والحياة الثقافية والتعليمية و (ج) في انها المحرك الأساسي لأشكال النقل البحري والبري والجوى .

وترتب على هذا ان المدينة الاحادية قد « سحبت البساط » من تحت اقدام بقية المدن أو نوياتها القديمة ، وجعلتها في حالة اعتماد كلي عليها . والصورة النهائية الخطيرة ان المدينة الاحادية قد اعادت توزيع السكان في دول الخليج بصورة جذرية ، هي في الوقت نفسه غير صحية . فبدلا من التوزيع المتناسب ايكولوجيا للسكان على مدن وقرى وبادية الدولة ، حشدت في المدينة الاحادية طاقات جذب ركزت السكان تركيزا مخلا داخل حدود المدينة . ولناخذ الأمثلة التالية بشيء من التفصيل دليلا على هذا الاتجاه : (أ) ظاهرة المدن والقرى المهجورة ، (ب) النمو السكاني للمدن الاحادية ، (ج) النمو المساحي لهذه المدن .

(أ) المدن والقرى المهجورة :

من دراسة الخرائط التفصيلية ، أو قراءة المصادر التاريخية والجغرافية من اواسط القرن الماضى حتى الثلاثينات من هذا القرن ، أو من متابعة التقديرات السكانية - على ندرتها - ومقارنتها بالتوقعات السكانية المستقبلية - على عموميتها - أو من التجول داخل دول الخليج بعيدا عن المدن الرئيسية ، تتضح لنا - وبوفرة - ظاهرة المدن والقرى المهجورة أو شبه المهجورة . وهذه الظاهرة تعيد للاذهان ظاهرة « مدن الاشباح » في امريكا واستراليا وبعض اجزاء جنوب افريقيا . وهذه كانت عبارة عن تجمعات عمرانية اعتمدت في حياتها على تعدين الذهب . فلما نضب الذهب ذهب الناس . وحقا لا تعود عملية هجر المراكز العمرانية كلها في دول الخليج الى جذب المدن الاحادية . فقد كانت في الماضى دوافع واسباب اقتصادية واجتماعية وسياسية لهذه الظاهرة . لكنها في الماضى لم تأخذ الابعاد الشاملة التى انطوت عليها احتكارية المدن الاحادية المعاصرة ، سواء كان ذلك على مستوى الدولة ككل ، أو على المستوى الزمنى القصير الذى استغرقته عملية الهجر الحالية .

وتسعى الحكومات الى ايقاف أو ابطاء نزيف السكان من الاقاليم صوب المدينة الاحادية . وعلى سبيل المثال اقامت حكومة قطر « مدنا » ومراكز عمرانية جديدة في مناطق مختلفة من الدولة ، وخاصة في الوسط والشمال كمدينتى الكعبان والشحانية ، بما فى ذلك من مراكز خدمات تعليمية وصحية وبعض الانشطة الاقتصادية المحلية . وتفرق دول الخليج مشروعاتها الصناعية الحديثة على مراكز عمرانية جديدة بعيدا عن العاصمة . لكن هذه المساعي - كما هو الحال فى معظم دول العالم الثالث - لاتعادل جاذبية المدن الكبيرة فى تنوع قاعدتها الاقتصادية الواسعة والافاق المتعددة فيها للعماله باشكالها من التكنولوجيا الى العماله غير الماهرة ، ولا تعادل ما تنطوى عليه المدينة الكبيرة من اشكال حياة متعددة فى النواحي المادية والاجتماعية والثقافية والترفيهية .

(ب) المعطيات السكانية فى النمو المدينى :

يوضح الجدول رقم - ١ - بعض المعطيات الرقمية لسكان دول الخليج ومدنه الاحادية . ويجب الأخذ بعين الاعتبار ان الكثير من الارقام الواردة

تقديري وليس احصائي . وهناك فوق ذلك تضارب كبير في الارقام ولهذا يجب ان تؤخذ على انها مؤشرات للشكل السكاني قديما وحديثا . ويمكن ان نستثنى من ذلك ارقام الكويت والبحرين حيث توجد سلسلة لا بأس بها من الاحصاءات والتقديرات ، آخرها ١٩٧١ في البحرين و ١٩٧٥ في الكويت (كلاهما احصاء سكاني) . وكان هناك احصاء واحد في قطر عام ١٩٧٠ ولكن نتائجه غير مرضية باعتبار ان اول احصاء يتعرض لكثير من الاخطاء . وفي الامارات العربية المتحدة اجري احصاء عام ١٩٧٥ ولكن نتائجه لم تعلن الى الآن . ولا يوجد سوى تقديرات سكانية في سلطنة عمان التي يبلغ التضارب فيها اشد من المصادر المختلفة . ففي الوقت الذي تذكر مصادر ان تقدير السكان في عمان يبلغ نحو ثلاثة ارباع المليون ، يبلغ العدد مليوناً ونصف المليون حسب المصادر العمانية وكذلك هناك فارقا ضخما بين تقدير السكان في الامارات العربية المتحدة بين عام ١٩٦٨ و ١٩٧٠ . فقد كان العدد الاجمالي ١٨٠ الفا عام ١٩٦٨ ، واصبح ٦٥٥ الفا عام ١٩٧٥ . وهكذا تتضارب التقديرات بفوارق تتراوح بين ضعفين وثلاثة اضعاف وبطبيعة الحال فان هذه الفروق الضخمة امر يعيق الدراسة الخالصة بأى من برامج التنمية .

وبرغم ذلك فانه مما لاشك فيه ان النمو السكاني الخليجي يسير بمعدلات لم يسبق لها نظير في العالم . ويشهد على ذلك النمو المتفجر للمدن وظهور أزمة السكن بوضوح في الكويت وقطر والامارات العربية المتحدة . وفي هذه الدول الثلاث نجد اجماعا من المصادر المختلفة على ان نسبة النمو السكاني السنوية تتراوح بين ٨٪ و ١٠٪ وهي أعلى نسبة في العالم . ولكن ذلك لا يبرر التناقضات الكبيرة في احجام السكان . وعلى أى الحالات فقد اوردنا في هذا الجدول الارقام التقديرية التي تحظى بالتأييد الرسمي أو ما يشبه ذلك حتى يفصل في الامر باقامة احصاءات رسمية متعددة فيما بعد .

ونظرا لهذه العقبات فان القياسات الكمية الدقيقة غير ممكنة . ومن ثم فانه كان من المستحسن الحصول على مؤشرات النمو العددي بقياس مقدار تضاعفها بين آخر رقم لدينا وأول تقدير عرفه الخليج في نحو نهاية القرن الماضي ومطلع القرن الحالي، وهي التقديرات الاجتهادية التي أوردها ج . لوريس في كتابه « دليل الخليج » . وكانت طبعته الانجليزية الاولى قد ظهرت عام ١٩٠٨ في كلكتا . وقد اعتمدنا الترجمة العربية الجديدة الصادرة العام الماضي (١٩٧٨) عن مكتب الترجمة في ديوان أمير دولة قطر .

جـول - ١ -
تقدير النمو السكاني للدول الخليج ومدنه الرئيسية

| الدولة | تقديرات أو احصاءات سكانية | عدد مرات |
|---------------|---|-------------------|
| و | (عدد السكان بالآف) | التضاعف السكاني |
| المدينة | حوالي ١٩٠٠ (١) الفترة بين ١٩٧٠ و ١٩٧٥ | خلال نحو ٥٠ عاماً |
| دولة الكويت | ٥٠ | ٢٠ |
| مدينة الكويت | ٣٥ الكويت ٣٠٠ السالمية ٦٧ حولي ١٢٦ | ١٤ |
| دولة البحرين | ١٠٠ | ٢٦ |
| المنامة | ٢٥ | ٣٥ |
| دولة قطر | ٣٠ | ٦ |
| الدوحة | ١٢ | ١٢ |
| دولة الامارات | ٨٠ | ٨٢ |
| امارة ابو ظبي | ١٥ | ١٥٦ |
| مدينة ابو ظبي | ٦ | (٣٠) |
| امارة دبي | ١٠٢ | ٢٠٢ |
| مدينة دبي | ١٠ | (١٨) |

| | | | |
|-------|----------|-----|-----------------------------------|
| | (٧) ٨٨ | ٤٥ | امارة الشارقة امارة رأس الخيمة |
| ٣٢٢ | (٧) ٥٧ | | |
| (٤٦٦) | (٨)(٧٠) | ١٥ | مدينة الشارقة |
| | (٧) ٢٦ | | امارة الفجيرة |
| | (٧) ٢١ | | امارة عجمان |
| | (٧) ١٧ | | أم القوين |
| ٣ | (٢) ١٥٠٠ | ٥٠٠ | سلطنة عمان |
| ٥ | (٢) ٥٠ | ١٠ | مسقط |

(١) تقديرات السكان نحو عام ١٩٠٠ من صفحات متعددة من الاجزاء الستة للتقسيم الجغرافي من كتاب لوريمر ودليل الخليج ،

(٢) صفحات متعددة من

Middle - East Annual Yearbook 1975-76, Economist, London

Information Please Almanac 1975, New York من صفحات متعددة من

(٤) صفحات متعددة من

Der Fischer Welt Almanach 1977, Fischer, Frankfurt

(٥) «دولة لبحرين» ص ١٥٧ ، منشورات معهد البحوث والدراسات العربية - القاهرة ١٩٧٥

(٦) Qatar Planning Studies, "National Growth Forecast", W.L.Pereira Ass., May 1977 .

Fenelon, K.G., "The United Arab Emirates" London 2ed. 1976 (٧) p. 132 .

(٨) حسب عدد سكان مدينتي أبو ظبي والشارقة تمسحيا على أساس ٨٠٪ من مجموع سكان كل امانة ، بينما حسب سكان مدينة دبي على أساس ٩٠٪ من مجموع سكان امانة دبي .

ونتبين من الجدول ان سكان الدول قد تضاعفت مرات أقل من تضاعف سكان المدن الرئيسية ، باستثناء الكويت . ولعل سبب الاستثناء ان محافظة حولي بما فيها من ضواح لا تعد ضمن مدينة الكويت مع انها جزء عضوي من المدينة . كما ان العمران المدني يتقدم نحو الاحمدى والفحيحيل والشعبية (مدن وموانئ البترول والصناعة الحديثة) وكلها لا تبعد عن مركز المدينة بأكثر من ٣٠ - ٤٠ كيلو مترا . والمتوقع ان يلتحم العمران تماما اذا استمرت الظروف الاقتصادية والسكانية مواتية . وعلى العموم فان السكن المدني في الكويت يبلغ نسبة قد تزيد عن ٩٥٪ من جملة السكان .

وفي دول الخليج الأخرى نجد نمطين ظاهرين : نمط البحرين وتساوبها عمان ونمط قطر وتتساوبه معها الامارات العربية المتحدة في مجموعها . وبالرغم من ان المدن الرئيسية في النمطين قد نمت سكانيا بدرجة أعلى من النمو العام لسكان الدولة الا ان نمط البحرين و عمان يمثل درجة تضاعف قليلة في مجموع سكان الدولة وسكان المدينة الرئيسية بالقياس الى النمط الثاني . فقد تضاعف سكان البحرين على مدى نحو ثلاثة ارباع قرن بمقدار مرتين ونصف وتضاعف سكان المنامة في الوقت نفسه بمقدار ثلاث مرات ونصف . وكذلك كان نمو سكان عمان قليلا حيث تضاعف العدد الكلي نحو ثلاث مرات بينما زاد سكان مسقط نحو خمس مرات . وفي مقابل ذلك تضاعف عدد سكان قطر ست مرات وسكان الدوحة اثنتي عشرة مرة ، وفي الامارات العربية المتحدة تضاعف عدد السكان الاجمالي نحو من ثمانية مرات . وليست لدينا ارقام عن نمو سكان المدن الرئيسية في الامارات . ولكن حيث ان مدن الامارات تحتوى على أكثر من ٨٠٪ من مجموع سكان كل امانة على حدة ، فالمتوقع ان يكون تضاعف سكان هذه المدن أكبر من نسبة تضاعف مدينة الدوحة . وبحساب اجتهادى يمكن ان يكون سكان مدينة ابوظبى في حدود ١٨٠ ألفا ومثلهم في دبي (بحساب ان المدينة تحتوى على ٩٠٪ من سكان امانة دبي) ونحو ٧٠ ألفا في مدينة الشارقة . ويترتب على ذلك ان نسبة نمو مدينة ابوظبى تساوى نحو ٣٠ مرة ما كانت عليه في مطلع القرن ودبي ١٨ مرة بينما نمت الشارقة نحو خمس مرات فقط .

والخلاصة ان نمط قطر والامارات العربية المتحدة يوضح ان المدينة الرئيسية تحظى بنسبة نمو هي ضعف النمو العام لسكان الدولة . وقد تلحق سلطنة عمان بهذا النمط قريبا . اما البحرين ، فهي بالنسبة لمساحتها كانت

قد استوعبت نموها السريع ربما منذ نحو قرن ، في عصر ازدهار تجارتها البحرية الواسعة ومصايد اللؤلؤ الطبيعي ، بحيث انها كانت أكثر مناطق الخليج سكانا في مطلع هذا القرن ، وكانت عاصمتها المزدوجة - المنامة والمحرق - أكبر مدن الخليج آنذاك (٤٥ ألفا للمدينتين في مطلع القرن) . وبذلك لم يكن تسميتها لؤلؤة الخليج بدون سبب . وكذلك لم يكن اتخاذها مقرا لرئاسة المقيم البريطاني في الخليج بدون سند (فضلا عن موقعها الجزرى الذى يبعدها - الى حدود - عن تعقيدات العلاقات المباشرة بين الساحل وداخل الجزيرة العربية) . ولقد تضاعف سكان المنامة نحو ثلاث مرات ونصف بينما زادت جملة سكان البحرين بمقدار مرتين ونصف خلال السنوات

جول - ٢ -

نسبة سكان المدينة الأولى الى سكان الدولة

| المدينة الرئيسية | النسبة المئوية لسكان المدينة الأولى الى سكان الدولة | النسبة المئوية لسكان الدولة النضر في الدولة | النمو السكاني العام فى السنة (%) |
|------------------|---|---|------------------------------------|
| الكويت وضواحيها | ٤٩ر٨ | ٩٥ + | (١)٩ر٥ |
| المنامة / المحرق | ٥٨ر٥ | ٧٨ | (٢)٢ر٨ |
| الدوحة ١٩٧٥ | ٨٠ر٠ | ٩٠ + | (٣)٨ر٩ أو (٤)١١ر٤ |
| الدوحة ١٩٧٠ | ٧٥ر٠ | | |
| الدوحة ١٩٠٠ | ٤٠ر٠ | | |

ملاحظات :

(١) من Middle - East Annual Review 1975 - 76, Economist, London, P.159

(٢) من « دولة البحرين » منشورات معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ١٩٧٥ ، ص ١٢٨ .

(٣) من Der Fischer Welt Almanach 1977, Frankfurt, p.215 .

(٤) يقول تقرير مؤسسة وليام بيورا ان السكان فى قطر يتزايدون بنسبتين : الزيادة الطبيعية للقطريين ٣٤٪ سنويا ولفى القطريين ٢٣٪ سنويا . اما الهجرة السنوية الكبيرة الى قطر فكانت مسئولة عن رفع متوسط الزيادة السنوية فى قطر الى ١١٪ (زيادة طبيعية + الهجرة) . راجع :

Oatar Planning Studies, "National Growth Forecasts" W.L.Pereira Ass. May 1977 .

السبعين الماضية نتيجة لازدهار البترول البحرينى المحدود الكمية والقصير الأمد . وتماثل امارة الشارقة البحرين فى كثير من ظروفها التاريخية والمعاصرة، ومن ثم فان نمو السكان قريب من نمط البحرين . لكن نمو مدينة الشارقة الآن قائم على قدم وساق داخل اطار الامارات العربية المتحدة من ناحية ، وضمن مضمون الكشوف البترولية الحديثة فى الشارقة من ناحية أخرى .

ولمزيد من الايضاح يؤكد جدول - ٢ - (والارقام الاساسية مازالت فى معظمها تقديرية) ان المدينة الرئيسية تستحوذ على نحو نصف السكان فى كل من دولتي الكويت والبحرين ، واربعة اخماس السكان فى دولة قطر . ولاشك ان الوضع بالنسبة لمدين الامارات العربية المتحدة مماثل لما هو عليه الوضع فى قطر ، أو يزيد عليه .

وعلى اية حال فان النسبة المثوية لسكان الحضر فى دول الخليج تعطينا مؤشرا آخر على عملية التجميع السكانى فى المدن ، سواء منها المدن الاحادية أم المدن المنشأة حديثا على أساس الصناعات البترولية الاستخراجية أو التحويلية ، مثل أم سعيد ودخان فى قطر أو العوالى فى البحرين ، أو المدن الصغيرة المجمعة للخدمات مثل مدينة عيسى فى البحرين .

وتعطينا مجموعة تقديرات سكان الدوحة وقطر منذ مطلع القرن نموذجاً طيباً لمؤشرات عملية الاحتكار المدينى للسكان فى دول الخليج . ففي تقديرات « لوريمر » كان سكان قطر حوالى ٣٠.٠٠٠ شخص منهم ٢٧.٠٠٠ شخص يسكنون المدن والقرى التالية : الدوحة ١٢ ألفاً ، الوكرة ثمانية آلاف ، ثم الآلاف السبعة الأخرى موزعة على الظعابين والذخيرة وابو الظلوف وفويرط وهديّة وخور حسان والوسيل والرويس وخور شقيق (الخور الحالية) وسمسمه (٧) . ومعنى ذلك ان سكان مدينة الدوحة كانوا يشكلون ٤٠٪ من مجموع سكان الدولة ، وان سكان الوكرة - المدينة الثانية آنذاك - كانوا يعادلون ٦٦٪ من مجموع سكان الدوحة . وبعبارة أخرى كان هناك نوع من التوزيع العادل والمتناسب لسكان الحضر . أما اليوم فان جذب الدوحة وتسلطها المدينى جعلها تستحوذ على ٨٠٪ من سكان الدولة ، وان

(٧) لوريمر ، ج . « دليل الخليج » القسم الجغرافى الجزء السادس ص ١٩٨٧ .

ثاني المدن بعدها ، الريان (في حقيقتها ضاحية متصلة بالدوحة) يكون سكانها ١٤٪ من مجموع سكان الدوحة فقط ! هذا هو مثال ، لا يحتاج لتعليق ، على تنامي سيطرة المدن الاحادية على اقدار الخليج السكانية والعمرانية .

(ج) النمو المساحي للمدن :

من المقاييس الأخرى التي يمكن اتخاذها دليلا على النمو السريع لمدينة الخليج ، النمو المساحي لتلك المدن . مرة أخرى نرجع الى مدينة الدوحة كمثال لهذا النمو المساحي الكبير . فقد نمت الدوحة عن ثمان نويات عمرانية صغيرة

جدول - ٣ - النمو المساحي لمدينة الدوحة (★)

| المساحة المبنية % الى سنة الاساس | المتوسط السنوي لزيادة المساحة المبنية كم ^٢ | المساحة المبنية كم ^٢ | الفترة الزمنية |
|--|---|------------------------------------|----------------|
| ١٠٠ | — | ١٢٣ | قبل ١٩٥٠ |
| ٣٥٨ | ٠.٥٣ | ٤٤١ | ١٩٥٠ - ١٩٥٦ |
| ٦٦١ | ٠.٥٣ | ٨١٤ | ١٩٥٦ - ١٩٦٣ |
| ٧٤١ | ٠.٣٢ | ٩١٢ | ١٩٦٣ - ١٩٦٦ |
| ٩٧٢ | ٠.٥٧ | ١١٩٦ | ١٩٦٦ - ١٩٧١ |
| ١٠١٣ | ٠.٢٥ | ١٢٤٦ | ١٩٧١ - ١٩٧٣ |

(★) هذا الجدول منشأ من قياس مساحي لخريطة رقم ٦٠ التي تبين مراحل النمو العمراني للدوحة من اطلس رسالة الماجستير للسيد/محمد حسن الجابر المدرس المساعد بجامعة قطر ، وهي رسالة غير منشورة باسم « الجغرافيا البشرية لقطر » .

مقاربة امتدت على ساحل خليج الدوحة ، هي من الشرق الى الغرب (٨) آل بن على (الهتمى والخليفات القديم) السلطة (جمع سليطى) المرقاب الشرقى ، الدوحة ، الدويحة (الجسرة حاليا) قلعة العسكر ، البدع (يفضل بينها وبين قلعة العسكر المرقاب الغربى وهو يبدو غير مأهول آنذاك) واخيرا الرميلا . وقد كانت مساحة هذه النوى الثمانية ١٢٣ كيلو مترا مربعا . وفي الفترات التالية لعام ١٩٥٠ نمت مساحة الدوحة الى أكثر من عشرة اضعافها ، كما يتضح ذلك من جدول - ٣ - . ولاشك في ان المساحة المبنية الحالية قد زادت كثيرا - ربما الى نحو عشرين كيلو مترا مربعا نتيجة العمران السريع الايقاع فى الدوحة فى الفترة ١٩٧٤ - ١٩٧٨ . أما حدود بلدية الدوحة فتصل الى نحو ثلاثين كيلو مترا مربعا .

هذا وتتشابه مساحة مدينتى ابوظبى ودبى مع مدينة الدوحة . وبينما تصل مساحة المنطقة المبنية فى المنامة الى نحو عشرة كيلو مترات مربعة (٩) ، يقال ان مدينة الكويت بضواحيها المختلفة قد زادت عن ٥٠٠ كم ٢ . هذه المساحة الكبيرة للكويت فى الاغلب تشمل حدود البلديات وليست المساحة المبنية فقط - اذ أن مساحة المدينة كانت سبعة كيلو مترات مربعة فقط فى أول الخمسينات (١٠) .

ثانيا : مشكلات النمو السريع فى مدن الخليج

ان النمو السكانى والمساحى لمدن الخليج قد ادى الى احداث تغيرات جذرية فى ضوابط العمران . فلم يعد للضوابط الطبيعية القديمة أثرها السالف ، وبدلا منها ظهرت مجموعة من العوامل البشرية تضبط النمو

(٨) محمد حسن الجابر « الجغرافيا البشرية لقطر » (رسالة ماجستير غير منشورة) القاهرة ١٩٧٧ أنظر أيضا لوريمر المصدر السابق القسم الجغرافى الجزء الاول صفحات ٦٢٧ - ٦٣٣ .

(٩) « ٠٠٠ » وتغطى مبانيها قرابة ٢٢٥٠ فدانا ، ص ٢٢٢ من الفصل الذى كتبه محمد حلمى جعفر بمتوان افاق للممران فى كتاب « دولة البحرين » منشورات معهد البحوث والدراسات العربية - القاهرة ١٩٧٥ .

(١٠) يقول مسؤل كوئيتى ان مساحة المدينة بلغت ٢٦٥٠ كم ٢ - اى أنها تضاعفت مساحيا ٩٣ مرة فى ٢٥ عاما - مجلة العربى عدد ٢٠٤ نوفمبر ١٩٧٥ .

العمرائى وتوجه نمو المدن اتجاهات معينة • وفيما يلى اشارات موجزة الى عدد من هذه العوامل البشرية •

١ - الطرق الرئيسية وشكل النمو العمرانى : الملاحظ ان العمران يمتد مع محاور الطرق أو يمتد ليلتقى بطرق جديدة قادمة الى المدينة أو خارجة عنها • ويؤدى هذا الاتجاه الى استطالة العمران فى شكل مد سكنى على جانبي الطريق الجديد ، أو ليس بعيدا عنه • ان كل اشكال العمران ، خاص وعام ، سكنى وتجارى ، مؤسسات أو هيئات حكومية تسعى لكى يكون لها واجهة على الطريق الرئيسى ، علما بأن ذلك يؤدى الى (أ) عدم صحة المباني المشرفة على هذه الطرق الرئيسية لتلوث الطريق بالغازات والضوضاء ، (ب) ان الامتدادات السكنية على طول الطرق الرئيسية تقلل فاعلية الطريق السريع فى سببولة الحركة • وهى بذلك تتنافى مع الاستثمار العالى فى بناء مثل هذه الطرق ، وتناهض الفكر من وراء انشائها • (ج) النتيجة النهائية ان العمران يمتد فى شكل اشربة تطيل خطوط العمران وتقلل من قيمة الاراضى التى تقع فى ظل هذه الطرق ، مما قد يترتب عليه ظهور اشكال عمرانية غير مخططة لذوى الدخول المنخفضة (ظاهرة مدن الصفيح أو العشش) •

ان كثرة امتداد المباني على محاور الطرق الرئيسية يخضع ، من بين ما يخضع له من عوامل ، الى جاذبية سهولة الحركة وسيولتها • لكنه يواجه سلطات المدينة بشكل عمرانى يصعب منه توزيع الخدمات البلدية بدرجة جيدة مع رفع تكاليف هذه الخدمات • فشبكات المياه والكهرباء والتليفون والصرف تمتد مسافات أطول مما ينبغى لتخلم عمارا نحيفا •

٢ - اسعار الاراضى : ان النمو المساحى السريع النحيف حول الطرق الرئيسية عادة ما يؤدى الى رفع قيمة الارض بصورة فجائية • ومن ثم تحدث مضاربات على اسعار الاراضى الممتدة على طول الطرق ، وربما يصيب ذلك الاراضى المجاورة بحكم التقليد المتبع فى اسواق السلع • بل ان عدوى الاسعار المتزايدة تنتقل - تحسبا - الى أراضى بعيدة عن العمران العاجل أو حتى الأجل •

هذه المضاربات فى حد ذاتها تصبح عائقا فعليا أمام النمو العمرانى •

وذلك لان ارتفاع سعر الارض هو عبارة عن حقن اصطناعي لجزء من حلقة تكلفة العمران . وهذه تؤدي الى لولب متصاعد لاسعار أخرى : مواد البناء ، عطاءات المكاتب الهندسية وشركات المقاولات ، أجور العمال ، اسعار الاثاث الخ . هذا كله فضلا عن زيادة القروض البنكية ورفع الفوائد في سوق المال .

ويترتب على هذا اللولب الذي يعيد حقن نفسه ويستمر في حركته التصاعدية معيدا تأثير ذاته على المسبب الاول - يترتب على ذلك ان ايجارات المباني ترتفع الى حدود غير متصورة . والنتيجة النهائية هي اما خلو المباني فترات طويلة يترتب عليها اثار ضارة بالمستثمرين فتبدأ حلقة كساد، واما قبول الايجارات العالية مؤديا بذلك الى زيادة تفسى التضخم . ولاشك في أن الايجارات العالية قد تكون سببا في بقاء حركة التعمير . وبذلك يكون الانسان قد وضع عقبة من صنعه أمام توسعه !

٣ - الأبنية والاماكن العامة كعوائق في اتجاهات النمو المدني :

هناك أنواع من المباني العامة واماكن المنفعة العامة التي تعوق نمو المدينة في اتجاه معين . ولعل مباني المطارات هي واحدا من أهم هذه العوائق ، ليس فقط نتيجة لرقعة المطار الكبيرة ، ولكن لمقتضيات أمن الطيران التي تحدد ارتفاع المباني ، وللضوضاء الصادرة عند الممرات الجوية فوق المدينة أو عند ممرات الاقلاع والهبوط ، ولهذا تخطط بعض الدول - كقطر - لانشاء مطار جديد بعيدا عن الدوحة لأن المطار الدولي الحالي يمثل عائقا واضحا امام نمو المدينة في الاتجاه الشرقي .

وتمثل أبنية الموانئ البحرية ومخازنها الضخمة المساحة عائقا يقطع جزءا من مجال نمو مدن الخليج الرئيسية ، وكلها مدن ذات مواقع بحرية . كما أن احياء الموانئ عادة تطرد القطاعات السكنية نتيجة للحركة التي تكاد لا تهدأ . وهي عادة تحتضن - الى جانب الشركات العاملة في البحر - مساكن العمالة الفقيرة بمشاكلها الصحية والاجتماعية الناجمة عن ازدحام الغرف بدرجة أعلا من بقية احياء المدينة . وتختلف اقدار مدن الخليج الرئيسية في هذا المجال نتيجة لاختلاف أحجام الموانئ . فميناء الكويت ودبي أكثر احساسا بمشاكل حي الميناء من الدوحة أو أبو ظبي .

ويحدد اقتراب حقل للبترول من مدينة ما اتجاه نموها ، وذلك بحكم المساحة الواسعة للحقل وارضى المنفعة الملحقة به . ولا تظهر هذه المشكلة في الخليج بوضوح كبير باستثناء الكويت التي تقترب من حافتها الجنوبية حدود حقل برقان ، مما أدى الى انحراف عمران مدينة الكويت صوب الساحل الشرقى . ويشترك مطار الكويت مع حقل برقان فى تغير اتجاه العمران الكويتى صوب الشرق .

٤ - خدمات الماء والكهرباء : ان التوسع العمرانى المساحى والسكانى المفاجىء هو فى حد ذاته عامل مناهض لمزيد من التوسع . فالى جانب ارتفاع اسعار الاراضى والايجارات ، فان الخدمات تصبح مكلفة وعسيرة . ولعل أهم أشكال الخدمات المؤثرة على العمران الخليجى هى الماء والكهرباء .

ومشكلة مياه الشرب فى الخليج قديمة . وهى اليوم تعود على مستوى كلى ونوعى اكبر مما كان فى الماضى . لكنها ليست بدون حل . فالبرغم من أنه يمكن زيادة حجم المياه العذبة المستخلصة من البحر أو المضاف إليها مياه الآبار ، الا ان المشكلة الراهنة تكمن فى إيصالها الى المنازل . فشبكة أنابيب المياه مازالت قاصرة وعاجزة عن الوفاء بما هو مطلوب منها . ويعود جانب من هذا العجز الى التوسع العمرانى المستندق الممتد على جانبي الطرق الكبرى . وجزء آخر من هذا العجز يعود الى قصور الخطط عن ملاحقة النمو فضلا عن توقع النمو المفاجىء . ولهذا فان الانابيب الموجودة تحتاج الى استبدالها بأخرى أوسع قطرا ، وخطوط اضافية أطول . ولكن انشاء الشبكات الاضافية يتم ببطء ظاهر . وفى غياب مخططات شاملة لبعض مدن الخليج (١١) ستبقى مشكلة المياه لفترة . وستظل الطرق القديمة فى تغذية المساكن بالمياه قائمة . وهى طرق تعتمد على تشغيل عدد كبير من سيارات

(١١) ليس معنى هذا الكلام عدم وجود مخططات . بل ان هذه أبسط المشكلات . والواقع انه توجد مخططات شاملة لمدن الخليج قامت بها مكاتب خبرة دولية بتكليف من الدول . لكن المشكلة تكمن فى عدم صلاية التوقعات الفعلية لاي معطيات رقمية - كالتنبؤ بعدد السكان، أو التغير الاجتماعى الذى يمكن ان يحدث أو لا يحدث . وهذا يفر من فاعلية استخدام مخططات المدن ، اما بطلبات اقل مما هو مرسوم ، أو على نحو أكبر من التوقعات وبذلك تواجه المخططات باحتياجات أكبر مما عمل حسابه فى تلك المخططات .

الصهاريج واستخدام خزانات معدنية للمياه في البيوت • وكلاهما - الصهرج
والخزان - قلما ينظف بالطرق الصحية •

ومثل ذلك شبكة الكهرباء • بل هي اعقد • ويرجع ذلك الى ان استهلاك
الكهرباء يكاد ان يكون فوق أى معدلات عالمية متقدمة بالنسبة للفرد بسبب
كثرة أجهزة تكييف الهواء والمراوح والاضاءة المبالغ فيها ، فضلا عن وجود
أجهزة كهربائية منزلية كثيرة • ان استخدام هذا الكم الكبير من الادوات
الكهربائية يرجع الى عوامل عدة نذكر منها العاملين التاليين :

(أ) ارتفاع متوسط دخل الفرد في الخليج جعل اسواقه هدفا لمزيد
من المبتكرات الجديدة التي تخلق حاجات لم يكن لها مكان في السوق من قبل •
فالشركات تحفز السوق بكل جديد ، حتى لو كانت الاستفادة اقل مما يستثمر
في هذه الاجهزة من قيمة •

(ب) تغير مادة بناء البيوت من المواد الأنسب للبيئة الحارة الى المواد
الشائعة التداول ، والتي يسهل حساباتها هندسيا : الحديد والاسمنت
والزجاج • وهى كلها مواد تساعد على رفع درجة حرارة الغرف بدرجة
لا يمكن استخدامها بدون مكيفات الهواء بصفة مستمرة معظم شهور السنة •
وقد كان استخدام المكيفات ضرورة لازمة في غياب خطة التهوية الطبيعية
التي كانت شائعة في منطقة الخليج : نظام مساقط الهواء « البادجير » وغياب
الشبائيك الخشبية ، من بين أشياء أخرى سلفية كانت أكثر تناسبا مع
البيئة •

والخلاصة ان استخدام تكييف الهواء صناعيا هو مشكلة مثالية
للدراسة • فتغير عنصر من عناصر البناء استوجب تعويضا على النفقة في
سعره وقيمة تشغيله • وليس معنى هذا رجوع للخلف - بالرغم من ان العودة
الى الماضى لا يعنى بالضرورة خطوة للوراء • والواجب على المهندسين التقليل
من استخدام نماذج معمارية تصلح لبيئات أخرى • فكل اقليم له مواصفاته
التي يجب ان تراعى بدون ايجاد معوضات كثيرة التكلفة •

وقد لا يشكل الاستهلاك الكبير فى الكهرباء عبئا من حيث القيمة الآن ،

لكن الخطورة تكمن في الجهد الهائل على شبكات الكهرباء الحالية وما يؤدي اليه ذلك من انقطاع الشبكة أو حرائق غير متوقعة . وحينما تصل دول الخليج السريعة النمو الآن الى مرحلة قريبة من التوازن سيوضح التضارب بين احتياجات الناس وما يجب ان يدفعوه ثمنا لهذا الاستهلاك الكبير من التيار الكهربائي .

ثالثا : ضغوط التغير الحضارى والنمو العمرانى

« ان التثقيف (المقصود عملية التغير الحضارى) غير نمط الاسرة القطرية من النمط الممتد الى الشكل النووى ٠٠٠ ، ، « ٠٠٠ نتيجة للتثقيف ضعف دور الاجيال الاكبر في تربية النشء ، وذلك لاستقلال الاسرة النووية فى المسكن نتيجة لاستقلالها الاقتصادى ٠٠٠ ، (١٢) مثل هذه التقارير تؤكد ان التغير الحضارى فى واحد من اثاره التشكيلية فى البنية الاجتماعية الاقتصادية الخليجية يؤدي الى اتجاه جديد تأخذ بمقتضاه الاسرة النووية طريقا للظهور كمؤسسة اجتماعية اقتصادية فى الوقت الذى بدأت فيه « العائلة » أو « الاسرة الممتدة » فى الضعف والتفكك .

والذى يهمنى هو ان هذا الاتجاه يشكل عاملا - من عوامل كثيرة - فى زيادة الطلب على سوق البناء فى مدن الخليج . فقد كان النمط السكنى السائد الى الفترة المعاصرة هو البيت الكبير الذى يحتوى على العائلة : الجد والابناء وزوجاتهم والاولاد والاحفاد .

ولهذا لم يكن النمو المساحى للمدن كبيرا . بل كان يتسم ببطء شديد أو جمود . وذلك قطعا مرتبطا باشكال الحياة الاقتصادية السلفية ، ومن ثم كان البيت الكبير وحدة اقتصادية واحدة قدر ما كان الوحدة الاجتماعية الأولى . صحيح كان هناك عمران جديد باستمرار ، لكنه غالبا متفرق وبديل لبيوت قديمة تهدمت أو تكاد ، بالاضافة الى النمو الطبيعى للسكان . وكان هذا

(١٢) جبهة سلطان العيسى « الالتقاء الحضارى واثره فى تغير البناء الاجتماعى للاسرة فى قطر » مقال فى « من ثمار الفكر » منشورات جامعة قطر ١٩٧٦ ص ٢٠٦/٢٠٥٠ .

النمو السكاني محدودا • وقياسا على ما كان عليه الحال في معظم دول العالم في مثل مرحلة الخليج - يمكن ان تقدره بنحو ٨٪ زيادة سنوية سكانية على احسن الفروض • وكانت هذه النسبة في واقع الامر تقل عن ذلك أيضا لكثرة الحركة والهجرة من مكان الى آخر في منطقة الخليج كلها •

أما الآن فان ارتفاع نسبة الزيادة الطبيعية للسكان الى نحو ٣٪ - ٣٥٪ سنويا قد اصبح مستولا عن مضاعفة الاحتياج الى وحدات سكنية جديدة مرتين أو أكثر خلال العقد الاخير • ولا يجب أن ننسى ان الهجرة الى دول الخليج من الضخامة بحيث ترفع نسبة النمو السنوي العام للسكان الى ما بين ٨٪ و ١٠٪ - وهو ما يرفع الحاجة الى المساكن اضعافا أخرى •

والذي نريد التركيز عليه هو ان ضغوط العوامل الاجتماعية ؛ أو - زيادة الاسر النووية ، والعوامل الديموجرافية - ، زيادة النمو السنوي للسكان نتيجة تحسن الاحوال الصحية والهجرة الخارجية ، وقد ولدت ظاهرة النمو المساحي للمدن بدرجة يمكن أن توصف بانها « انفجارية » • وقد مر بنا ان الكويت والدوحة قد تضاعفت مساحة كل منهما خلال ربع قرن أكثر من خمسين مرة و ١٥ مرة على التوالي •

وتحتوي اشكال السكن في الخليج على نمطين أساسيين هما (أ) البيوت المنفصلة أو الفيلات و (ب) شقق العمارات • وبطبيعة الحال فان نمط الفيلات هو المسئول الاكبر عن التوسع المساحي الكبير • وفيه الكثير من الهدر بالنسبة للمساحات المستغلة • بينما نمط العمارات أشد اقتصادا في الارض وأكثر ملائمة للتضخم السكاني ، وأكثر وفرا في خطوط الخدمات: شبكات الطرق والمياه والصرف والكهرباء • ويمكن ان تلبى العمارات المتطلبات الصحية لو أحسن تخطيط المناطق العمرانية ، ووسعت المساحات بين العمائر وتوافرت أماكن انتظار السيارات (١٣) • وفي مقابل هذا فان احياء الفيلات أكثر هدوءا لقلة كثافة السكن ، وربما اصح لوجود بعض الاشجار والنباتات،

(١٣) التركيز على السيارات من بين اشكال الخدمات ضرورة ملحة في دول الخليج حيث الاعتماد الكلي في التنقل على السيارة الخاصة • ومن ثم كان عدد السيارات حال بالنسبة لمجموع السكان • ولا بد من حساب أماكن انتظار السيارات في أي مخططات كي لا تشمل أماكن حيوية من الطريق ولا تقف بذلك عقبة أمام سيولة الحركة •

وهي منقيات الهواء من بعض ما يشوبه من التلوث . وفي المجموع تحتوي مدن العالم على النمطين معا لاختلاف بالضرورة بين الدخول والامزجة الخاصة ومجموعة ما يشب عليه الناس من اعتيادات وقيم تنعكس في صورة النمط السكني المفضل .

وحيث ان الارض حول مدن الخليج شاسعة ، ونادرا ما تشوبها عوائق جغرافية (باستثناء أبو ظبي المحدودة بموقها الجزرى وسط السبخات والاخوار ، ومسقط التي تحدها التضاريس المفاجئة) ، فان التوسع المساحي لمدن الخليج - نظريا - يمكن أن يمتد الى ما لا حدود . ولكنه عمليا محدود بما سبق ذكره من عقبات من صنع الانسان كالمفالة في أسعار الارض ، والتكلفة العالية في تنفيذ تجهيزات البناء التحتي : شبكة الطرق والمياه الخ . . ومن ثم فان نمط العمائر ذو التخطيط الجيد يبدو أكثر توافقا مع المعطيات الخليجية في السنوات القليلة القادمة . فالنمو السكاني الذي كان يجمع طاقاته قد انطلق الآن في طريق يصعب الحد منه لاسباب متنوعة . من بين هذه الاسباب الاعمال والانشطة الاقتصادية الجديدة التي تستثمر فيها أموالا كبيرة من أجل ايجاد توازن مستقبلي بين مصادر الدخل القومي . أو ايجاد بدائل كي لا يظل البترول على احتكاره ، أو تحسبا وتخطيطا لوقت نقصان انتاجه أو نقصان احتياجه في سوق الطاقة العالمية . هذه البدائل في مجالات الانتاج والتجارة والخدمات مازالت في احتياج الى جذب العمالة من الخارج ، ولو لفترة يمكن ان تمتد الى أواخر الثمانينات (١٤) . ومثل

(١٤) على أساس توقعات نمو سكانية متوسطة ترى مؤسسة وليم بيورا أن عدد سكان قطر كان ينمو بنسبة عامة ٨.٤٪ مكونة من نمو القطريين الطبيعي بمقدار ٣.٤٪ ونمو غير القطريين بنسبة ١١.٤٪ ، وذلك من الفترة ١٩٧٠ - ١٩٧٥ ، وان نسبة النمو ستتخفف في الفترة ١٩٩٠ - ١٩٩٥ الى نسبة نمو عامة ٣.١٪ مكونة من نمو القطريين بمقدار ٣.٢٪ (نسبة نمو ثابتة مقترحة للقطريين خلال ٢٥ عاما) وغير القطريين بنسبة نحو ٣٪ (انخفاض كبير في نسبة النمو خلال الفترة ١٩٩٠ - ١٩٩٥) . ومع ذلك فان سكان قطر المتوقمين سيكونون قد زادوا بمقدار اربع مرات ونصف خلال فترة الدراسة ويتشكلون في ١٩٩٥ من نحو ١١٢ ألفا من القطريين و ٣٠٨ ألفا من غير القطريين . راجع W.L.Pereira Associates, "National Growth Forecasts" Qatar Planning Studies, may 1977 .

ذلك أثر التزايد الطبيعي للسكان . فالحاجة اذن متزايدة الى وحدات سكنية جديدة .

وإذا كنا أميل الى نمط العمارات فانه في مواجهة ذلك قضية تستلزم بالضرورة فترة زمنية طويلة قد تتعدى حياة جيل بأكمله . تلك هي قضية القالب الحضارى . فاهل الخليج قد نشأوا لاجيال متعاقبة فى ظل نمط البيت الكبير المنفصل . ومع بداية تفكك الاسرة الممتدة ، فان الاسرة النووية تبنى بيتها الجديد على مثل قيم التنشئة . فمن الصعب ان يتخلى الانسان بسرعة عن كثير من الاعتيادات ، فما بالناس باعتياد البيت المستقل . ومهما كانت المرغبات لسكن الشقق فان التغيير لا يأتى فجأة .

وعلى هذا ستظل أغلب مدن الخليج مزدوجة النمط السكنى : البيوت المنفصلة التى تمتد برحابة على مساحات كبيرة . وهى فى عمومها تحظى بتفضيل ابناء الخليج ، بينما يمكن للعمل المهاجر أو للمقيم غير الخليجى أن ينسجم بصورة أكثر مع سكن العمارات - كل حسب اعتياده السابق . وأغلب التوقع أن هذه الازدواجية سوف تقل لصالح العمارات باضطراد التكيف على حياة المدن بمقضياتها وطابعها الذى يميل أكثر وأكثر الى التوفير فى المساحة وتكثيف الخدمات .

(٤)

خطة المدينة الخليجية ومورفولوجيتها المعاصرة

تتميز مدن الخليج الرئيسية ، كما هى العادة فى المدن المتولدة عن المدن القديمة ، بوجود منطقتين عمرانيتين مختلفتين الخطة : الأولى هو نواة المدينة أو المدينة القديمة ، والثانية هى الامتدادات الحديثة أو المدينة الجديدة . وفى الغالب الاعم تشمل الأخيرة أكثر من تسعة اعشار المدينة من ناحية المساحة الكلية المعاصرة للمدن الخليجية .

المدينة القديمة :

كما هو الحال فى كل النويات القديمة فان الشوارع تمتد على غير خطة معينة . وهى عادة طرق وحارات متباينة الاتساع ، لكن الضيق هو

الصفة الغالبة . ومع ذلك نجد اتساعا طارئا ثم يعود الشارع للضيق . ويرجع ذلك الى حقيقة مقررة هي ان الشوارع والحارات والأزقة لم تسبق بناء البيوت ، بل هي ظاهرة تالية للبناء . ومن ثم فانها تتعرض للضيق أو الاتساع حسب امتداد المباني أو تراجعها فيما يعتبره الناس ملكا لهم أو لمشائيرهم وعائلاتهم من اراض داخل الأحياء التي تسمى باسم العائلة أو العشيرة المسيطرة عدديا أو تاريخيا . أما الشوارع الرئيسية فكانت في الواقع عبارة عن ممرات أو طرق اختراق بين حي وآخر ، وهي بذلك نطاقات غير مملوكة لعائلات معينة ، ومن ثم تتسع وتضيق حيث يتراجع عمران حي أو يبرز خارج الكتلة الرئيسية للحي .

ونظرا لهذه الظروف فان الشوارع الرئيسية وحارات الأحياء وأزقتها لم تكن خاضعة لاي تخطيط ، بل هي تتخذ مسارات مختلفة ، تستقيم أو تلتوى في شتى الاتجاهات ، مما يعطي في النهاية صورة شبيهة بـ «التواهة» .

وبرغم ذلك كان هناك بعض ضوابط تتكرر في مدن الخليج وتمطي لهذه المدن نمطا متشابهها في هيكل الخطة الرئيسية . وأهم هذه الضوابط مايلي :

١ - بما ان غالبية هذه المدن تعيش على أساس اقتصاديات البحر فان « الفرضة » (الميناء) كان واحدا من أهم الظواهر الوظيفية لمدينة الخليج . وبذلك كان للفرضة دورا في تخطيط خطة المدينة القديمة . فغالبية طرق الاختراق القادمة من الأحياء المختلفة تلتقي في منطقة الفرضة .

٢ - وبما ان التجارة كانت جزءا مكملا لنشاطات السكان ، فان السوق كان يماثل الفرضة كقطب آخر في حركة التقاء الطرق القادمة من الفرضة والأحياء .

٣ - كانت دروب السفر التي تخرج من المدينة الى داخلية البلاد عاملا من عوامل ضبط اتجاهات بعض الطرق الرئيسية في المدينة ، خاصة تلك المتجهة الى السوق والفرضة .

وعلى هذا النحو يمكننا ان نتصور منطقة مركزية (الفرضة والسوق)

تنبعث منها الطرق الى الأحياء والى خارج المدينة . ولا تزال النواة القديمة موجودة كجزء صغير المساحة يميز مورفولوجية مدن الخليج الرئيسية . أما المدن الصغيرة كراس الخيمة وأم القوين والخور فهي في معظمها عبارة عن النوى القديمة مضافا إليها القليل من الامتدادات العمرانية الحديثة وبعض التحسينات الداخلية .

مورفولوجيا لاشك في ان ضيق الطرق والظلال التي تلقبها المباني والاسوار بالاضافة الى ارضية الشوارع الترابية أو الرملية ، هي واحدة من نتائج التكيف البشرى مع البيئة الحارة ذات الاشعاع الشمسى العالى . ويكمل الصورة خامة الابنية (حجر أو طوب وأخشاب وجدائل نباتية الخ . .) والأسقف الخشبية التي تميز بعض الطرق ، خاصة دروب السوق . وكلها مواد أكثر ملائمة لعزل الحرارة وتسمح بمرور تيارات هوائية دون العنف الذى تنسم به الشوارع العريضة المستقيمة الحالية ، ولا تعكس الحرارة الشمسية كما تفعل ارضيات الطرق الاسفلتية الحديثة ، أو الابنية المصنوعة من الاسمنت والحديد والزجاج .

وقد دخلت تغيرات كثيرة على النويات المدنية القديمة . فبعض المباني أو الأحياء ازيلت لتحل محلها طرق حديثة لايجاد محاور صالحة لوسائل النقل الحديث داخل النوى . ولكن بعض الحارات الضيقة ، بما فيها من مباني ومحال قديمة تستخدم الآن مخازنا أو سوقا للتجارة السلفية السياحية . وربما كانت محال صياغة الذهب التقليدية هي واحدا من أهم مؤشرات وجود النواة والسوق القديمة . وعلى هذا المقياس فان السوق القديمة فى الديرة (القسم الشرقى من مدينة دبي) هي أكثر اسواق الخليج التي حافظت على طابعها القديم دون تعديلات كثيرة (هذا الى جانب ان مجموعة من الظروف جعلت دبي سوقا للذهب له شهرته الاقليمية الواسعة) .

وللاسف فان المخططات الحديثة للمدن لا تأخذ فى الاعتبار كثيرا من القيم المعمارية التاريخية والجمالية والسياحية المتوافرة فى النويات القديمة . وبناء على ذلك فان شق طرق حديثة لاغراض المنفعة العملية يؤدى الى ازالة الكثير من المظاهر القديمة للنوى ، ما لم يقضى عليها كلية . ولاشك فى ان ذلك مرتبط بعملية التجديد المدنى داخل قلوب المدن . والحقيقة ان الموازنة

صعبة بين مجموعة قيم وبين فوائد نفعية غير منكرة . ولكل مدرسة فكر في تخطيط المدن . وربما كان الأوفق الحلول الوسطى بالإبقاء على نماذج من المعمار والخطة المعمارية القديمة ، بل وتجديد بعض معالمها - ابقاء على الروابط التاريخية . وحسنا فعلت حكومة قطر - على سبيل المثال - بتحويل وتجديد بعض المباني الجميلة الى متحف قطر الوطني ومعرض التنمية .

خلاصة القول ان الإبقاء - بصورة أو أخرى حسب مقتضيات جمع من الامور - على النويات القديمة ، وتحسينها ، هو الفيصل بين ملل التكرار لنمط المدينة العصرية الذي نجده في كل مكان ، وبين شخصية كل مدينة على حدة .

خطة المدينة الخليجية الحديثة :

اتخذت المدينة المعاصرة في الخليج واحدا من الخطتين الشائعتين في العالم :

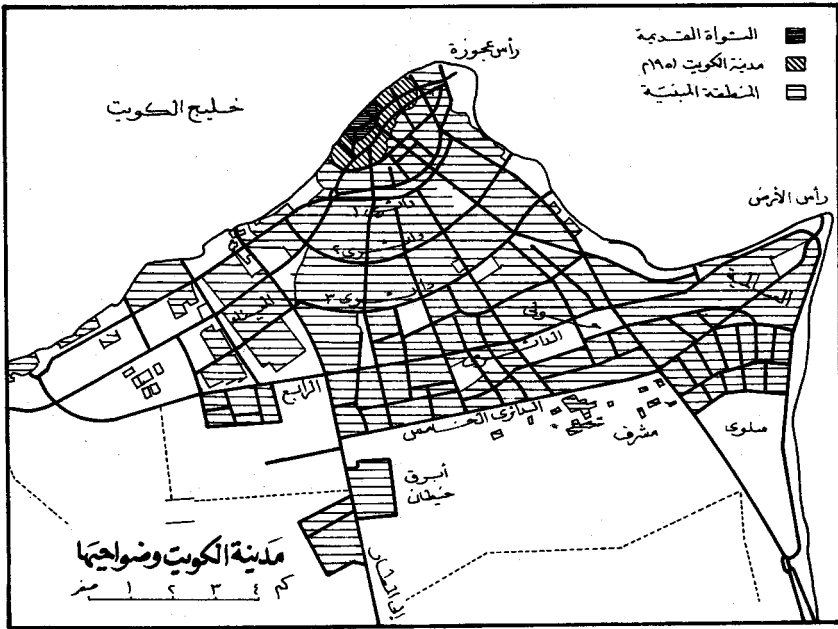
(أ) الخطة الحلقية الاشعاعية ، التي تقوم على اساس حلقات أو انصاف حلقات تتباعد عن المركز في اتجاه أطراف المدينة ، تخترقها وتقطعها بزوايا غير قائمة ، طرق اشعاعية نابعة عن المركز في صورة انصاف اقطار الدائرة . وفي العادة تمثل كل حلقة مرحلة من مراحل النمو المدني ، مما يؤدي الى امكان اضافة حلقة جديدة بصفة مستمرة حتى تبلغ المدينة مرحلة شبه متوازنة في نموها مع مقتضيات ظروفها الاقتصادية والسكانية .

(ب) الخطة الشبكية . وهي التي تقوم على اساس شكل مستطيل أو متوازي الاضلاع تخترقه مجموعة من الطرق الطولية المتوازية ، تقطعها بزوايا قائمة مجموعة أخرى من الطرق العرضية المتوازية . وتسمح هذه الخطة باستمرار نمو المدينة - نظريا - الى ما لا نهاية دون المساس بجوهر الخطة . بينما الخطة الحلقية غالبا ما تضع من ذاتها قيودا لا تتعداها كصورة مثالية لخطة الحلقة ، وبعد ذلك تتشكل الخطة العمرانية من انماط أخرى غير الحلقية .

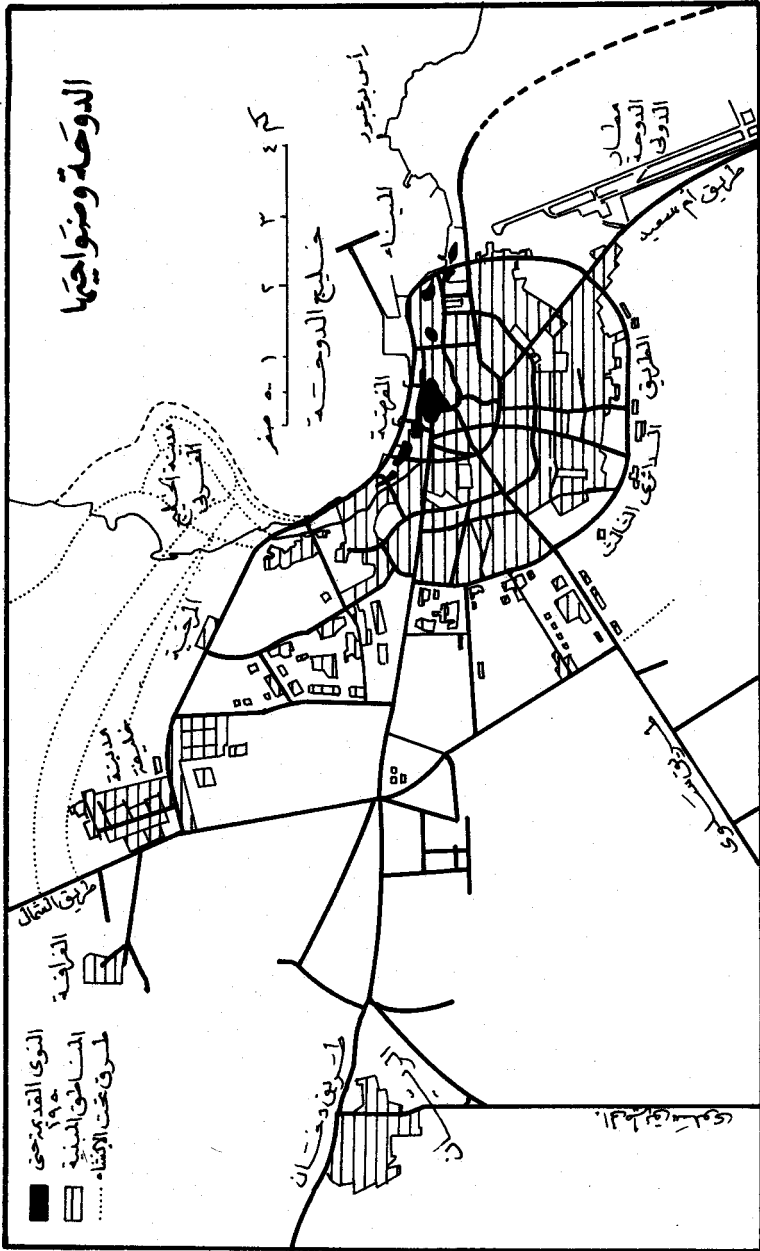
وبما ان لكل مدينة رئيسية في الخليج مجموعة من الملزمات الطبيعية

والبشرية التي توجه - أو تساعد على توجيه - النمو المديني ، فقد اتخذت خطط انماء المدن هذا النظام أو ذاك الذي يلائمها ، مع التعديل ، أو الازدواج اذا لزم الامر . ولعل أهم عوامل الالزام هو خط الساحل وشكل المساحة الارضية التي يمكن ان تمتد عليها رقعة المدينة .

وفي مدن الخليج تتضح الخطة الحلقية في المخطط العمراني لكل من مدينتي الكويت والدوحة ، وبصورة معدلة في مدينة دبي . بينما المثال الواضح لخطة الشبكة هو مخطط مدينتي أبو ظبي والشارقة . وتميل المنامة الى خطة الشبكة ، لكنها معدلة كثيرا لظروف وحجم النويات القديمة والقرى التي نمت حولها المدينة الحالية .



الخطة الحلقية - مدينة الكويت



الخطة المتعلقة - مدينة الدوحة

وتوضح خريطة مدينة الكويت المرفقة كيف كانت النواة القديمة وحتى عام ١٩٥١ تمتد على جزء صغير من ساحل خليج الكويت محمي بواسطة رأس عجوزة عن مياه الخليج المفتوحة (١٥) . وقد نمت المدينة بعد ذلك تدريجياً على نفس الساحل ، وفي اتجاه الغرب . وتوضح الخريطة كيف ان شكل الساحل شرق وغرب رأس عجوزة قد ساعد على اتخاذ خطة الحلقة كنمط متوافق للنمو العمراني . وقد وصل النظام الحلقي الى حده الامثل عند الحلقة الثالثة (الطريق الدائري الثالث) وبعد ذلك تغيرت خطة المدينة الى نمط قريب من خطة الشبكة فيما بين الحلقات الثالثة والرابعة ، والرابعة والخامسة ، بما في ذلك حولى والسالمية في الجنوب ، والمنطقة الغربية ابتداء من حى الميناء . وفي الحقيقة تمثل الطرق الدائرة الرابعة والخامسة ومشروع السادسة ، خطوطاً مستقيمة من الشرق للغرب وتشكل قاعدة المثلث العمراني الكبير لمدينة الكويت . ويقف مطار الكويت وحقل بترول برقان عائقاً أمام نمو المدينة جنوب الطريق السادس ، ومن ثم فان المدينة - كما اسلفنا ، وكما هو مخطط لها - ستمتد كشریط طولى بحذاء الساحل الشرقى فى نظام شبكى ابتداء من جنوب السالمية ، وحتى تلحق بالاحمدى والفحاحيل فى وسط جنوب دولة الكويت .

أما مدينة الدوحة فتمثل النظام الحلقي بصورة أكمل من تلك فى مدينة الكويت . وذلك راجع الى اختلاف علاقة المدينة وخط الساحل . فالكويت تحتل بروزا مثلث الشكل داخل البحر ، بينما الدوحة تحتل بطن الخليج المسمى باسمها والذي يمتد فى صورة قوس محدب تاركاً للمدينة كل ظهرها تمتد فيه دون حدود طبيعية تعوقه . ويتأكد احكام النظام الحلقي من نظرة واحدة الى مخطط الكتلة الرئيسية لعمران الدوحة .

وترتكز حلقات الدوحة على كورنيشها الضخم الموازى للبحر والممتد من قرب رأس أبو عبود فى الشرق الى الخليج الغربى فى شمال الكتلة الرئيسية للمدينة . ومن الكورنيش تبدأ الحلقة الأولى (الطريق الدائري الأول) عند

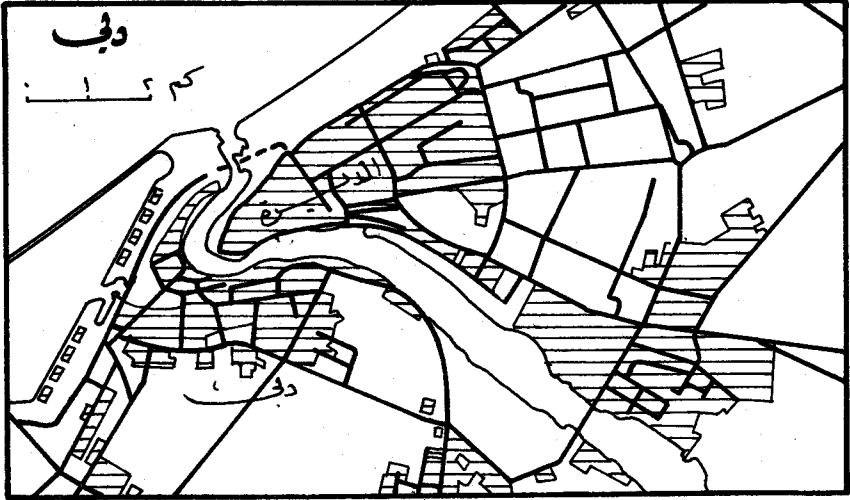
(١٥) حدود نواة مدينة الكويت تقريبية و مأخوذة عن مسودة جوية منشورة فى مجلة العربي ص ٩٢ عدد ٢٠٤ نوفمبر ١٩٧٥ .

منطقة الميناء الحديث للدوحة (حى المرقاب الشرقى) • وتحيط الحلقة الأولى بمعظم الأحياء القديمة والفرضة القديمة والحى التجارى والمالى والادارى الحديث ، وتنتهى الحلقة على الكورنيش فى منطقة البدع - غربى قصر الدوحة بقليل • وتحيط الحلقة الثالثة الآن بمعظم مدينة الدوحة ، وتشكل مع الجزء الأكبر من الكورنيش حلقة كاملة • وليس من المتوقع أن تمتد حلقة خارجية أخرى خارج هذا الطريق الدائرى الثالث ، وذلك لوجود ابنية مطار الدوحة شرقى الدوار الثالث مباشرة • ولهذا فإن الجزء الذى تم من الطريق الدائرى الرابع هو فى واقع الأمر طريق سريع يبدأ من طريق الشمال ويتقاطع، على التوالى ، مع طريق الغرب (الى منطقة بترول دخان) وطريق سلوى (المتجهة الى السعودية والامارات) وسوف يمتد ليلتحق بطريق الجنوب المتجه الى الوكرة ثم منطقة أم سعيد الصناعية ومرقا البترول •

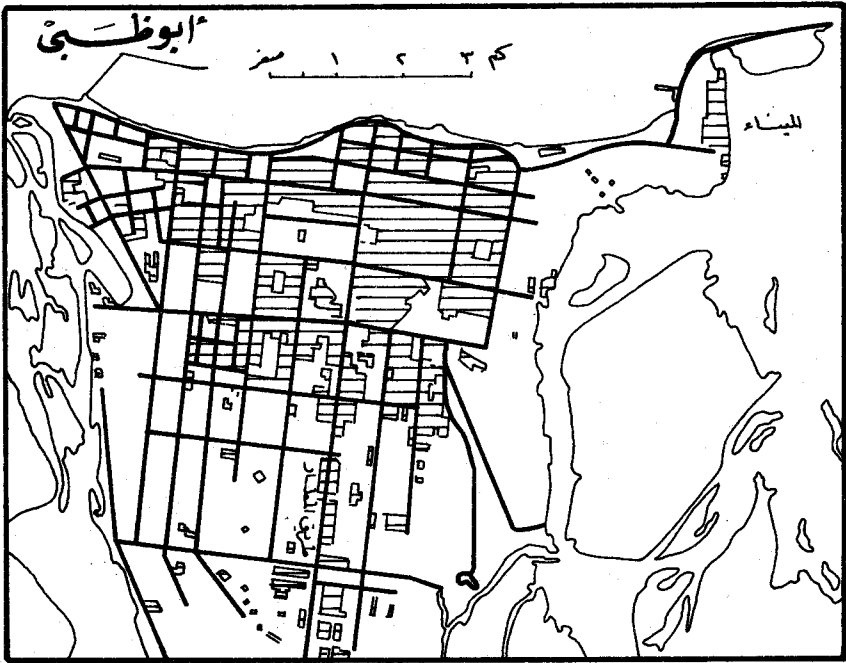
وإذا كان الشكل الحلقى واضح فى معظم الدوحة ، إلا انه ليس كذلك بالنسبة للامتداد العمرانى فى الأحياء الشمالية الغربية حيث تسود انماط قريبة فى عمومياتها من النظام الشبكى ، خاصة فى مدينة خليفة وفريق بن عمران • ولكن هناك عودة الى مخطط طرق الاقواس والمنحنيات مع المحاور الاشعاعية فى مشروع امتداد مدينة الخليج الغربى - وهى منطقة مكتسبة بآدم الجزء الضحل الغربى من خليج الدوحة •

وتمثل مدينة دبی شكلا حلقيا معدلا استجابة الى وجود الخور الطويل الضيق الذى يشطر المدينة الى قسميها - الديرة فى الشرق ودبي فى الغرب • ونتيجة للشكل المتوى الذى يأخذه مسار خور دبي ، فقد أصبحت خطة الديرة فى مجموعها أكثر شبها بالنظام المروحي ينبعث من قاعدة محدودة الاتساع ، ثم تأخذ المدينة فى الانتشار فى الاتجاهات الشرقية والجنوبية الشرقية • أما القسم المسمى دبی فيتخذ نمطا قريبا من الشبكة ، لكنها تنثنى لتوازى مسار الخور • وبواسطة الجسر الذى اقيم على الخور فى الطرف الجنوبى الشرقى من المدينة ، والنفق الذى يسير تحت فم الخور ، يكاد ان يكون الشكل الحلقى ، بصورة معدلة - هو خطة مجمع دبی المدينى بصورة اجمالية •

• أما الخطة الشبكية فتظهر بصورة مثالية فى مخطط مدينة أبو ظبى •



الخطة المروحية - مدينة دبي



الخطة الشبكية - مدينة أبو ظبي

ويقع معظم المدينة فى القسم الشمالى من جزيرة أبوظبى ، وهو القسم العريض من هذه الجزيرة التى تتخذ شكل الكمثرى ، رأسها فى الجنوب (وقد اقيم عليه جسر يربط الجزيرة بساحل الدولة) وقاعدتها فى الشمال فى مواجهة مياه الخليج المفتوحة . وقد استفادت المدينة من العرض النسبى للجزيرة فى قسمها الشمالى بنظام شبكى جيد يعتمد على طريق المطار كمحور للطريق الطولية ، يخترق المدينة من الكورنيش الى الجسر الذى يربط الجزيرة ببقية الدولة . وكان طريق المنهل (الذى يمر بقصر المنهل) وطريق زايد ، هما المحوران الأساسيين للشوراع المرضية . ويوضح مخطط أبوظبى المرفق كيف ان ضيق الجزيرة فى الجنوب قد ادى الى احداث تعديل فى خطة الشبكة . فبعض الشوارع بدأت تتحرف موازية بذلك ساحل الجزيرة الغربى . ونظرا لحدائة أبوظبى كمدينة كبيرة فانها تتشابه مع مدن المنشآت الصناعية فى الخليج ، فى انها تكاد أن تخلو من نواة سكنية قديمة مميزة الطابع (١٦) .

وقد اتبعت الشارقة فى مخططها العمرانى الجديد خطة الشبكة أيضا ، لكنها تختلف عن أبوظبى فى ان نواة المدينة القديمة مازالت باقية . وقد كانت مدينة الشارقة قديما مدينة مزدهرة ، ومن ثم كانت نواتها كبيرة . أما مدينة المنامة فان مخططها وان كان أميل للشبكة ، الا انه اتسم بالعشوائية فى أحيان كثيرة لوجود عدد من العقبات نذكر منها كبر مساحة المنامة القديمة والتداخل مع قرى قديمة كانت قائمة فى شبه الجزيرة الصغير الذى تحتله المنامة الآن (١٧) .

جوانب من مورفولوجية المدينة الحديثة :

ان غالبية الشكل العمرانى الحديث لمدين الخليج قد بدأ منذ نحو ربع قرن ، وتبلور واتخذ طابعه المميز الحالى خلال السبعينات . وفى ظل الازدهار الاقتصادى السريع المعاصر ، فان هذه المدن قد نمت فى ظل عصر السيارة

(١٦) يقال ان بقايا مدينة أبوظبى القديمة قد ازيلت مع التعميمات اللازمة ، لتسمح بتنفيذ خطة المدينة الجديدة دون عوائق .
(١٧) راجع محمد حلمى جعفر ص ٢٢٢ وما يندما فى مقال المضمن فى كتاب « دولة البحرين » منشورات معهد البحوث والدراسات العربية - القاهرة ١٩٧٥ .

كوسيلة احتكارية لنقل الاشخاص والسلع . ومن ثم فان اهم ما يميز مورفولوجية مدن الخليج تلك الطرق والشرابيين الطويلة التي توفر سيولة الحركة وسرعتها . وبالفعل فان في هذه المدن في مجموعها - بالمقارنة بكثير من مدن العالم المائلة لها في الحجم والمساحة - شبكة طويلة من الطرق المزدوجة السريعة ، وشبكة أطول من الطرق ذات الاتجاهين المرصوفة رصفا جيدا . وقد كان ذلك ممكنا بتوافر رأس المال الاستثمارى مع الطبوجرافيا المنبسطة والخالية من العقد التضاريسية .

وفي هذا المجال يمكن ان نعقد مقارنة لسيولة الحركة بين مخططي الشبكة والحلقة . ففي نظام الشبكة يتعرض المحسور الرئيسى الطولى أو العرضى (بمعنى أطول الطرق الطولية والعرضية وأكثرها تقاطعا مع غالبية الشوارع الأخرى) الى ضغط شديد لانه المدخل والمخرج للشوارع الأخرى المتقاطعة معه . وليس من هذا مهرب . وهو أمر شديد الوضوح مثلا فى شارع المطار أو شارع زايد فى مدينة أبو ظبي . بينما فى الخطة الحلقية يمكن استخدام حلقات متعددة أكثر سيولة والدخول مع المحاور الاشعاعية للطرق المتجهة الى مركز المدينة . وفى مقابل ذلك تقل سيولة الحركة داخل الحلقة الأولى من النظام الحلقى لأن كل الطرق المشعة تلتقى فى المساحة المركزية ، وتعرض لاختناقات الحركة ، بينما يوجد فى الخطة الشبكية اختيارات كثيرة للخروج من المنطقة المركزية .

وفى معظم مدن الخليج نظام « الدوار » أو « الصينية » عند التقاء الطرق الرئيسية ، ذات الحركة الكثيفة ، لتقليل من الحوادث ، وتنظيم المرور بدون اشارات ضوئية . وفى الاحوال العادية تقوم هذه الدوارات بتسهيل الحركة وتقليل الحوادث ، لكنها فى ساعات الحركة الكثيفة غالبا ما تحتاج الى شرطة المرور تجنبنا للاختناقات .

وايا كانت تجهيزات الطرق من حيث الاطوال والاتساع ووسائل تنظيم المرور فان الاعتماد الكلى على السيارة قد أدى الى نمو سريع لاعداد السيارات الخاصة والعامة والشاحنات وغيرها . وهو ما يترتب عليه مشاكل كثيرة فى انسياب الحركة ، وكاجراء تسهيلي حولت كثيرا من شوارع المنطقة المركزية الى طرق اتجاه واحد . ولكن نقص أماكن انتظار السيارات - وهو

واحد من الموضوعات التي يجب ان تنظر اليها مخططات التجديد المديني بعين الاعتبار - يؤدي الى اقتطاع مساحات من الطريق . وربما كان من الافق ، كواحد من الحلول المساعدة ، زيادة عدد سيارات النقل العامة - سيارات اجرة وباصات - كوسيلة لتقليل اعتماد الناس على سياراتهم الخاصة ، وبالتالي تخف الضغوط على شوارع المنطقة التجارية . لكن عدد سيارات الاجرة مجهد أو ينمو ببطء شديد ، فضلا عن ارتفاع رسم استخراج تراخيص سيارات الاجرة بطريقة تكاد أن تكون مانعة .

ولا شك في انه من المنطقي أن تكثر عدد حوادث الطريق مع كثرة اعداد السيارات . لكن الملاحظ أيضا ان النسبة المطلقة للحوادث ترتفع لتجاوزات كثيرة قد يكون بعض اسبابها كثرة الذين لم يحسنوا القيادة بعد .

ولسنا بحاجة الى أن نتكلم كثيرا عن اسواق مدن الخليج . فهي زاخرة بالمحال والبضائع وتشكل مركزا لجذب المتسوقين من مناطق كثيرة تمتد من الهند الى مصر ، وذلك للوفرة ولعدم وجود ضرائب جمركية على السلع . وبالرغم من تركيز الاسواق في المنطقة المركزية الا ان هناك اتجاهات جديدة يلخصها (أ) اتجاه الى مزيد من المخازن الكبيرة التي تجمع سلعا متنوعة في مساحات كبيرة ، ولهذا فان هذا النمط يجد متسعا له في الاماكن الجديدة العمران خارج الكتلة الرئيسية للمنطقة المركزية . (ب) اتجاه الى ظهور الحوانيت الصغيرة المتخصصة (بوتيك) التي تبيع سلعا محدودة النوع والكم لكنها ذات نزعة الى ذوق رفيع وسعر غال . وهذه الحوانيت تجدها متسعا داخل النواة القديمة حيث لا حاجة لها الى مساحة كبيرة .

أما مراكز الترفية فمازالت محدودة في معظم مدن الخليج . وهي غالبا مرتبطة بالفنادق الفاخرة المنتشرة في هذه المدن . ولاتزال الاندية الاجتماعية محدودة . ويمكن أن نستثنى من ذلك الكويت التي تنتشر فيها اعدادا لا بأس بها من المقاهي والاندية والمطاعم ودور السينما . ولعل الانتقال الحضارى التدريجي يولد فيما بعد مثل هذه الظواهر القائمة الآن في الكويت . وتقوم الصحف والمجلات التي تصدر في كل مدينة خليجية بدور هام في التثقيف العام . ولا يفوقها في ذلك سوى البرامج التليفزيونية التي اصبحت احدى الوسائل الهامة في الاحتكاك الحضارى الى جانب الحركة الكثيفة لأهل

الخليج في اتجاه بلاد العالم العربي والاوروبي .

وفي الختام يمكن ان نلخص التمايز العمراني القائم حالياً بين مدن الخليج بمقارنة خط الافق لكل مدينة . فالكويت وأبو ظبي ، والى حد كبير الشارقة ، نماذج جيدة لسيطرة العمائر العالية على خط أفق المدينة . بينما تتخلل العمارات المتناثرة مساحات كبيرة من الافق المنخفض ، الذي تكونه البيوت والفيلات ذات الطابق أو الاثنين في مدينة الدوحة . وتجمع مدينة دبي بين هذين النمطين بصورة متوافقة .