

أثر النمو الحضري على النقل في المدينة The impact of Urban growth on transportation in the city

بوثلجة الحاجة¹ ، أ.د: مخلوف البشير²

^{2,1}مخبر البحث في الخلدونية الجديدة والمؤسسات العمرانية والسلطة

^{2,1}جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم (الجزائر)

E-mail : hadjatita1427@gmail.com¹

تاريخ الاستلام : 2019-11-27؛ تاريخ المراجعة : 2021-05-22 ؛ تاريخ القبول : 2021-06-30

ملخص :

تسعى هذه الدراسة إلى توضيح مدى تأثير النمو الحضري على المدن , من خلال تسليط الضوء على مشكلة النقل نتيجة ما تشهده المدن الجزائرية من امتدادات عمرانية و تحولات اقتصادية واجتماعية و ثقافية منذ استقلالها و اتجاهها نحو التنمية و التطور في وسائل النقل بمختلف أنواعه.

لهذا سوف نتطرق لموضوع النمو الحضري و تأثيراته المباشرة على وسائل النقل الجماعية و الفردية, بالإضافة إلى توسع ظاهر النمو الحضري داخل المدن و الذي أفرز عنه عدة مشكلات أثرت على حركة التنقلات سواء كانت فردية أو جماعية, داخلية أو خارجية , وهذا نظرا لما تشهده المدن من تطورات في وسائل الترفيه و خلق العمل و الراحة مع توفير متطلبات الحياة الكريمة التي ساهمت بشكل كبير في تزايد سكانها و توسع نطاق وسائل النقل في تحقيق تكامل بين النشاط البشري و الاقتصادي.

الكلمات المفتاحية : النمو الحضري, النقل, التحضر, الحضرية, المدينة.

Abstract:

the present research work is in an attempt to analyses and clarify the impact of urban growth on cities .Its main objective is to identify and understand the problem of transport and features characterizing it . The term of transport and urbanization of Algerian cities have appeared together frequently in recent studies; even so the economic, social and cultural transformation since the Algerian independence, through the revolution and the development of means of transport.

This study seeks to find out to what existent this urban growth could effect the mass and Individual transport. Although there are varying concerns behind the phenomenon of urban growth that made significantly interesting by the diversity of people's backgrounds and cultures .Furthermore investigating direct impact of the development of cities on different perspectives by creating work opportunities that leads to the development of human and economic activities.

Keyword:Urban growth, transport, urbanization, urban, city

I - تمهيد :

شهد العالم نمو حضري كبير كان له دور مهم في توسع المناطق الحضرية بداخله، وقد صاحب ذلك توسع كبير للمدن وامتد مجالها وتزايد عددها نتيجة اتجاه السكان نحو الضواحي والاتجاهات المختلفة المتمثل في التنقل الداخلي والهجرة بأشكالها إلى هذه المدن، فقد انعكست رغبة الإنسان في التجديد الذي كان وليد تأثيرات الاجتماعية و الاقتصادية و الثقافية و السياسية، بما في ذلك حركة التقدم العلمي و التكنولوجي، و بما أن النمو الحضري لا يزال يفرز العديد من المشكلات المختلفة و التي تمس مختلف جوانب الحياة، فمشكل النقل في المدينة تندرج ضمن جملة من الأسباب كالهجرة و البطالة و غيرها من الأسباب و يشير في هذا الصدد "ميردال" Merdel إلى أن مجتمعات العالم الثالث لا تعيش مشكلات اجتماعية أو اقتصادية أو سياسية فقط، بل تعدت ذلك إلى مشكلات معقدة مست مختلف جوانب الحياة و ما لم يتحقق فهم هذه المشكلات في شتى جوانبها لذلك سوف يبقى الفهم قاصرا، بالرغم من أن النمو في العالم لا يعرف توقف ، مع اختلاف هذه الحركة من مجتمع لآخرى و حتى داخل المجتمع الواحد، فهناك مدن تكاد تختنق من الازدحام و سوء التسيير و التنظيم و التنقل في حين هناك مدن لا تزال تعاني التهميش و الفقر و الحرمان وهذا ما شجع السكان على الهجرة إلى أماكن تتوفر فيها الحياة الكريمة.

يعد النقل من بين مظاهر التطور خاصة نهاية القرن العشرين ، نتيجة تطور و تنوع وسائله و خدماته خاصة في المناطق الحضرية، نظرا لأهميته في حياة البشرية مما جعل الطلب عليه من الضروريات التي تتزايد بشكل مستمر، و البحث في سياسات النقل تتطابق و الواقع المعاش من أجل خلق خدمة نقل مثالية انطلاقا من الاستغلال العقلاني لما هو متوفر من إمكانيات بشرية و اقتصادية و طبيعية، تهدف إلى تحقيق التكامل في النشاط البشري و الاقتصادي كتبادل المنتجات و الأنشطة و نقل الأشخاص و الربط بين الضواحي و المدن ، و العمل على خلق فرص العمل و الترفيه و الراحة و جذب للسكان و التمسك بحياة المدينة كونها تمثل مركز تلبية و قضاء الحاجات الضرورية للفرد. لذا تركز هذه الدراسة على مدى تأثير النمو الحضري على وسائل النقل بالمدن، مع محاولة فهم الظاهرة مع تقديم توصيات و حلول مستقبلية.

كما يهدف البحث إلى إبراز خطورة يجب الانتباه لها و معالجتها وهي: أثر النمو الحضري على النقل و التنقل داخل المدن الجزائرية، وهذا من خلال:

- معرفة أهمية النقل بالنسبة للفرد داخل المدن الجزائرية
- الإطلاع على مشكلات التنقل.
- إيجاد حلول توافقية لفك العزلة بين الضواحي و مركز المدينة.
- معرفة مدى تأثير تزايد السكان على حركة النقل.
- محاولة تحليل الظاهرة سوسيولوجيا.

ولكي تتحقق هذه الأهداف سابقة الذكر و جب اعتماد منهج، فقد اعتمدت في هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي لفهم الظاهرة من خلال الرجوع إلى المصادر و المراجع العلمية المرتبطة بالموضوع، و بالتالي تحليلها والاستفادة مما له علاقة بموضوع الدراسة.

فقد قسمت الدراسة إلى أربعة مباحث و هي كالتالي:

- المبحث الأول: تحديد المفاهيم ذات الصلة بالموضوع
- المبحث الثاني: الإطار النظري للنمو الحضري - نموذج المدن الجزائرية-
- المبحث الثالث: الإطار النظري للنقل - نموذج المدن الجزائرية-
- خاتمة: عبارة عن توصيات. قائمة المراجع.

II المبحث الأول: تحديد المفاهيم ذات الصلة بالموضوع

1.II تعريف النمو الحضري: هو عملية انتقال إلى حالة التحضر, ويعني عمليا التخلي عن الصفات و الخصائص الريفية و انتقاء صفات التحضر, وعليه فهو التخلي عن خصائص واكتساب أخرى.(1)

و يعرفه الديموغرافيون على أنه حركة الناس في المجتمعات التي تقوم أساسا على خدمة الأرض (النشاط الزراعي) فقط إلى مجتمعات أكثر تحضرا وتنوعا نشاطاتها (تجارة- صناعة- خدمات) و غيرها من الأعمال المرتبطة بها.(2) و تشير تعريفات بعض الباحثين والمهتمين إلى أنه العملية التي يتم بها زيادة سكان المدن من خلال تغير الحياة الريفية البسيطة إلى حياة حضرية أكثر تطورا , أو عن طريق الهجرة إلى المدينة التي تتضمن جملة من التغيرات التي تمس طرق العيش سواء كانت اجتماعية, ثقافية واقتصادية... حتى يستطيع الفرد التكيف و نمط العيش في المدينة.(3)

- ويرى الدكتور السيد عبد العاطي السيد من خلال إبرازه أوجه الاختلاف بين المجتمعات المتقدمة و النامية في عملية النمو الحضري , حيث توصل إلى أن هناك اختلاف في معدلات التوازن بين سكان والموارد على عكس من النمو الحضري الغربي, حيث هناك توازن نسبي بين الزيادة السكانية و الموارد المتاحة مبرزا أهمية الجانب الريفي, باعتباره عامل جذب لهم, نظرا لما يقدمه من توفر للمراكز الصناعية من الموارد و فرص العمل الذي وجد فيه فائض سكاني أوسع للهجرة لمناطق أخرى لم تستغل, بعد أن كان النمو الحضري في الدول النامية يتماشى طرديا مع دفع سكان الريف للإقامة بالمدن.

- رغم تنوع التعاريف و اختلفت بين العلماء حول إعطاء تعريف شامل و دقيق للنمو الحضري إلا أنهم يتفقون في معناه الذي يقصد به الزيادة الطبيعية و الهجرة, وهي من أهم ملامح النمو الحضري حسب ما جاءت به مختلف التعريفات.(4)

- يشير مفهوم النمو الحضري إلى مجموعة من عوامل التي تساهم في تعقيد الحياة الحضرية و تطورها في شتى ميادين الحياة سواء من الناحية الكمية أو النوعية أو في شكل ثنائي (كمي, نوعي)

- كما يشير النمو الحضري إلى معدلات الزيادة في السكان, نتيجة ارتفاع نسبة الخصوبة أو الهجرة سواء من الريف إلى المدينة أو العكس.

- يصاحب النمو الديموغرافي اتساع المساحة التنظيمية للمدن نتيجة للامتداد الأفقي من أجل تلبية احتياجات السكان الأساسية مثل (المساكن والطرق والخدمات بمختلف أشكالها).

2.II تعريف النقل: يعتبر النقل من الموضوعات المهمة التي حظيت باهتمام الباحثين و المهتمين, ويمكن تلخيص أهم التعريفات التي تناولت موضوع النقل وهي على النحو الآتي:

- يعرفه سكوت جريير SCOTT GREER النقل أنه دورة الأفراد أو الطاقة و البضائع و الخدمات يقوم بها أشخاص فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف اجتماعية.(5)

- كما يعرف النقل على أنه جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس إذ يوفر لهم الحركة و الانتقال بين الأماكن المختلفة من الداخل و الخارج بكل حرية.(6)

1- عبد الباقي زيدان : علم الاجتماع الحضري و المدن المصرية,ص14.

2- فاروق زكي يونس: علم الاجتماع, الأسس النظرية و أساليب التطبيق, علم الكتب, القاهرة, 1972,ص23.

3- عبد المنعم شوقي: مجتمع المدينة و الاجتماع الحضري, مكتبة القاهرة الحديثة, القاهرة, 1966,ص23.

4- عبد المنعم أنور: الحضارة و التحضر, دراسة أساسية لعلم الاجتماع الحضري , مكتبة القاهرة الحديثة, القاهرة, 1970,صص57-90

5- السيد عبد العاطي السيد: علم الاجتماع الحضري , ج2, دار المعرفة الجامعية, 2000,ص297.

6- زين العابدين علي: مبادئ تخطيط النقل الحضري , ط1, صفاء للنشر, 2000,ص65.

في حيث يعرفه البعض عل أنه نشاط اقتصادي مرتبط بحركة الأشخاص و الأشياء من مكان لأخر،فهو خدمة إنتاجية، لأنه في بعض الأحيان يكون هدفه في حد ذاته مثلما يحدث للمسافر للتنزه أو المتعة و بالتالي يندرج النقل ضمن مخطط الخدمات الاستهلاكية.(7)

و نجد في هذا الصدد "هانز إدلر" وهو خبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء و التعمير « BIBA » يعرف النقل على أنه عبارة عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج و المناطق الآهلة بالسكان مع بعضها البعض، أي مع مراكز الاستهلاك.(8)

كما ركز الفكر الاشتراكي بشكل كبير على أهمية قطاع النقل، ونجد على رأسهم "كارل ماركس" الذي يعتبره العنصر الرابع في الإنتاج المادي أي بعد الصناعة الاستخراجية و التحويلية و الزراعة، ويرى أن قطاع النقل نوعين هما:
1- نقل الإنتاج الداخلي: وهو يمثل جزء من عملية الإنتاج كنقل المواد الأولية.

2- النقل العام: وهو الذي يقوم بعملية الإنتاج الاجتماعي، كونه فرع مستقل عن فروع الاقتصاد الوطني.(9)

3.II- تعريف التحضر: يشير إلى العمليات التي يتم من خلالها اكتساب النمط الحضري و الثقافة الحضرية، فهو مصطلح يقصد به الانتقال من الحياة الريفية إلى المدن للعيش و يكون هذا الانتقال بسبب الهجرة، وبعد هذا الانتقال يتكيفون بالتدرج مع النظم و القيم السائدة في المدينة، وقد يترتب على حالة انعدام هذا التكيف تدهور الحالة المادية و المعنوية ومن هنا العودة إلى القرية. (10) و يذهب "H.Tridal" في تعريفه للتحضر على أنه عملية تمركز السكان و التي تتم بطريقتين أساسيتين هما:

1- تعدد نقاط التمركز أي نمو مراكز حضرية.

2- تزايد حجم السكان في قرية من القرى جدير بأن تحولها إلى مدينة، انطلاقاً من أن المدن تعرف ببساطة،كونها مناطق أو نطاق تمركز سكاني."(11)

وعليه يعتبر التحضر العملية التي تتم بها زيادة سكان المدن عن طريق هجرة القرويين للمدن، كما يقصد به التغيرات التي قد تحدث لطبائع وعادات وطرق معيشة سكان الريف حتى يتكيفوا للعيش في المدينة.(12)

4.II- تعريف الحضرية: يعني مصطلح الحضرية عند علماء الاجتماع والأنثروبولوجيا الحضرية على أنها أسلوب أو نمط حياة يتميز بها سكان المدن التي تفرضها الطبيعة الإيكولوجية و الاجتماعية والثقافية للمدينة التي تكسب المدن ثقافة خاصة تسمى بالثقافة الحضرية، كما أصبح واضحاً أن الحضرية هي الحصلة النهائية لعملية التحضر، أي تلك التغيرات الاجتماعية المصاحبة للتحضر بسبب إقامة الأفراد في المدن، ويعرفها **لويس ويرث** على أنها نمط أو أسلوب حياة في مقاله الشهير المنشور عام 1983 بعنوان "**الحضرية نمط الحياة**" الذي أصبح مرجعاً أساسياً في علم الاجتماع الحضري في الخمسينات والستينات من القرن العشرين وهو أن إيكولوجية المدينة بما تفرضه من تفاعلات وعلاقات تنتج عنها سلوكيات و ذهنيات تطبع حياة الفرد الحضري وتكسبه ثقافة خاصة تنعكس على سلوكه، كما تعرف باسم الثقافة الحضرية، حيث يكتسبها الفرد من خلال الإقامة في المدينة ويؤدي سلوكه بلونها.(13)

7- علي الحسن عبد الغني، اقتصاديات النقل، جامعة البصرة ، العراق، 1979، ص25.

8- هانز إدلر، التخطيط في قطاع النقل و مشاريع النقل . ترجمة عبد القادر ولي، (د،د،ن) ، بغداد، 1970، ص7.

9- سعد الدين عشموي، تنظيم وإدارة النقل، د ن، القاهرة، 2007، ص52.

10. أحمد بوذراع ، التطور الحضري والمناطق المختلفة في المدن ، منشورات طبعة بانتة، ب،س، ص 134.

11- اليونسكو، السياسات السكانية في الوطن العربي، 1992، ص 27.

12. عبد المنعم شوقي، مجتمع المدينة، دار النهضة العربية : بيروت ، ط7، 1981، ص 23.

13- محمد بومخلوف، التحضر، دار الأمة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، ط1، 2001، ص20.

5.II- تعريف المدينة: حظي مصطلح المدينة باهتمام كبير من طرف المهتمين و الدارسين السوسولوجيين, على رأسهم "لويس ويرث" الذي يعتبر المدينة عبارة عن المكان الذي يحتوي على تجمعات هائلة من السكان, التي تنشأ فيها مراكز محددة تعمل على إشعاع الأفكار و الممارسات التي تنمي أسلوب و نمط حياة الحضرية الحديثة. (14)

و يعرفها "روبارت بارك" في مقاله المعنون " مقترحات حول دراسة السلوك الإنساني في البيئة الحضرية" يعتبر المدينة وحدة اقتصادية يقوم تنظيمها الاقتصادي على تقسيم العمل, و هذا ما يشجع نطاق المهن و الحرف داخل المناطق الحضرية, أي أن المدينة في نظره منطقة ثقافية تتميز بنمطها الثقافي المميز لها. و عليه فإن المدينة بهذا المفهوم عبارة عن اتجاه عقلي و مجموعة من العادات و التقاليد بالإضافة إلى الاتجاهات المنظمة و العواطف المتأصلة, كونها عبارة عن إقامة طبيعية للإنسان المتمدن, و عليه فهي منطقة ثقافية تتميز بنمطها الثقافي المتميز.

يتفق أغلب العلماء الاجتماع على أن المدينة عبارة عن فكرة مجردة, و تعتبر العناصر التي تتكون منها كالبنيات الداخلية ووسائل المواصلات كلها موجودات مخصصة لها طبائع مختلفة, ما يجعل المدينة شيئاً محدداً هو ذلك التكامل الوظيفي لعناصرها المختلفة على هيئة واحدة, هذا يدل على أن المدينة ليس لها وظيفة واحدة, بل لها عدة وظائف و هذا لا يفسر بالضرورة أن وظائف المدينة موجودة في كل المدن بلا استثناء. (15)

III المبحث الثاني: الإطار النظري للنمو الحضري

1.III- المداخل النظرية لتحليل النمو الحضري: إن دراسة النمو الحضري والتحصّر في البلدان العربية وبقية أجزاء العالم, لا يعتمد على مجرد وصف الظواهر المصاحبة لهما والناجمة عنهما. كما أن نمو أعداد أحجام المدن, ليست في نظر الكثير من الباحثين المختصين مجرد تغير وتبادل عشوائي, بل إن هذه التغيرات والتبادلات ترتبط حسب آرائهم بقواعد وقوانين و عوامل ومتغيرات تتحكم باتجاهات ومقادير هذه التبادلات في خصائص المدن والتجمعات الحضرية, وحتى لا تبقى عملية فحص ودراسة المدن وأحجامها وأعدادها مجرد دراسات وصفية قائمة على الملاحظة الساذجة, فقد طور عدد من الباحثين مجموعة نظريات ونماذج وقواعد لتفسير العوامل المؤثرة في مواقف المدن وفي أحجامها وأعدادها, وفي الكيفية التي تتوزع بها هذه المراكز الحضرية في أقاليمها والدول الخاصة بها, ومن أهم هذه النظريات والدراسات في النمو الحضري هي:

1.1.III- نظرية الدوائر المتركزة: لقد قدم برجس (BURGESS) إسهاماً متميزاً أثرى به المعرفة العلمية بشكل كبير, حيث جاء هذا الإسهام عبر دراسة أقيمت في مدينة شيكاغو, و التي حاول من خلالها معرفة الأنماط التي تعترى نمو المدينة وتركيب الوظائف بها. جاءت هذه الدراسة في شكل كتاب تحت عنوان "نمو المدينة", وكانت انطلاقته المنهجية تعتمد على نموذج لنمو المدينة وتنظيمها المجالي مستخدماً مخطط مدينة شيكاغو كأساس لبحثه. (16) وكانت دراسته مرتكزة على متابعة النمو الفيزيقي للمدينة وتمايزها مجالياً (17), انطلق من فكرة أساسية مفادها أن أسعار الأراضي ترتفع بشكل تدريجي كلما اقتربنا من مركز المدينة ليؤكد أن أقصى الأسعار تتركز في قلب المدينة. أين توصل أن المدينة في نموها تأخذ شكل حلقات ودوائر متناقصة ومتعددة المراكز وهي (18):

14- محمد عباس إبراهيم، التصنيع والتحصّر دراسة أنثروبولوجية لمدينة كيمبا بأسوان، دار المعرفة الجامعية، مصر، الإسكندرية، 2001، ص 37.

15- محمد عاطف غيث، علم الاجتماع الحضري مدخل نظري، دار النهضة العربية، لبنان، بيروت، ب.س، ص 132.

16- إسماعيل قيرة، علم الاجتماع الحضري ونظرياته، منشورات جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2004، ص 56-59.

17- السيد عبد العاطي السيد: علم الاجتماع الحضري - مدخل نظري-الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، 1974، ص 403.

18- محمد حافظ: النمو الحضري في المجتمع المصري، دراسة بنائية تاريخية: القاهرة، دار سعيد رفت للطباعة و النشر، 1987، ص 29.

أ - **منطقة الأعمال المركزية:** تقع هذه المنطقة في مركز التوزيع الإيكولوجي للمدينة حيث تشكل النواة الأساسية لمختلف النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، إضافة إلى كونها ملتقى لطرق المواصلات، حيث تكثُر فيها المرافق الإدارية و الخدماتية، هذه الخاصية جعلت منها محل اهتمام وطلب متزايد وهو ما أدى إلى ارتفاع أسعار الأراضي الشيء ، ما جعل " بيجس" يرى أن الأعمال التي تؤدي إلى تحقيق الأرباح باستخدام الأرض بكثافة تجعل من المنطقة المركزية محطة نشاطها.

ب - **المنطقة الانتقالية أو منطقة التحول:** تتميز بالتغير المستمر والكثافة السكانية العالية وضعف المستوى المعيشي وانتشار الأمراض الاجتماعية وتدهور المساكن وانتشار المخازن والملاهي... الخ. بمعنى آخر هي منطقة الوافدين الجدد إلى المدينة والتي تعتبر من الأقليات العنصرية والإثنية، يعتبر "بيجس" هذه المنطقة الأكثر تعرضاً لعمليات الغزو والاحتلال التي تمارسها منطقة الأعمال المركزية الدائمة على النمو والتوسع.

ج- **منطقة سكن العمال:** كما يشير عليه المصطلح ذاته، فهي منطقة العمال وأصحاب المهن الكتابية والأطفال المهاجرين، ما يميز هذه الفئة هو تطلعهم الدائم إلى تحسين مستوى معيشة أطفالهم ودفعهم إلى مستوى أعلى في السلم الاجتماعي.

د- **منطقة سكانية ذات مستوى أرقى:** تتكون من مساكن تقطنها أسر وحيدة، إلى جانب الشقق والعمارات الراقية وبعض فنادق، كما تعتبر هذه المنطقة ملجأ للفئات ذات الدخل المتوسط.

ه - **منطقة الضواحي:** تقع في حدود المدينة، حيث يسكنها ذوي الدخل المرتفع في حين أن معظم سكانها يعيشون تتقل يومي في اتجاه أماكن العمل، وعلى هذا الأساس فقد قدم "بيجس" تفسيره لنمو المدينة وتوسعها من خلال حلقات ودوائر متتابعة، معتبراً أن عمليتي الغزو والاحتلال هي النقطة المركزية في ديناميكية التوسع من منطقة إلى أخرى.

استطاع "بيجس" من خلال ما قدمه من دراسات حول المدينة استنتاج مايلي:

- المدينة في نموها و توسعها تأخذ شكل حلقات دائري تمثل مناطق متتالية من الامتداد الحضري.

- فكرة النمو و التوسع عنده عامل ساعده في دراسة عملية الغزو و الاحتلال.

- كلما زادت المسافة عن مركز المدينة، كانت هناك زيادة في أحجام الأراضي، في مقابل انخفاض نسبة التملك. (19)

III.1.2- نظرية القطاع: هومرهويت: لقد ظهرت هذه النظرية في 1939 كرد فعل على الانتقادات التي تعرضت لها نظرية الدوائر المتركرة، حيث ارتكزت هذه النظرية على مفهوم جديد جاء به "هومرهويت" كبديل لمفهوم الدوائر، فقد ربط مفهوم القطاع بمتغير الدخل، ليتضح له في نهاية الأمر أن انتشار المناطق السكنية يخضع لدخل الأفراد ومستواهم المعيشي إلى جانب مناطق النشاطات التجارية بمركز المدينة، يميز "هومرهويت" ثلاث قطاعات أساسية هي:

أ - قطاع الإيجارات المنخفضة.

ب- قطاع الإيجارات المتوسطة.

ج- قطاع الإيجارات المرتفعة.

ويؤكد هويت أن النمو الحضري يتحدد في ضوء امتدادات النمط السائد من أنماط استخدام الأرض، كما أوضح أن نمو المدينة يكون متسارعا على المحاور الرئيسية وعلى طول المحاور الأقل مقاومة، خلاصة أفكاره نتضح في انقسام بعض المدن الأمريكية إلى قطاعات كسان فرانسيسكو، ، فرجينيا وريشوموند.

III.1.3- نظرية النويات المتعددة : لهاريس والمان: لقد ظهرت هذه النظرية بعدما تعرضت كل من نظرية الدوائر المتركرة ونظرية القطاع إلى انتقادات عديدة، تعود بدايات هذه النظرية إلى منتصف الأربعينات، أين اعتمدت على

فكرة أساسية مفادها أن نمو المدينة لا يعتمد بالضرورة على نواة واحدة بل نويات متعددة, يشير "هاريس وألمان" أن نمو المدينة يتشكل عبر أنماط عديدة منها:

أ- نواة النشاطات التجارية (بالمركز).

ب- نواة تجارة الجملة والصناعات الخفيفة.

ج- نواة الصناعات على أطراف المدينة.

كما يعتبر أن مسألة تعدد النويات يختلف باختلاف المدن وتطورها التاريخي وتخصصاتها المختلفة هذا من جهة, و ربط توزيع المناطق السكنية حول هذه النويات بمسألة الدخل (دخل الأفراد) من جهة أخرى .

و يشير باحث إسماعيل قيرة في كتابه معنون بعلم الاجتماع الحضري ونظرياته أن العوامل الرئيسية المؤثرة في قيام النويات حسب "هاريس وألمان" هي :

أ- بعض الأنشطة تتطلب تسهيلات خاصة (منطقة الأعمال المركزية).

ب- بعض الاستخدامات تستفيد من وجودها في مكان واحد (الصناعة وإقامة طبقة العمال).

ج- بعض الاستخدامات تميل إلى التعارض (المصانع ومساكن الطبقة الراقية), لا تستطيع بعض الأنشطة الحصول على مواقع متميزة (مناطق التخزين)

من خلال عرض للنظرية الإيكولوجية الكلاسيكية يتبين وأن التصور الإيكولوجي يستند إلى مجموعة من المقولات والقضايا النظرية و الإمبريقية... الخ.

في هذا الإطار تقدم النظرية الإيكولوجية الكلاسيكية تصورا في كيفية دراسة وتطوير المجتمع الحضري الذي يخضع لتأثيرات النمو والهجرة الريفية وتزايد حاجات الاجتماعية بكل مستوياتها, لذا ترى هذه النظرية أن التنمية الحضرية تنطلق من مراكز تركب الأنشطة والخدمات لتمتد فيزيقيا على شكل دوائر متلاحقة.

تعتبر هذه النظرية مثلها مثل نظرية النويات والقطاع تعتمد على العمليات الإيكولوجية في التغيير الحضري والتنمية من خلال المتغيرات التالية (20):

أ- التركيز: ويعني تركب أو تكديس الأنشطة والخدمات مما يؤدي إلى تغير المناطق وتأثيرها في المناطق المحيطة والتي تتسع على حسابها, وبالتالي يمكن أن ننظر إليه على أنه الميل نحو الزيادة العددية للوحدات الإيكولوجية والتوطين في أجزاء المدينة.

ب - التشتت: وهو أن تتركب الأنشطة عند مرحلة الإشباع بحيث يفقد مدلولها الاجتماعي والاقتصادي في إشباع الحاجات الاجتماعية المتنامية, الأمر الذي يدفعها إلى الانتقال إلى أماكن وأجزاء أخرى من المدينة قصد تكميتها, فالتركب والتشتت عمليتان تساهمان في توازن النسق الفيزيقي, فإذا كان التركيز يؤدي إلى زيادة الإنتاج فإن التشتت يؤدي إلى إحداث التوازن في توزيع الأنشطة والسكن.

ج - المركزية واللامركزية: إن المركزية واللامركزية عمليتان إيكولوجيتان, يساهمان في فهم نمو وتطور المدينة, بمقتضى أن المركزية تتجمع فيها المؤسسات ذات الوظائف المتشابهة في نطاق معين من المدينة, وتكون عادة حوله المحاور الأساسية للنقل والتنقل, أما اللامركزية فهي تشير إلى ميل الأفراد أو الوظائف نحو تركب النقاط الحيوية في المدينة واللجوء إلى أماكن معينة, بحيث تحافظ على سيطرتها وتأثيرها في التنمية الحضرية للمدينة.

د- **الفصل أو العزل:** وهو بعد تنموي يشير إلى تجمع وحدات إيكولوجية وانفصالها مجاليا، كأحياء الراقية والصناعات المختلفة والأنشطة والخدمات، وهذا الفصل يتم بالنسبة للجماعات الاجتماعية في ضوء الدخل واللغة والثقافة... الخ، أما بالنسبة للأنشطة فتتشكل حسب تشابه أو تماثل وظائفها.

هـ- **الغزو والاحتلال:** فهما عمليتان تستخدمان في تغيير البيئة الحضرية فهما أداتان من أدوات التهيئة والتعمير، فالأولى تشير إلى توسع سكاني أو خدمي يتم من خلال انتقال جماعة إلى منطقة منفصلة أو إدخال نمط جديد في استخدام الأرض، أما الاحتلال فيتحول بمقتضاه الغزو إلى سيطرة على المنطقة المحتلة من حيث السكن أو النشاطات.

إن هذه المتغيرات الإيكولوجية هي في الواقع الأدوات الأساسية التي اعتمدت عليها النظرية الإيكولوجية الكلاسيكية في تنمية المجتمع المحلي الحضري. وهذه المتغيرات يمكن التطرق إليها بالمدينة الجزائرية في محاولة لتحديد مستوى التنمية الحضرية بها.

III.1.4- النظرية الإيكولوجية المحدثة: تمثل نموذج جديد للنظرية الإيكولوجية الكلاسيكية حيث تبني الباحثون المحدثون فكرة أساسية جديدة، وهي أن النظرية الإيكولوجية يجب أن تشمل كل الظواهر الاجتماعية و تبرز هذه الإسهامات الجديدة من خلال النموذج المحدث في شكل مجموعتين وهما إسهامات كل من **كوين (Quin)** و **أموس هاولي (A.Aauley)** وهي على النحو الآتي (21):

أ - **تقييم العمل والتوزيع المجالي:** يحرص هذا الباحث موضوع الإيكولوجية الحضرية في إشكالية تقسيم العمل وتأثيره على التوزيع المجالي هذا من جهة ، أما **Quin** يرى أنه لا يمكن إقامة تحليل إيكولوجي شامل لكل المشكلات الحضرية، بل يجب التركيز أولا على العلاقات الجدلية بين الجماعات والبيئة ، وبالتالي فقد قدم مفاهيم جديدة تمثلت في البيئة والمجتمع المحلي الحضري ومنطقة المركز الحضري.

ب - **المجتمع المحلي الحضري:** يجب الإشارة إلى أن إسهاماته هي في الواقع حلقة وصل بين النظرية الإيكولوجية الكلاسيكية والمحدثة ،بحكم تركزها على جملة من المواضيع ذات الصلة وهي:

- إن موضوع الإيكولوجية هو الطريقة الوحيدة التي من خلالها يحافظ الأفراد على أنفسهم داخل بيئة دائمة التغيير .
- المجتمع المحلي هو وحدة التحليل.
- الأفراد أعضاء داخل الجماعات.
- الاهتمام بالبعد المكاني.
- الاهتمام بالبعد الزمني.
- التكامل بين العوامل السيكولوجية والأخلاقية.
- الأنشطة ترتبط بنسق القيمة السائدة.
- عدم الفصل بين الظواهر شبه اجتماعية والثقافية والاجتماعية.
- اعتبار التكيف الثقافي إحدى مواضيع الأساسية في التحليل الإيكولوجي.

ما أدى إلى تطور النظرية الإيكولوجية و تكيفها مع المتغيرات الحضرية، أين أصبحت تنظر إلى الفرد كعضو في التشكيلة الاجتماعية تتأثر بعلاقاته التي تشكله وتهيؤه، بمعنى أنه ليس فردا منعزلا، تمثل قفزة نوعية في الدراسات الإيكولوجية التي كانت تركز على المكان وتنظر إلى المشاكل الحضرية على أنها نتاج طبيعة المكان ليس إلا، لتنتقل إلى فكرة نوعية جديدة تعتبر من خلالها هذه المشاكل الاجتماعية على أنها أيضا ناجمة عن طبيعة الجماعة وبناءها وتفاعلها مع الوسط الاجتماعي ومنها تظهر أهمية المشاركة الجماعية.

IV - مظاهر النمو الحضري في الجزائر و عوامله: إن الذي ينظر إلى المدن ومظهرها العام وتطورها وفق التكنولوجيا الحديثة يرى تغير في أشكال المجتمعات وانتشار التحضر والمراكز الحضرية التي انطلقت من المدن الصغيرة إلى المتوسطة وصولاً إلى المدن الكبيرة ، مثل هذه الأمور كانت انعكاساً لعملية التطور لتصبح الشغل الشاغل لذوي الاختصاص سواء كانوا مخططين أو اجتماعيين ، والبحث فيه بعلاقات متباينة من الدراسات والبحوث التي تناولت من قريب أو بعيد موضوع النمو الحضري وتأثيراته على المدينة ووسائل الاتصال و التواصل بمختلف مستوياتها و جوانبها ، وعليه يمكن تحديد مظاهر النمو الحضري في المدينة التي اختلفت طريقة تناولها من دراسة لأخرى من خلال ثلاث مظاهر و هي:

1.IV- المظهر الديمغرافي : يعتبر من أهم مقاييس عملية التحضر و النمو الحضري على أساس أنه يشير إلى تجمعات سكانية ذات أحجام معين ، فقد ركزت الحضرية في هذا المظهر في حدود ارتباطها بالتركيز السكاني وكذا الاتجاه نحو زيادة التركيز السكان في المدن و المناطق الحضرية و نجد هوب "تيسدال H.Tisdal" في تحليلاته للتحضر كعملية للتركيز السكاني مستندا على عنصرين هما:

- تعدد نقاط التركيز .

- زيادة المراكز الفردية .

وعليه فإن تزايد السكان المقيمون في المناطق الحضرية مؤشر إحصائي دقيق لقياس عمليات التحضر و النمو الحضري.

و تعد دراسة وارن تومسون التي أجراها على 44 منطقة ميتروبوليتية في و.م.أ و التي حاول من خلالها مقارنة معدل النمو السكاني بين أجزائها المختلفة خلال القرن 19 حيث توصل إلى ما يلي:

- تزايد سكان المناطق الخارجية للمدن المركزية .

- ارتفاع معدلات نمو السكان في المناطق الريفية بسبب زيادة معدلات النمو في المناطق الحضرية بالنسبة للمناطق الميتروبوليتية. (22)

2.IV- المظهر الإيكولوجي: يرتكز العامل الإيكولوجي في صورته التقليدية و المحدثة على مؤشر السكان و المكان ، أو متغير الحجم و الكثافة كأهم معايير لقياس درجة التحضر، أي التي تقاس في ضوء وضوح سيطرة الإنسان على البيئة الطبيعية و استخدامها الرفاهية و على الطابع الفيزيقي للمجتمع الحضري، حجمه خصائصه، أساسه الوظيفي، و نمط توزيع السكان و النشاطات واتجاهات نموه.

ولقد كانت خصائص الأساس الوظيفي للمدن تنعكس على بنائها الإيكولوجي و على نوعية التتميط المكاني للسكان و النشاطات المختلفة فمن حيث الموقع لعبت العوامل الاقتصادية و القوى الاجتماعية و السياسية دورا مهم في تحديد مواطن المدن ، أما بالنسبة للتوزيع المكاني للسكان و الأنشطة داخل المدن فقد تأثرت بخصائص التنظيم الاقتصادي و الاجتماعي ، فقد انقسمت المدينة إيكولوجيا إلى أحياء منعزلة ذات أسس مختلفة و هذا كنتيجة لطبيعة الوضع المتخالف للتكنولوجيا النقل، وكذا بساطة وسائل النقل وميل السكان للإقامة بالقرب من مواقع أعمالهم ، وزيادة التزاحم السكاني والالتصاق الشديد للمباني، ما أدى إلى ضيق الشوارع و تعرجها ، ومع دخول النمو الحضري مرحلة متقدمة من الحدثة عرفت المدن تغيرات إيكولوجية واسعة النطاق من خلال جملة العمليات الإيكولوجية تمثلت في :

1- العزلة: وتعني الفصل الفيزيقي بين مختلف أوجه النشاطات و التجمعات السكانية ويتضح هذا العامل من خلال ثلاث عناصر مهمة و هي :

- انفصال الموقع السكني عن مواقع الأعمال و الأنشطة.
- تنوع الأنشطة الحضرية مظهر من مظاهر التغيير الإيكولوجي.
- سير الانفصال المكاني جنباً إلى جنب مع تنوع النشاطات الاقتصادية في المدينة.
- 2- الامتداد الحضري:** ركز عامل الزيادة السكانية المقترن بالمنافسة على المواقع المركزية للمدن الكبرى بين أنماط مختلفة لاستخدام الأرض و المرتبطة بعدم ملائمة المناطق الحديثة للمساكن مع ما كان قائم من قبل من قصور و مباني أدى إلى نتائج كشفت عنها اتجاهات حديثة للنمو الحضري و المتمثلة في:
 - اتساع دقعة الامتداد العمراني الحضري.
 - التغلغل السكاني في المدن المركزية .
 - اتجاه النمو الحضري إلى تطوير مناطق الضواحي و الأطراف المحيطة بالمدن.

3.IV- المظهر التنظيمي: لم تقتصر مظاهر النمو الحضري على عامل الديمغرافي و الإيكولوجي أو تطوير النسق الاقتصادي فحسب، بل تعدى ذلك ليشمل التنظيمات الاجتماعية أكثر تعقيداً، بالإضافة إلى تطوير وسائل الاتصال و ميكانيزمات الاجتماعية و السياسية التي تسمح بإمكانية الربط و التنسيق بين مجالات و بيانات متخصصة و متميزة. و عليه يشير السيد عبد العاطي السيد إلى أن النمو الحضري هو الانتقال من مجتمع بسيط إلى مجتمع أكثر تعقيداً يشمل ذلك التعقيد النظامي على تطوير الحكومات المركزية القوية و تطوير الأسواق و الانتشار الواسع للتنظيمات الرسمية و غير الرسمية، و لقد ارتبطت هذه التنظيمات مع التطور التكنولوجي و التحول الديمغرافي ، لهذا كان تعدد التنظيمات الحضرية و تنوعها عبر مراحل متتالية مرتبط بتطوراتها مع التقدم التكنولوجي و تعددت مظاهر التغيير التنظيمي المصاحب للنمو الحضري.

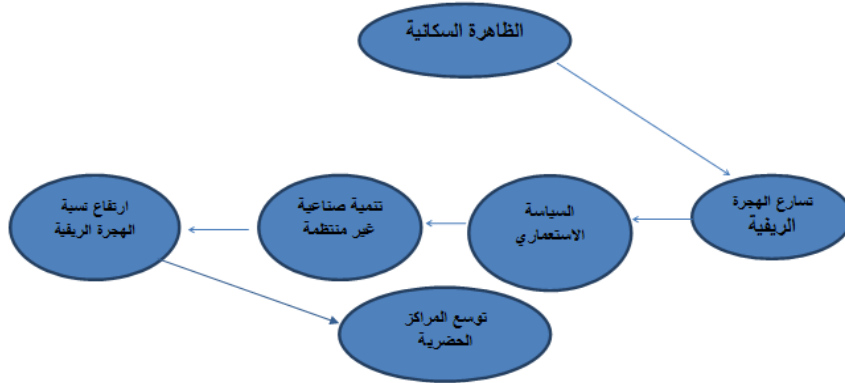
7- عوامل النمو الحضري: يستمد النمو الحضري المتمثل في التزايد المستمر في نسبة سكان المناطق الحضرية إلى أربعة عناصر وهي:

- النمو الطبيعي للسكان.
 - الهجرة من الداخل إلى الخارج.
 - دمج القرى و الأرياف مع المدن.
 - القرارات الإدارية و التنظيمية التي يتم من خلالها تصنيف المجتمعات السكانية على أنها حضرية.
- كما ساهم "كوستللو CASTELLO" من خلال دراسته على مجتمعات الشرق الأوسط في مؤلفه بعنوان "التحضر" سنة 1997 يعتبر بمثابة ترجمة لتحليل معالم التحضر و النمو الحضري لمجتمعات الشرق الأوسط و التي حددها على النحو الآتي :

- المركزية السياسية.
- النظام الداخلي.
- التغيير في أنماط التجارة و العلاقات الأجنبية.
- تأكيده على عامل الهجرة الداخلية و الخارجية .
- تأكيده على الاتصال الثقافي الخارجي و الداخلي .
- زيادة حجم السكان في المناطق الحضرية.

VI - النمو الحضري في الجزائر: إن واقع النمو الحضري في الجزائر ارتبط بعاملين رئيسيين هما: الأول مرتبط بالسياسة الاستعمارية التي تظهر من خلال قوانين الاستيطان و نزع الأراضي , ثم الحرب التحريرية و سياسة تجميع السكان , هذا ما أدى إلى تخلي الريفيين عن أراضيهم و اتجاههم نحو المدن. (23)

أما العامل الثاني فيتمثل في **تطبيق مخططات التنمية الاقتصادية** منذ الاستقلال من تطوير التعليم و الثورة الزراعية و الإسراع في وتيرة التصنيع, مقابل ذلك شهدت المدن الجزائرية الكبرى توسع حضري واسع النطاق, كحوصلة عن النمو الحضري في الجزائر يوضح الشكل رقم (01) مراحل التي مر بها النمو الحضري.



الشكل رقم (01)

VII - عوامل النمو الحضري في الجزائر

VII 1- الزيادة الطبيعية : نعني بها الفرق بين معدل المواليد و بين معدل الوفيات , وقد عرفت المدن الجزائرية الكبرى خلال فترة معينة زيادة طبيعية للسكان بنسب متفاوتة.

VII 2- الهجرة : تشكل الهجرة أحد العناصر الأساسية للنمو السكاني في الجزائر و قد استقطبت المناطق الحضرية نطاق واسع خاصة في الخمسينات و الستينات يقول في هذا الصدد **الدكتور عبد اللطيف بن أشنهو** " برزت عملية التحضر عام 1962 كظاهرة سكانية في البلديات نتيجة تسارع الهجرة الريفية بسبب الحرب و سياسة تجميع السكان إلى المدن عام 1966 , كما ترجع دوافع ذلك إلى الاحتلال الفرنسي, استلاب الأراضي من أصحابها الشرعيين و تسليمها للأوروبيين. و عليه فقد شهدت المدن الجزائرية نمو حضري كبير كانت نتيجة عملية التحضر التي تعتبر حركة اقتصادية واجتماعية وثقافية, ومن ثم وجدنا أنفسنا أمام ظاهرة التكدس السكاني(24).

VIII - المبحث الثالث: الإطار النظري للنقل: تعرفه المنظمة العربية للعلوم و الثقافة تحويل الشيء من مكان لآخر, أي هو عملية تحريك و انتقال من مكان لآخر. (25)

اصطلاحا: يعرف النقل على أنه دورة الأفراد أو الطاقة أو البضائع و الخدمات التي يقوم بها الأفراد لتحقيق أهداف اجتماعية. (26)

23- عبد العزيز راسمال: الحراك الاجتماعي في الجزائر , دبلوم دراسات معقدة, معهد العلوم الاجتماعية, 1993, ص: 156.

24- الجيلاني بن عمران : أزمة السكن أفاق التنمية الاشتراكية في الجزائر , ترجمة منصور عبد الغني, المؤسسة الوطنية للكتاب , الجزائر, ص 273.

25- المنظمة العربية للعلوم و الثقافة , المعجم العربي الأساسي, مطبعة لاروس, 1989, ص 1225.

26- السيد عبد العاطي السيد, علم الاجتماع الحضري, دار المعرفة الجامعية, الاسكندرية, 2000, ص 299.

أما قانونيا فقد ورد تعريفه في القانون الجزائري من المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 مايو سنة 1988 بأنه "يعد نقلا كل نشاط ينتقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا أو بضائع من مكان لآخر على متن مركبة مهما كان نوعها". (27)

يعد النقل وسيلة ربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري ، يخصص تنقل الأفراد وفقا لخطة تغطي احتياجات و تحقق التكامل و الانسجام و الهدف منه إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة لكل المستعملين (28)، نظرا لما ينتجه من منفعة في الزمان و المكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط الحضري، وذلك على متن مركبة معدة لهذا الغرض و لمسافة مقبولة. (29)

1.VIII - أهمية وسائل النقل: يشير "بوباكور فارس" على أن وسائل النقل بمختلف أنواعها تساهم في نقل أو توصيل مجموعة سلع أو أشخاص من مكان لآخر مقابل أجر مدفوع أو متفق عليه من أجل تحقيق هدف معين، بحسبه وسيلة النقل جهاز ميكانيكي ذو حركة يستخدم في نقل الأشخاص أو البضائع يتميز بسرعته و حمولته المختلفة و يسلك شبكة الطرق. (30)

لذا يعد النقل ضرورة ملحة في طبيعة الحياة الحضرية كونه يمثل خدمة اجتماعية، كما أنه مصدر من مصادر الرفاهية، ومؤشر من مؤشرات تحسن المستوى المعيشي وهذا من خلال ما يقدمه من خدمات خاصة إشباع حاجات الفرد عن طريق التنقل، و يشير في هذا الصدد "كيبينج" KIPLING أن النقل يمثل الحضارة ، بالإضافة إلى أنه أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث ، إذ يقول "ألفريد مارشال" أن النقل عبارة عن ثورة تكنولوجية ذلك أن وسائل النقل المعروفة بمختلف أنواعها شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في التاريخ الإنساني ككل. (31) هذه الثورة التكنولوجية في النقل ساهمت في التقدم الفني لوسائل النقل، كما ساهمت في تجاوز عقبات كبرى كالظروف الطبيعية و الجغرافية لبعض المناطق و المسافات الطويلة، و يبرز دور التقدم التكنولوجي في وسائل النقل من خلال سهولة احتكاك الأفراد فيما بينهم، و تبادل الخبرات و المعارف و هنا تكمن أهميته، إذ تتجلى تأثيراته على الفرد من خلال عنصرين هما:

أ- تعتبر وسائل النقل عاملا محددًا له أهمية قصوى في تحديد اختيارات الأفراد و أسرهم للمكان الذي يعيشون فيه و المكان الذي يعملون فيه.

ب- تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية للأفراد من خلال رفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل، و التي تدخل تكاليفها في أسعار بيعها.

ونظر لأهمية النقل في حياة الأفراد و المجتمعات فإن الجزائر كباقي دول العالم تسعى إلى تحسين الخدمة كليا و نوعيا من خلال توفير عدة أهداف أهمها:

أولا من حيث النوعية:

- توفير الأمان و تحسين نوعية الخدمة في قطاع النقل، من خلال وضع ضوابط أساسية كتحديد السرعة و المستوى الفني للسيارة.

- زيادة عدد الحافلات و الرحلات و إلزام الناقلين باحترام مواعيد الانطلاق و الوصول وهذا لزيادة الثقة في وسيلة النقل.

- نظافة مركبات النقل و التأكيد على أهمية ذلك.

27- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، قانون رقم 17/88 يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، الجزائر، 1988، ص 785.

28- روابحي سناء، النمو الحضري و علاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، قسم علم الاجتماع و الديموغرافيا، جامعة الحاج لخضر، باتنة، / الجزائر، 2008-2009، ص 64.

29- فارس بوباكور، سليم بوقنة، ملتقى وطني بعنوان المداخلة: "استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري"، دراسة حالة النقل الحضري في قسنطينة، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، الجزائر، جانفي ، 2009، ص 3.

30- بوباكور فارس، محاضرات اقتصاد النقل البري، غ م، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، الجزائر، 1999.

31- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاد النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص 12.

ثانيا من حيث الكمية: تعمل الدولة على حسن توزيع العرض و الطلب لخدمة النقل, فهي تتدخل من خلا التأثير على العرض و الطلب في ظل الإطلاع على نقاط الاختلاف و فترات الذروة و الركود و كذا مواقع النشاط الاجتماعي و التمركز السكاني و تحليل عامل التأخر و البحث في الأسباب كالازدحام, الخطوط الفردية, السرعة البطيئة, و غيرها من الأسباب التي تعتبر كنتائج للتأخير, و يبرز دور الدول في قطاع النقل من خلال ضوابط منها:

- تحديد عدد الرحلات في كل خط خلال فترة زمنية معينة.
- ضرورة التوفيق بين السرعة و الأمان.
- تنظيم النقل و وضع قوانين التشريعية, كما يحق للدولة استعمال قوتها المالية و الأدوات المالية بفرض الضرائب و تقديم الإعانات للتأثير على هذا القطاع.

- الاهتمام بالنقل الجماعي لأهميته الكبر في النهوض بالتنمية الاجتماعية و الاقتصادية نحو الأعلى, وذلك من خلال نقل المواطنين و فك العزلة عن المناطق النائية, وإعطائه الأفضلية, كونه يعمل على تقليص الفوارق الاجتماعية في ميدان استغلال المجال الحضري, مع إمكانية تنقل السكان, أما في حالة غياب هذا القطاع (النقل الجماعي) أو تجاهله من طرف الدولة, فإنه ينجر عنه زيادة في السيارات الفردية, و منه اكتظاظ داخل المحيط الحضري, استهلاك كبير للطاقة و ما ينتج عنه من مشاكل كالتلوث, حوادث المرور. (32)

على هذا الأساس يمكن القول أن التنمية الاقتصادية و الحضرية و الاجتماعية ترتبط أساسا بتوفير تسهيلات و إمكانيات تنظيم النقل المناسبة, الأمر الذي يتطلب ضرورة وجود تخطيط علمي سليم, انطلاقا من الواقع الفعلي و على أساس التوازن بين التطور السريع لنظام النقل من جهة و الظروف الاقتصادية و الاجتماعية من جهة أخرى بفعل التوسع الكبير للمدن. (33)

2.VIII - معايير قياس أهمية النقل

أ- مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الخام: يمثل نسبة مساهمة فرع النقل في الناتج المحلي الخام (PIB) سنويا, فقد تم اعتماد الفرع و ليس القطاع على أساس مساهمة هذا الأخير لا تتعدى 4 إلى 6% كحد أقصى, بينما تصل مساهمة الفرع إلى 25%. لكن يبقى هذا المؤشر نسبي لأنه يتغير من بلد لآخر و حتى من منطقة لأخرى داخل البلد الواحد. (34)

ب- كثافة الشبكات: تحسب كثافة هيكل قاعدي معين بقسمة عدد كيلومترات هذا الهيكل القاعدي على المساحة الكلية للبلد, كما يمكن كذلك حساب الكثافة بالنسبة لعدد السكان عوض المساحة, و تعتبر الكثافة هي الأخرى مؤشرا نسبيا يتغير من بلد إلى أخرى وذلك لارتباطها بعدد السكان و المساحة.

ج- نصيب الفرد من السيارة: نصيب الفرد من السيارة هو نسبة عدد السيارات إلى عدد السكان, فهذا المعدل يقيس لنا مدى استخدام السيارة من قبل السكان و مقارنته مع بقية وسائل النقل الأخرى.

د- معايير ميزانية النقل: يمثل هذا المعيار نسبة المجموع المنفق على النقل إلى مجموع النفقات, أي أننا نقيس نفقات النقل مقارنة بالنفقات الأخرى, يطبق هذا العامل على ميزانية الأسرة كما يطبق على ميزانية الدولة, من خلال هذا المؤشر نستنتج أنه كلما ارتفع معامل ميزانية النقل كلما زادت أهمية النقل.

هـ- التشغيل: يعد التشغيل عنصر بشري مهم تقوم عليه عملية النقل لما يتطلبه هذا الأخير من جهد بشري في إنجاح مهامها, لا تقتصر عملية النقل على سائق المركبة فقط بل تتناول جوانب مختلفة و متعددة من مساعدين و تقنيين و

32- قانون 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001, يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه, الجريدة الرسمية, الجمهورية الجزائرية, العدد 44, ص 85.

33- محمد توفيق سالم, هندسة النقل و المرور, دار الراتب الجامعية, بيروت, 1985, ص ص 9-13.

34- شاكر بلخضر, مشروع القطاع الحضري لمدينة باتنة - دراسة استشرافية-, مذكرة تخرج درجة الماجستير في علوم التسيير, كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير, جامعة باتنة, الجزائر, ص ص 7-8.

ميكانيكيين و موظفي الإدارة و عمال الصيانة و الخدمات...، وبالتالي يعد التشغيل من المؤشرات المساهمة في أهمية النقل، بحيث يتم حساب عدد العمال في الفرع و القطاع على حد سواء و من ثمة سيتم حساب نسبتهم من مجموع اليد العاملة النشطة.

3.VIII- أنواع قطاع النقل: يعتبر قطاع النقل من أهم القطاعات الاقتصادية و الاجتماعية فهو وسيلة فعالة في تحقيق التواصل بين المراكز الاقتصادية و الإنتاجية، إذ يعد الحل الأفضل للحد من مظاهر التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك، مقابل ربح الوقت و نقل اليد العاملة نحو مراكز الإنتاج و غيرها من الأهداف التي تنصب في خدمة الوطن و المواطن، لهذا سوف نتطرق إلى أنواعه بالتفصيل وهي : (35)

أ- النقل البري بالسيارات: تعتبر الوسيلة الأكثر استعمالا سواء من طرف الأفراد أو البضائع كونها تتميز بالمرونة والاستجابة، تبرز أهميتها من خلال ما تقدمه من اتصال سهل و سريع ما بين المناطق المنعزلة و التي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات، حتى يسير هذا النوع من القطاعات مسار التطور، يجب أن يواكبه تخطيط و تطوير الطرق بهدف توفير انسيابية سليمة لهذه المركبات، لهذا حظي هذا القطاع باهتمام بالغ من طرف الدول خاصة في تطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية و الاجتماعية التي تحققها السيارات

ب- النقل بالسكك الحديدية: يتجلى دور النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة، وكذا تأثيرها المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة نتيجة مرور شبكات السكك فيها كالمدرن الصناعية الكبرى التي تطورت وازدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها .

كما تعد وسيلة النقل بالسكك الحديدية من أولى وسائل النقل التي يعتمد عليها في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية ، لذلك سعت الكثير من دول العالم المتطور إلى إنشاء سكك حديدية جديدة ذات وحدات متحركة ، ووضع المنشآت الثابتة من الخطوط الحديدية على أساس مراعاة خصائص الاستثمار في نفس القطاع التي يتمثل أهمها في ضخامة الاستثمارات المطلوبة، هذا لأن قطاع النقل بالسكك يعتبر عاملا من عوامل التوطن الصناعي التي تبرز أهميته في مرحلتى الإنتاج والتوزيع حيث تتوفر فرص نقل للمواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك.

ج- النقل المائي: يعتبر النقل المائي من أقدم الوسائل التي اعتمد عليها الإنسان في التنقل لمسافات طوال خاصة أنها لا تحتاج إلى جهد كبير عند استخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من أشكالها البدائية، فقد نتج عن الثورة الكبرى في ميدان صناعة النقل المائي إلى اختراع المحرك البخاري واستخدامه في الزوارق، و بناء السفن على اختلاف أنواعها مع قدرتها على نقل ملايين الأطنان من البضائع، و لعل السر في الاهتمام باستخدام هذه الوسيلة في النقل هو الانخفاض الكبير في التكاليف التي تتحملها البضائع جراء انتقالها لمسافات بعيدة وخاصة عند الانتقال من قارة إلى أخرى .

د- النقل الجوي: لا يقتصر دور النقل الجوي في التنقل بين القارات والبلدان فقط، وإنما يتعدى ذلك ليشمل التنقل بين المدن في البلد الواحد، بعدما كان النقل الجوي يعمل على نقل الأفراد أصبح اليوم يعتمد عليه في نقل البضائع و السلع ، والمتوقع عن هذا النوع من الوسائل أنه سيعود بالفائدة (الاقتصادية) لدول العالم، نظر لحجم البضائع و السلع المنقولة التي ستفوق حجم المسافرين هذا من جهة ، كما ستفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة وسائل النقل المائية و السكك الحديدية من جهة أخرى.

VIII. 4- العوامل المتحكمة في جغرافية النقل: تتنوع العوامل المتحكمة في مجال النقل و تتفاعل فيما بينها بهدف تحديد وسائله و خصائصه مع توجيه مسارات شبكاته, و عليه تبرز العوامل المتحكمة في جغرافية النقل من خلال عاملين أساسيين هما:

أ- العامل الطبيعي: يتمثل في كل من الموقع, التضاريس, التركيب الجيولوجي للسطح, المناخ, النبات. (36)
 ب- العامل البشري: يتمثل في توزيع السكان و كثافتهم, النشاط الاقتصادي, التقدم التكنولوجي, تغير الأوضاع السياسية. (37)

VIII. 5- خدمات النقل: تعتبر خدمات النقل من الخدمات الاجتماعية الضرورية تتمثل في: (38)

أ- طرق النقل: يمثلها النقل البري, الجوي, و النقل عبر الأنهار.
 ب- وسائل النقل: تتمثل في الطائرة, السفينة, الحافلة...
 ج- الطرق: حيث يجب توفر شبكة الطرق البحرية و البرية, مع الحرص على تنظيمها, أما فيما يخص الطرق فالواجب تعبيد الطرقات و الاهتمام بربط جميع الاتجاهات بما فيها المناطق النائية للوطن.
 د- الصيانة: ضرورة الحرص على عملية الصيانة سواء تعلق الأمر بصيانة الطرق أو صيانة وسائل النقل.
 هـ- التنظيم و المراقبة: يجب تنظيم مراقبة سير عملية النقل و مواعيد الانطلاق و الوصول سواء على مستوى نقل المسافرين أو على مستوى نقل البضائع.
 و- النقل الدولي و الوطني: يجب تنظيم و مراقبة نظام النقل الوطني و الدولي, بهدف الوصول إلى تأسيس و تأصيل خدمات اجتماعية في ميدان النقل, التي تعتبر فعلا خدمات وليست أتعاب يتحملها المسافر أو فساد يصيب البضاعة المنقولة أو التأخر في المواعيد.

VIII. 6- دور النقل في نمو و توسع المدن: تظهر الوظيفة الأساسية للنقل على أنها تكامل للنشاط البشري في المكان من خلال عدة أعمال منها (التبادلات التجارية , تجميع و توزيع الأشخاص و الطاقة و البضائع), و لأنه ميكانيزم رئيسي لتكامل نتائج التقسيم الإيكولوجي للعمل و النشاط, تشير بعض الشواهد التاريخية أن بعض المدن ازدهرت حضارتها نتيجة اختراع و تطوير ميكانيزمات النقل الملائمة , في مقابل عزوف بعض المدن الأخرى عن الحضارة الإنسانية بسبب عزلتها المكانية, و مع تطور وسائل النقل بدأت فعالية هذه التجمعات المعزولة في اتصال مع بعضها من خلال عملية التجارة بمختلف أنواعها .

و تعد الثورة التكنولوجية بمثابة نقطة انطلاق للنمو الحضري في العصر الحديث وكذا الثورة التنظيمية, و ترجع أسباب الأولى لنمو المدن و تحضرها إلى الاكتشافات العلمية و الاختراعات, حيث ساهمت في الارتباط بين النمو الحضري في مرحلته الحديثة و بين زيادة كفاءات وسائل النقل وهي حقيقة ملموسة كان لها دافع قوي في تجاوز النمو الحضري أبعد مراحل. كما أدت السكك الحديدية كأحد أنواع النقل دورا هاما في تشكيل البناء الإيكولوجي الحضري الذي تأثر بدوره بالتغيرات الجذرية في الأساس الوظيفي للمدينة, و التي يحتل فيها التصنيع مركز الصدارة نتيجة عوامل النمو الحضري من جهة و التغير الإيكولوجي من جهة أخرى.

فقد شكلت وسائل النقل ميكانيزمات التكامل , إذ أن تطورها ساهم في تحويل المكان الجغرافي إلى مكان اجتماعي , وبالتالي ترجمت المسافات الجغرافية إلى معادلات مكانية و زمنية, كانت لهذه التغيرات في معدل المكان و الزمان تأثيرات

36- محمد سيد نصر, جغرافية النقل, ط3, المكتبة المصرية, الاسكندرية, 1959, ص15.

37- محمد خميس الزوكة, جغرافية النقل, دار المعرفة الجامعية, القاهرة, 2006, ص ص 40-50.

38- رشيد زرواني, مدخل الخدمة الاجتماعية, جامعة المسيلة, الجزائر, ص 11.

عميقة الاختلافات الإقليمية , كما ساهمت في بناء المجتمع المحلي وقللت من العزلة الإقليمية و المحلية لبعض المناطق وصولاً إلى زيادة توسع المؤثرات الحضرية.

وبالتالي تكمن أهمية النقل الحضري الذي يضم جميع وسائل النقل التي تتلائم مع خصائص الوسط الحضري كالكثافة السكانية التي تتطلب تنظيماً جيداً لحركة الأشخاص و البضائع وتواجد الأنشطة الاقتصادية الرئيسية التي تجعل من المدينة مكاناً لبث واستقبال الحركة, وغيرها من الخصائص التي تشكل قيوداً من شأنها التأثير على سياسة النقل الحضري المتبعة. (39)

للإشارة فإن تسيير النقل الحضري بشكل عقلاني لا يتوقف على مستوى وسائل النقل فقط, بل يتعدى ذلك إلى العمران و تسيير المدينة, فعملية ضبط النقل الحضري و تسييره تبدأ من مرحلة إعداد المخططات الخاصة بالتهيئة العمرانية للمدينة .

7.VIII - مشكلات النقل و التنقل بالمدينة: يعتبر النقل ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة و من دونه تصاب المدينة بالشلل , إذ أن حياة الأفراد داخل المدينة قوامها الوقت لكن النقل الحضري في الجزائر يعاني مشاكل و التي تعتبر عامة على مستوى العالم وهي متداخلة, يحدد الباحث السيد عبد العاطي السيد البعض منها وهي على النحو الآتي:

- الاختناق المروري
 - حوادث المرور
 - مشكلة الانتظار
 - مشكلة عبور المشاة
 - التلوث البيئي
- إذ يعاني النقل بالجزائر نقائص على مستويات مختلفة (اجتماعية, اقتصادية, سياسية, تنظيمية) و التي تنوعت أبعادها و مظاهرها بين الأفراد ويمكن اختصارها كما يلي :
- عدم إعطاء أهمية لنوعية الخدمة المقدمة للمواطن في مجال النقل الجماعي.
 - تجاوز المفرط للسرعة.
 - نقص الخبرة و التكوين في مجال النقل.
 - سيطرة الفئة الشبانية على ممارسة نشاط النقل الحضري ما يؤثر على أمن و سلامة المتنقلين.
 - عدم التوزيع المتكافئ في الخطوط.
 - الاستغلال العشوائي للخطوط لدرجة عجز الإدارة في التحكم في عدد الحافلات و تنظيمها.
 - سهولة الدخول إلى النشاط بحيث لا تشترط وجود معايير انتقاء الناقلين الأكفاء.
 - تزايد الازدحام.
 - ارتفاع معدلات الحوادث و استهلاك الوقود
 - زيادة التعب و التوتر.
 - الإقبال على ملكية السيارات.
 - تدهور مستويات الخدمة و الإدارة في نسق النقل.

IX أسس نظرية في مواجهة مشكلات النقل

IX. 1. التدخل الحكومي: تهتم الحكومة بشكل كبير في مسألة تخطيط سياسة النقل وهذا لأسباب اقتصادية و سياسية و اجتماعية، فهو يعتبر مقوما مهم من مقومات النسق الاقتصادي للبلد، كونه يشكل الجانب الأكثر أهمية في تكوين البنية الأساسية للمجتمع الذي يضم كل من النشاط الاقتصادي و الاجتماعي خاصة ما تعلق بمسألة الربح و المنفعة الاقتصادية، وتتمثل كذلك في النقاط التالية :

- تدخل الحكومة في توجيه سياسة النقل في البلاد مثلا (تحديد أسعار تعريفه النقل)
- الحسم في مسألة التنافس بين مختلف خدمات النقل .
- وضع قيود صارمة على أصحاب السيارات الخاصة.
- وضع برامج و خطط عملية لمواجهة مشكلة النقل.
- ضرورة تقييد المسارات و ضبط سيولة المرور على الطرقات الحرة مع وضع جدول زمنية لتسيير العربات عن طريق الحساب الآلي.

IX. 2. النهوض بمستوى النقل الجماعي : لتحسين مستوى إجراءات خدمات النقل العام و النهوض بمستوى التشغيل و الأداء من خلال تطوير أنساق النقل الجماعي مثل مترو الأنفاق بأمريكا، الاهتمام بالأنساق الإقليمية للنقل السريع، على أن الحلول التكنولوجية لمشكل النقل دائما تلجأ إلى قدر من الخيال العادي هذا في الوقت الذي كانت فيه التحولات التكنولوجية الأولى تميل إلى أن تكون هامشية و تطويرية أكثر من أن تكون جذرية و ثورية، لهذا وجب أن تكون هناك خطة لتنظيم حركة النقل في المدينة كما يجب أن تكون خطة تسترشد بها أي حركة إصلاح أو تخطيط للمدينة، إلى أن تصمم هذه الخطة و يبدأ تنفيذها فإنه من الضروري أن تقدم حلول كعلاج مبدئي للمشكلات، فمثلا الاختناقات المرورية يجب أن تعالج في المناطق أكثر تسببا، من أجل خلق نوع من السيولة في الحركة، وهنا يصبح مشكل النقل في المدينة يتطلب ضرورة إعداد خطة لإيجاد نقل متوازن.

X. خاتمة:

إن تسيير المدينة يتطلب البحث عن طرق لتسيير النقل الحضري و التمكن من الاستفادة من هذا البعد لتحسين الأداء على أن تكون خطط مبنية على قراءات صحيحة في ظل التزايد السكاني المذهل الذي يشهده العالم و الذي صاحبه تطورات متسارع للمدن من حيث امتداد مجالاتها ، و زيادة عددها، والمدن الجزائرية مثلا على استثمار في هذا المجال خاصة في الحواضر الكبرى ، بهدف التحكم في التنقلات داخل المدينة و تسييرها في زيادة البنيات التحتية و الوسائل مع اختلاف أنواعها، إلا أن المشكل ما فتى يزداد تأزما من يوم لآخر.

وعليه تسيير النقل الحضري تسييرا عقلانيا يتطلب التحكم في عدة عناصر أهمها:

- اختيار المسارات بدقة و بالتوافق مع مخطط التعمير للمدينة
- الاختيار الأمثل لكل من أماكن الانتظار و المحطات لنفاذي الاختناقات المرورية و النقاط الساخنة المؤدية لحوادث المرور.
- تسخير أداة قانونية و تقنية مدروسة بعناية فائقة من خلال الاعتماد على النماذج الرياضية للتحكم في سيولة الحركة و انتظامها و الاقتصاد في الجهد و الوقت و التكلفة بالإضافة إلى ضمان الحد الأدنى من الراحة للمتقلين وهي مخطط الحركة و التنقل.
- طريقة التنبؤ السكاني التي تقوم على اعتبار السكان أهم عنصر و أكثر ديناميكية في تحليل المؤثرات على الرحلات الموجودة في المدينة.

- قائمة المراجع:

- 1- عبد الباقي زيدان (ب،س)، علم الاجتماع الحضري و المدن المصرية.
- 2- فاروق زكي يونس(ب،س)، علم الاجتماع، الأسس النظرية و أساليب التطبيق، علم الكتب، القاهرة.
- 3- عبد المنعم شوقي(ب،س)، مجتمع المدينة و الاجتماع الحضري، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة.
- 4 - عبد المنعم أنور(1970)، الحضارة و التحضر، دراسة أساسية لعلم الاجتماع الحضري، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة.
- 5 - السيد عبد العاطي السيد (2000)، علم الاجتماع الحضري ، ج2، دار المعرفة الجامعية.
- 6- زين العابدين علي(2000)، مبادئ تخطيط النقل الحضري ط1، صفاء للنشر.
- 7- علي الحسن عبد الغني(1979)، اقتصاديات النقل، جامعة البصرة ، العراق.
- 8 - هانز إبلر(1970)، التخطيط في قطاع النقل و مشاريع النقل . ترجمة عبد القادر ولي، (د،د،ن) ، بغداد.
- 9- سعد الدين عثمانوي(2007)، تنظيم وإدارة النقل، دار المعرفة، القاهرة، ص52.
- 10- محمد عباس إبراهيم(2001)، التصنيع و التحضر دراسة أنثروبولوجية لمدينة كيما بأسوان ،دار المعرفة الجامعية، مصر، الإسكندرية.
- 11- محمد عاطف غيث(ب،س)، علم الاجتماع الحضري مدخل نظري، دار النهضة العربية، لبنان، بيروت.
- 12- محمد سيد نصر(1959)، جغرافية النقل، ط3، المكتبة المصرية، الإسكندرية، ص15.
- 13- محمد خميس الزوكة(2006)، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، ص ص 40-50.
- 14- عبد المنعم شوقي(1981) مجتمع المدينة، دار النهضة العربية : بيروت ، ط7، ص 23.
- 15- السيد عبد العاطي السيد(1974)، علم الاجتماع الحضري - مدخل نظري- الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية.
- 16 - محمد حافظ(1987)، النمو الحضري في المجتمع المصري، دراسة بنائية تاريخية: القاهرة، دار سعيد رقت للطباعة و النشر.
- 17- عبد المنعم شوقي(1981)، مجتمع المدينة، دار النهضة العربية، بيروت، ط7.
- 18- محمد بومخولوف(2001)، التحضر، دار الأمة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، ط1.
- 19 - السيد الحسيني(1981)، المدينة دراسة في علم الاجتماع الحضري، دار المعارف، القاهرة.
- 20- جيرالد بريز، مجتمع المدينة في البلاد النامية(1989)، دراسة في علم الاجتماع الحري (ترجمة محمد الجوهري)، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.
- 21 - فادية عمر الجولاني(1984)، علم الاجتماع الحضري ، الرياض، دار عالم الكتب للنشر و التوزيع.
- 22- السيد عبد العاطي السيد(2000)، علم الاجتماع الحضري ، ج2، دار المعرفة الجامعية .
- 23- عبد العزيز راسمال(1993)، الحراك الاجتماعي في الجزائر ، دبلوم دراسات معمقة، معهد العلوم الاجتماعية،.
- 24- الجبلاني بن عمران (ب،س)، أزمة السكن أفاق التنمية الاشتراكية في الجزائر ، ترجمة منصور عبد الغني، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر.
- 25- إسماعيل قيرة(2004)، علم الاجتماع الحضري ونظرياته، منشورات جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر،.
- 26- أحمد بوزراع(ب،س)، التطور الحضري و المناطق المختلفة في المدن، منشورات طبعة باتنة .
- 27- حمادة فريد منصور(1998)، مقدمة في اقتصاد النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر.
- 28- قانون 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001، يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، الجريدة الرسمية، الجمهورية الجزائرية، العدد 44، ص 85.
- 29 - رشيد زرواني(د،ت) مدخل الخدمة الاجتماعية، جامعة المسيلة ، الجزائر..
- 30- كمونة حيدر، أهمية قطاع النقل و المرور في التنمية الاقتصادية و الاجتماعية - بحث منشور على موقع جريدة المدى على الرابط:
<http://www.almadapaper.com/sub/06-405/p19.htm>
- 31- الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار ، تقرير حول قطاع النقل في الجزائر.

كيفية الاستشهاد بهذا المقال حسب أسلوب APA:

بوثلجة الحاجة، أ.د. مخلوف البشير، (2021)، أثر النمو الحضري على النقل في المدينة ، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية ، المجلد 13(02)/2021، الجزائر : جامعة قاصدي مرباح ورقلة، (ص ص 1- 18).