

العنوان:	التركيب الداخلي لمدينة الكويت بالمقارنة مع نماذج تراكيب المدن دراسة في جغرافية الحضر
المصدر:	مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية
الناشر:	جامعة الكويت - مجلس النشر العلمي
المؤلف الرئيسي:	المنيس، وليد عبدالله عبدالعزيز
المجلد/العدد:	س 19, ع 73
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	1994
الشهر:	أبريل / ذو القعدة
الصفحات:	19 - 57
رقم MD:	52369
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	HumanIndex, EcoLink
مواضيع:	المجتمع الحضري، الكويت، المدن، التخطيط العمراني، العمارة، النمو العمراني، جغرافية الحضر، الدراسات المقارنة
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/52369

التركيب الداخلي لمدينة الكويت بالمقارنة مع نماذج تراكيب المدن دراسة في جغرافية الحضرة

د. وليد عبد الله المنيس

مقدمة :

نظرا للتدفق البشري المتسارع نحو المدن والحواضر، فقد أثر ذلك على أشكال المدن وتراكيبها الداخلية ومنظورها العام، فظهرت الحاجة إلى وسائل يمكن من خلالها تصنيف المدن وتقريب صورتها للباحثين والمتخصصين، وكان من أسير هذه الوسائل وأقربها، ما اصطلاح على تسميته «بالناذج» على اختلاف انواعها ومقاصدها، «فالنموذج» أو الانموذج عبارة عن «تصغير للحقيقة وإيجاز لها» وجعلها في المتناول حتى يسهل دراسة الواقع من خلال النظر إليه، وهو على انواع واشكال عديدة. ومثلما طورت العلوم الاجتماعية والحضرية نماذج متعددة، كان «لجغرافية الحضرة» نصيب في تطوير نماذج خاصة بها، أو معالجة نماذج طورتها علوم أخرى وتسخيرها لحاجة البحوث الخاصة بالدراسات الجغرافية الحضرية.

وبالمثل كان «لمدينة الكويت» نصيب وافر من التبدل والتطور الحضري، خاصة بعد اكتشاف النفط وبداية عهده التنموي، فقد تحولت مدينة الكويت كنتيجة لذلك، ولعوامل أخرى، إلى مدينة مغايرة لما كانت عليه قبل اكتشاف النفط، عندما كانت مدينة عربية اسلامية متأثرة بعوامل البيئة المحلية - ولما تغيرت المؤثرات بعد اكتشاف النفط احتاجت مدينة الكويت إلى دراسة مستفيضة لتركيبها الداخلي والتعرف على سماتها عن قرب ومحاولة استخلاص نماذج خاصة بها. او تصنيفها ضمن نماذج أخرى ان أمكن ليسهل على المخطط والباحث دراستها وفهم طبيعتها الحضرية، لهذا وذاك تحاول هذه الدراسة أن تدرس منظومة من النماذج الحضرية وتحليلها، وفي الوقت نفسه، تحاول أيضا ان تتعرف على موقع مدينة الكويت بين هذه النماذج. بناء على ذلك قسمت هذه الدراسة إلى قسمين رئيسيين يعالج القسم الأول موضوع نماذج تراكيب المدن. أما القسم الثاني فيعالج التركيب الداخلي لمدينة الكويت بالمقارنة مع نماذج تراكيب المدن.

* أستاذ مساعد - قسم الجغرافيا - جامعة الكويت.

هدف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى متابعة ثلاث قضايا :

الأولى : التعرف على «النماذج» وأنواعها، وبداية دخولها الى جسم «جغرافية الحضر».

الثانية : دراسة أنواع النماذج التي طبقت على مدن العالم وسماها العامة وتصنيفاتها .

الثالثة : دراسة مدينة الكويت دراسة مفصلة ومستفيضة مع التركيز على المخطط الهيكلى لعام ١٩٥٢ لمدينة الكويت، ومحاولة مقارنتها مع النماذج السابقة، والخلوص إلى مشابقتها مع ما سبق من نماذج، أو باثبات أن لها حالة خاصة يمكن أن تصنف على أنها نموذج قائم بذاته .

فرضية الدراسة وأسلوبها :

بالنظر إلى طبيعة هذه الدراسة والتي تتبع الأسلوب التحليلي المقارن من منظور جغرافية الحضر والجغرافية الاجتماعية Urban and, Social Geography من خلال استعراض للنماذج والأعمال السابقة في هذا المجال، فانها تتعامل مع قضية مستمرة ومطرودة التغير، وذلك من خلال ما يطرأ من تبدلات على تراكيب المدن بأثر العوامل المتجددة. ولهذا فإن تحديد فرضية دقيقة بحيث لا يحتمل الموضوع غيرها أمر ليس بتلك السهولة. ومع ذلك لا تمنعنا كل هذه المداخلات من افتراض قضية تحتمل الواقع إلى حد كبير. وهى «أن مدينة الكويت تشابه مع مدن الدول غير الصناعية» من حيث بنيتها الداخلية وتركيب قطاعاتها الوظيفية المكانية بصفة عامة، ولكن في الوقت نفسه، فإن «المدينة الكويت» سماتاً تميزها عن مدن الدول غير الصناعية ويمكن أن تصنف على أنها «مدينة غير صناعية ذات دخل مرتفع»، تشبه مثيلاتها في دول الخليج النفطية، أن تدفق العوائد النفطية على هذه المدن قد جذب مؤثرات جديدة إلى جسمها، ودفعها إلى تبنى خططا حضرية ذات سمات غربية أو أوروبية، أعدتها مكاتب استشارية أوروبية، فانعكست هذه الخطط على تركيبها الداخلى الحضري الذي خرج عن منظومة «المدن في الدول النامية» إلى حد لا يستهان به. وإنه إذا استمرت هذه المؤثرات على نفس المنوال فسوف تطور نمودجا خاصا بها وبمثيلاتها من تشابه معها بالسمات الحضرية.

أهم الدراسات السابقة في هذا المجال :

لعل من أهم الدراسات في هذا المجال وعن الكويت خاصة، أو التي تتصل بموضوع

الدراسة بصورة مباشرة تلك الدراسة التي قام بها «هل Hill»، وهي خاصة بموضوع التوزيع الاجتماعي والوظيفي للعمالة والسكان، واستخدم فيها أسلوب التحليل العاملي - Factor Analysis وقد ظهرت دراسته في البداية في كتاب بعنوان: - Kuwait Urban and Medical Ecology عام ١٩٧١ بالمشاركة مع "G. French"، كما صدر له مقال آخر يعالج نفس الموضوع بعنوان Segregation in Kuwait في كتاب Social Patterns in Cities، من تحرير Clark, B. & Gleave, M. عام ١٩٧٣. وهناك دراسة «لخالد العنقري»، بعنوان «البيئة العاملية للمدينة العربية»، حيث استخدم أسلوب التحليل العاملي، والتحليل الاجتماعي على مدينة الكويت، في «رسائل جغرافية»، العدد ٦٨، أغسطس عام ١٩٨٤. من جانب آخر هناك دراسات أخرى لكنها موسعة وتعالج موضوع «التحضر في دول الخليج»، أو «النمو الحضري في دول الخليج»، وتشير إلى خطط مدن الخليج بصورة أو بأخرى لكن بمنظور إقليمي موسع أكثر من المقالات المتخصصة. أما البحوث في اللغة الأجنبية من نتائج المدارس الغربية، فهي كثيرة ويمكن الاطلاع على بعض العناوين التي استعانت بها هذه الدراسة.

لعل من أبرزها كتاب من تحرير لارى بورن L. Bourne في السبعينيات بعنوان «التركيب الداخلي للمدن»، ضم في طياته مقالات لأسماء معروفة في مجالات دراسات المدن من الداخل مثل موردي Murdie من المدرسة الكندية، وبيري Berry من المدرسة الأمريكية، إضافة إلى مقالات لواضعى النماذج. وهناك كتاب لجونز وإيليس Johns & Eyles يظهر فيه منهجية الجغرافية الاجتماعية في التعامل مع هذه الظواهر في نهاية السبعينيات وهناك أيضا، كتاب لـ: Potter في التسعينيات بعنوان «التحضر في دول العالم الثالث»، وآخر، لـ: Law «لو» في «سميث» Smith، وفيه تحليل جيد لنماذج تراكيب المدن، بعنوان «جغرافية اتخاذ القرار»، في التسعينيات أيضا.

أولا: نماذج تركيب المدن:

ولعل من أبرز من استخدم النماذج وتعامل معها جملة وتفصيلا في كتاب خاص بها هو إيزارد Isard، في كتابه المشهور «علم الاقليميات او العلم الاقليمي» Regional Science. بل ويتفق المتخصصون انه هو الذي طور علم النمذجة الاقليمية خاصة من المنظور الرياضى، وذلك في منتصف السبعينيات.

ويتطلب الحديث عن التركيب الداخلي لمدينة الكويت التعرف على نماذج تراكيب المدن والاطلاع عليها عن قرب، لأن ذلك من شأنه ان يسهل فهم طبيعة البنية الحضرية الداخلية لمدينة الكويت وأوجه نموها وتطورها الحضري ومؤثراته، ومن ثم سييسط عملية اجراء المقارنات

والتحليل، وإطلاق القوانين العامة، التي تميز المدن عن بعضها البعض بحسب خاصية كل مدينة أو كل منظومة مدينة لها قاسم حضري مشترك .

١ - تعريف النموذج :

لقد ساهم رواد الدراسات الحضرية في وضع نماذج لتركيب المدن من الداخل ، وذلك بعد طول تأمل وتمحيص على فترات طويلة ، ولما كان هؤلاء ، أعنى رواد الدراسات الحضرية ينتمون إلى مدارس اقتصادية واجتماعية وجغرافية ذات مشارب مختلفة وأولويات متباينة ، فإن المحصلة كانت لصالح المدن التي لم يعد موضوعها وهيئاتها وبنياتها حكرا على تخصص دون آخر ، بل غدت مفتوحة تطرق من أبواب متعددة مما جعلها في المتناول .

ولقد زاد من قربها ان طورت النماذج والنمذجة Modelling & Models والأخيرة عبارة عن خطوط عامة وأسس يقوم عليها بناء النماذج . ويعرف النموذج بأنه «عبارة عن تمثيل للحقيقة» ، أو هو «صورة مبسطة وعامة عن أهم سمات الواقع» فهو يلخص الحقيقة ويقرب صورتها إلى الذهن ، ويسر فهم سلوك أو حالة الظاهرة المدروسة بطريقة تعجز الوسائل الأخرى عن تقريبها ، ولهذا يفهمها «المتخصص» و«العامي» ما لم تحتوى على مطالب سابقة ولاحقة (١) .

٢ - أنواع النماذج :

والنماذج Models ، تقسم إلى أنواع عديدة منها النماذج النظرية المختصرة - Abstract Mod- els ، ومنها النماذج الطبيعية Physical Models . أما النماذج النظرية فهي أما رياضية كالمعادلات ونحوها ممثلة بالأشكال البيانية والعلاقات الرياضية والرقمية ، أو رسومات وأشكال تبسط الظاهرة المدروسة وتقريبها للدارس ، وهي التي نحن معنيين بها في هذه الدراسة كنماذج تركيب المدن . أما النماذج الطبيعية ، فهي مجسمات مصغرة عنها قبل أن تقوم على المكان المخصص لها ، وهي عبارة عن مجسمات مصغرة ذات أبعاد ثلاثة يراها المخطط الممول والمسؤول والمتنفع ويأخذ صورة مسبقة مصغرة عنها قبل أن تقوم على المكان المخصص لها ، ومنها النماذج الكرتونية أو الخشبية أو البلاستيكية ونحوها المصغرة والمجسمة للمشاريع (٢) . وهذه ليست مما يعيننا هنا فهي أقرب للهندسة منها لجغرافية الحضر ، رغم اهتمام الجغرافي عموما والجغرافي

(1) Field, B. & Macgregor, B. 1987, "Forecasting Techniques, Hutchinson: London. see also, Herington, J. 1989, "Planning Processes: An Introduction for Geographers., Cambridg University Press: Cambridge, see also, Lee C. 1973," Models in Planning., Pergamon: London, PP. 1 - 18.

(2) Lee, G.1973, PP. 1 - 18, 113 etc.

الحضري خصوصا بدراسة الأثر المكاني للظاهرة .

وبحكم «الاشتباك القسري» بين العلوم الاجتماعية والانسانية ، لم تجد جغرافية الحضر بدا من الدخول في خضم ذلك التلاحم الفكري والمنهجي فأفادت واستفادت ، ونظرت إلى النماذج وقلبتها ووضعتها على الميزان الجغرافي في فرعه البشري بالطبع ، فأخذت ما ينفعها ويمدها بأسباب الاستمرار وصرفت النظر عما لا صلة له أو لا حاجة في التطرق إليه . ومعلوم إن لجغرافية الحضر أسبقية راسخة القدم في النماذج كان من أبرزها عمل «كريستالر» الألماني في «المحلات المركزية» . هذا النموذج اعنى الذي وضعه كريستالر كان ايدانا بدخول النمذجة الرياضية التي قربت صورة المدن من الداخل ، ووضحت علاقاتها الاقليمية ، ويسرت فهم التدرج المركزي لنمو المدن في الدراسات الجغرافية الحضرية .

يبدو أن طلائع الإستعانة بالنماذج قد بدأت منذ الخمسينيات ، عندما جرت محاولات لتخطى المنهج الوصفي الاستقرائي Inductive Approach ، بالاستعانة بطرق استدلالية De-ductive Approach واستنتاجية لتأويل الظواهر الحضرية . وكان من نتائج هذه المحاولات ، أن تغلغل في جسم جغرافية الحضر منهج جديد هو منهج النمذجة بناء النماذج مع مطلع الستينيات ولقد توغل منهج النمذجة في جغرافية الحضر عبر مجالين هما :

الأول : مجال دراسة الموقع الحضري .

ثانيا : مجال دراسة التركيب الاجتماعي الداخلى والبناء الحضري للمدن .

والثاني هو مجال هذه الدراسة التي بين أيدينا . ولقد كان للمدرسة الألمانية الدور الريادي البارز كالعادة في إظهار دراسات «الموقع الحضري» كما كان لها سبق في دراسة «مورفولوجية المدن» Morphology خاصة تركيبها الداخلى ، وذلك عن طريق التركيز عليه وعلى شكلها العام وخطتها الداخلية . كما كانت المدرسة الألمانية رائدة أيضا في بناء النماذج الأولى الخاصة «بالموقع الزراعي» و«الموقع الصناعي» و«الموقع الحضري»(١) .

«الموقع الزراعي» كان من عمل «فون ثونن» Thunen عام ١٨٢٦ في نموذجة المعروف باسم «المدينة المنعزلة» ، وذلك حينما أثبت في نظريته أن للموقع أثر لا يقل في الربح الاقتصادي عن خصوبة الأرض ، فكما ينخفض العائد الاقتصادي من الإنتاج الزراعي إذا قلت خصوبة التربة ، فان السلع تعطي ريعا اقتصاديا منخفضا بدرجة تزداد حدة كلما زاد البعد عن أسواق

(1) Clark, D, 1982, "Urban Geoprephy", Croom Helm: London, PP. 9 - 14.

التصريف . كان نموذجه نتيجة لذلك مقسما إلى نطاقات أو حلقات ، كل حلقة تستغل بغلة زراعية تزداد حاجتها لسرعة التصريف بقدر ما تعطيه من ريع مرتفع كلما قربت من السوق كمنتجات الحليب ، بينما في المقابل تكون الحلقات البعيدة عن المركز مستغلة بغلات تتحمل النقل الطويل والتخزين الطويل الأمد كالحبوب والأخشاب . وبالرغم من بساطة العوامل المؤثرة في فرضية هذه النظرية نظرا لبساطة وسائل النقل ووسائل الحفظ والتعليب ، فقد أعطت تأويلا مقبولا للموقع الزراعي الأنسب وأثبتت ان للنماذج دور بارز في تقريب الظواهر الحضرية الاقتصادية ، وبالمثل ، فإن للمدرسة الالمانية دور بارز في «الموقع الصناعي» عند «فيبر» Weber عام ١٩٠٩ ، حيث أن تكلفة النقل والانتاج والمواد الخام تحدد موقع الصناعة الأنسب ، فكلما كان نسبة المادة في خاماتها عالية كلما أثر ذلك على حجم المنتج النهائي وبالتالي على تحديد موقع الصناعة فاما أن تكون بالقرب من خاماتها ، أو بالقرب من السوق ، أو بالقرب من المواد المضافة وذلك باستخدام معادلة «نسبة المواد» .

ولا يقل دور المدرسة الالمانية في النماذج عن دورها أيضا في «الموقع الحضري» ، وذلك عندما وضع «كريستالر» Christaller عام ١٩٣٩ نظرية «المحلات المركزية» أو «الموقع الحضري» ، التي انتهت إلى أن التوزيع الحضري للمدن يتخذ شكلا سداسيا ، تتدرج أحجامه سعة أو ضيقا بحسب التدرج الحجمي للمحلة التي تبدأ كقرية صغيرة ، وتنتهي إلى مدينة كبيرة ، وذلك عبر تداخل سداسي هندسي للمدن بحيث يتسع نطاق أو مجال السداسي كلما كانت القوة المركزية للمحلة أقوى أو أكبر ، لهذا فان المجال الحضري للبلد الصغيرة أصيق من المجال الحضري للمدن الكبرى . وهذا النموذج البارز يعطي للجغرافيين الحضريين إذنا بالدخول في «متدى النماذج» الذي يتلقى بين الحين والآخر نموذجا أو جملة من النماذج المفسرة والمقربة للظواهر الحضرية وغيرها ، ويحولهم أيضا النظر في النماذج التي وضعتها العلوم الأخرى حتى التي لها صفة علمية رياضية بحته احيانا ، مثل قانون الجاذبية الذي تولد عنه نموذج الجاذبية Cravity Model الذي يفسر أنماط التجاذب بين المدن بحسب حجمها السكاني والمسافة القائمة بينها . وأصل هذا النموذج مأخوذ من العلوم الطبيعية كما عند «نيوتن» ، الذي بنى نظريته على أن الجذب القائم بين جسمين ، مبني على كتلتها ومربع المسافة بينهما .

هذا الاستطراد السابق الذي لا تقوم الدراسة الابه ، يعد توطئة واستهلال ضروري لاستعراض النماذج الحضرية التي ظهرت فيما بعد ، وهي الأقرب إلى فهم البنى الداخلية للمدن المعاصرة ، ونعني بذلك النماذج التي وضعت إما على أساس دراسات مكثفة على مدن مختارة ،

أو بعد دراسة منظومة مدن في إحدى القارات للخروج بنتائج وأحكام عامة على المدن حسب موقعها بين قارت العالم، أو إلى أسس التنمية كمدن «العالم النامي»، ومدن «العالم المتقدم»، وغير ذلك من معايير النمذجة كما سيأتي.

وسيكون حديثنا بادئ ذي بدء عن «نماذج مدن أمريكا الشمالية»، التي تعرف ايضا «بالنماذج الكلاسيكية».

نماذج «برجس» و«هويت» و«اولمان» و«هاريس» لمدن أمريكا الشمالية.

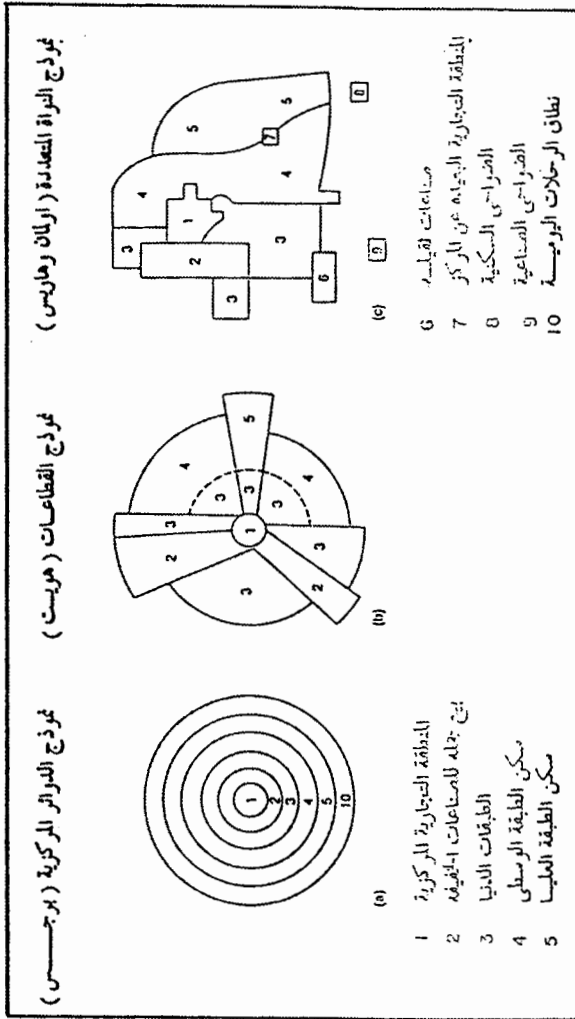
أ- نموذج الدوائر المركزية (١) THE CONCENTRIC - ZONE MODEL

واضع هذا النموذج هو «برجس» E.Burgess سنة ١٩٢٥، وقد استنتجه من دراسة لمدينة شيكاغو في الولايات المتحدة الأمريكية، ولهذا يعد نموذجا لمدن أمريكا الشمالية. وهو لم يأت من فراغ بل استفاد من نماذج سبقته كنموذج «ثونن» الذي أشرنا إليه آنفا، واستفاد أيضا من النموذج الذي كان يعرف باسم نموذج «هرد» أو «النمو المركزي والمحوري»، الذي وضعه «هرد» Hurd عام ١٩٠٣، والذي بناه على أساس ان المدن تتشكل بنيتها الداخلية بأثر عاملين، الأول عامل مركزي هو القوة المركزية الاقتصادية التي مصدرها مراكز المدن، والعامل الثاني عامل المواصلات وخطوطها. ويكون أثرهما مختلف على المدينة فبينما يعمل الجذب المركزي على تشكيل حلقات حول المركز للإستفادة من آثاره الاقتصادية، يعمل أثر المواصلات وخطوط تصريف على سحب هذه الحلقات على امتداد خطوط النقل فتتمو المدينة باتجاهين، اتجاه حلقي الى حد معين حين ينتهي اثر الجذب المركزي، واتجاه محوري نحو خطوط المواصلات فينتج لنا مدينة اشبه بنجم البحر.

لقد تصور «برجس» بعد دراسته المستفيضة لشيكاغو ان النمو الحضري يتشكل على صورة نطاقات حلقيه وظيفية Functional Zones. كان برجس متأثرا على ما يبدو بالعوامل الايكولوجية القائمة على مبادئ التعاقب والتسلسل Principles of Succsion، وكان ذلك شائعا في العشرينيات آنذاك بأثر المدرسة الايكولوجية الأمريكية، أو «مدرسة شيكاغو الايكولوجية»، التي صاحبها إدراك بأن السكان في المدن يتوزعون على شكل نطاقات أو أنماط Patterns، فجاء برجس بنموذجه كولادة طبيعية في بيئة ترحب به وتدعو إلى تبني الايكولوجيا الوظيفية بالمدن (١).

(1) Murdie, R.A. "The Social Geography of the City", In Larry Bourne, (ed). Internal Structure the city, 1971, PP. 279 - 290.

فكما يبدو من الشكل رقم (١) ان المدينة التي درسها انتهى بها إلى تصور حلقات تدور حول المركز كل حلقة يشغلها استعمال وظيفي معين يصاحبه تدرج اجتماعي . فالحلقة الأولى تمثل «المنطقة التجارية المركزية»، التي هي بؤرة النشاط التجاري في المدينة، ينتهي اليها وتلتقي عندها خطوط المواصلات الرئيسية، فهي القلب النابض الذي تتركز فيه المصارف والمؤسسات المالية والشركات الكبرى ومكاتبها والمؤسسات الاقتصادية الأخرى، وبالتالي فهي تشكل أعلى



منطقة من ناحية سعر الارض للقدم المربع وأعلها ريعا أيضا، ويكون استعمال الاراضي فيها مكتظا يعرض بالنمو الرأسى مكونا مباني عالية الارتفاع متعددة الطوابق تشغلها هذه المؤسسات المالية، والمكاتب الإدارية الكبرى، والفنادق الكبرى، كما يتوقع ان يكون السكان فيها خليط من أجناس متعددة. ويلتصق بها حلقة اخرى هى «الحلقة الانتقالية»، التي تقع بين الحلقة المركزية والحلقة الثالثة، حيث تسودها مباني قديمة متدهورة، وتختلط فيها استعمالات الارض ما بين الاستعمال الرأسى والأفقى، ويظهر عليها سوء الاستخدام والبعد عن المظهر الجمالى، كما تشغلها المحلات القديمة، ويسكنها طبقة سكانية من الفئة العاملة من ذوي الدخل المحدود من عمال الصناعة والاستخدام، في مساكن متدهورة آيلة للسقوط هاجروا إليها طلبا لانخفاض الاجيار فيها، ولتخفيض تكلفة النقل من وإلى مقار عملهم التي توجد في المركز غالبا. وقد لاحظ بعض من استقرأ نموذج برجس ان هذه الحلقة تشغل «الحلقة الثالثة» من نموذج والبعض قال انها ما بين الأولى والثانية هو الأصح.

وفي الشكل رقم (١)، نرى ان الطبقات أو التدرج الإجتماعى المكاني يتغير بالبعد عن المركز، أى نبدأ بالرتبة المنخفضة الدخل، يليها المتوسطة ثم يليها العالية، وهو ما يهنا هنا في التعرف على نماذج التركيب الداخلى للمدن التي تقع في الدول الصناعية كالولايات المتحدة، وفي مدينة لها صيتها الصناعى المعروف كشيكاغو. وبالرغم من تحسن الأحوال بالبعد عن المركز نحو الأطراف فإن سعر الأرض يظل مرتفعا في المركز، ويقل كلما ابتعدنا عنه مهما ظهر على المباني من آثار القدم وسوء الاستعمال.

ولقد واجه هذا النموذج نقدا كبيرا رغم جاذبيته واسبقيته، فمن ذلك انه مبنى على مدينة واحدة فقط هي شيكاغو، ومنها أنه لا يمكن تصور الحلقات مرتبة هذا الترتيب الهندسي بحيث أن تخطى أي حلقة يعد انتقالا إلى غيرها بقفزة أو خطوة، ومنها أنه لم يعط لعامل المواصلات أي اعتبار، خاصة وانه يغير الدوائر ويحولها إلى محاور، كما أنه لم يعط للتضاريس اعتبارا مما يجعل نمودجه صالحا للمدن المسطحة المنبسطة، وعلى أية حال فإن دراسته قامت على دراسة حالة مشاهدة. وما هو جديد بالذكر، ان المدينة التي درسها لم تكن تامة التحلق بل كانت تقطعها بحيرة «متشجن»، وبذا فإن نمودجة في الحقيقة نصف دائري او نصف دوائر مركزية أكملها فراغيا أو نظريا عندما طور نمودجه فيما بعد. وعموما يمكن القول بان هذا النمودج قد أعطانا فكرة واضحة لنمط التوزيع السكانى والاستخدام الوظيفي في المدن التي تقع في الدول الصناعية المتقدمة، ويصلح للمقارنة مع غيره من النماذج الأخرى.

ب- نموذج القطاعات THE SECTOR MODEL :

وضع هذا النموذج «هومر هويت» Hoyt عام ١٩٣٩ ، وأطلق عليه نموذج القطاعات كما يظهر في الشكل رقم (١)، حيث يمكن التعرف على الاختلاف الذي يظهر في هذا النموذج بالمقارنة مع نموذج الدوائر المركزية سابق الذكر.

لقد اعطى «هويت» لعامل المواصلات دورا فعالا في نمودجه جعله كفيلا في تبديل الشكل الدائري المنتظم الى نموذج يضم قطاعات متلاصقة تختلف حجما وشكلا وامتدادا، ولقد اكد ذلك في بحث آخر قام به في الستينيات حيث أقامه على بيانات احصاء ١٩٦٠ في الولايات المتحدة. ويتفق «هويت» مع «برجس» بوجود المركز في مكانه وبأثره في الجذب الاجتماعى والاقتصادي، إلا أنه يختلف معه في بقية القطاعات إلى حد كبير. كما يتفق معه في التوزيع الطبقي أو التراتب الاجتماعى من حيث ان الفئات المنخفضة الدخل تقترب من المركز، يليها المتوسطة ثم العليا. لكن الاختلاف في أن الفئات العالية الدخل وبأثر عامل النقل خاصة السيارة قد سحبت هذه الطبقة نحو الأطراف، وفي الوقت الذي حافظت على صلتها بالمركز. والحال نفسه عن الطبقة الدنيا والمتوسطة، حيث شكلتا امتدادا طويلا شمال وجنوب المركز، ولا انفصال عنهما في الوقت نفسه. وهناك من يقول، أن بعض المساكن التي تقطنها الفئات المتوسطة الدخل كانت أصلا للفئات التي هجرتها نحو الاطراف، وفي الوقت نفسه ما كان سكنا للفئات المتوسطة، قد شغلته الفئات المنخفضة الدخل، وربما يحدث أحيانا أن يسكن بعض الفئات الغنية في الشقق الفخمة التي تقام في مراكز المدن ذات الإيجار المرتفع جدا.

ولقد وضع «هويت» أسسا عامة لنمودجه تعد سببا في تشكيلة، منها مثلا: قوله إن كل منطقة تبدأ بإيجار مرتفع فانها تجذب إليها فئات من نفس الدخل، والحال نفسه يقاس على الفئات الأخرى. ومنها أيضا ان سكن الفئات الغنية، يقوم على طول خطوط المواصلات الفعالة لأنها تفضل السكن المريح البعيد والمتصل بالمركز حتى لو ارتفعت تكلفة النقل. ولقد واجه نمودجه نقدا أيضا، فمن ذلك انه صب نمودجه على الاستخدام السكني، ومنه انه لم يعط أسبابا ومبررات واضحة عن كيفية تشكل كل قطاع، ومنها انه بنى نمودجه على مدن حديثة النشأة رغم كثرة عددها، ورغم كل ما قيل فانه قدم لنا نمودجا جديدا يعطى صورة اخرى للبنية الداخلية للمدن في الدول المتقدمة (١) خاصة في أمريكا الشمالية.

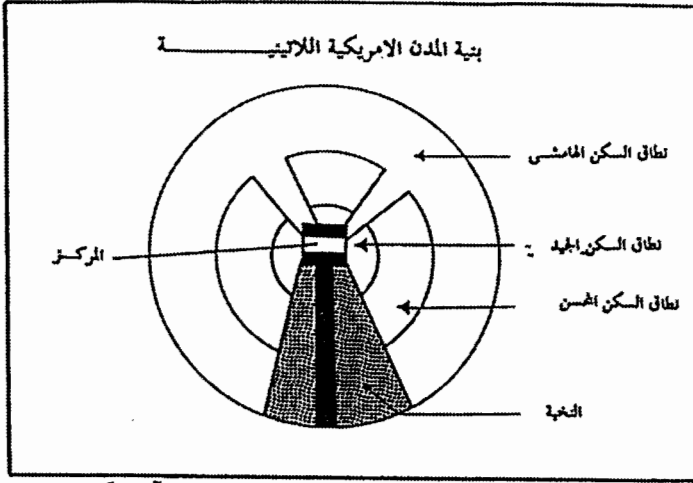
(1) Murdie, R.A. "The Social Geography of the City," see also, Homer Hoyt, "The Structure And Growth of Residential Neighbourhoods in American Cities," (Washington, D.C., Govt. Printing Office, 1939).

ج- نموذج النوى المتعددة THE MULTIPIE-NUCLEIMODEL :

واضع هذا النموذج كل من «هاريس» و«أولمان» Harris & ullman عام ١٩٤٥ ، وكان قد سبقهم في وضع أصول هذا النموذج هرد ومكنزي Hurd & Mckenzie إلا انه اشتهر باسم «أولمان وهاريس» الذين وسعوا النموذج ووضحوه . يقوم هذا النموذج على أساس أن التركيب الداخلى للمدن يمكن أن يضم استعمالات وظيفية تتوزع حول عدة مراكز بدلا من مركز تجاري واحد ، كما يظهر في الشكل (١) ، وثانيا أن المركز التجاري الرئيسي ليس بالضرورة ان يكون موقعه في القلب بل قد يكون بعيدا عنه أي نحو الأطراف ، وثالثا ان المراكز الواقعة داخل المدينة المتعدد وتؤدي وظائف مختلفة فهناك مركز صناعي ، ومركز تجاري ومركز تعليمي او تجارة جملة . . . الخ . لهذا فإن النمطية الايكولوجية التي ظهرت في النماذج السابقة لانجدها في هذا النموذج المتعدد المراكز، ويلتقى مع النماذج الاخرى بصورة أو بأخرى من ناحية توزيع الرتبة او المكانة الاجتماعية والاقتصادية ، حيث لا تزال الفئات العالية الدخل والمتوسطة ابعد نسبيا من المركز، بالمقارنة مع الفئات ذات الرتبة الأدنى .

بهذا يظهر لنا صورة التركيب الداخلي للمدن في أمريكا الشمالية وفي الولايات المتحدة على وجه الخصوص ، في فترة جيل كامل تقريبا منذ العشرينيات حتى الستينيات ، إذا أخذنا في الإعتبار الإضافات والاستدراكات التي ألحقت بهذه النماذج من قبل واضعيها .

(١٣)



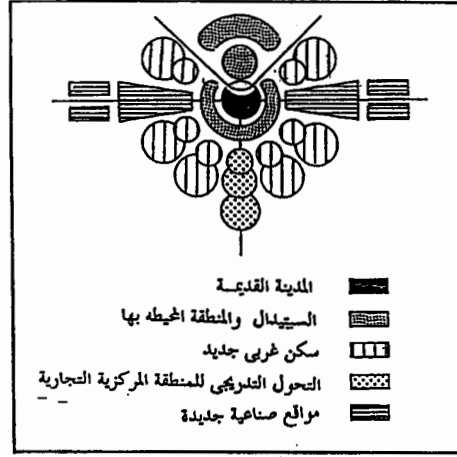
شكل (٢) نموذج جرفن وفورد لمعدن امريكا اللاتينية
المصدر: Potter, R. 1992, "Urbanization in the Third

د- «نموذج جرفن وفورد لمعدن امريكا اللاتينية»، Griffin & Ford :

ظهرت محاولات لاستخلاص نماذج جديدة طبقها الدارسون على مدن مختارة في «أمريكا اللاتينية»، كما هو الحال في الدراسة التي قام بها الجغرافيان «جرفن» و«فورد» Griffin & Ford عام ١٩٨٠ على مدن مختارة، مثل «ليما» Lima في بيرو، وبوجوتا Bogota في كولومبيا، وكراكاس Caracas في فنزويلا. وانتهى الباحثان إلى تصور نموذج عام General Model لمعدن امريكا اللاتينية يظهر في الشكل رقم (٢).

فلو تأمل أحدنا الشكل لوجد أن النخبة تتصل بالمركز التجاري عن طريق قطاع يمتد على جوانب الطريق الرئيسية التي تربط الأطراف بالمركز، حيث يقع على امتداد هذا الطريق «أحسن المحلات، المسارح، المكاتب الكبرى، المطاعم، المتاحف، الحدائق العامة، حدائق الحيوان» على حد قول واضع النموذج (٦).

والتأمل لنموذج «جرفن» و«فورد»، يرى انه يتقارب كثيرا مع نموذج «القطاعات» الذي وضعه «هويت»، عام ١٩٣٩ حيث ترتبط الفئات ذات الدخل المرتفع بالمركز بقطاع ممتد من القلب الى الأطراف بسبب انهم يميلون الى السكن في مناطق اكثر سعة ورحابة، حتى لو تحملوا تكلفة النقل نظرا لأنها لا توضع في الاعتبار لوجود السيارة الخاصة، وحتى لو زاد التزاحم في ساعات الذروة في الذهاب والإياب من العمل، وهو نفس الحال الذي انتهى إليه «جرفن» و«فورد» في المدن اللاتينية المختارة.



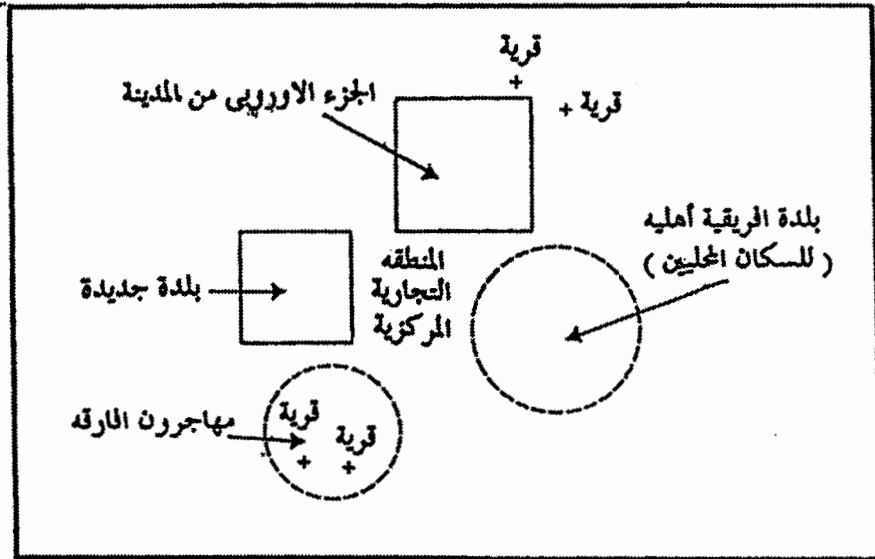
شكل (٣) نموذج اسماعيل ، لمدن افريقيا
 المصدر Law, N. & Smith ,D.1991" Decision Making Geography,p.196

هـ- نموذج «اسماعيل» ISMAIL، ونموذج «كلارك» CLARK لمدن افريقيا:

وفي محاولة أخرى، ولكن على مدن أفريقية، حاول كل من اسماعيل عام ١٩٧٢ وكلارك عام ١٩٧٥، كل على حده لوضع نموذج للمدن الأفريقية، وكل منهما قد وضع في اعتباره تصورات واعتبارات خاصة كما هو معهود. فأما بالنسبة لاسماعيل فقد أراد بنموذجه على ما يبدو أن يقدم تصورين او صورتين، الأولى اتجاهات النمو الحضري في المدينة الافريقية، والثانية بنية النمو الحضري فيها(١). وقد قام بدراسته على مدن شمال افريقيا فخرج بهذا النموذج العام الذي يظهر في الشكل رقم(٣).

وبالنظر الى هذا النموذج، يرى المتأمل ان المدن الافريقية من خلال تصور اسماعيل تأخذ شكلا منتظما في حجم النمو الحضري واتجاهاته، حيث تتساوى الاشكال الموجودة في النموذج في حجمها، وتوزيعها، واتجاهاتها، ولو حاول احدها ان يحدد الشكل بدوائر او حلقات او قطاعات لوجد ان نموذج اسماعيل يمكن ان ينطبق عليه نموذج القطاعات، اما لو ترك بدون إضافة فهو اما ان يشبه «النوى المتعددة»، أو انه نموذج قائم بذاته وهذا اقرب الى القبول. ويلاحظ في المدينة، الأفريقية وجود السكن الاوربي وآثاره التي نمت حولها المدن القديمة، بحيث يظهر التجمع الأوربي في أماكن معينة من المدن كانت يوما مقرا لإدارة هذه المدن، ويلاحظ من النموذج أيضا، ان مركز المدينة القديم قد شكل امتدادا جديدا جنوب المدينة على شكل حلقات متداخله، كما تضاعف السكن الاوربي في جسم المدينة وازداد انتشارا نحو الأطراف باتجاهات متعددة: كما تظهر الخطوط أشكال الطرق التي تخترق الاستعمالات السكنية والصناعية

(1) Law, N.&Smith, D. 1991, "Decision - Making Ceography" Stp: P. 196.



شكل (٤) نموذج كلارك . لمدن افريقيا
 Law, N. & Smith ,D.1991" Decision
 Making Geography,p.196 .

المصدر

والتجارية، وبالجملة فإن هذا النموذج بالفعل يعطى تفرده حضريا للمدينة الافريقية.

أما كلارك Clark، فكانت محاولاته تدور حول وضع صورة لما هو مشاهد من اجزاء التركيب الداخلى للمدينة الافريقية، وهو مغاير ومختلف عن النموذج الذى وضعه اسماعيل والذى يظهر امتدادا حضريا نمطيا مكرر هنا وهناك كما مر بنا. اعنى ان نموذج كلارك، اشبه ما يكون بخريطة مواقع أو آثار يستخدمها الباحث الميدانى، رغم أن كلارك قد طور فيها نماذج عامة تعطى تصورا بأن نموذجه هذا عبارة عن صورة اولية لما شاهده الباحث الميدانى وذلك كما هو مشاهد في الشكل رقم (٤).

فنموذجه يتحدث عن مكونات المدينة الافريقية، ويعطى صورة مخالفة لنموذج اسماعيل الذى صور المدن الافريقية بالنمطية الحضرية المنسقة ان صح التعبير، ولعل الفرق بينهما ان اسماعيل قد عالج مدن شمال افريقيا التى تقع في دول عربية بينما عالج كلارك مدنا افريقيا غير عربية، ومعلوم ان المؤثرات الحضرية في شمال افريقيا عبر منظومة الدول العربية هناك تختلف عن المؤثرات الحضرية الموجودة في دول القارة الافريقية إلى حد كبير او معتبر على الاقل، وهذا يحتاج لبحث خاص به.

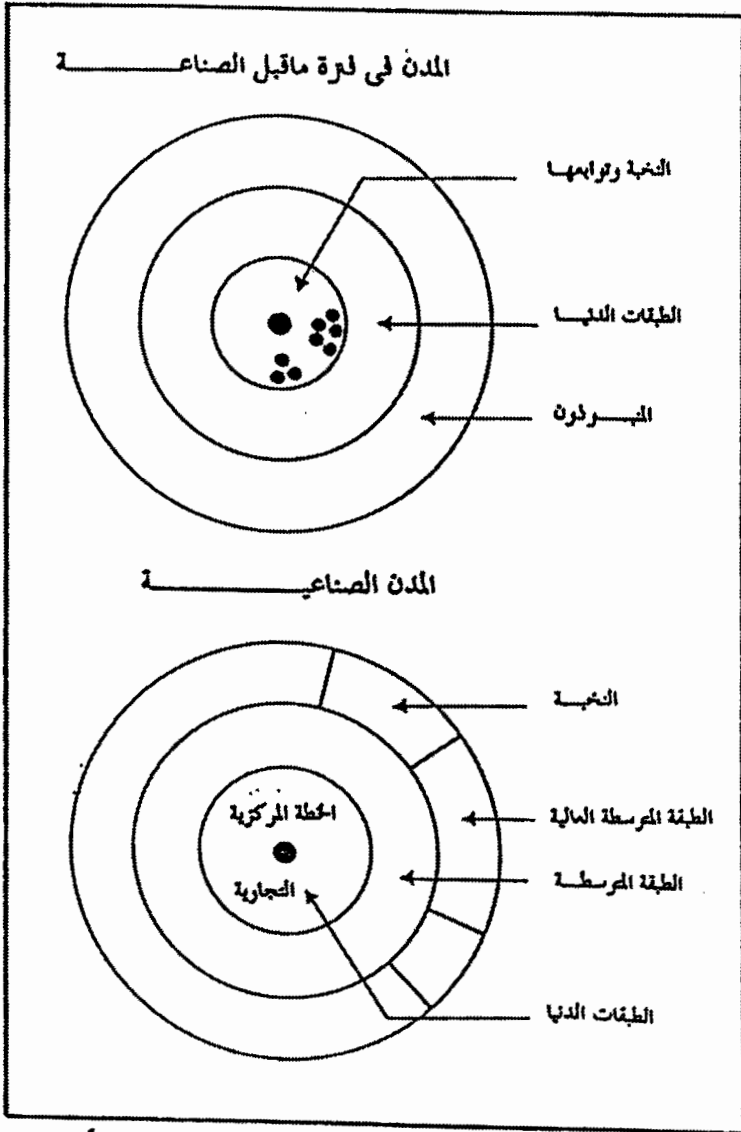
يظهر من شكل كلارك كيف يتناثر التراتب او التدرج الحضري لأحجام المراكز الحضرية والريفية. حيث نجد في شكله «القرية» و«البلدة» و«المدينة» الافريقية، كلها حول المركز الذي لا يظهر له شكل محدد إلا من خلال التأمل في حدود ما يحيط به من تراتب حضري. ويظهر فيها كذلك تكرار الوجود الأوروبى وبشكل واضح وكبير كما شاهدناه عند اسماعيل سابقا، كما يظهر أيضا تقارب السكان المحليين في المركز وهم في غالبهم ذوي دخول منخفضة مع وجود دخول دون المتوسطة معهم، وتظهر أيضا الهجرات الأفريقية غير المحلية، وأيضا المواضع الجديدة للبلدة قرب المركز.

و- نماذج «جورج» SJOBERGE لمدن «ما قبل» و«ما بعد» الصناعة:

لم يتوقف الجهد في بناء النماذج عند حد، بل استمر ولكن عن طريق بناء نماذج تمثل ظواهر حضرية أكثر شمولا بدلا من اقتصارها على مدن معينة أو أقاليم محددة. من هذه المحاولات ما قام به جورج في الستينيات عندما حاول أن يتصور بنية المدن في فترة «ما قبل الصناعة» وبنيتها في «فترة الصناعة» وانتهى إلى نموذجين كما هو مشاهد في الشكل رقم (٥) الذى يظهر نمط التركيب الداخلى الذي يتخذ شكل حلقات تدور حول المركز يتوزع عليها تراتب اجتماعي يختلف كلما بعدنا عن المركز التجاري (١).

ففي حالة الشكل الذي يصور بنيه المدن في فترة «ما قبل الصناعة» نلاحظ فيه إن النخبة وتوابعها تتركز في المركز حول نواته داخل الحلقة الأولى، على شكل بقع متقاربة، بينما ينحدر

(1) Potter, R. "Urbanization in the Third World", 1992, Oxford University Press : Oxford P. 23.



شكل (٥) نماذج جويرج، ليدن ما قبل وما بعد الصنعة
المصدر Potter, R 1992 "Urbanization in the Third World", P.23

التراتب الاجتماعي كلما بعدنا عن المركز وتوغلنا نحو الأطراف فيظهر «الطبقات الدنيا» في الحلقة التي تلي حلقة النخبة ثم يليها حلقة «المنبودون». بينما يظهر الشكل الثاني نمط البنية الداخلية للمدن الصناعية وهي في الواقع لا تختلف كثيرا عما ذكره «برجس» الذي مر بنا آنفا في نموذج الدوائر المركزية عام ١٩٢٥. حيث تختار النخبة أو الفئات العالية الدخل مواقع بعيدة عن المركز على شكل نطاقات أو جيوب تحترق حلقة «الطبقة المتوسطة العالية» التي يليها نحو المركز «الطبقة المتوسطة»، رغم أن هذه الجيوب التي تشاهد ضمن حلقة الفئة المتوسطة العليا لم نشاهدها في نموذج «برجس» ولكن شوهدت في نموذج «هويت» أو نموذج «القطاعات» الذي مر بنا آنفا كما في شكل (١). وبالرغم من أن نماذج «جورج» مجملية وعامة، إلا أنها تعطي صورة واضحة وخالصة موجزة للنماذج السابقة، ولهذا فإنها تقدم تصورات جديدة بثوب جديد «للنمذجة الحضرية» (١).

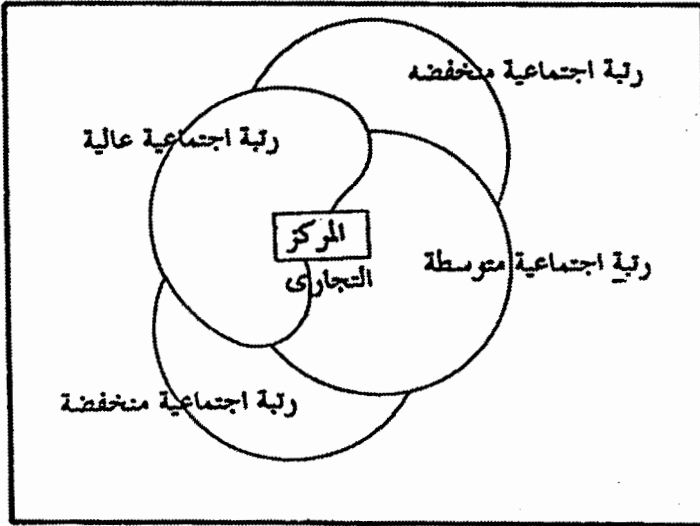
ز- نماذج «كلارك» CLARK للمدن في الدول «النامية» والدول «المتقدمة»:

كما وضع كلارك في نهاية الأمر نموذجين تصور فيهما نمط التركيب الداخلي والتراتب الاجتماعي داخل بنية «المدن في الدول النامية» و«المدن في الدول المتقدمة» على حد قوله، كما في الشكل رقم (٦) والشكل رقم (٧).

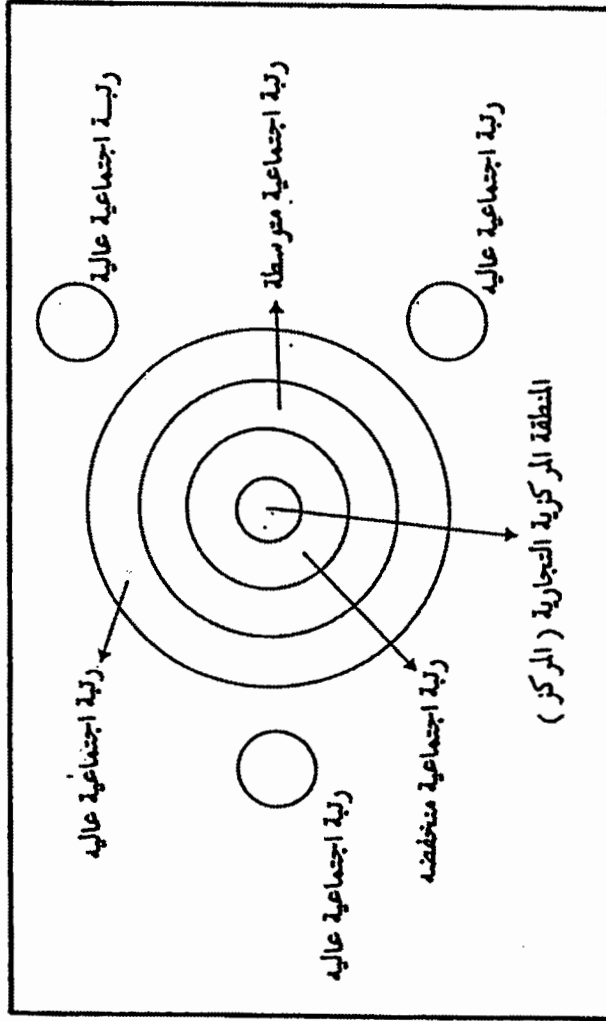
والمأمل في هذين النموذجين يرى انها يقدمان صورة أكثر تطابقا مع الواقع فيما لو قورنا بنموذجي «جورج» اللذان سبق ذكرهما، وقد يقال أيضا أن نماذج «جورج» يتطابقان مع الواقع آنذاك في نهاية الخمسينيات وبداية الستينيات، بالمقارنة مع نماذج «كلارك» التي وضعت بعد منتصف السبعينيات وهي ربما تعد تفسيراً لدراساته على المدن الأفريقية [١]. نلاحظ في الشكل رقم (٦) ان الترتيب الاجتماعي في المدن الموجودة في الدول النامية يزداد ارتفاعا كلما قربنا من المركز التجاري. بمعنى ان الفئات المرتفع الدخل تلتصق بالمركز هي والفئات المتوسطة الدخل، أما الفئات المنخفضة الدخل فهي أبعد نحو الأطراف وتتصل بالمركز عبر الفئات الأعلى منها. كما يعطى النموذج أشكالا أنصاف دائرية متداخلة ولا يظهر التحلق أو التسلسل الحلقي الذي مر بنا آنفا، كما يتسع نطاق كل رتبة ليستغرق جل المدى الحضري حول المركز التجاري. أما في الشكل رقم (٧) فيظهر لنا شكلا جديدا بعد دمجاً بين النموذج الذي وضعه «برجس» (الدوائر المركزية)، ونموذج «أولمان» و«هاريس» (النوى المتعددة)، حيث تظهر الدوائر حول المركز، ويرتفع الدخل بين الفئات كلما بعدنا عن المركز نحو الاطراف. ويمتاز نموذج «كلارك» ايضا بانه قد ضم بقاعا للفئات المرتفعة الدخل منفصلة عن الدوائر المتصلة بالمركز، إلا انها تعد امتدادا مستقلا للحلقة التي على الأطراف والتي يقطنها الفئات العالية الدخل (٢).

(1) Potter, R. "Urbanization in the Third World", 1992, Oxford University Press : Oxford P. 23.

(2) Law, N.& Smith, 1991, "Decision - Making Geography", STP : London, PP. 195 - 196.



شكل (٦) نموذج كلارك للمدن في الدول النامية
 المصدر Potter, R, 1992 'Urbanization in the Third World'. P 23



شكل (٧) نموذج كلاك في الدول المتقدمة
 المصدر
 Potter, R. 1992, "Urbanization in the Third World", P. 34

والخلاصة إن هذه النماذج التي مرت بنا قد قربت صورة المدن إلى الباحث المتخصص وغير المتخصص ، وفي حقيقة الأمر أن هناك نماذج أخرى ولها أهميتها ، إلا أنها تعد استطرادا قد لا نحتاجه لأنها تصنف تحت هذه الأنماط ، وحتى لو اتخذت أشكالا جديدة فهي تقع ضمن مجاها التصوري يضاف إلى ذلك إنها ساعدتنا على تكوين صورة واضحة عن بنيات المدن من الداخل سواء في العالم الصناعي المتقدم أو في العالم النامي مع التعرف على الإختلافات المحلية التي أظهرتها دراسات الحالة Case Studies . وسيظهر لنا في الفصل القادم موقع مدينة الكويت الحضري بالنظر إلى بنيتها الداخلية من خلال الخطط الهيكلية التي شهدتها منذ الخمسينيات حتى نهاية الثمانينيات وذلك بمقارنتها بما تقدم من نماذج .

ثانيا : التركيب الداخلي لمدينة الكويت بالمقارنة مع نماذج تراكيب المدن .

١ - التركيب الداخلي لمدينة الكويت :

مر التركيب الحضري الداخلي لمدينة الكويت بمرحلتين أساسيتين كل مرحلة لها سماتها الخاصة التي شكلت بنية المدينة وهاتان المرحلتان هما :

الأولى : مرحلة ما قبل اكتشاف النفط .

الثانية : مرحلة ما بعد اكتشاف النفط .

اما بشأن المرحلة الأولى فقد استغرقت جل التاريخ الحضري للمدينة اذ ترجع إلى تاريخ تأسيس مدينة الكويت كحاضرة منذ عام ١٧١٠م ، وتمتد حتى عام ١٩٥٠م تقريبا ، وهي السنة التي شهدت تبني التخطيط الحضري المعاصر الذي حول بنية المدينة من حالة «المدينة العربية الإسلامية» بكامل سماتها ، إلى حالة «المدينة العربية المخططة من منظور المدرسة الأوروبية» وعلى الاخص البريطانية ، وهي الفترة التي نحن معنين بها في دراستنا هذه . وبالتالي فإن المرحلة الثانية تمتد منذ عام ١٩٥٠ حتى الآن ، بالرغم من أن البعض قد اعتبر عام ١٩٤٦ هو العام المحدد للفترة النفطية لأنه العام الذي شهد خروج أول شحنة نفطية إلى العالم . وهذا القول صحيح من ناحية بداية عهد الاقتصاد النفطي ، إلا انه لم يشهد ظهور أي خطة حضرية تمس بنية المدينة قبل عام ١٩٥٠ الذي شهد تبني خطط حضرية كما سيأتي .

يعد اكتشاف النفط وتصديره ، وبداية تدفق العوائد النفطية من أكبر المؤثرات التي انتقلت بالبنية الحضرية لمدينة الكويت من مدينة محاطة بأسوار محدودة الإتساع ، منغلقة على الصحراء

مفتوحة على البحر، الى مدينة ذات بنية حضرية مغايرة تتشابه مع المدن الغربية من حيث خضوعها لضوابط تتشابه مع ضوابط تلك المدن، وكان ذلك بأثر خطط هيكلية تابعت على بنيتها بطريقة لم تتمكنها من أن تحتفظ بشيء من سمات الماضي الذي أصبح محدودا في المدينة القديمة والتي لم تسلم من التغيير أيضا، مع وجود بقية من بعض البصمات التي تدل على شكل المدينة القديمة كالمساجد والبوابات الخاصة بالسور، وكان من أهم انعكاسات زيادة العوائد النفطية، أن ارتفع دخل الدولة ودخل الفرد، وتدفقت الهجرات السكانية، فأدى ذلك إلى عدم قدرة المدينة القديمة على استيعاب هذه القفزات الحضرية، مما دفع إلى ضرورة تبنى خطط توسع من الطاقة الاستيعابية للمدينة، وبنفس الوقت تتناسب مع المطالب الحضرية والاقتصادية الاجتماعية الجديدة.

ويمكن اجمال الخطط الحضرية التي شكلت البنية الحضرية للكويت منذ الخمسينيات حتى الآن بما يلي (١).

١- الخطة الهيكلية لعام ١٩٥٢ للمستشار البريطاني مينوريو سبنسلي، وماكارلان

(Minporio, Spencley & Macfarlane)

٢- مخطط البلدية للتنمية ١٩٦٧ وهو تجميع لعدة دراسات تنظيمية من قبل إدارة التنظيم العام لبلدية الكويت.

٣- المخطط الهيكلية ١٩٧١ للمستشار البريطاني كولن بيوكانن وشركاه (C.Buchanan)

٤- إعادة التطوير للمخطط الهيكلية الثاني للمستشار البريطاني شانكلاند كوكس

Shankland, Cox عام ١٩٧٧.

٥- إعادة التطوير الثاني للمخطط الهيكلية الثاني للمستشار البريطاني كولن بيوكانن وشركاه C. Buchanan. أيضا عام ١٩٨٣.

وقد تخلل هذه المراحل دراسات منفصلة وتقارير لأكثر من مستشار مثل تقرير سابا جورج شبر عام ١٩٦٠، وتقرير الهولندي جاكوب نايسي Thysee في الستينيات أيضا، وتقارير بعض الخبراء العرب من مصر والأمم المتحدة، يضاف إلى ذلك التعديلات والإضافات أو الالغاءات التي كانت البلدية تضعها على الخطط من خلال ادارتها التنظيمية. وفي الواقع لا نستطيع ان نسردها حيثيات هذه الخطط الهيكلية نظرا لاتساعها وارتباطها بعوامل عديدة مؤثرة

(١) وليد عبدالله المنيس، ١٩٨٥، «التخطيط الحضري والاقليمي»، طبع في جامعة الكويت: الكويت.

سابقة لها ولاحقة، ولكن يهنا في الواقع المخطط الهيكل الأول لعام ١٩٥٢، الذي يعد بحق أكبر عامل حضري مؤثر في إعطاء مدينة الكويت صورتها الحضرية الجديدة: يضاف إلى ذلك اننا لا نجد أي خروج او تغيير يذكر على روح هذه الخطة و أهدافها من قبل المخطط الهيكلية التي تلتها اللهم الا تغير المدى الزمني للمخطط والتغيير الذي طرأ على التقديرات السكانية والمالية والعمالية، والامتدادات التي استدعتها هذه الخطة حيث أنها توغلت أكثر فيما وراء مدينة الكويت نحو الصحراء بعيدا عن السور القديم الذي كان حدا بين المدينة وبين ما ورائها نحو الجنوب.

أ- مخطط ١٩٥٢ الهيكلية:

تولي اعداد هذه الخطة استشارية بريطانية هي مينوريو وسبنسلي وماكفرلن في بداية الخمسينيات، وتعتبر هذه الخطة من اهم المخططات الهيكلية التي تمت في الكويت على الرغم من انها لم تحدث سوى امتدادا بسيطا - على الرقعة الحضرية خارج السور القديم بالمقارنة مع المخطط التي تلتها والتي غطت مساحات أكبر.

أولا: العوامل التي أدت إلى الأخذ بهذه الخطة:

لعل من أبرز العوامل التي أدت إلى الأخذ بها هي:

- ١- توفر العوائد النفطية.
- ٢- زيادة أعداد السكان.
- ٣- ضيق الرقعة الحضرية.
- ٤- دخول السيارة.

فأما «توفر العوائد النفطية»، فقد زادت هذه العوائد من ٧٥٠ الف دولار عام ١٩٤٧، إلى ١١ مليون دولار عام ١٩٤٩، ثم إلى ١٦ مليون دولار عام ١٩٥٠، وإلى حوالي ١٨ مليون دولار عام ١٩٥١ (١)، ثم قفزت إلى ٥٧ مليون دولار عام ١٩٥٢، وانعكس هذا بالطبع على الفرد الكويتي، الذي ارتفع دخله السنوي من بضع دولارات في العام الواحد، إلى أكثر من ٤٠٠٠ دولار في الخمسينيات والستينيات.

أما «زيادة أعداد السكان» فقد قفزت الأرقام السكنية لأسباب كثيرة منها، تدفق الهجرات العربية، والاسيوية، وغير العربية إلى الكويت التي كانت آنذاك منطقة جذب قوي بالمقارنة مع

(1) Khouja & Sadler, 1979, "The Economy Of Kuwait", P.39.

الدول التي تحيط بها ، حيث كانت تعاني من الاضطرابات السياسية والاقتصادية . فقد قفز السكان من ٧٠ ألف نسمة عام ١٩٤٤ ، أي قبل أول شحنة نفطية بحوالي سنتين الى حوالي ١٦٠ ألف نسمة عام ١٩٥٢ ، حسب تقدير «ديكسون» . وعندما أُجري اول احصاء سكاني رسمي عام ١٩٥٧ ، كان عدد السكان قد وصل الى ٢٠٦ ألف نسمة وكان نسبة الكويتيين منها ما يعادل ٥٥٫٩٪ (١) . إلا أن الوافدين أصبحوا مقاربين للعدد الفعلي للسكان الكويتيين . وسيظهر أثرهم في التعدادات التالية حيث أصبحوا أكثرية وتحول السكان الكويتيين الى اقلية وصلت إلى اقل من ٣٠٪ في أواخر الثمانينيات وأوائل التسعينيات قبل العدوان العراقي على الكويت في ٢ أغسطس ١٩٩٠ .

أما «ضيق الرقعة الحضرية» أعني داخل السور خاصة ، فلم تتعد بحال من الأحوال ما بين ميل إلى أربعة أميال مربعة على مر تاريخها ، حيث أنها كانت محددة بالأسوار وكانت هذه الأسوار تتجدد كل فترة وتتسع . ولو ربطت هذه المساحة بأعداد السكان عام ١٩٤٧ أي قبل هدم السور ، حينها كانوا يقدرون بحوالي ١٢٠ ألف نسمة ، مما يعطينا كثافة سكانية عالية جدا تصل إلى حوالي ٣٠ ألف نسمة في الميل المربع ، وهذا مشاهد في الصور الجوية التي أخذت للكويت في الاربعينيات ، حيث كانت تتلاصق المنازل والاستخدامات الأخرى ، وبالطبع فان هذا التلاصق متأثر بالتزاحم السكاني ، إلا أنه أيضا كان من صميم المدينة العربية الإسلامية ذات البيوت المتلاصقة والشوارع الضيقة المتعرجة .

أما عامل «دخول السيارة» ، فيعني بالضرورة ارتفاع دخل الافراد ، فبعد أن كانوا يستعملون الدواب او الانسان في النقل والحمل ، جاءت السيارة كوسيلة نقل جديدة فرض وجودها إنشاء الطرق الموسعة المعبدة والمرصوفة بدلا من الطرقات الضيقة في الكويت القديمة ، وقد نمت اعداد السيارات من حوالي ٧٩ سيارة لكل ١٠٠٠ شخص في نهاية الخمسينيات ، إلى حوالي ٥٠٠ ألف سيارة داخل البلد في فترة الثمانينيات اي بواقع سيارة لكل ثلاثة أشخاص .

وازدادات أطوال الطرق من ٣٠ كيلو مترا في الخمسينيات الى اكثر من ٣٠٠٠ كيلو مترا في الثمانينيات .

ب - أهداف المخطط الهيكلي الأول لعام ١٩٥٢ :

الأهداف التي وضعها المخطط الهيكلي هذه الخطة تبين النقلة الحضرية الجديدة من المدينة

(١) وليد المنيس ، «التخطيط الحضري والإقليمي» ، ١٩٨٥ ، ص ١٩٦ - ١٩٧ ، أيضا : Clark, B.D. in, "Urban Planning perspectives and problems", in, Black, G. & Lawless, R. (eds.), "The Changing Middle Eastern City" Croom, Helm. London, PP. 154 - 175 See P. 170.

القديمة داخل السور، الى مدينة حديثة مسايرة للتوجهات الجديدة في النواحي الاقتصادية والاجتماعية، فمن أهداف هذا المخطط على سبيل المثال:

- ١- توفير شبكة من الطرق الحديثة بين مدينة الكويت والمناطق الأخرى.
 - ٢- تخصيص مناطق للمباني الحكومية والصناعية والتجارية والتعليمية.
 - ٣- تحديد مناطق للمساكن الجديدة مع الخدمات المرتبطة بها داخل وخارج السور.
 - ٤- تحديد مناطق للاستعمال الترفيهي.
 - ٥- تطوير المدينة القديمة داخل السور لتكون منطقة مركزية وتحسين ساحة الصفاة وهي ساحة تجارية قديمة، وتوزيع مناطق المباني الحكومية.
 - ٦- تشجير الطرق والمواقع الهامة.
- من خلال هذه الاهداف يمكن تصور شكل الخطة الموضوعة على المواقع خارج السور، والتي اتخذت شكلا جديدا مغايرا لما هو الحال داخل السور.

ج- الشكل الحضري العام للكويت من خلال المخطط الهيكلي ١٩٥٢:

أما الشكل العام للخطة على الرقعة الحضرية الجديدة فيظهر لنا طرق أنصاف دائرية تحيط بالمدينة القديمة، وهذه الحلقات النصف دائرية تقطعها طرق شعاعية خرجت من بوابات السور القديم، وتقاطعها هذا أعطانا مناطق وضواحي أقيمت عليها الاستعمالات الجديدة. أما المدينة القديمة فقد تحولت الى مراكز للنشاط التجاري «C.B.D» والإداري لخدمة الكويت الكبرى فيما بعد. وبلغت نسبة الاستخدام السكني في المناطق الجديدة مع ما يلحق به من استعمالات للتعليم والترويح على النحو التالي ٥٤٪ للسكن، ٣٤٪ مناطق عامة مفتوحة وحدائق، أما الاستعمال الحكومي وادارته فتشكل حوالي ١٢٪ (١).

د- النتائج التي ترتبت على خطة ١٩٥٢ وأثرها في استحداث نموذج حضري جديد:

أما الاجراءات التي سبقت او صاحبت تنفيذ المخطط الهيكلي لعام ١٩٥٢، فتتج عنها مظاهر اجتماعية وحضرية متمثلة بنموذج له خصائصه التي يمكن أن تقارن بها مر بنا من نماذج، وقد سبق تنفيذ المخطط، في كيفية اخراج السكان من المدينة القديمة، فكان ان طبقوا مبدأ نزح الملكية والتعويض عنها وهو المبدأ الذي عرف محليا باسم «الشمين».

(١) بلدية الكويت، «التطور وال عمران في الكويت»، ١٩٨٠، ص ٢٨.

شرعت الحكومة في استملاك الاراضي داخل الكويت القديمة، وبدأت في دفع السكان الى ما وراء السور مع تعويضهم باثنتان تعادل أضعاف سعر مساكنهم وأملاكهم داخل السور. وقرنت ذلك باعلان قانون الجنسية او المواطنة والتي على ضوءها يعوض المالك ماديا. فقد ظهر قانون الجنسية سنة ١٩٤٨، الذي اتخذ سنة ١٨٩٩ سنة أساس لمن يستطيع أن يثبت ان له أصول أو فروع من أهله في الكويت لكي ينال حق الحصول على الجنسية الكويتية، وغيرت سنة الأساس إلى عام ١٩٢٠ «وهي سنة بناء السور الثالث». ومن ثم تم الفصل بين الكويتيين وغير الكويتيين بالقانون، وبالتملك داخل مدينة الكويت الجديدة. ذلك أن غير الكويتي لا يحق له التملك لأي عقار في الكويت بل يسمح له فقط أن يستأجر سكتا. لهذا تدفقت العوائد النفطية بصورة مفاجئة وبحماية القانون والحكومة إلى الكويتيين الذين سارعوا بالمغادرة إلى المدينة الجديدة، وعمدوا إلى بناء مساكنهم التي تباينت طرزها وعمارتها عن العمارة الإسلامية العربية التي كانت سائدة داخل السور في المدينة القديمة.

وبلغت أموال الثمين أو الاستملاكات حجما كبيرا ونمت نموا مطردا، وعلى أثرها خرج حوالي ٣٣ ألف كويتي نحو المناطق الجديدة، اتجه منهم حوالي ٣٣٢٧ نسمة نحو المدن النفطية كالأحمدي في الجنوب، التي انشأت منذ فترة مبكرة في منتصف الأربعينيات وطورت، وإلى غيرها من مدن الساحل الجنوبي. وبقي حوالي ٥٥ ألف نسمة من الكويتيين، في مقابل حوالي ٣٨ ألف نسمة من غير الكويتيين داخل المدينة القديمة، إلا أن الكويتيين استمروا في الخروج المبرمج والمرتبط مع أعداد المناطق النموذجية الجديدة (١).

أما اموال «الثمين» فقد نمت بالقفز المتسارع مما يدل على سرعة تنفيذ المخطط الهيكلي الجديد، الذي صاحبه سرعة في اخلاء المدينة القديمة التي تحولت إلى «المركز التجاري الرئيسي» للبلاد. ففي عام ١٩٥٢ مثلا بلغت الاستملاكات حوالي ٢ر١ مليون دينار كويتي، وفي عام ١٩٥٣ بلغت ٣ر٤ مليون دينار كويتي، وفي عام ١٩٥٤ بلغت ٦ر٨ مليون دينار كويتي أما عام ١٩٥٥ فقد بلغت ١٢ر٦ مليون دينار كويتي، ثم إلى ٢ر٦ مليون دينار كويتي، ثم إلى ٤ر٠ مليون دينار، ثم إلى ٨ر٣ مليون دينار، خلال الفترة من ١٩٥٧ - ١٩٦٠ (٢).

هـ- النموذج المستخلص من المخطط الهيكلي لعام ١٩٥٢ :

نتج عن هذا المخطط خريطة حضرية جديدة استخلصنا منها نموذجا حضريا يمثل مدينة الكويت، كما هو ظاهر في الشكل رقم (٨) الذي يبين شكل وأنهاط الاستخدامات الجديدة.

(1) Ffrench and Hill, 1971 "Kuwait Urban and Medical Ecology" P. 39.

(2) وليد المنيس «التخطيط الحضري والاقليمي»، ١٩٨٥ - جامعة الكويت، ص ٢٠٢.

لقد حاولنا في هذا الشكل أن نكمل أنصاف الدوائر «فراغيا» حتى نبين ان المخطط الهيكلية الاول لعام ١٩٥٢ قد نتج عنه خطة دائرة مركزية حلقيه تشبه نموذج برجس «للدوائر المركزية» الذي مرّ بنا آنفا في شكل رقم (١)، وفي الوقت نفسه فان هذا الشكل يقترب أيضا من نموذج هويت «للقطاعات» الذي مر بنا ايضا في الشكل رقم (١). وذلك من خلال ظهور قطاعات متصلة بالدوائر وممتدة شرقا وغربا فيها استخدام صناعي خفيف ومتوسط، وتعليم وخدمات صحية خاصة القطاع المتجه غربا، أما القطاع المتجه جنوبا فهو قطاع سكن استثماري، والسكن الاستثماري في الكويت يدل دائما على وجود غير الكويتيين بجميع أجناسهم، على اعتبار أنهم غير مأذون لهم بتملك أي عقار ولا السكن في المناطق النموذجية التي تشغل الحلقات الثلاث من النموذج.

٢- مقارنة نموذج مدينة الكويت مع النماذج الأخرى:

أما لو قارنا هذا النموذج مع النماذج الأخرى التي مرت بنا من حيث الترتيب الاجتماعي المكاني، فنستجد في الغالب ان الكويت تنفرد بخصائص تراتبية تميزها عن غيرها من مدن «الدول غير الصناعية»، أو الدول ذات الدخل العالي غير الصناعية، وفي الوقت نفسه تتشابه مع هذه الدول في الملامح العامة، لو حاولنا وضع معايير لمعرفة مستويات التدرج الحضري الاجتماعي المكاني في الكويت لوجدناها تنحصر في تتبع ما يأتي:

١- أسعار الأراضي .

٢- الموقع من مركز المدينة .

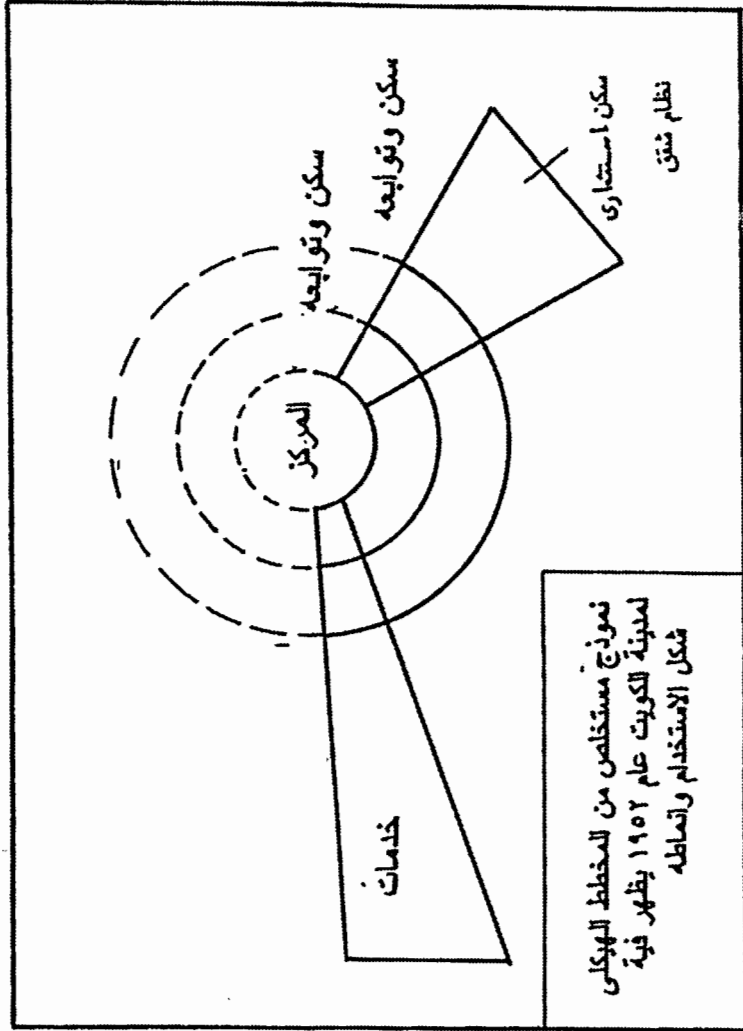
٣- نمط السكن .

٤- الدخل والوظيفة .

٥- درجة التحصيل العلمي .

٦- الجنسية .

من خلال هذه المتغيرات يمكن التعرف عن التوزيع الحضري للفئات الاجتماعية فوق الرقعة الحضرية الجديدة، فقبل اكتشاف النفط كانت المتغيرات تختلف عن تلك التي ظهرت بعد اكتشاف النفط، فعلى سبيل المثال كان السكن على الساحل خاصة في المنطقة القريبة من السوق والجمرك، دليلا على ارتفاع الدخل حيث كانت تسكن الأسر التي تملك مراكب وسفن للتجارة والتي غالبا ما ترسو أمام مساكن الملاك داخل «اخوار» مائية عميقة تساعد على رسوها لتحمل بالسلع والبضائع من هناك.



شكل (٨)

أما بعد اكتشاف النفط فقد دخلت ضوابط تنظيمية بلدية، وخطط حضرية اسكانية واستخدمية، وقوانين عملت على إيجاد متغيرات ومعايير جديدة للتراتب الاجتماعي في الكويت لعل من أبرزها ما ذكرناه آنفاً .

أما بالنسبة «لأسعار الأراضي» فإنها من المتغيرات القوية ان لم تكن اقواها في معرفة التوزيع الاجتماعي الحضري وتزداد وضوحاً فيما لو ربطت بضوابط أخرى «كالموقع خاصة» والنمط السكني ونحوهما . فلو ربطنا عامل «أسعار الأراضي» بعامل «القرب والبعد من مركز المدينة لوجدنا أنه ضابط مؤثر في رفع أو خفض سعر الأرض بل يمكن القول وخصوصاً في فترة الخمسينيات، إن سعر الأرض يقل كلما ابتعدنا عن مركز المدينة، ويأتي أثر مركز المدينة من خلال ما يعرف حضرياً «بالأثر الاستقطابي للمركز» أو المجال الحضري للمركز، وهو الذي يحدد أسعار الأراضي بقوة ويحدد ارتباطها بالمركز أكثر من ارتباطها بمؤثرات أخرى لم تبرز إلا في نهاية السبعينيات . ولهذا تقل أسعار الأراضي كلما اتجهنا بعيداً عن المركز تدريجياً، فعلى سبيل المثال كان سعر المتر المربع منذ بدء عمليات الثمين في الخمسينيات في المنطقة التي تقع داخل الكويت القديمة مقابل الميناء القديم أو الجمرك يتراوح بين ٥٠ إلى ١٠٠ دينار في الفترة ما بين ١٩٥٢-١٩٥٦ .

وما لبث ان ارتفع السعر الى حوالي ما بين ١٣٠ - ٣٠٠ دينار للمتر المربع بين عام ١٩٥٧ وعام ١٩٦١، كما في دراسة لـ هل Hill في نهاية الستينيات (١) . اما خارج الكويت القديمة فقد بدأت الاسعار بالارتفاع في المنطقة المحصورة ما بين الدائري الاول والثاني، وما بين الثالث والرابع، وفيما بعد في مناطق مثل ضاحية عبدالله السالم والزهة وقوطبة والسرة والجابرية، بحيث وصل متوسط سعر قطعة الأرض التي تبلغ مساحتها ١٠٠٠ متر مربع حوالي ١٥٠ الف دينار كحد أدنى في السرة والجابرية، حوالي ٥٠٠ الف ينار كحد اعلى في منطقة ضاحية عبدالله السالم، في الوقت الذي ارتفعت اسعار المتر المربع داخل الكويت القديمة إلى حوالي ٤٠٠٠ دينار خلال الفترة ١٩٧٥-١٩٨١ (٢) ثم إلى ٨٠٠٠ دينار في التسعينيات . ثم ما لبث أن تطورت عوامل أخرى مؤثرة كعامل القرب أو البعد من الساحل، الذي أصبح ينافس مركز المدينة فيما بعد، كما هو الحال في مناطق مثل بنيد القار والشعب والسالمية والفحاحيل، فقد ارتفعت اسعار المتر المربع في بنيد القار على سبيل المثال من ٢٦٩ إلى ٥٣٨ ديناراً ما بين عامي ١٩٧٥ و ١٩٨١، والسالمية من ٣٩٨ دينار الى ٦٠٢ دينار لنفس الفترة، والشعب من

(1) Hill, A. "Segregation in Kuwait", in Clark, B&M. Glesve (eds.) "Social patterns", I.B.G. Special publication, No. 5, March, 1973, PP. 123 - 142 See p. 127.

(٢) جمعية المهندسين الكويتية «الاسكان في الكويت الجوانب الاقتصادية» ١٩٨٣، الكويت، ص ١٥ .

٣٢٣ ديناراً الى ٥٣٨ دينار والفحاحيل من ١٦١ ديناراً الى ١٩٤ دينار للمتر المربع لنفس الفترة (١). بينما في المقابل تنخفض أسعار الأراضي بشكل كبير جداً فيما لو تعمقنا إلى الداخل بعيداً عن المركز ربما إلى أقل من ربع الأسعار الموجودة، إلا أن ذلك قد تغير مع دخول فترة طفرة الأسعار بين السبعينيات والثمانينات، حيث تقاربت الأسعار بسبب عامل المضاربة مع بقاء الأسعار في بعض المناطق أعلى من غيرها مجملاً.

ولهذا فإن السكن في الدائري الأول والدائري الثاني والثالث وهكذا حتى الدائري السادس ثم السابع في نهاية الثمانينات، يعطينا تراتباً مكانياً اجتماعياً تدريجياً خاصة في فترة الخمسينيات، إلا أن هذا العامل بدأ يتغير شيئاً مع «أزمة المناخ»، التي نتجت عن المضاربة الخارجة عن الضبط الحضري وضبط السوق العقارية، والتي نسفت كثيراً من هذا الترتاب وارتفعت أسعار الأراضي بسببها في مناطق الساحل والسوق والدائري الأول والثاني بشكل غير معهود، وقد مر بنا كيف إن سعر الأرض كحد أعلى في ضاحية عبدالله السالم قد وصل إلى نصف مليون دينار بل وربما تعدى ذلك، إلا أن هذه ظاهرة حضرية شاذة سرعان ما أخذت ورجعت الأسعار إلى شيء من القرب من الواقع رغم ارتفاعها بصفة عامة.

وفي دراسة للعنقري على مدينة الكويت باستخدام التحليل العاملي في تتبعه لعامل الوضع الاجتماعي الاقتصادي المرتفع، انتهى بقوله «يظهر وجود مناطق تركيز شديد من معظم الضواحي السكنية مثل ضاحية عبدالله السالم والنزهة واليرموك التي يسكنها في الغالب كويتيون» (٢) وهذا يقرر ما أشرنا إليه آنفاً من ناحية ارتفاع الدخل في مناطق الدائري الأول والثاني والثالث وامتد إلى الرابع في مناطق كاليرموك وقرطبة.

أما عامل «نمط السكن» فإن هذا العامل أيضاً يدل على الترتاب الاجتماعي والتوزيع الحضري المكاني للسكان بالعلاقة مع دخولهم وأحوالهم الاجتماعية. ينقسم السكن في الكويت من حيث أنماطه إلى «سكن خاص»، وهذا يتدرج من القصور إلى القلل التي يتراوح حجمها ما بين ٥٠٠ إلى ١٠٠٠ متر مربع يتخللها مساحات مثل ٧٥٠ متر مربع أو ٨٠٠ أو ٩٠٠ حسب مساحة الأرض المشتراة، وحسب طبيعة الأرض المشتراة وحسب نظام تقسيم الأراضي في المنطقة.

ومن النمط الثاني «سكن حكومي»، وهذا يتدرج من «الدخل المتوسط» أو «مساكن الدخل

(١) المصدر السابق، ص ١٦.

(٢) العنقري، خ، «البيئة العاملية للمدينة العربية»، رسائل جغرافية، رقم ٦٨، أغسطس ١٩٨٤، ذو القعدة ١٤٠٤هـ، ص ١٦.

المتوسطة، التي يتراوح حجمها ما بين ٦٠٠ متر مربع كحد أعلى في «العارضية» و «هدية»، وإلى ٤٠٠ - ٥٠٠ متر مربع كما في «صباح السالم» و «الأندلس» و «القرين». وهي مساكن مبنية تقدم الى مستحقيها من خلال الأولوية الزمنية والاستحقاقية، كما في صباح السالم وهدية والعارضية أو قسائم مفرزة. كما في الأندلس و القرين ويمتلكها الشخص بمبلغ رمزي حوالي ٥٠٠٠ دينار، ويحصل على قرض من الحكومة مقداره ٥٤ الف دينار لبنائها، وقد تقرر رفعه إلى ٧٠ ألف. والنوع الثالث مساكن الدخل المنخفض أو المحدود وهذه التسمية ألغيت فيما بعد وسميت بمسمى عام هو «السكن الحكومي»، لإبعاد الطبقة المكانية، ولحل مشاكل الشعور النفسي عند ساكنيها، وهي صغيرة الحجم ما بين ٢٥٠ إلى ٣٠٠ متر مربع تبنيها الحكومة وتقدمها جاهزة لمستحقيها.

ثم هناك نمط «الشقق السكنية»، وهو نمط كان يميز سكن غير الكويتيين، لكنه منذ الثمانينيات بدأ يشمل الكويتيين، كما في «مشروع الصوابر» في المدينة القديمة، وفي ضاحية صباح السالم لمستحقيها من الأسر، إلا أنها وبالنظر إلى عدم التعود عليها فقد فشلت هذه التجربة رغم أهميتها في مواجهة النمو السكاني والحاجة إلى مزيد من المساكن. وبالتالي خصصت للأرامل والمطلقات وزوجات الشهداء، أو لمن يرغب فيها، ولو ربطنا هذه الأنماط السكنية بالمكان لوجدنا إن أغلب هذه الأنماط السكنية تتركز بالبعد عن المركز كما في صباح السالم، العارضية للمتوسطة الدخل، والصباحية والفردوس وصباح الناصر بالنسبة لذوي الدخل المنخفضة خاصة. كما يتركز بعضها خصوصا القديمة منها في الدائري الأول، كما في الشامية وكيفان والفيحاء، والدسمة والدعية، وهي مقدمة منذ الخمسينيات تقريبا، وكثير منها هدم، لكن يغلب على مناطق الدائري الاول والثاني وجود مساكن الدخل المرتفع والمتوسط المرتفع.

أما «المساكن الاستثمارية» فهي تدل على غير الكويتيين في الغالب، كما في نظام العمارات السكنية والشقق، ولكن هذه أيضا فيها شيء من الاختلافات المكانية في الدخل كما في الفرق بين شقق السالمية والشعب، بالمقارنة مع النقرة والفروانية وخيطان.

أما عامل «الدخل والوظيفة» فهو مفسر للتوزيع المكاني للتدرج الاجتماعي. فعلى سبيل المثال حدد القرار الوزاري رقم ٥ لعام ١٩٦٧ المستفيدين من اسكان الدخل المحدود على النحو التالي «يستفيد من البيوت أرباب الأسر ذوو الدخل المحدود الذين لا يزيد دخلهم عن ١٥٠ دينارا شهريا» وهذا في الغالب خاص بالافواج الأولى من هذه البيوت في الخمسينيات

والستينيات (١) إلا ان هذا القانون قد عدل بموجب القرار الوزاري رقم (١٣) لعام ١٩٦٧ ليصبح «يستفيد من البيوت أرباب الأسر ذوو الدخل المحدود» ليعطي مرونة أكبر في الاختيار مع تبدل الأسعار والحاجات. كما حاول البعض ان يجدد الطبقات من خلال دخولهم الشهرية على النحو التالي(٢):

الدخل المنخفض «اقل من ١٨٠ دينارا كويتيا شهريا»

الدخل المحدود «١٨٠ - ٢٩٣ دينارا كويتيا شهريا»

الدخل المتوسط «٢٩٤ - ٤٩٤ دينارا كويتيا شهريا»

الدخل المرتفع أكثر من ٤٩٤ دينار شهريا».

وفي حقيقة الامر إن هذا التحديد لا يمثل الواقع تمثيلا حقيقيا رغم أهميته، لان الدخل المرتفع الذي حدد بـ ٤٩٤ دينار شهريا على سبيل المثال، يعادل إلى حد ما يأخذه خريج الجامعة الأعرز ولهذا يدل على دخل متوسط، لكنه في المجمل مقبول للتصنيف بالربط مع الحاجات الاساسية في الحياة. ولو ربطنا هذه الدخول مع نمط المساكن لوجدنا ان الدخول المنخفضة والمتوسطة تكثر بالبعد عن المركز خاصة بعد الدائري الخامس في الحاضر.

أما لو رجعنا إلى الوراء في فترة الخمسينيات والستينيات وأوائل السبعينيات لوجدنا انه يمثل توزيعا أقرب إلى الحقيقة قبل حدوث الطفرات في اسعار النفط وظواهر «المضاربة» في الأراضي السكنية التي ارتفع سعرها عن سعر بنائها بشكل لا يقارن أحيانا.

أما «درجة التحصيل العلمي والوظيفة» فهما غالبا ما يمثلان الدخل تمثيلا حقيقيا لأن قانون الوظائف يحدد الدخل أو الراتب الحكومي بدرجة التحصيل العلمي. وبالتالي ما يناله حامل الدكتوراه يكون أعلى درجات الراتب من حيث الشهادة، أما من حيث المنصب الحكومي فإن الوضع قد لا يرتبط بالشهادة بل بالدرجة الوظيفية كالوزير والوكيل حيث انهما في أعلى السلم الوظيفي من حيث - الراتب والامتيازات، وربما زاد على ذلك اصحاب الدرجات العليا في القطاع الخاص كالمصارف والشركات. وبما أن التعليم في الكويت كله بالمجان ابتداء من رياض الأطفال إلى الجامعة، ويتلوه احقية في الدراسات العليا في الخارج، اذا ما استوفيت الشروط، فان الشهادة العلمية لا تدل كثيرا على الرتبة الاجتماعية، الا اذا ربطت بالمنصب الوظيفي، وعموما ترتفع نسبة التعليم في الكويت وفي المقابل تنخفض نسبة الامية إلى أدناها.

(١) وليد المنيس، «الضوابط الاجتماعية والاقتصادية المؤثرة في الطلب على الاسكان في الكويت»، مجلة دراسات الخليج، ١٩٨٤، ع ٤٢، السنة ١١، ص ٧٣-٧٤.

(٢) البنك الدولي، «قطاع السياسة الاسكانية بدولة الكويت»، تقرير مايو ١٩٨٠، وزارة التخطيط، دولة الكويت، ص ٦٠.

وأخيرا «عامل الجنسية» فهو أيضا يدل على الترتيب الاجتماعي ارتفاعا وانخفاضاً . فالكويتيون او حملة الجنسية الكويتية ، يحق لهم التملك والاستثمار والبيع والشراء ، بينما توضع بعض الضوابط لغير الكويتيين حيث يشترط القانون وجود الشريك الكويتي .

ولو ربطنا هذا العامل «بدرجات الجنسية الكويتية» نفسها لظهر بوضوح من خلال «حملة الجنسية الأولى» و «حملة الجنسية الثانية» والأخيرة لها درجات . يغلب الدخل المرتفع عموماً على حملة الجنسية الأولى طبعاً مع وجود الدخول المنخفضة معها أيضاً ، بل وأحياناً المحدودة الدخل ، إلا أن حديثنا هذا يتناول المظهر الغالب . أما حملة الجنسية الثانية فهم أيضاً ذوو دخول مقاربة نظراً لتساويهم في الحقوق مع حملة الجنسية الأولى إلا في الانتخابات والترشيح لمجلس الأمة ، يضاف إلى ذلك أنهم يفوتهم بعض الفرص أحياناً بسبب درجات الجنسية ، إلا أن ذلك يصعب اثباته لكنه موجود . هذا ويكثر حملة الجنسية الثانية عند ذوي الدخول المنخفضة والمتوسطة أكثر من ذوي الدخول المرتفعة ، كما يتركز أغلبهم في المناطق البعيدة عن المركز في الضواحي البعيدة غرباً كما في الجهراء وجنوباً كما في الضواحي التي مرت آنفاً .

والخلاصة ان هذه المتغيرات تثبت بصورة أو بأخرى ان هناك تراتباً مكانياً اجتماعياً يعطينا نموذجاً في منظورة العام يشبه نموذج الدول غير الصناعية من حيث تركز الدخول المرتفعة قرب المركز ، والمنخفضة بعيداً عنه مع وجود ما يميز «المدن النفطية» عن غيرها من حيث المجمال العام كارتفاع الدخل ونظراً لمجانبة التعليم ، والعلاج ، والسكن ، والخدمات المتصلة بها ، مما يعطي توزيعاً يختلط فيه الدخول في مواقع لا تتمتع بالمعايير التي حددتها النماذج .

٣- الخطط الهيكلية التي جاءت بعد المخطط الهيكلي لعام ١٩٥٢ :

يظل هذا المخطط في نظرنا أهم مخطط هيكلي له بصماته التي لا تزال آثارها باقية على الرقعة الحضرية . بل يمكن القول ، والى حد كبير من الصحة ، ان ما جاء من مخططات هيكلية مثل مخطط ١٩٦٧ ، ١٩٧١ ، ١٩٧٧ ، ١٩٨٣ ، قد سارت على نهج هذا المخطط الذي فرض منهجيته وبصماته على ما جاء من بعده من المخطط ، ويظهر ذلك فيما يلي :

أ - بقاء نظام الدوائر ، أو أنصاف الدوائر التي وصلت حتى الدائري السابع .

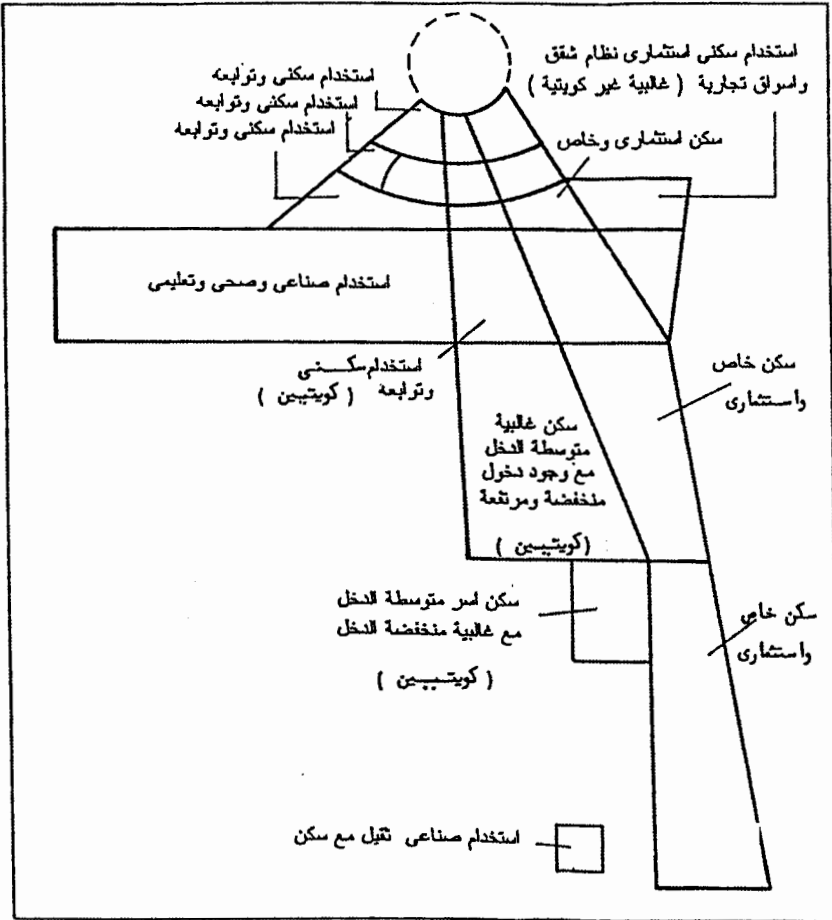
ب - بقاء أهمية المركز رغم ظهور مراكز بدأت تنافس مركزته ، كما في السالمية وحولي والفروانية والفحيحيل ، لكنه ظل متقدماً خصوصاً مع وجود أبرز ملامح المركزية الحضرية ، كوجود قصر الأمير وولي العهد ، ومجمع الوزارات ، ومشروع الواجهة البحرية والأبراج في واجهته مما حقق ذلك .

ج- لم تختلف الخطط الهيكلية اللاحقة عنه إلا من حيث الاسقاطات التي وضعتها، فيما يتعلق بالعمالة، والسكان، والإسكان، والوظائف، بالنظر إلى نمو السكان مما أدى إلى امتداد المدينة حضريا نحو الجنوب والوسط والغرب تحقيقا لذلك.

هذا وقد تراوحت تقديرات الخطط الهيكلية من حيث بعدها الزمني إلى ما بين عام ١٩٩٥ تحت ما يسمى بالنمو السريع، وعام ٢٠٢٥ على النمو البطيء.

د- لعل أبرز الاختلافات التي ظهرت بها الخطط الهيكلية خاصة بوكانن ١٩٧١، وشانكلاند ١٩٧٧، وبوكانن ١٩٨٣ من ناحية ما اقترحت هذه الخطط بإنشاء مدن جديدة لتعمل كبديل لمركز المدينة الرئيسي، فقد اقترح بوكانن عام ١٩٧١ إنشاء مركز في جنوب الكويت لنصف مليون نسمة في ما وراء الدائري السادس، في منطقة الفحيحيل، ولم تظهر آثاره إلا في نهاية الثمانينات، حيث اكتشفت المناطق الجنوبية بأسواقها لكنها ظلت مرتبطة بالمركز من حيث العمل اليومي، في مجمع الوزارات، - إضافة إلى وجود الأسواق التقليدية التي تتمتع بنكهة حضرية مرغوبة - وعندما اقترح شانكلاند عام ١٩٧٧، إنشاء مدن حدودية في الشمال والغرب والجنوب لم ينفذ منها إلا مدينة واحدة وهي مدينة الخيران، وقد حولت إلى منتجع ترويحي في الثمانينات.

هـ- يمثل الشكل رقم «٩» نموذجا مستخلصا مما جاء من اقتراحات وامتدادات حضرية وضعتها الخطط الهيكلية التي جاءت بعد المخطط الهيكلي ١٩٥٢. وهي في مجملها كما هو مشاهد لم تخرج عن روح ذلك المخطط، وظلت الكويت تتمتع بنموذج حضري يدمج ما بين الدوائر المركزية والقطاعات، بل وربما تطور إلى نوى متعددة، خاصة مع الرغبة في تحقيق اللامركزية الحضرية.



شكل (٩) نموذج مستخلص من المخطط الهيكلي للمناطق الحضرية لمدينة الكويت عام ١٩٧٧ ومخطط ١٩٨٢ يظهر شكل القطاعات وأبرز أنماط الاستخدام المكاني

الخلاصة والخاتمة

يمكن القول في خلاصة بحثنا هذا اننا قد توصلنا الى جملة من النتائج التي يمكن ايجازها فيما يأتي :

اولا: ان النماذج تعد وسيلة مهمة جدا بالنسبة لجغرافية الحضرة والدراسات الحضرية عموما بل وكافة الدراسات والأعمال البشرية في مجال البحث العلمي فهي وسيلة غير مكلفة ومقبولة من الخاصة والعامة من الناس ويسهل فهمها وبالتالي فهي ليست حكرا على تخصصات أو بحوث دون غيرها، كل ذلك أدى الى اضطرار الجغرافي الحضري الى استخدامها والتعامل معها وزاد ذلك مع دخول طرق البحث الكمية والحاسب الآلي التي تقول كثيرا عن العلاقات الرياضية والمنطقية.

ثانيا: ان النماذج التي استفادت منها جغرافية الحضرة قد ساهمت في تقريب صورة المدن من الداخل والخارج، وسهلت فهم تراكيبها الداخلية، وقطاعاتها المختلفة وأوجه نموها وتطورها. كل ذلك ساعد على تفسير وضع الخطط الحضرية المختلفة التي اصبحت تراعي اكثر من عامل واكثر من مؤثر، بل وأكثر من متخصص ليساهم في صنع اقرب وايسر صورة لما يمكن أن يكون عليه وضع المدينة وشكلها في المستقبل المنظور وغير المتطور، من خلال دقة الاسقاطات الرقمية، المتعلقة بالسكان وقطاعات المدينة ومنظورها العام.

ثالثا: يمكن القول ان النماذج التي وضعت بناء على دراسة لمدينة واحدة أو أكثر مهمة، لكنها تفتقر الى قابلية عدد المدن الخاضعة للبحث. ومع ذلك فإن نماذج مثل نموذج برجس للدوائر المركزية، قد افاد الدراسات الحضرية ودفع إلى مزيد من البحث والتقصي رغم أنه قد ارتبط بحالة واحدة هي مدينة شيكاغو. وفي المقابل إن النماذج التي أقيمت على عدد أكبر من المدن، ربما خدمت النماذج الأخرى بصورة أقوى وهذا مشاهد في النماذج التي طبقت على أكثر من مدينة كما في نموذج القطاعات. والنوى المتعددة ومدن أميركا اللاتينية.

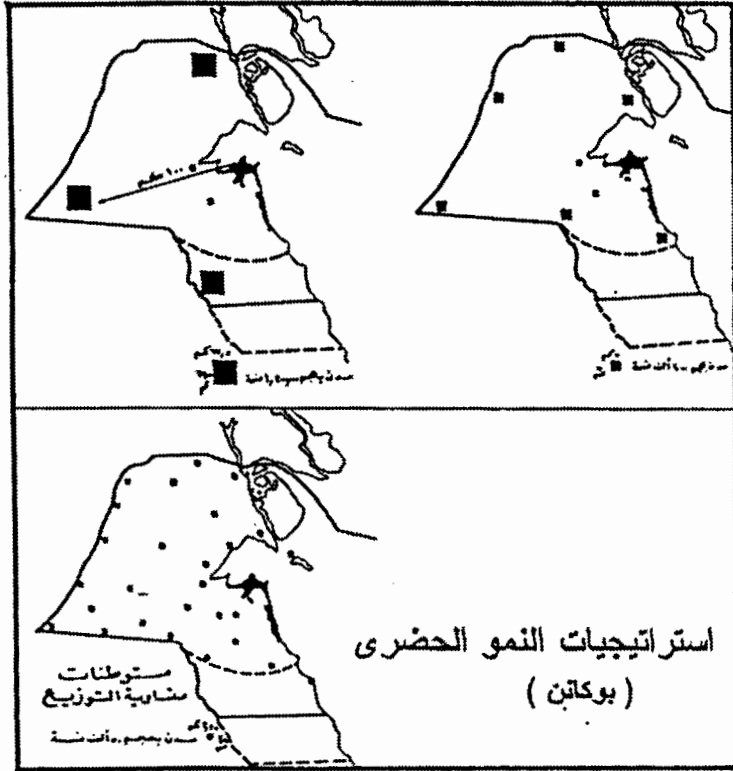
رابعا: توصل المتخصصون في الدراسات الحضرية بأنه لا يمكن ان يطبق نموذج معين على كل الدول التي تصنف بانها تقع تحت مجال هذا النموذج مالم يعزز بنماذج أخرى يطبق هذا على النماذج الكلاسيكية التي مرت بنا والتي قلما نجد أحدا يتعرض لها بالبحث والتقصي الا ويربطها ببعضها البعض.

خامسا: يمكن القول والى حد كبير من الصحة، بأن الكويت لها نموذج خاص بها لكنها لم تثبت عليه. فقد بدأت بعد مخطط ١٩٥٢ اكثر قريبا والتصاقا بنموذج الدوائر المركزية، لكنها سرعان ما بدأت تتقارب مع نموذج القطاعات عندما امتدت المدينة نحو الجنوب. وفي الوقت نفسه، تقرب مدينة الكويت من نماذج الدول غير الصناعية من حيث قرب الطبقات المرتفعة الدخل من المركز في مقابل ابتعاد الطبقات المتوسطة والمنخفضة عن المركز. ومع ذلك لا يمكن ان توصف بانها من «المدن النامية» بل هي أقرب إلى ما يمكن أن نسميها «بالمدين المرتفعة الدخل غير الصناعية» أو «نموذج المدن في الدول النفطية غير الصناعية في منطقة الخليج» بالنظر إلى تشابه هذه الدول في تراكيبها الداخلية التي تجعلها أشبه ما يكون بمنظومة حضرية تتكرر سماتها اينما تنتقل عبر هذه المدن، رغم ان المدن في دول الخليج لا ينطبق عليها نموذج واحد، فبعضها أقرب إلى الدوائر المركزية كما في «الدوحة»، وبعضها أقرب إلى النظام الشبكي كما في «ابو ظبي» وبعضها أقرب إلى النوى المتعددة كما في «المنامة» بالعلاقة مع المدن الأخرى «كالمحرق» والمدن الصناعية في الشمال، فإن المدن تظل تحت ظل نماذج الدول الغنية غير الصناعية خاصة في منطقة الخليج.

هذا ويتوقع ان تنتقل مدينة الكويت الى نماذج جديدة في تطورها الحضري خصوصا مع الدعوة الى انشاء «المدن الحدودية» «في الشمال والغرب والجنوب» المستقلة حضريا. اذا ظهر هذا النوع من المدن ربما انتقلت الى اشكال جديدة مغايرة، ويمكن مشاهدتها في الخرائط التي طرحها «بوكانن» ١٩٧١ و «شانكلاند» ١٩٧٧، وبوكانن ١٩٨٣ اذا انها ستنتقل الكويت الى مرحلة غير معهودة حضريا. نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر:

- (١) انشاء مستوطنات متساوية التوزيع في البلاد بحجم ٥٠ الف نسمة لكل منها.
 - (٢) أو انشاء ٦ مدن بحجم كل منها ٢٠٠ الف نسمة ومساحة كل منها ٤٩ كيلو مترا مربعا تمتد على طول الحدود من الشمال إلى الجنوب.
 - (٣) أو انشاء ٣ مدن بحجم ١٢٠٠٠٠٠٠ نسمة لكل منها، مساحة كل منها حوالي ١٩ كيلو متر مربع في الشمال والغرب والجنوب.
- وبالرغم من ان هذه البدائل لم تطبق إلا أنها لو طبقت فستنتقل الكويت الى نموذج حضري

جديد. كما أن تبني هذه البدائل أو أحدها وارد خصوصا في الوقت الحاضر بالنظر الى الظروف الامنية التي تقتضيها الحال بعد حرب تحرير الكويت.



شكل (١٠)

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية:

- ١ - وليد عبدالله المنيس، ١٩٨٥، «التخطيط الحضري والاقليمي»، طبع جامعة الكويت: الكويت.
- ٢ - وليد عبدالله المنيس، «الضوابط الاجتماعية والاقتصادية المؤثرة في الطلب على الاسكان في الكويت»، مجلة دراسات الخليج، العدد ٤٢، السنة ١١، ابريل ١٩٨٥، رجب ١٤٠٥ ص ١٩ - ٧٤.
- ٣ - خالد محمد العنقري، «البيئة العاملة للمدينة العربية»، رسائل جغرافية، رقم ٦٨، اغسطس ١٩٨٤، ذو القعدة ١٤٠٤، اصدار قسم الجغرافيا والجمعية الجغرافية الكويتية.

ثانياً: مصادر حكومية:

- ١ - البنك الدولي، «قطاع السياسة الاسكانية بدولة الكويت»، تقرير أولى، مايو ١٩٨٠، وزارة التخطيط، دولة الكويت.
- ٢ - بلدية الكويت، «التطور وال عمران في الكويت»، ١٩٨٠، الكويت.
- ٣ - جمعية المهندسين الكويتية، «الاسكان في الكويت: الجوانب الاقتصادية»، ١٩٨٣، الكويت.
- ٤ - تقارير بوكائن وشركاه، التقرير الاول، مارس ١٩٧٠، بلدية الكويت: الكويت.
- ٥ - تقارير شانكلاند كوكس، الجزء الاول، ١٩٧٧، «التخطيط والسياسة»، بلدية الكويت: الكويت.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

1. Bourne, L. (ed) "Internal structure of the city," 1971, Oxford University.
2. Black, G. & Lawless, R. (eds), (1980, "The changing Middle Eastern City" Croom, Helm: London.

3. Clark, B. & Gleve, M., "Social Patterns in cities," IBG, Special Publication No. 5, March 1973.
4. Clark, D. 1982, "Urban Geography," Croom, Helm: London.
5. Ffrench, G. & Hill, A. 1971, "Kuwait Urban and Medical Ecology" Spring Verlage: N.Y.
6. Field, B & MacGregor, B. 1987 "Forecasting Techniques for Urban and Regional Planning," Hutchinson: London.
7. Herington, J. 1989, Planning Processes: An Introduction for Geographers," Cambridge University Press: Cambridge.
8. Isard, W, 1975" Introduction to Regional Science," Prentice – Hall: N.J..
9. Jones, E.and Eyles, J.1977, "An Introduction to social Geography Oxford University Press: Oxford.
- 10.Khouja, M. & Sadler, P. 1979. The Economy of Kuwait, "Macmilan": London.
11. Lee, C. 1973 "Models in Planning," Pergaman: London.
12. Law, N. &Smith, D. 1991, "Decision-Making Geography" STP: London.
13. Potter, R. 1992, "Urbanization in Third World," Oxford University Press: Oxford.
14. Yaetes, C. 1976 "Man's Economic Environment" Mcrow – Hill: N. Y.

The Internal Structure Of Kuwait City In Comparison With City Structure Models: A Study In Urban Geography

By Dr. Waleed Al-Mnais

The purpose of this paper is to trace three main topics, i.e.

(a) to explore and to understand "Models" and to trace their entry to the body of Urban Geography,

(b) the study of "Models" which were adopted in explaining the structures of other cities in the urban world,

and (c) Studying Kuwait City elaborately in relation to the "Master Plan of 1952", and to compare it with particular cities.

The study adopts analytical-comparative approach as it proposes certain hypothesis i.e. Kuwait City model resembles non-industrial city models, but on the other hand, it could be classified with "high income city models" similar to its neighbouring Gulf cities.

Finally, it ends up with a number of urban facts, the most important of which are, (a) Kuwait has developed internal urban model, and (b) it had been planned since the end of the twenties of this century, this urban fact, proofs that Kuwait City witnessed urban planning before the application of "Master Plans" in mid-fifties.